



## ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LOS INFORMES Y ALEGACIONES PRESENTADOS EN LOS TRÁMITES DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA SOBRE EL PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS

### A) INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Durante los trámites de audiencia e información pública (BOIB 95, DE 17/07/2021) que finalizaron el 30 de septiembre de 2021, se han recibido en Ports de les Illes Balears, a través de los medios que permite la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas o a través de la página <http://participaciociudadana.caib.es> un total de **45** informes y **52** alegaciones en relación al Plan General de Puertos.

Tras analizar las alegaciones efectuadas, se ha elaborado una respuesta motivada a las mismas, *conjuntamente* en caso de aportaciones iguales o similares//ó *reiterada* en casos de aportaciones iguales o similares.

A continuación, se relacionan administraciones u organismos consultados que han presentado **informes** al respecto:

1. GOIB-CONSELLERIA DE EDUCACIÓ I FORMACIÓ PROFESSIONAL- Secretaria general	23/07/2021
2. FELIB- Federació d'Entitats local de les Illes Balears	02/08/2021
3. CES Consell Econòmic i Social de les Illes Balears	28/07/2021
4. Dirección General de Pesca Sostenible- M Agricultura, Pesca y Alimentación	03/08/2021
5. GOIB-CONSELLERIA DE AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ- DG Pesca i Medi Marí	04/08/2021
6. GOIB-CONSELLERIA DE PRESIDENCIA- Institut Balear de la Dona	12/08/2021
7. CONSELL INSULAR DE MENORCA- Departament de Cultura, Educatió, Joventut i Esports	20/08/2021
8. CAPITANÍA MARÍTIMA DE PALMA DE MALLORCA	26/08/2021
9. GOIB-CONSELLERIA DE PRESIDENCIA-DG Emergències i Interior	01/09/2021
10. GOIB-CONSELLERIA DE FONS EUROPEUS, UNIVERSITAT I CULTURA	03/09/2021
11. GOIB-CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- DG Espais Naturals y Biodiversidad – Servei Protecció d'espècies	13/09/2021
12. CONSELL INSULAR DE MALLORCA- Servei d'Explotació i Conservació	20/09/2021
13. GOIB-CONSELLERIA DE MODEL ECONOMIC, TURISME I TREBALL- DG Turisme	23/09/2021
14. GOIB-CONSELLERIA DE MODEL ECONOMIC, TURISME I TREBALL-Dep. Jurídic	21/09/2021
15. CONSELL INSULAR DE MALLORCA- Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient- PN Sa Dragonera	27/09/2021
16. AJUNTAMENT DE PALMA	27/09/2021
17. GOIB- DG MOBILITAT i TRANSPORTS- DEPARTAMENT OBRES PUBLIQUES	28/09/2021
18. GOIB-CONSELLERIA DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACIÓ- Secretaria general	28/09/2021
19. GOIB-CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- Agència Balear Aigua i Qualitat Ambiental	28/09/2021
20. AJUNTAMENT DE SANT JOSEP DE SA TALAIA	29/09/2021
21. GOIB-CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- DG Residus i Educació Ambiental	28/09/2021
22. MINISTERIO DE POLITICA TERRITORIAL- Delegación de Gobierno	30/09/2021
23. AJUNTAMENT DE ALCUDIA	30/09/2021
24. AJUNTAMENT DE SANT ANTONI DE PORTMANY 30/09/2021	

25. AJUNTAMENT DE SOLLER	30/09/2021
26. AJUNTAMENT DE ESTELLENCES	30/09/2021
27. AJUNTAMENT DE MAO	30/09/2021
28. AJUNTAMENT DE POLLENÇA	30/09/2021
29. AJUNTAMENT DE SANT JOAN DE LABRITJA	30/09/2021
30. CONSELL INSULAR DE EIVISSA	30/09/2021
31. Ajuntament Capdepera	30/09/2021
34. CONSELL INSULAR DE FORMENTERA	30/09/2021
35. Ajuntament Eivissa	30/09/2021
36. Consell Insular de Mallorca- Departament Ordenacio del Territori	30/09/2021
37. Ajuntament de Santa Eularia	30/09/2021
38. Consell Insular de Menorca- Departament Medi Ambient Reserva Biosfera	30/09/2021
39. Consell Insular de Menorca-Departament d'Ordenació del Territori	30/09/2021

Se han presentado fuera de plazo los siguientes escritos, si bien se han estudiado de igual manera que los presentados en plazo:

31. Autoridad Portuaria de Baleares	01/10/2021
33. DG Energia i Canvi Climàtic	05/10/2021
40. GOIB_SG_Conselleria de Salut i Consum. DG Salut Pública i Participació	11/10/2021
41. GOIB_DG Espais Naturals_CAIB. PN Albufera des Grau i PN Es Trenc-Salobrar	13/10/2021
42. Ajuntament de Andratx	14/10/2021
43. Consell Balear de Transport Terrestre	15/10/2021
44. GOIB_DG Espais Naturals_CAIB. Servei Planificació als Espais Naturals	28/10/2021
45. Ajuntament de Lluçmajor	08/11/2021

De todos estos informes recibidos no cabe formular observaciones o sugerencias los siguientes:

1. GOIB-CONSELLERIA DE EDUCACIÓ I FORMACIÓ PROFESSIONAL- Secretaria general	23/07/2021
3. CES Consell Econòmic i Social de les Illes Balears	28/07/2021
4. DG. de Pesca Sostenible- M Agricultura, Pesca y Alimentación	03/08/2021
9. GOIB-CONSELLERIA DE PRESIDENCIA-DG Emergències i Interior	01/09/2021
10. GOIB-CONSELLERIA DE FONDS EUROPEUS, UNIVERSITAT I CULTURA	03/09/2021
14. GOIB-CONSELLERIA DE MODEL ECONOMIC, TURISME I TREBALL- Deptament Jurídic	21/09/2021
18. GOIB-CONSELLERIA D'AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ- Secretaria general	28/09/2021
22. MINISTERIO DE POLITICA TERRITORIAL- Delegación de Gobierno	30/09/2021

A continuación, se incluye la lista de **alegaciones** presentadas:

1. XXX5095XX	14/09/2021
2. Asociación Hotelera y Servicios Colonia de Sant Jordi	23/09/2021
3. Club Marítimo San Antonio de la Playa_Can Pastilla	24/09/2021
4. ARCA-Amics del Museu Marítim, Palma XXI, ALCAIB	28/09/2021
5. Asociación Usuarios Amarres Colonia de Sant Jordi	28/09/2021
6. CN Sa Rapita	28/09/2021
7. Forty Level	27/09/2021
8. XXX2122XX	29/09/2021

9. Associació Veïnats Coll d'en Rebassa	29/09/2021
10. Bloc per Felanitx	29/09/2021
11. CN Cala Gamba	29/09/2021
12. CN Santa Ponsa	29/09/2021
13. XXX2477XX, XXX9159XX, XXX0508XX	29/09/2021
14. PE Marina de Bonaire	29/09/2021
15. PE Santa Eulalia - MERLIN S.A.	29/09/2021
16. Puerto Punta Portals S.A.	29/09/2021
17. Associació Amics del Closos de Can Gaià	30/09/2021
18. Amics de la Mar de la Colònia de Sant Jordi	30/09/2021
19. ANEN - ASOCIACIÓN DE EMPRESAS NÁUTICAS DE ILLES BALEARS	30/09/2021
20. APEAM – ASOC. PATRONAL DE EMPRESARIOS DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS	30/09/2021
21. Asmen - ASOCIACION MENORQUINA DE EMPRESAS NÁUTICAS	30/09/2021
22. ACNB-Asociación Clubes Náuticos IB	30/09/2021
23. ANADE-Asociación instalaciones náutico-deportivas IB	30/09/2021
24. Asociación de Vecinos del puerto de Sóller	30/09/2021
25. Associació Barques Tradicionals Portocolom	30/09/2021
26. Associació Llicenciats en Ciències Ambientals IB	30/09/2021
27. CERCLE MALLORQUI DE NEGOCIS	30/09/2021
28. CN s'Estanyol	30/09/2021
29. CN Portocolom	30/09/2021
30. Federació Associació Veïnats Palma	30/09/2021
31. Federació Balear Confraries de Pescadors	30/09/2021
32. XXX2809XX	30/09/2021
33. A) GRUP BALEAR D'ORTINOLOGIA I DEFENSA DE LA NATURALESA Menorca	30/09/2021
B) GRUP BALEAR D'ORTINOLOGIA I DEFENSA DE LA NATURALESA Mallorca	30/09/2021
34. Inversiones Marti Riera, S.L.	30/09/2021
35. Laboratori Interdisciplinari Canvi Climàtic UIB	30/09/2021
36. Més per Lluçmajor	30/09/2021
37. Més per Sóller	30/09/2021
38. Associació LLaüt Associatiu Guillermo	30/09/2021
39. XXX9245XX	30/09/2021
40. Plataforma veïns Son Espanyolet	30/09/2021
41. RCN Port Pollença	30/09/2021
42. Salvem Portocolom	30/09/2021
43. Unides Podem Pollença	30/09/2021
44. Soller Beach, S.L.	30/09/2021
45. Terraferida	30/09/2021
46. Fundacion Marilles	30/09/2021
47. F.F.A	30/09/2021
48. Asociación Hotelera y de Servicios puerto Soller	30/09/2021
49. Astilleros Cabanellas S.L.	30/09/2021
50. XXX0907XX	30/09/2021

Se han presentado fuera de plazo las siguientes alegaciones, si bien se han estudiado de igual manera que los presentados en plazo:

51. Ibanat	01/10/2021
------------	------------

**B) RESUMEN DE LOS INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDAS Y CONTESTACIÓN A LOS ASPECTOS PRESENTADOS**

Se incluye a continuación un resumen de cada una de las alegaciones e informes recibidos y la contestación a los aspectos presentados junto con una recopilación de las modificaciones asumidas en el documento tras el análisis de cada uno de los informes o alegaciones.

A 10 de enero de 2022

El redactor del Plan General

VºBº Cristina Barahona  
Directora Gerente de PortsIB

## INFORMES

02 Federació d'Entitats Locals de les Illes Balears	02/08/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. En relación al Decreto proponen una modificación del apartado d) del Artículo 14.</p> <p>d) Usos portuarios básicos: otras actividades y servicios portuarios básicos, como el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje y el depósito y transporte horizontal de mercancías. Asimismo, otros servicios públicos como el abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas residuales; control de vertidos; el suministro de energía eléctrica y gas; el servicio de telecomunicaciones, radiocomunicación, telefónico, telemático y de VHF; la recogida y tratamiento de los residuos sólidos, <b>la gestión de emergencias</b> y otros análogos, que incluye las actividades de provisión, control y gestión de estos servicios.</p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. La redacción del artículo 14 del proyecto de Decreto da lugar a error puesto que en este punto mezcla los usos portuarios básicos con los servicios que son necesarios para el desarrollo de la actividad, no sólo de los usos portuarios básicos sino de cualquiera de los usos permitidos en el puerto, como son el suministro de agua, la recogida de servicios, el suministro eléctrico, la red de telecomunicaciones o los servicios de vigilancia y policía.</p> <p>En este sentido la Ley 10/2005, de Ports de les Illes Balears establece en su artículo 43 lo siguiente en relación a los SERVICIOS:</p> <p><i>Artículo 43. Concepto y delimitación de los servicios portuarios generales.</i></p> <p><i>1. Son servicios generales del puerto aquellos servicios comunes que son titularidad de Puertos de las Illes Balears de los cuales se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud y, en todo caso, los siguientes:</i></p> <p><i>a) El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.</i></p> <p><i>b) El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, a los comerciales y a otras actividades.</i></p> <p><i>c) Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.</i></p> <p><b><u>d) Los servicios de prevención, vigilancia, seguridad y policía, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.</u></b></p> <p><i>e) El servicio de alumbrado de las zonas comunes.</i></p> <p><i>f) El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua.</i></p> <p><b><u>g) La colaboración con las administraciones competentes en la prevención y el control de emergencias, incluidos los servicios de protección civil, prevención y extinción de incendios y lucha contra la contaminación</u></b></p> <p>Y en el artículo 57 lo siguiente en relación a los USOS permitidos:</p> <p><i>Artículo 57. Usos permitidos.</i></p> <p><i>En la zona de servicio de los puertos podrán autorizarse aquellas actividades, instalaciones y construcciones previstas en el plan director del puerto y en todo caso:</i></p> <p><i>a) Las que tengan por objeto atender las funciones y los usos propios de cada puerto, como también las que sean instrumentales o complementarias de las actividades anteriores.</i></p> <p><i>b) Las de carácter comercial, cultural, deportivo, recreativo o similar que sean necesariamente complementarias de la actividad portuaria o marítima, y que favorezcan el equilibrio económico y social del puerto.</i></p>	

*c) La realización y la difusión de publicidad por cualquier medio, siempre que sean autorizadas de acuerdo con lo que se establece en el plan director respectivo.*

Por lo tanto, al no ser la gestión de emergencias un uso portuario no se admite la redacción propuesta del artículo 14, si bien se realiza una nueva redacción del mismo de forma que se diferencien los servicios necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria de los usos que pueden desarrollarse en la zona portuaria, de acuerdo a lo indicado en la ley.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Modificación del artículo 14 del Proyecto de Decreto para diferenciar los usos portuarios de los servicios necesarios para el desarrollo de la actividad y que son comunes a todos los usos.

05	GOIB- Consellería de Agricultura, Pesca y Alimentación. DG Pesca y Medio Marino.	04/08/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. En relación al Estudio Ambiental Estratégico: En las páginas 61-62 existe un error sobre las Reservas Marinas. El texto correcto es:</p> <p><i>En las Islas Baleares hay once reservas marinas: La de Bahía de Palma, comprendida entre el Club Náutico de S’Arenal y el cabo de Ragana, declarada en 1982; la del Norte de Menorca y la de los Freus de Ibiza y Formentera declaradas en 1999. En 2002, se declaró la Reserva Marina del Migjorn de Mallorca, al sur de la isla. En el año 2004 se declararon las resevas de la isla del Toro y la de las islas Malgrats. En 2007 se declaró la Reserva Marina del Levante de Mallorca, simultáneamente con la de Cala Rajada de ámbito estatal. En 2016 se declaró la Reserva Marina del Freu de Sa Dragonera. En 2018 se han declarado la Reserva Marina de la punta de Sa Creu de Formentera y la de la costa noreste de Ibiza-Tagomago. En 2019 se ha creado la Reserva Marina de Interés Pesquero de la isla de la Dragonera. El conjunto supone unas 63700 Ha de espacio marino protegido mediante estas figuras.</i></p> <p>Convendría actualizar las tablas 21, 22 y 23 para incluir las reservas marinas de las Illa L’Aire, de la punta de Sa Creu de Formentera, del noroeste de Ibiza-Tagomago, la ampliación de la Reserva Marina de los Freus de Ibiza y Formentera, así como la Reserva Marina de Sa Dragonera.</p> <p>De la misma manera se debe revisar el “Documento 2.1. Análisis Ambiental. Actuación tipo 1.4. Análisis individual de interferencias de las Actuaciones Tipo 1 con los aspectos ambientales relevantes identificados como criterios de evaluación”, por si hay afección a las reservas marinas anteriormente comentadas.</p> <p>También se deberían actualizar los planos C2-05-1-5. Información actualizada sobre reservas marinas en:</p> <p><a href="http://www.caib.es/sites/reservesmarines/ca/les_reserves_marines_a_les_illes_balears-850/">www.caib.es/sites/reservesmarines/ca/les_reserves_marines_a_les_illes_balears-850/</a></p> <p>2. En relación al sector pesquero profesional, se solicita prever en cada puerto pesquero un área predefinida para el amarre de las embarcaciones pesqueras y concesionarla a la Cofradía de Pescadores, de tal forma que PortsIB tendría un solo interlocutor.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Se revisarán los aspectos de la alegación referentes al EAE.</p> <p>2. En los planos de distribución de amarres de los puertos de gestión directa aprobados por el Consell Administració de Ports de les Illes Balears se reflejan los amarres destinados a embarcaciones de pesca. Del mismo modo en los futuros Planes de Usos y Gestión de los puertos se delimitarán los amarres de las embarcaciones pesqueras (así como de otros sectores).</p> <p>Estos espacios se autorizan directamente a los armadores de las embarcaciones, pues los profesionales no tienen la obligación legal de pertenecer a ninguna Cofradía. Y podría darse el caso de que la propuesta de gestión de estos espacios por las Cofradías generase problemas de conflicto de intereses en la gestión del espacio público bajo su criterio y conveniencia. La experiencia en la gestión de estas zonas nos ha mostrado que pueden generarse conflictos en determinadas solicitudes de cambio de puerto base bien por afinidades o bien por intereses comerciales, sin entrar a analizar la capacidad jurídica de estas asociaciones para llevar a cabo la gestión de estos espacios o la forma en la que</p>		

debería realizarse esta concesión. Por lo tanto a esta autoridad portuaria no le parece correcta esta forma de gestión propuesta.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Corregir error páginas 61-62 del EAE sobre las Reservas Marinas. El texto correcto es:

*En las Islas Baleares hay once reservas marinas: La de Bahía de Palma, comprendida entre el Club Náutico de S'Arenal y el cabo de Ragana, declarada en 1982; la del Norte de Menorca y la de los Freus de Ibiza y Formentera declaradas en 1999. En 2002, se declaró la Reserva Marina del Migjorn de Mallorca, al sur de la isla. En el año 2004 se declararon las resevas de la isla del Toro y la de las islas Malgrats. En 2007 se declaró la Reserva Marina del Levante de Mallorca, simultáneamente con la de Cala Rajada de ámbito estatal. En 2016 se declaró la Reserva Marina del Freu de Sa Dragonera. En 2018 se han declarado la Reserva Marina de la punta de Sa Creu de Formentera y la de la costa noreste de Ibiza-Tagomago. En 2019 se ha creado la Reserva Marina de Interés Pesquero de la isla de la Dragonera. El conjunto supone unas 63700 Ha de espacio marino protegido mediante estas figuras.*

- Actualizar las tablas 21, 22 y 23 para incluir las reservas marinas de las Illa L'Aire, de la punta de Sa Creu de Formentera, del noroeste de Ibiza-Tagomago, la ampliación de la Reserva Marina de los Freus de Ibiza y Formentera, así como la Reserva Marina de Sa Dragonera.

Revisar el "Documento 2.1. Análisis Ambiental. Actuación tipo 1.4. Análisis individual de interferencias de las Actuaciones Tipo 1 con los aspectos ambientales relevantes identificados como criterios de evaluación", por si hay afección a las reservas marinas anteriormente comentadas.

- Actualizar los planos C2-05-1-5. Información actualizada sobre reservas marinas en: [www.caib.es/sites/reservesmarines/ca/les\\_reserves\\_marines\\_a\\_les\\_illes\\_balears-850/](http://www.caib.es/sites/reservesmarines/ca/les_reserves_marines_a_les_illes_balears-850/)

06	GOIB-CONSELLERIA DE PRESIDENCIA- Institut Balear de la Dona	12/08/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Se recomienda que se utilicen las siguientes recomendaciones en cuanto al lenguaje empleado en la propuesta normativa de Decreto.</p> <p>En cuanto a la utilización del lenguaje, de acuerdo con las indicaciones de las resoluciones 14.1 de 1987 y 109 de 1989 de la UNESCO; la recomendación n.º R (90) 4 de 1990 del Consejo de Europa; la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo. para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (artículo 14.11 sobre la implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo como criterio de actuación general decís poderes públicos), y la Ley 11/2016, de 28 de julio, de igualdad de mujeres y hombres, (establece como principio general en el artículo 3 letra m) "La adopción de las medidas necearías para hacer un uso no sexista del lenguaje y, en todo caso, para evitar la invisibilidad de las mujeres por medio del lenguaje") mediante un genérico que incluya los dos sexos, la inclusión de la forma femenina u otro recurso, aunque se hacen las siguientes recomendaciones:</p> <p><i>Se recomienda sustituir "de los agentes" por "las y los agentes"</i>  <i>Se recomienda sustituir "de los usuarios" por "las personas usuarias"</i>  <i>Se recomienda sustituir "a los ciudadanos" por "a la ciudadanía» o "a los ciudadanos y ciudadanas"</i>  <i>Se recomienda sustituir "pasajeros " por "pasajeros pasajeras" o «personas pasajeras»</i>  <i>Se recomienda sustituir "cliente náutico deportivo " por "la clientela náutica deportiva"</i>  <i>Se recomienda sustituir "ciudadano" por "ciudadano y ciudadana» o "ciudadanía interesada»</i></p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Se revisará el lenguaje del Decreto siguiendo esas recomendaciones.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se revisará el lenguaje del Decreto siguiendo esas recomendaciones.</li> </ul>		

07 CONSELL INSULAR DE MENORCA	20/08/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. La ordenación urbanística de los puertos tiene que procurar su conexión e integración con el entorno urbano. Las disposiciones en materia de Patrimonio Histórico que limitan las intervenciones en los entornos de protección de los bienes inmuebles de interés cultural, entre ellos los conjuntos históricos (los cuales cuentan con un planteamiento urbanístico especial), se tendrían que tener en cuenta de acuerdo con las consideraciones susodichas.</li><li>2. Las pautas marcadas por el proyecto de Plan General sobre medidas de protección del patrimonio histórico en las zonas de servicio portuario que en posterioridad tienen que seguir los planes de usos y gestión de cada uno, son inexistentes en el actual instrumento y se tendrían que incorporar en el texto que se tiene que aprobar.</li><li>3. El actual proyecto de Plan General tendría que prever la demanda de amarres para cubrir las necesidades del patrimonio flotante, la cual puede verse incrementada a raíz de los trabajos de inventario y catalogación del patrimonio marítimo en el ámbito de Menorca que ha emprendido el servicio de Patrimonio Histórico del CIME.</li><li>4. La colaboración de la entidad portuaria con las entidades que se dedican al mantenimiento, la transmisión y la salvaguardia del patrimonio marítimo del ámbito de las Islas Baleares podría concretarse con la celebración de convenios para la consecución de sus objetivos (entre los cuales sobresale la necesidad de amarraderos por la flota tradicional).</li><li>5. La carencia de información en relación a la capacidad de eslora (y manga, si procede) de los amarres de gestión directa del puerto de Ciutadella de Menorca se tendría que enmendar para un conocimiento real de la situación actual del puerto y así poder formular directrices en el Plan General que puedan ser referencia por otros puertos similares.</li><li>6. El plan tendría que incluir un protocolo de actuación para todas las zonas que contengan patrimonio histórico, ya sea BIC, bienes catalogados o bienes integrantes del patrimonio histórico. En este sentido, se tendría que contemplar un protocolo de intervenciones arqueológicas, en el que, entre otras actuaciones, todos los dragados que se tengan que hacer en los puertos de las Islas Baleares tengan que contar con el pertinente control y seguimiento arqueológico.</li><li>7. Se tienen que situar, en un mapa o plano, todos los bienes integrantes del patrimonio histórico que haya dentro de la zona de influencia de actuación en los puertos, con el objetivo de prever las intervenciones que los puedan afectar. En especial, se tienen que contemplar los escars en diferentes inventarios, tanto insulares como en los catálogos municipales de protección del patrimonio histórico.</li></ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ports IB tiene un convenio firmado con el Consell Insular de Menorca para la protección del patrimonio arqueológico submarino. Dentro del marco de este convenio, se analiza la conveniencia del lanzamiento de acciones en este ámbito.</li><li>2. Las medidas de protección del patrimonio histórico se concretarán en los planes de uso y gestión de cada uno de los puertos</li><li>3. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante,</li></ol>	

establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.

Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).

Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que pueda incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de que sean introducidas en la futura modificación de la Ley 10/2005, de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.

De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
  - En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.
4. Dentro del marco de participación pública en este Plan General, ya se tuvieron reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones en la presentación del BORRADOR del PG en enero de 2019. En esta línea se tuvieron reuniones con diversas entidades relacionadas salvaguardia del patrimonio marítimo, cuyas aportaciones han servido para avanzar en la redacción del PG hasta su VERSIÓN INICIAL. Este periodo de consulta pública ha sido nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG, donde este tipo de entidades han tenido una participación intensa y que han derivado en la inclusión de varios cambios en la versión final del documento.

Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.

Además, PortsIB, como entidad gestora de los puertos de titularidad autonómica, está abierto a la colaboración con las entidades y grupos de investigación en el marco de la planificación portuaria y el desarrollo de las actuaciones de detalle.

5. Se incluye en el inventario la información referente a los amarres de gestión directa existente en el puerto interior de Ciutadella aprobados por el Consejo de Administración de Ports de les Illes Balears.
6. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven. En el caso de las actuaciones que puedan tener incidencia sobre el patrimonio arqueológico estos

estudios estarán contemplados en la fase correspondiente y el cumplimiento de esta normativa en el caso de las declaraciones de BIC es de obligado cumplimiento.

7. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación inventariar los elementos patrimoniales de los diferentes puertos, si bien establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.

En cualquier caso, Ports IB tiene suscrito un convenio de colaboración con el Consell Insular de Menorca para la protección del patrimonio portuario y la elaboración de una carta arqueológica subacuática, así como de un inventario de los bienes vinculados a espacios que presenten valores arqueológicos, arquitectónicos o etnológicos, aunque no estén sumergidos.

Al no disponer actualmente de los resultados de esos trabajos, éstos podrán reflejarse en el correspondiente plan de usos y gestión de cada puerto, que debe contener medidas relativas a la protección patrimonial. No obstante, se grafían ahora en el Estudio Ambiental Estratégico del Plan General aquellos elementos de los que se tiene constancia.

En particular se incluirá en la información cartográfica de la delimitación del Plan Especial de Protección del Casco Histórico de Ciutadella (PEPCHA) que es un bien de interés cultural.

En relación a las casetas guardabotes o “casetes de vorera” que indica que figuran en inventarios insulares como en catálogos municipales de protección del patrimonio histórico, indicar que en los puertos de la Comunidad Autónoma en las Illes Balears en la isla de Menorca, no existe ningún escar o caseta de vorera.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se incluirá en la información cartográfica la delimitación del Plan Especial de Protección del Casco Histórico de Ciutadella (PEPCHA)

## PROPUESTAS GENERALES

**1. Sobre CAPITULO 1. POLÍTICA ESTRATÉGICA- OBJETO DEL ESTUDIO**

- A) Desde las competencias de esta unidad se echa en falta la inclusión de "*La Mejora de la seguridad y la Prevención de la Contaminación marítima*" que plantea el estudio.
- B) Se coincide en el Objetivo de "Aproximar la náutica a todos los Ciudadanos, de modo que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas. "
- C) En relación al deseo de "Atender a la estacionalidad mediante soluciones como campos de boyas", se debería matizar que por motivos de seguridad en la navegación deberán evitarse la disposición de campos de boyas sobre canales de acceso y zonas de servicio y estudiar con detalle el Planteamiento sobre áreas adyacentes y próximas.

**2. Sobre CAPITULO 1. POLÍTICA ESTRATÉGICA- ANTECEDENTES**

- A) DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL: VISIÓN, MISIÓN Y VALORES. La VISION no debe ceñir el modelo sectorial exclusivamente al "sector náutico Balear (VISIÓN) "*o el transporte marítimo de pasajeros y Mercancías y que se debe incluir con el mismo énfasis todo el ámbito competencial de la Marina Mercante (pesca, carga, pasaje, golondrinas, etc)*".
- B) MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO. Se echa en falta la mención a algunas reglas básicas de aplicación al diseño y operación de las infraestructuras portuarias en los ámbitos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, en particular las relativas a la señalización marítima, las Mercancías peligrosas y las que definen las instalaciones de recepción de desechos de los buques.
- C) Cuestiones como "*el aseguramiento de láminas de agua protegidas, sin agitación ni depósitos, calados suficientes y permanentes, disposición de medios contra incendios, protocolos y planes adecuados y coordinados de emergencias, medios de asistencia en remolque, posibilidad de practica, recogidas y tratamiento de residuos, mercancías peligrosas, normativa ISPS, señalización marítima o medios de varada*", que deben ser incluidos como obligaciones de PortsIB

**3. Sobre CAPITULO 4. PLAN DE ACCIONES**

- A) 2.1 MERCADO NÁUTICO DEPORTIVO – Se debe corregir error de numeración en los puntos; tras el 2.1.1 se sigue con el 2.2.1 Hasta 2.2.3.
- B) Error en el apartado 2.2.1 Cambios EN LA TIPOLOGÍA Y HABITOS DE LOS CLIENTES Se indica que "*Aunque ha habido en los últimos tiempos ciertas mejoras en las condiciones impositivas a la hora de inscribir buques de chárter en la 7ª lista (cambiar por 6ª lista), se detecta por parte del portal las operadoras que no existe un clima de total seguridad jurídica que mantiene contenido este segmento de la demanda*".
- C) Se solicita complementar el punto 2.2.2. donde se indica "*La instalación de polígonos de boyas como alternativas al atraque anual, ha tenido un éxito significativo (debida a los precios ofertados). Si bien, a pesar de que las características de esta oferta normalmente implican servicios mucho más limitados para usuarios y embarcaciones, ha sido la causa de un descenso de la ocupación en algunos puertos cercanos*", incluyendo que esto es válido en lugares protegidos a todos los cuadrantes para fondeo todo el año.

- D) No se está de acuerdo en el punto 2.2.3. que sugiere "La utilización de sistemas flotantes podría dar una mayor flexibilidad y capacidad de respuesta del sistema para adaptarse a las necesidades futuras de la demanda (además de la adaptación a los cambios del nivel del mar por el efecto del cambio climático). "
- E) En el apartado 5.1 OBJETIVOS MACRO: METAS ESTABLECIDAS PARA EL SISTEMA portuario se indica: "Un Objetivo Prioritario resultante del análisis DAFO es la necesidad de aunar a todas las Administraciones competentes en puertos deportivos en Baleares, Hacia una planificación y un desarrollo del sector. " Se solicita que este aspecto se haga extensivo al resto de instalaciones portuarias y actividades, como el pasaje, la carga, la pesca o los cruceros.
- F) Se coincide en la necesidad de profundizar en el Objetivo del punto 5.1.4 OFERTA DIVERSIFICADA EN LA NÁUTICA DEPORTIVA, de forma que se cumplan las necesidades de todo el abanico de usuarios de la náutica deportiva, lo que redundará siempre en una mejor ordenación de las actividades y por ende mayores índices de seguridad, sostenibilidad y protección medioambiental.
- G) En lo referente a 5.1.7 MEJORA DEL PUERTO COMERCIAL DE CIUTADELLA, se solicita la disposición de duques de alba, debería incluirse en los Objetivos a ejecutar de forma prioritaria.
- H) En lo referente a 5.2.6 MEJORA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL. Se debe ampliar los servicios de recogida de residuos a todos aquellos tipos establecidos en el convenio internacional MARPOL. Debe haber recogida de todo tipo de residuos de hidrocarburos y no exclusivamente de ACEITES como se indica. Estos servicios deben incluir también a las embarcaciones en los campos de boyas y estar preparados y dimensionados para cubrir las emergencias por un vertido ocasional
- I) En lo referente a 6 ACCIONES PROPUESTAS, en el cuadro 1. PLANIFICACIÓN COMÚN, NORMATIVA Y FISCALIDAD en el apartado de creación de un comité permanente con representación de todas las administraciones portuarias, se entiende que debería contar también con la presencia de esta Administración Marítima.
- J) En relación a las empresas de guardería de barcos, significar que en el momento que su actividad implique algún movimiento de la embarcación éstas deben estar correctamente despachadas, y contar para ello con el personal profesional de titulación adecuada
- K) Sobre el apartado 7 ACCIONES PRIORITARIAS: PLAN DE GESTIÓN DE MATERIALES DE DRAGADO A NIVEL DE ISLAS BALEARES. Se coincide plenamente en la necesidad prioritaria de este plan, con la disponibilidad de esta Administración Marítima en el ámbito sobre competencias para ellos.
- L) 8.3 ACTUACIONES TIPO 2: ESTUDIO DE CAMPOS DE BOYA ADYACENTES A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. Se comparte el Objetivo del plan de eliminar los fondeos no regulados que de forma histórica se han producido en algunas de estas áreas. Propone una reconsideración de la distribución por tamaño de embarcaciones, incrementando el número de embarcaciones de menor eslora y disminuyendo las más grandes. Además considera necesario un estudio pormenorizado de cada instalación en relación al régimen de uso de los fondeos y la disponibilidad permanente de tripulación a bordo o servicios de custodia. A continuación procede a realizar recomendaciones concretas en varios de los campos propuestos:
- 1.PORT ADRIANO, 2. PUERTO PORTALS; Entendemos que resulta poco recomendable la disposición de campos de fondeo y debe eliminarse su uso

descontrolado. En todo caso ceñirse esloras pequeñas; Hasta 8 m en Adriano (totalmente abierta a los temporales de componente sur) y 12 m en Portales (más abrigado), ordenando la situación existente, sin incrementar el número de embarcaciones y su tamaño.

- COLONIA DE SANT JORDI; Parece aconsejable que el campo sea de temporada y no incrementar tamaños y número de embarcaciones.
- 5.PORTO PETRO, 6. PORTO COLOM: Los nuevos campos propuestos interfieren con las zonas y canales de acceso a las ensenadas y se encuentra abiertos al mar por lo que no se consideran adecuados. En su caso, en el de Porto Colom solo debería permitirse la estancia diaria con tripulación a bordo.
- 8. PUERTO DE POLLENÇA: Se considera suficiente la ordenación de la parte norte de la bahía, considerando excesiva la zona sur Propuesta, por el tamaño de las embarcaciones y el constreñimiento e interferencia con el canal de entrada a la instalación portuaria.
- 10. PUERTO DE CIUTADELLA; Se coincide con la idoneidad de la adscripción Propuesta.

M) 8.4 ACTUACIONES TIPO 3: MEJORA DE LA RED DE MARINAS SECAS: En esos casos debe justificarse bien la POSIBILIDAD de reducir el área destinada a este uso, que muchas veces presenta saturación estacional.

#### 4. Sobre ANEXO 1 ESTUDIO DE LA DEMANDA 2014/2024:

En el apartado 5.2 EVOLUCION DE LA FLOTA NAUTICO RECREATIVA Y matriculaciones EN ESPAÑA 5.2.1 FLOTA EN ESPAÑA, Indica erróneamente: "*Además, hay que tener en cuenta que no se obligatorio matricularse las embarcaciones de recreo con una eslora igual o inferior a 6 metros*". El RD 1435/2010 por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques se aplica a todas las embarcaciones de recreo con eslora de casco a partir de 2,5 metros.

## RESPUESTAS

1. A) Se incluirá en la política estratégica "La Mejora de la seguridad y la Prevención de la Contaminación marítima"  
En el apartado 1.c) "Determinación de las bases para el desarrollo de unas infraestructuras que posibiliten un transporte marítimo de pasajeros y mercancías de acuerdo con la situación de pluriinsularidad de la Comunidad Autónoma. Fomentar el transporte marítimo interinsular y de corta distancia". Se añadirá la referencia a las restantes actividades que se desarrollan o pueden desarrollarse en el futuro en los puertos como pesca, cruceros turísticos, las embarcaciones y buques de trabajo, Salvamento Marítimo, los servicios portuarios básicos de amarre, practicae y remolque donde sean necesarios.  
  
B) Se agradece y comparte el comentario.  
  
C) Se incluirá el matiz de que deberán evitarse la disposición de campos de boyas sobre canales de acceso. Además todas las actuaciones de campos de boya para el fondeo regulado, al igual que el resto de actuaciones contempladas en el PG, deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Capitanía Marítima correspondiente.

2. A) DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL: VISIÓN, MISIÓN Y VALORES. La VISION no debe ceñir el modelo sectorial exclusivamente al “sector náutico Balear (VISIÓN) “o el transporte marítimo de pasajeros y Mercancías y que se debe incluir con el mismo énfasis todo el ámbito competencial de la Marina Mercante (pesca, carga, pasaje, golondrinas, etc)”.

En relación a dichos sectores han tenido en cuenta en la redacción de los documentos del Plan General y también en el proceso de información pública.

B) MARCO LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO.

En relación a que se echa en falta la mención a algunas reglas básicas de aplicación al diseño y operación de las infraestructuras portuarias en los ámbitos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, en particular las relativas a la señalización marítima, las Mercancías peligrosas y las que definen las instalaciones de recepción de Desechos de los buques, indicar que únicamente se han señalado las leyes portuarias e instrumentos de planificación y ordenación portuaria o del litoral. No se han incluido todas las normas de aplicación puesto que el número de normas aplicables en un sector como el portuario y marítimo es muy elevado. Evidentemente se trata de normativa de obligado cumplimiento que PortsIB como gestor portuario debe cumplir, pero se considera que, precisamente por ser de obligado cumplimiento, no es necesario reproducir todas ellas en el documento (leyes, reales decretos u órdenes de distintos Ministerios o directivas o reglamentos de la UE)

C) Cuestiones como “el aseguramiento de láminas de agua protegidas, sin agitación ni depósitos, calados suficientes y permanentes, disposición de medios contraincendios, protocolos y planes adecuados y coordinados de emergencias, medios de asistencia en remolque, posibilidad de practicaje, recogidas y tratamiento de residuos, mercancías peligrosas, normativa ISPS, señalización marítima o medios de varada”, que deben ser incluidos como obligaciones de PortsIB, resulta claro que estos aspectos se corresponden o bien a servicios portuarios generales o servicios portuarios básicos, según la definición establecida en la vigente Ley 10/2005, de Ports y que por tanto son de obligada prestación en los puertos de gestión directa. De igual forma en el caso de puertos de gestión indirecta con un concesionario, también son servicios portuarios de prestación obligatoria.

3. A) Se corregirá el error.

B) Se corregirá el error.

C) Se incluirá el matiz de que esto es válido para lugares protegidos.

D) Se incluirá el matiz de que los sistemas flotantes son más adecuados en zonas protegidas.

E) Se incluirá este aspecto en la versión final del PG.

F) Se agradece y comparte el comentario.

G) El proyecto constructivo de actuaciones de mejora y optimización de la explotación del puerto exterior de Ciutadella incluye la ejecución de dos duques de alba en el muelle de levante y otros dos en el de poniente ha sido ya tramitado antes las distintas administraciones y en estos momentos está previsto que se apruebe la licitación de las obras para proceder cuanto antes a la ejecución de esta actuación. Se coincide con la Capitanía Marítima en la prioridad absoluta de esta actuación para mejorar la seguridad en el atraque de los buques que actualmente operan en el puerto exterior de Ciutadella.

H) En relación a la recogida de residuos, tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones para los distintos residuos incluidos en el convenio MARPOL. Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de recogida de aguas residuales de los barcos y hace lo propio en las instalaciones de gestión directa.

I) Se toma nota de este comentario.

J) Se toma nota de este comentario.

K) Se agradece y comparte el comentario.

L) Se atiende parcialmente a la alegación presentada, aunque no comporta modificaciones en el documento, por las siguientes razones:

**Port Adriano. Puerto Portals. Colonia de Sant Jordi:** El Plan General no pretende definir las características finales de los polígonos de fondeo, Se ha realizado un estudio preliminar con el fin de poder valorar la afección paisajística de los mismos. La definición final del campo, las condiciones de uso y número de puntos de fondeo y las esloras máximas, dependerá de los estudios a detalle que desarrolle el futuro proyecto particular de cada zona, aunque se coincide con la apreciación expuesta que en ningún caso se deben incrementar el número de embarcaciones respecto al actual

**Portopetro. Portocolom.**

La instalación de boyas de Portopetro ya existe a día de hoy (de hecho existen 21 fondeos de dentro de la zona de servicio del puerto transferido y los 17 fondeos situados fuera del espejo de agua traspasado han sido ocupados desde 2015 a 2018 y existe una solicitud de adscripción a la Dirección General de la Costa y el Mar pendiente de resolver) y se propone unificar toda la gestión de la bahía hasta el límite natural para gestionar y controlar todo el espacio.

La instalación prevista en la entrada de puerto de Portocolom no afectará al canal de entrada y se toma nota de la consideración de que solo debería permitirse la estancia diaria con tripulación a bordo.

**Port de Pollença.** En relación a la propuesta de eliminar la ordenación de la zona sur propuesta, desde esta administración portuaria se entiende que es necesario gestionar ambos espacios para que el problema no se traslade de uno de ellos al otro, y en cualquier se definirá en el proyecto, con participación de la Capitanía Marítima

**Port de Ciutadella.** Se coincide con la idoneidad de la actuación propuesta.

M) Cada uno de los proyectos de marinas secas que se desarrollen deberá justificar bien el área destinada a este uso, incluyendo los estudios necesarios para el diseño de detalle y su tramitación ambiental, y no deberán verse afectados las actividades de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

4. EL ESTUDIO DE LA DEMANDA 2014/2024 se incluye a título informativo dentro del PG para conocer los antecedentes con lo que trabajaba esta administración. Sus directrices no han sido seguidas para la elaboración de este PG, por lo que tampoco será objeto su corrección.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Modificar apartado 1.c de la política estratégica “La Mejora de la seguridad y la Prevención de la Contaminación marítima”
- En el apartado de la política estratégica relativo a “Atender a la estacionalidad mediante soluciones como campos de boyas” se incluirá el matiz de que deberán evitarse la disposición de campos de boyas sobre canales de acceso.
- 2.1 MERCADO NÁUTICO DEPORTIVO – Corregir error de numeración en los puntos; tras el 2.1.1 se sigue con el 2.2.1 Hasta 2.2.3.
- Corregir error en el apartado 2.2.1 Cambios EN LA TIPOLOGÍA Y HABITOS DE LOS CLIENTES Se indica que *"Aunque ha habido en los últimos tiempos ciertas mejoras en las condiciones impositivas a la hora de inscribir buques de chárter en la ~~7ª lista~~ (cambiar por 6º lista), se detecta por parte del portal las operadoras que no existe un clima de total seguridad jurídica que mantiene contenido este segmento de la demanda "*.
- Completar el punto 2.2.2. del capítulo de ACCIONES, incluyendo que en lo relativo a zonas de campos de boyas para fondeo durante todo el año es válido en lugares protegidos a todos los cuadrantes para fondeo todo el año.
- Completar el punto 2.2.3. del capítulo de ACCIONES, incluyendo que los sistemas flotantes son más adecuados en zonas protegidas.
- Modificar apartado 5.1 OBJETIVOS MACRO: METAS ESTABLECIDAS PARA EL SISTEMA PORTUARIO, donde se indica: *"Un Objetivo Prioritario resultante del análisis DAFO es la necesidad de aunar a todas las Administraciones competentes en las puertos deportivos en Baleares, Hacia una planificación y un desarrollo del sector. "* de forma que este aspecto se haga extensivo al resto de instalaciones portuarias y actividades, como el pasaje, la carga, la pesca o los cruceros.

<b>11</b>	<b>GOIB-CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- DG Espais Naturals i Biodiversitat</b>	<b>13/09/21</b>
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El servicio de protección de especies no se puede pronunciar sobre el posible impacto del proyecto del Plan General de Puertos de las Islas Baleares y su estudio ambiental estratégico dado que se trata de una versión inicial. Los diferentes planes de uso y gestión, desarrollos de infraestructuras, reformas o ampliación de instalaciones y desarrollo de las medidas deberán pasar nuevamente por el trámite de informe, que se deberán evaluar una vez sean propuestas.</li> <li>2. De todas formas de acuerdo con el artículo 4.4.a del Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Islas Baleares, no se consideran incluidas en el régimen de prohibiciones las actividades o actuaciones legalmente permitidas o autorizadas que supongan afecciones a la superficie de las praderas o en su dinámica de población, siempre que sean de ámbito reducido. con carácter general, se considera ámbito reducido la afección que suponga una superficie inferior a los 100 m2.</li> </ol> <p>Será necesario, por tanto, incluir un estudio de superficie de Posidonia afectada cuando se planifiquen o lleven a cabo actuaciones que puedan suponer una afección en la Posidonia oceánica y, en caso de que ésta no sea de ámbito reducido, incorporar medidas compensatorias.</p>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los diferentes planes de uso y gestión, desarrollos de infraestructuras, reformas o ampliación de instalaciones y desarrollo de las medidas deberán pasar nuevamente por el trámite de informe y su tramitación ambiental correspondiente.</li> <li>2. Los proyectos de detalle incluirán todos los estudios necesarios para su correcta tramitación ambiental. De hecho, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública, los informes de las administraciones afectadas. En el caso de las actuaciones que puedan tener incidencia sobre praderas de Posidonia oceánica, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 25/2018, sobre conservación de la posidonia, estos estudios estarán contemplados en la fase correspondiente y se solicitará informe al Servei de Protecció d'Espècies tal y como está normativamente establecido</li> </ol>		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El informe analizado no supone cambios en el documento del Plan General.</li> </ol>		

12	CONSELL DE MALLORCA- Servei d'Explotació i Conservació	20/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Las actuaciones previstas dentro del Plan General de Ports IB que supongan una ampliación de las infraestructuras, y por tanto un aumento del servicio portuario, deben respetar la zona ocupada por la carretera y sus elementos funcionales dentro del dominio público de carreteras.</li><li>2. Respecto a las ubicaciones de las zonas sería recomendable reconsiderar posibles cambios de situación de estas infraestructuras, no sólo prevaleciendo la proximidad a la rampa de varadero, sino también establecer criterios que se ajusten mejor a la naturaleza de estos vehículos.  Para evitar la concentración de estacionamientos de vehículos con remolque dentro de los núcleos urbanos se podría plantear la reubicación de los aparcamientos en parcelas más alejadas, actuando como áreas de estacionamiento disuasorias.</li><li>3. Las áreas de estacionamiento planteadas requieren de un estudio de movilidad que cuantifique las plazas de los vehículos, remolques o vehículos con remolques, en función de las características y dimensiones consideradas para cada plaza, así como los espacios y radios de giro para a la maniobrabilidad, etc.  Las propuestas de ubicaciones de los aparcamientos deberían incluir un estudio de movilidad que garantice una conectividad adecuada al sistema viario. Los emplazamientos junto a una carretera principal pueden generar un incremento del peligro de la seguridad vial, sobre todo en el caso de la concentración de estos tipos de usuarios (normalmente los fines de semana) debido al tipo de maniobra que requieren para acceder a calles con anchura más reducida.  Igualmente, la ubicación en tramos finales de calles considerados como "callejones sin salida", y con anchuras reducidas, pueden generar dificultades en las operaciones de entrada y salida afectando a la seguridad vial.</li><li>4. Se considera oportuno la reubicación de la actuación 04/13 que afecta a la instalación portuaria menor situada en s'Oberta en el TM de Muro, una rampa situada en la parte norte del puente de los ingleses. Se propone una zona de aparcamiento en el lado opuesto de la rampa y la carretera Ma-12 (considerada como carretera principal según se indica en el Plan Director Sectorial de Carreteras) y sus accesos podrían verse afectados, también se debería prever la posible continuidad del carril para bicicletas del lado del TM de Alcúdia.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El espíritu del planteamiento de las actuaciones previstas dentro del Plan General de Ports IB incluye el respeto de la zona ocupada por las carreteras y sus elementos funcionales dentro del dominio público de carreteras. De todas formas, en el diseño específico de cada una de las actuaciones se solicitarán nuevos informes a las administraciones competentes en carreteras para evitar en la medida de lo posible o solucionar estas posibles interferencias.</li><li>2. Uno de los objetivos principales del PG es mejorar y ampliar la red existente de rampas de varada de embarcaciones con remolque, fijando su ubicación y estudiando las necesidades complementarias como las zonas de aparcamiento. Por esta razón, se han ido estudiando posibles emplazamientos en zonas relativamente cercanas a las rampas portuarias.</li></ol>		

Adicionalmente, dentro de este trámite de información pública se están revisando algunas de estas propuestas a petición de organismos y personas interesadas, en algún caso, estudiando nuevos emplazamientos.

3. Dentro del desarrollo específico de cada proyecto de detalle de área de estacionamiento y como parte de su tramitación, se incluirá un estudio de movilidad que garantice una conectividad adecuada al sistema viario y estudie la maniobra para este tipo de vehículos con remolque.
4. Con respecto a la Actuación 4.13. se propone mantener la zona de estacionamiento de remolques prevista en la zona de s'Oberta ya que no es posible su reubicación en otro lugar del DPMT puesto que uno de los principios de la Ley de Costas es la mínima ocupación del DPMT y no se estima conveniente trasladar a otra zona con la afección que tendría sobre dicho DPMT.

En cualquier caso el desarrollo de esta actuación se hará de manera consensuada con el Ajuntament de Muro teniendo en cuenta la posible afección al planeamiento municipal y como todas las actuaciones contempladas en el PG deberá tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública y solicitud de informe a las administraciones y los organismos afectados entre los que en este caso se encuentra el Consell de Mallorca.

En relación a la rampa existente la actuación propone solicitar la adscripción de la misma como zona portuaria a la Dirección General de la Costa y el Mar puesto que actualmente esta rampa no es gestionada por PortsIB. El objetivo de esta solicitud de adscripción es poder integrar la rampa en la red de rampas de varada de PortIB para poder ofrecer un servicio adecuado y tener un control de esta actividad

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Esta alegación no supone ningún cambio en la redacción del PG.

13	GOIB-CONSELLERIA DE MODEL ECONOMIC, TURISME I TREBALL	23/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. En relación a las competencias que se le atribuyen a la dirección General de Turismo de la Consejería de modelo económico, turismo y trabajo, este informe se ciñe al <b>ámbito de Mallorca</b>.</p> <p>En relación con los puertos de la playa de palma, en el PRI (Plan de reconversión integral de la Playa de Palma), en el artículo 116.2, se hace referencia al proyecto de ampliación del puerto deportivo del Club Nautic de S'Arenal, redactado el mes de noviembre de 2014, como documento a tener en cuenta para la redacción del Plan especial de recuperación ambiental y paisajística del torrente de es Jueus. De aquel proyecto de 2014, el estudio de impacto ambiental descarta la alternativa propuesta. El proyecto presentado, o el que se apruebe definitivamente, será el de referencia para la redacción del Plan especial.</p> <p>En el artículo 117 del PRI se establece que los proyectos del corredor paisajístico de la calle Pins, Corredor paisajístico de la calle Bellamar y del Eje Cívico del calle gran y General Consejo tendrán que prever las adecuadas conexiones de los puertos y su integración en el entorno urbano. En el artículo 118 queda añadido que los proyectos de adecuación del Paseo Marítimo de Ca'n Pastilla y del Paseo Marítimo de S'Arenal tendrán que prever las adecuadas conexiones de los puertos y su integración en el entorno urbano.</p> <p>El Plan de Ports propone un nuevo espacio urbano en el puerto de Can Pastilla y una modificación de la bocana del club Náutico de S' Arenal, si bien en ninguno de los dos expone un estudio relativo a las necesidades de los puertos para su integración y conectividad.</p> <p>2. El Plan de Ports IB no podrá contradecir los objetivos del PIAT, especialmente en las zonas turísticas, en relación a la conectividad, usos de aparcamiento e impacto paisajístico y justificar las ampliaciones sobre el litoral.</p> <p>El Plan de Ports IB no podrá contradecir las prescripciones establecidas en el art 37 y DA7 en relación con las instalaciones de marina seca y justificar las ampliaciones sobre el litoral para este uso sobre todo en las zonas colindantes con las zonas turísticas.</p> <p>Tal y como indica el estudio medioambiental se habrán de resolver los impactos negativos en la afectación de las playas y calidad del agua.</p>		

## RESPUESTAS

1. En relación a las actuaciones comentadas:

- En relación a la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa ésta será eliminada de la versión final del Plan General y sustituida por una nueva actuación de rampas.
- En relación a la modificación de la bocana del club Náutico de S' Arenal el Plan General recoge un proyecto actualmente en tramitación, que ya ha ido avanzando en los distintos pasos de la tramitación ambiental.

2. En relación a la coordinación con el PIAT de Mallorca, debemos aclarar que el Plan General de Ports IB pretende planificar las posibles marinas secas en dominio público portuario, esto es, en zonas ya portuarias o colindantes a las mismas, que cumplan los criterios de diseño establecidos en el PG, cuya ordenación corresponde exclusivamente a PortsIB.

Cada uno de los proyectos que se quieran impulsar deberá llevar su diseño de detalle y los informes necesarios para su tramitación ambiental.

En cualquier caso el artículo 15.4 de la Ley 12/2017 de urbanismo de las Illes Balears reserva al Gobierno de las Illes Balears la potestad reglamentaria normativa para desarrollar las materias que tengan carácter suprainular.

El artículo 56 de las Directrices de Ordenación Territorial dice: *“La ordenación de las diferentes infraestructuras y de los equipamientos se realizará mediante los correspondientes planes directores sectoriales, que serán redactados y aprobados, mediante Decreto, por el Gobierno de las Illes Balears”*, por lo tanto, la ordenación de ese tipo de infraestructuras, equipamientos, servicios v actividades de explotación de recursos, se realizara por los planes directores sectoriales los cuales, en coherencia con lo anterior, se formularan coordinadamente con los planes territoriales insulares. La competencia para su elaboración y aprobación corresponderá al Gobierno de las Illes Balears. Es aquí donde se encuentra el PG como plan director sectorial.

Teniendo en cuenta el carácter de infraestructura de las marinas secas, y dado el carácter suprainular de la necesidad de construcción de marinas secas y de infraestructuras adecuadas de varada de embarcaciones, incluyendo las zonas de estacionamiento de los correspondientes remolques, para liberar de embarcaciones la lámina de agua en la Comunidad Autónoma, el Gobierno de las Illes Balears deberá conservar la potestad reglamentaria normativa para desarrollar esta materia.

## MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL

1. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa.

15	<b>CONSELL INSULAR DE MALLORCA- Medi Ambient PN Sa Dragonera</b>	27/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>  1. Que se incluya la instalación portuaria menor del muelle de Cala Lledó (PN de Sa Dragonera) en el Plan General de Ports IB en los apartados que se recogen a continuación: <ul style="list-style-type: none"><li>• Medidas para el mantenimiento, conservación y mejora de la funcionalidad operativa de las instalaciones con la adaptación al Cambio Climático.</li><li>• Excelencia en la gestión.</li><li>• Mejora de la red existente de rampas.</li></ul>		
<b>RESPUESTAS</b>  1. Ports IB está iniciando la redacción, en colaboración con la Dirección del Parque Natural de Sa Dragonera, un proyecto de Mejora y Mantenimiento de las infraestructuras de la instalación portuaria del embarcadero de Cala Lledó con el objetivo de resolver todas las deficiencias y problemáticas apuntadas en la alegación.  Al entender que se trata de un proyecto para ejecutar obras de mantenimiento o rehabilitación de infraestructuras portuarias existentes no se había considerado su inclusión como una actuación específica del Plan General, pero se incluirá teniendo en cuenta la entidad del proyecto  En el desarrollo del proyecto Ports de les Illes Balears como ya se ha indicado redactará, aprobará y tramitará el proyecto, contando en todo momento con la opinión de la Dirección del Parque Natural de Sa Dragonera, además de la preceptiva tramitación ambiental y exposición pública con la solicitud de informes a las administraciones implicadas como sería en este caso el Parque Natural.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>  1. <b>Inclusión de una nueva actuación en la instalación portuaria de Cala Lladó consistente en la rehabilitación y refuerzo de las infraestructuras actuales del puerto</b>		

16 Ajuntament de Palma	27/09/21
<p><b>Se recoge el resumen de la alegación de Gerencia, basada en los informes de la Oficina del Plan General, tanto del Departamento Técnico como del Departamento Medioambiental.</b></p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE CALA GAMBA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. ACTUACIÓN 4.2: De acuerdo con los informes emitidos por los técnicos de la Oficina del Plan General, referente a las alternativas propuestas a la rampa de varada de Cala Gamba. Se propone priorizar las rampas de acceso al mar de los clubes náuticos cercanos para afectar al mínimo posible los elementos naturales del litoral marítimo.</li></ol> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SAN ANTONIO PLAYA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. ACTUACION 3.2. De acuerdo con los informes emitidos, las obras propuestas nos parecen excesivamente impactantes.</li></ol> <p>De acuerdo con la propuesta de reducir la superficie ocupada y proponer un concurso de ideas o un concurso de anteproyectos, con un jurado de calidad en el que participe el Ayuntamiento de Palma, junto con PortsIB. Teniendo como objetivo hacer el frente litoral más resiliente y siempre que sea posible con unas soluciones basadas en la naturaleza.</p> <p>De acuerdo con las condicionantes al proyecto de espacio público que se redacte en esta ubicación, tener en cuenta que sea un proyecto de espacio libre público referencia para la barriada. Respecto al arbolado, debe ser propio del entorno marítimo. Respecto a la cobertura de sombra, debe ser de más del 40%. Se procurará que sea un espacio libre de referencia, con servicios complementarios tales como juegos infantiles o deportes de playa.</p> <p>También se debe considerar, en todo caso prioriza la utilización de las rampas de acceso al mar ya existentes en los clubes náuticos.</p> <p>Se debe priorizar la utilización de la marina seca, sólo si la capacidad de carga del litoral lo permite, optimizando el espacio de los clubes náuticos, así como los polígonos industriales cercanos al litoral, como el de Son Oms, optimizando las parcelas existentes.</p> <p>En relación con las obras propuestas en San Antonio de la Playa, se incide en la idea de renaturalización de la Playa de Palma. Referente a este lugar de San Antonio de la Playa, avanzar que en los proyectos estratégicos contenidos en los trabajos de revisión del Plan General urbanístico de Palma, se incorpora la idea de un proyecto de renaturalización la Playa de Palma, que incluye el ámbito elegido como marina seca.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE CALANOVA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>3. Se propone revisar la zona de servicio del puerto de Calanova que incluye parcelas de uso privado residencial.</li></ol> <p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>4. Se propone que es necesario incorporar a la Normativa artículos que permitan la coordinación con el planeamiento urbanístico municipal.</li></ol>	

<b>RESPUESTAS</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.</li></ol>

De todas maneras, y una vez analizadas las razones que expone el informe para explicar que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
- Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.

## **2. La Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa, se elimina del Plan General, atendiendo a las alegaciones presentadas.**

De todas formas, se incorporará en esta zona una Actuación tipo 4 de rampa de varada, por la imperiosa necesidad de disponer de una rampa pública a lo largo de la línea de costa del municipio de Palma. En esta línea se debe explicar que, al ser el Plan General un documento de máximos, no se considera la eliminación total de la actuación, para no descartar el posible uso portuario de parte de este espacio, siempre que se compatibilice con el proyecto de espacio libre público referencia para la barriada e integrado con el entorno.

En línea con la actuación anterior, se estudiará usar asimismo la parte contigua al aparcamiento exterior del puerto de San Antonio, asegurando de todas maneras una menor ocupación de superficie de playa.

Además, se debe comentar que cualquier actuación que se lleve a cabo deberá pasar su fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental. El hecho de que nos encontremos en una zona costera y urbana, obliga a que lo que se plantee en el futuro tenga que tener el máximo consenso posible. En esa línea PortsIB, comparte la idea del Ajuntament de Palma de que un posible medio para su desarrollo podría ser un concurso de ideas o un concurso de anteproyectos, con un jurado de calidad en el que participe el Ayuntamiento de Palma, junto con PortsIB.

3. Se ha revisado la documentación y falta la actualización de los límites de la zona de servicio del puerto de Cala Nova conforme al traspaso realizado por Costas de tres concesiones en la firma del acta y plano de ratificación de 3/07/2013
4. La coordinación con los planes urbanísticos municipales está prevista en la sección 3 de la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares y en el reglamento de desarrollo de la misma donde se indica la forma de tramitación de los proyectos a desarrollar. No se considera necesaria la modificación del articulado en este sentido.

### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa .  
Sustitución por una nueva actuación de rampas.
2. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba
3. Actualización de los límites de la zona de servicio del puerto de Cala Nova conforme al traspaso realizado por Costas de tres concesiones en la firma del acta y plano de ratificación de 3/07/2013

<b>17</b>	<b>GOIB- DG MOBILITAT i TRANSPORTS- DEPARTAMENT OBRES PUBLIQUES</b>	<b>28/09/21</b>
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p>1. El avance de PGPIB falta de un análisis en profundidad de toda la movilidad que genera sobre las vías de transporte terrestre (tanto carretera como transporte público y modos no motorizados), tal como le pide el artículo 8.1 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.</p> <p>2. Indica que se considera necesario realizar un análisis de la compatibilidad de la red viaria actual con las propuestas de mejora y aumento de usos que se prevén, para como mínimo, generar un análisis que pueda servir de referencia para que la administración competente en transporte terrestre o en carreteras pueda incluir dentro de su planificación las actuaciones necesarias para poder “hacer posible” las previsiones del PGPIB.</p> <p>Sería conveniente que este análisis en profundidad se realizara con dos objetivos principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Determinación de la capacidad "de acceso" por vía terrestre de todos y cada uno de los puertos de las Islas Baleares con los usos y capacidades actuales.</li> <li>• Determinación de la capacidad "de acceso" por vía terrestre de todos y cada uno de los puertos de las Islas Baleares con los usos y capacidades previstos por el plan a su horizonte temporal.</li> <li>• Comparación de ambos escenarios y determinación de los posibles problemas que se puedan tener por falta de capacidad de acceso terrestre de los puertos de las Islas Baleares, teniendo en cuenta que la falta de capacidad de acceso puede invalidar la bondad de las soluciones propuestas.</li> <li>• Determinación aproximada de las necesidades "de acceso" por vía terrestre que las previsiones del PGPIB puedan generar para su posterior incorporación a la planificación correspondiente de dichas vías de transporte terrestre.</li> </ul>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<p>1. El espíritu del planteamiento de las actuaciones previstas dentro del Plan General de Ports IB incluye el respeto de la zona ocupada por las carreteras y sus elementos funcionales dentro del dominio público de carreteras, en líneas generales las actuaciones propuestas en el Plan General no suponen un incremento de los usos puesto que en la mayoría de los casos se trata de actuaciones de regularización de una actividad que ya se viene produciendo, como puede ser las zonas de campos de boyas o las actuaciones previstas de rampas, que en general se desarrollan en zonas con una rampa existente y que consisten en dotar adecuadamente de zonas de aparcamiento para regular el estacionamiento de remolques que se realiza actualmente de forma no controlada. En cualquier caso se incluye en el documento del Plan General un análisis de cada una de las instalaciones de forma general dando cumplimiento al artículo 8.1 de la Ley que prevé la coordinación de las instalaciones con las redes de transporte terrestre.</p> <p>En el Plan de usos y gestión de cada puerto se incluirá tanto la determinación de la capacidad de acceso por vía terrestre con los usos y capacidad actuales, como ese mismo análisis para los previstos por el plan en su horizonte temporal, la comparación de ambos escenarios y la determinación, en su caso, de las nuevas necesidades de acceso por vía terrestre que deban ser incorporadas en la planificación de dichas vías</p>		

Adicionalmente, y dentro del desarrollo específico de cada proyecto de detalle de cada una de las actuaciones previstas en los puertos o área de estacionamiento que pueda ampliar la actividad en la zona, y como parte de su tramitación, se incluirá un estudio de movilidad que garantice una conectividad adecuada al sistema viario y estudie la maniobra para este tipo de vehículos con remolque, solicitando en su tramitación los informes a las administraciones competentes.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Se incluye en el Plan General un apartado de análisis de las conexiones de las instalaciones portuarias con las redes de transporte terrestre y la posible afección a la capacidad de las mismas de las actuaciones propuestas en el Plan General

19	GOIB- CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- ABAQUA	28/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se informa favorablemente al PG No obstante indica en relación a la actuación 1.3 Cambio de bocana y reordenación interior del CN s'Arenal podría afectar la distancia mínima superior a 500 m entre la línea de costa y la boca de descarga más próxima a la costa recogida en la autorización de vertido al mar de las aguas procedentes de la EDAR de Lluçmajor otorgada por el Servicio de Costas y Litoral de la Conselleria de Medi Ambient i Territori, puesto que se ha comprobado que las coordenadas del punto de vertido recogidas en el proyecto de la EDAR promovido por el Ministerio y en la autorización no coinciden con las realmente ejecutadas.  En cualquier caso, el ABAQUA manifiesta su compromiso para mantener y asegurar el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas autorizaciones y que sería necesario recabar el informe de la DG Ordenació del Territori i Paissatge por si son necesarias actuaciones y/o medidas correctoras que imponga dicho órgano competente para adecuar el emisario a las nuevas condiciones de contorno (modificación de la línea de costa prevista en la actuación 1.3 del Plan General)</li><li>2. Hacen puntualizaciones específicas de determinadas actuaciones en relación con posibles servicios afectados de saneamiento.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. En relación a la actuación 1.3 Cambio de bocana y reordenación de las instalaciones de CN s'Arenal indicar que se trata de un proyecto que ya ha sido sometido a información pública que se publicó en el BOIB de 20/03/2021. Actualmente y desde julio de 2021 está pendiente de declaración de impacto ambiental en la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears. En cualquier caso se realizarán las comprobaciones necesarias antes de proceder a la aprobación definitiva y la ejecución de las obras y se estará a disposición del ABAQUA para colaborar en lo que fuera necesario.  Indicar que en el INFORME DEL RESULTADO DEL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS DE LOS ORGANISMOS AFECTADOS, DEL PROCEDIMIENTO SUSTANTIVO Y DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO BÁSICO DE CAMBIO DE BOCANA, REDISTRIBUCIÓN DE AMARRES E INTEGRACIÓN EN EL ENTORNO DEL CLUB NÁUTICO EL ARENAL, enviado junto con el resto de la documentación pertinente a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears para la tramitación ambiental ordinaria correspondiente se indica lo siguiente en relación al informe recibido del ABAQUA respecto de esta actuación:  <i>ABAQUA: Se indica en el informe que los proyectos no afectan a ninguna de las instalaciones ni infraestructuras, en materia de abastecimiento y desalación, gestionadas por el Área de Construcción y Gestión de Abastecimiento y Desaladoras de la Agencia Balear del Agua.</i></li><li>2. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven. Durante estas fases de diseño y tramitación se volverá a contactar con los organismos implicados en relación a los posibles servicios afectados, en particular en todas aquellas actuaciones propuestas en las que el ABAQUA ha manifestado la existencia de posibles interferencias.</li></ol>		

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- El informe presentado no conlleva cambios en la redacción del Plan General.

20   Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia	29/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Corrección de errores y referencias en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia que no se ajustan a la realidad del término municipal.<ol style="list-style-type: none"><li>a) Los puntos de atraque de las autorizaciones de la Dirección General de Costas no se corresponden con la realidad &gt; En Cala Molí no hay nada</li><li>b) Punta Xinxó está en Sant Josep, Cala Tarida no existe&gt; es Cala Corral.</li><li>c) Coral Mar en Cala Corral estaría mejor gestionado por PortsIB (actualmente no tiene autorización).</li></ol></li><li>2. Incorporar dentro de las líneas de actuación del plan la gestión de los muelles en los que se realiza una actividad náutica importante, vigilando actividades no reguladas o usos en los muelles no autorizados.</li><li>3. Establecer canales de comunicación y coordinación ágiles no sólo con las administraciones portuarias sino también con los ayuntamientos implicados al tener las actuaciones previstas en el plan afectaciones directas sobre la gestión del litoral que se realiza desde los Ayuntamientos.</li><li>4. Dar respuesta a las necesidades de amarres existentes por parte de la flota base real estableciendo un porcentaje de amarres en las instalaciones portuarias para estas embarcaciones y a precios asequibles.</li><li>5. Incorporar al plan de vigilancia ambiental la realización de analíticas periódicas de control de calidad de las aguas afectadas por las actividades náuticas así como estudios de monitorización y seguimiento de las praderas de posidonia oceánica dentro del ámbito de actuación del plan para tal evaluar su evolución y los efectos positivos y negativos de las actuaciones que se desarrollen sobre esta especie.</li></ol>	
<b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE SANT ANTONI</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>6. Definir los usos previstos por el Puerto de Sant Antoni teniendo en cuenta la moción aprobada por el Pleno del Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia en fecha 26 de noviembre de 2020 y que entre otros aspectos prioriza el uso recreativo, deportivo, pesquero y de refugio del puerto de la bahía de Portmany, restringiendo a situaciones de emergencia la entrada de pasaje y suministro de mercancías en la isla de Eivissa.</li><li>7. Incorporar dentro de las líneas de actuación del plan, la ampliación del campo de boyas de la bahía de Portmany y la gestión de campos de boyas más allá de los límites de las instalaciones portuarias (Port des Torrent, Porroig), de forma sostenible y coordinada con el Ajuntament y vigilando el fondeo ilegal.</li></ol>	
<b>PROPUESTAS EN RELACIÓN A OTRAS LINEAS DE ACTUACIÓN</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>8. Incorporar dentro de las líneas de actuación del plan:<ol style="list-style-type: none"><li>a) La legalización y gestión de las rampas de varada que se vienen utilizando como tales en el municipio (Cala Corral, Cala Vedella, Sa Caleta);</li><li>b) No habilitar ninguna rampa de varada en la zona de Sa Cova de ses Dones.</li><li>c) Sustituir la rampa de Punta Xinxò por la creación de una rampa en la zona de Punta Pedrera en Port des Torrent así como habilitar una marina seca próxima al municipio.</li></ol></li></ol>	
<b>RESPUESTAS</b>	

1. A) En relación a los errores relativos a los puntos de atraque de las autorizaciones otorgadas por la Demarcación de Costas en Illes Balears, el PG ha recogido los datos suministrados por este organismo en el año 2017.

**B) Se incluirá Punta Xinxó en el Término Municipal de Sant Josep de Sa Talaia. (pág. 77)**

**Se corregirá el nombre a Cala Corral.**

C) Dentro de las actuaciones ya previstas en la Versión inicial del PG ya está incluida la solicitud de adscripción a Dominio Público Portuario de la instalación de Coral Mar, por lo que no se genera ningún cambio en el documento.

2. El organismo competente fuera de la zona de servicio portuaria es la Dirección General de la Costa y el Mar. Dentro de la versión inicial del Plan general se han estudiado una por una las instalaciones que pueden tener interés portuario, solicitando su adscripción.
3. PortsIB, como entidad gestora de los puertos de titularidad autonómica, está abierto a la colaboración con las entidades locales en el marco de la planificación portuaria y el desarrollo de las actuaciones de detalle, tal y como se viene realizando en el desarrollo de proyectos desarrollados en los últimos años.

Dentro del marco de participación pública en este Plan General, ya se tuvieron reuniones con representantes del Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia el día 25 de enero de 2019 para comentar el contenido de la versión Borrador del PG, donde se solicitó incluir la instalación de Coral Mar como portuaria.

4. El reglamento de desarrollo de la Ley 10/2005 incluía inicialmente la posibilidad de incluir como prioridad la residencia de los solicitantes de amarres públicos en las islas, este criterio contravendría los principios de igualdad y de libre elección de residencia, que constituyen el ejercicio de un derecho fundamental en base a los artículos 14 y 19 de la Constitución, la cual vincula a todos los poderes públicos.

Estos principios junto con el de libre circulación de personas también vienen determinados por el derecho de la Unión Europea, la cual los ha de respetar en todas sus actividades y para todos sus ciudadanos, no pudiendo adoptar medidas que los limiten salvo en casos muy excepcionales.

5. En relación a la realización de analíticas periódicas de control de calidad de las aguas afectadas por actividades náuticas, se informa que Ports IB realiza controles de calidad basados en la *ROM5.1-13: Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias*. Adicionalmente la Consellería de Sanidad realiza controles de calidad en las zonas definidas como de aguas de baño.

En relación a los estudios de monitorización y seguimiento de las praderas de Posidonia oceánica, se informa que PortsIB realizará, en las zonas de servicio de los puertos bajo su competencia, estos estudios de monitorización siguiendo lo estipulado en el Decreto 25/2018, sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Illes Balears. Este organismo no será el responsable de este tipo de estudios en otros tramos de la costa y el litoral del término municipal de Sant Josep.

6. La figura que determinará cuales son los usos portuarios definitivos será el Plan de Usos y Gestión del puerto de Sant Antoni.

A día de hoy, y tal y como se especifica en la propia alegación, el Puerto de Sant Antoni de Portmany se incluye dentro de los puertos gestionados por Ports IB destinados al transporte marítimo de cabotaje de pasajeros y mercancías, si bien también se recoge que en la actualidad y según acuerdo del Consejo de Administración de Ports IB de fecha 27 de mayo de 2021 publicado en el BOIB núm. 82, de 22 de junio de 2021, el transporte regular de

pasajes y vehículos se encuentra limitado a buques de determinada eslora, salvo en casos de emergencia o necesidad de interés público.

- 7. Se considera la alegación, incluyendo como actuación la ampliación del fondeo regulado en la bahía de Portmany, fuera del actual límite del dominio público portuario y anexo al mismo.**

En relación a la gestión de otros campos de boyas más allá de los límites de las instalaciones portuarias y no colidantes como en el caso de Port des Torrent o Porroig, éstas no han sido incluidas en el PG, pues su gestión no tiene carácter portuario al no estar asociada a ningún puerto, por lo que no cumple los condicionantes de partida establecidos en el propio PG.

Algunas de estas actuaciones, como la de Porroig se sitúan en zonas de pradera a regular y están incluidas dentro del Decreto 25/2018 de 27 de julio sobre la conservación de la *posidonia oceanica* en las Illes Balears, está previsto (tras la modificación de la Ley 10/2005 de Puertos) que puedan ser gestionadas en un futuro por Ports IB, aunque no sean parte de esta planificación portuaria del Plan General.

- 8. A) Se considera incluir una Actuación de rampa en la zona de cala Corral**

**B) Se considera eliminar la Actuación 4.23. Cova de Ses Dones de la propuesta del PG.**

**C) No se contempla una nueva rampa en la cala de Port des Torrent en Sant Josep, junto a casetas varadero de Punta Pedrera ni la rampa de la zona de Cala de Bou, ya que se encuentran a menos de 1,2 millas náuticas de la nueva propuesta de rampa en la zona de Cala Gració, junto a la desaladora de Sant Antoni.**

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- 1. Se corrigen los errores indicados. Punta Xinxó en el Término Municipal de Sant Josep de Sa Talaia. (pág. 77) y Se corregirá el nombre a Cala Corral.**
- 2. Inclusión de la actuación para regulación de fondeo en la bahía de Portmany.**
- 3. Inclusión de actuación de rampa en la zona de Cala Corral.**
- 4. Se elimina la Actuación 4.23. Acondicionamiento de rampa y aparcamiento en la Cova de Ses Dones**

21	GOIB-CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI- DG Residus i Educació Ambiental	28/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. El Servicio de Residuos y Suelos Contaminados, en el ámbito de sus competencias considera que el alcance del Proyecto de Decreto de aprobación del Plan General de Puertos de las Islas Baleares, no se tiene que ceñir solo a la optimización de la recogida selectiva y tratamiento de los residuos y la gestión de los materiales de dragado en los entornos portuarios; sino que se deben tener presentes aquellos aspectos mencionados en las consideraciones técnicas:</p> <p>A) se han de tener en cuenta otros flujos como por ejemplo los dragados, las embarcaciones fuera de uso, residuos peligrosos, etc</p> <p>B) se tienen que tener en cuenta las instalaciones (infraestructuras) necesarias para el almacenamiento temporal de los residuos en los entornos portuarios: áreas de aportación de recogida selectiva de residuos urbanos no peligrosos (sólidos y líquidos), los puntos de recogida de residuos peligrosos (también sólidos y líquidos) y los operadores de residuos</p> <p>En cuanto al tratamiento de los residuos, es decir, la instalación debidamente autorizada que será la responsable del tratamiento, temporal o final y que en la mayoría de los casos no se encuentran dentro de los recintos portuarios.</p> <p>Se tiene que tener en cuenta la trazabilidad en el ámbito de la gestión del residuo, que supone el control desde el momento de la producción hasta el momento de la gestión final, que implica la inscripción en el Registro de Producción y Gestión de las Islas Baleares como productores de residuos y transportistas de residuos.</p> <p>C) En cuanto a los dragados, mencionados en el epígrafe 4.5.1.2.3 del documento Estudio Ambiental Estratégico. Plan General de Puertos de las Islas Baleares. (pág. 69), cuando el dragado tiene que ser gestionado al margen del sistema costero, se tiene que hacer mención en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el cual se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, que en base al artículo 3.c) a los lodos de dragado no peligrosos reubicados en el interior de las aguas superficiales derivados de las actividades de gestión de las aguas y de las vías navegables, de prevención de las inundaciones o de mitigación de los efectos de las inundaciones, no les es de aplicación este Real Decreto.</p> <p>Esto implica que los dragados no peligrosos reubicados fuera de las aguas superficiales, les es de aplicación el RD mencionado y se tienen que gestionar como residuos no peligrosos de manera adecuada.</p> <p>En la misma línea, y según el artículo 2.3. de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y sus contaminados, sin perjuicio de las obligaciones impuestas en virtud de la normativa específica aplicable, se excluirán en el ámbito de aplicación de esta ley los sedimentos reubicados en el interior de las aguas superficiales a efectos de gestión de las aguas y de las vías navegables, de prevención de las inundaciones o de mitigación de los efectos de las inundaciones y de las sequías, o de creación de nuevas superficies de terreno, si se demuestra que dichos sedimentos son no peligrosos.</p> <p>Los materiales de los dragados no pueden verterse directamente al medio y tampoco a canteras.</p> <p>Los promotores de actuaciones de dragado de puertos tienen que incluir en el proyecto de ejecución de la obra un estudio de gestión de estos residuos, que tiene que tener el</p>		

contenido mínimo previsto en el artículo 4.1 del Real Decreto 105/2008, que tiene que ser aprobado por la Conselleria competente en materia de residuos. Por otro lado, las personas físicas o jurídicas (operadores) que lleven a cabo la actividad de drenaje o dragado están sometidas al régimen de autorización previsto en el artículo 27 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, y en el artículo 46 de la Ley 8/2019, de 19 de febrero.

- D) Según la Orden PRA/1080/2017, las actividades de reparación naval (CNAE 33.1 5) cuando cuenten con depósitos enterrados de sustancias peligrosas, o cuando se consuman tintas, pinturas o barnices de base no acuosa en cantidades superiores a 1 tonelada/año o cuando los focos potencialmente contaminantes del suelo se encuentren a la intemperie o sobre suelo no pavimentado) y las actividades de depósito y almacenamiento de mercancías peligrosas no gaseosas a granel (CNAE 52,1) tienen que presentar los Informes preliminares de situación (IPS) o Informes de situación (IS) en base al artículo 3 del RD 9/2005.
- E) Entre otros flujos de residuos, queremos destacar que las embarcaciones destinadas al desguace tienen la consideración de residuo peligroso y como tales, tienen que ser gestionados en instalaciones de gestión de residuos debidamente autorizadas por el Servicio de Residuos y Suelos Contaminados.

## RESPUESTAS

1. A) La gestión ordinaria de Ports IB tiene en cuenta la gestión de los diferentes tipos de residuos.
- B) En relación a la gestión de residuos, todos los puertos, tanto de gestión directa, como de gestión indirecta, disponen de un sistema de recogida selectiva de residuos, así como Puntos Verdes donde se pueden depositar los diferentes residuos peligrosos, para ser tratados por gestor autorizado.

Dentro del Estudio Ambiental Estratégico del PG (Apartado 4.3.2.), se informa que Ports IB ha elaborado en el año 2020 el "*Plan de recepción y Manipulación de Deshechos de los puertos de Gestión Directa*", donde se especifican los tipos y cantidades de deshechos generados en las instalaciones dependientes de Ports IB.

El Plan concluye que los puertos de gestión directa tienen unas instalaciones de recogida más que suficiente para los distintos tipos de residuos. Los incrementos previstos por las actuaciones del Plan General se estiman sobre un 5%. Estos aumentos se consideran asumibles y no significativos.

Adicionalmente, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la necesidad de que los concesionarios tengan vigente y aprobado por Ports IB su propio *Plan de recepción y Manipulación de Deshechos*, para lo cual es necesario informe previo de la Capitanía Marítima correspondiente.

- C) El PG propone como acción específica la "Realización del plan de vertido de materiales de dragado a nivel de Islas Baleares", para la definición y tramitación de determinados puntos de vertido en alta mar para aquellos materiales que no cumplan las condiciones de ser reutilizados o la ubicación de los mismos en tierra dando cumplimiento a la normativa correspondiente. En este trabajo se deben tratar las diferentes posibilidades para el tratamiento de estos materiales tanto en tierra como en mar.

Los proyectos de definición de los trabajos de dragado deberán seguir las "*Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre*", tanto a nivel de definición del dragado, caracterización de

los materiales y gestión de los mismos que, preferentemente, serán utilizados para usos productivos.

En caso de ser catalogados como residuos peligrosos, será asimismo de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y sus contaminados.

- D) En relación a las aguas de escorrentía de los puertos, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados.

Se incluirá en estos check-list, si procede en función de cada instalación portuaria, la comprobación de la entrega informes preliminares de situación (IPS) o informes de situación (IS) en base al artículo 3 del RD 9/2005, y se efectuará una comunicación a los concesionarios de gestión indirecta.

- E) En lo relativo al desguace de embarcaciones que hayan sido declaradas abandonadas por el Consell d'Administració de PortsIB, tras la declaración de abandono de una embarcación, siempre y cuando esta no pueda ser reutilizada, se hace entrega de la misma a gestores autorizados por la Conselleria de Medi Ambient i Territori para su desguace, cumpliendo toda la normativa de residuos.

La competencia para la regulación de forma general sería de la DG de Marina Mercante que tiene entre sus funciones la ordenación general de la náutica de recreo y el despacho de las embarcaciones y que quizá podría establecer que para dar de baja una embarcación sea necesario aportar documentación justificativa del desguace de la embarcación por gestor autorizado, de forma similar a lo que actualmente realiza la DG de Tráfico con los vehículos.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- El informe analizado no conlleva cambios en el documento del Plan General.

23	Ajuntament de Alcudia	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Se debería aclarar si el presente Plan de Puertos está coordinado con el plan estratégico para la protección de la costa en las Islas Baleares considerando los efectos del cambio climático.</li><li>2. Indica que la previsión de las nuevas ZSP (en Barcarés y Bonaire) reduciría la superficie de los sistemas locales de espacios libre públicos zonas verdes y la dotación de aparcamiento al público, sin que conste que haya propuesto la compensación con la cesión de otras parcelas a favor del Ajuntament en el mismo sector. Esto iría en contra de los apartados 1 y 4 del artículo 60 de a Ley 12/2007 y los artículos 79.3 y 175 del R-LOUS_M</li></ol> <p>“Artículo 60. Modificación de los sistemas urbanísticos de espacios libres o zonas verdes.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. La modificación de figuras del planeamiento urbanístico que tenga por objeto alterar la zonificación o el uso urbanístico de los espacios libres o de las zonas verdes considerados por el planeamiento urbanístico como sistemas urbanísticos generales o locales, garantizará el mantenimiento de la superficie y de la funcionalidad de los sistemas objeto de la modificación, con referencia al núcleo de asentamiento afectado.</li><li>2. En caso de que la modificación a que se refiere el apartado 1 anterior afecte a elementos que conforman sistemas urbanísticos generales, se someterá a dictamen del Consejo Consultivo de las Illes Balears. En este supuesto, la resolución definitiva del expediente sólo podrá ser aprobatoria si el dictamen del Consejo Consultivo es favorable. La falta de resolución expresa dentro de plazo en el caso de las modificaciones reguladas en el apartado 1 anterior se entenderá con carácter denegatorio.</li><li>3. La tramitación regulada en el apartado 2 anterior no se aplicará a las modificaciones mencionadas que sean incluidas en el procedimiento de revisión de un plan general, ni tampoco a los ajustes en la delimitación de los espacios mencionados que no alteren su funcionalidad, ni su superficie, ni su localización en el territorio.</li><li>4. Las propuestas de modificación reguladas en los apartados 1 y 3 anteriores justificarán en la pertinente memoria y mediante la documentación gráfica que sea necesaria que se cumple lo establecido en este artículo.”</li></ol>		
<b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE ES BARCARÉS</b>		
<ol style="list-style-type: none"><li>3. La nueva zona destinada a marina seca reduce espacios verdes sin compensación y 35 plazas de aparcamiento público en batería . Las superficies reducidas de dotaciones de Z.V. y aparcamiento público, debido a las nuevas ZSP deberían compensarse con otras superficies equivalentes a favor del Ayuntamiento dentro de los mismos sectores para ser destinadas a dichos usos.</li></ol> <p>No obstante los puntos anteriores, podrían respetarse las dotaciones municipales existentes, con la implantación de las nuevas ZSP en forma de nuevo SG en suelo rústico o en forma de nuevo urbanizable. El Ajuntament propone alternativas en suelo rústico para este aparcamiento.</p>		
<b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE BONAIRE</b>		
<ol style="list-style-type: none"><li>4. Las superficies reducidas de dotaciones de Z.V. y aparcamiento público, debido a las nuevas ZSP deberían compensarse con otras superficies equivalentes a favor del Ayuntamiento dentro de los mismos sectores para ser destinadas a dichos usos. La compensación anterior debería incluir no sólo las superficies directamente extraídas de las Z.V. sino también las superficies remanentes de Z.V. que por haber perdido la categoría mínima (art. 60 R-LOUS-M), no podrán ser computadas por el cumplimiento de estándares urbanísticos.</li></ol>		

La propuesta ZSP de 749 m2 del Puerto de Bonaire, debería reducirse con el fin de dejar una zona de 10x10m, conectada a la vía pública, que sería destinada a una estación de impulsión del futuro EDAR de Bonaire.

## RESPUESTAS

1. La tramitación del PG y su proceso de información pública incluye un informe vinculante de la Dirección General de la Costa y el Mar, en el que se tratarán todas las interferencias en proyectos y planes de esta Administración.

En cualquier caso el Plan General de Puertos incluye como anexo el plan de adaptación del cambio climático de los puertos autonómicos tal y como establece la ley de Costas, en tramitación ante la Dirección General de la Costa y el Mar.

El plan de protección de la costa afecta a la costa y litoral de las Illes Balears, pero por razón de especificidad el que resulta aplicable a los puertos autonómicos es el plan de adaptación de los mismos que figura como anexo al Plan General

2. En relación al eventual incumplimiento de los apartados 1 y 4 del artículo 60 de la Ley 12/2007 de urbanismo de las Illes Balears, que hacen referencia a las modificaciones de figuras del planeamiento urbanístico que tenga por objeto alterar la zonificación o el uso urbanístico de los espacios libres o de las zonas verdes considerados por el planeamiento urbanístico como sistemas urbanísticos generales o locales, indicar que el Plan General de Puertos de las Illes Balears no es ninguna figura de planeamiento urbanístico, sino un instrumento de ordenación portuaria con rango de Plan Director Sectorial de acuerdo a lo indicada en la Ley 10/2005 de puertos y en la Ley 14/2000 de ordenación territorial y no está sometido a la citada Ley de urbanismo.

El artículo 15.4 de la Ley 12/2017 reserva al Gobierno de las Illes Balears la potestad reglamentaria normativa para desarrollar las materias que tengan carácter suprainular.

El artículo 56 de las Directrices de Ordenación Territorial dice: *“La ordenación de las diferentes infraestructuras y de los equipamientos se realizará mediante los correspondientes planes directores sectoriales, que serán redactados y aprobados, mediante Decreto, por el Gobierno de las Illes Balears”*, por lo tanto, la ordenación de ese tipo de infraestructuras, equipamientos, servicios v actividades de explotación de recursos, se realizara por los planes directores sectoriales los cuales, en coherencia con lo anterior, se formularan coordinadamente con los planes territoriales insulares. La competencia para su elaboración y aprobación corresponderá al Gobierno de las Illes Balears. Es aquí donde se encuentra el PG como plan director sectorial.

Teniendo en cuenta el carácter de infraestructura de las marinas secas, y dado el carácter suprainular de la necesidad de construcción de marinas secas y de infraestructuras adecuadas de varada de embarcaciones, incluyendo las zonas de estacionamiento de los correspondientes remolques, para liberar de embarcaciones la lámina de agua en la Comunidad Autónoma, el Gobierno de las Illes Balears deberá conservar la potestad reglamentaria normativa para desarrollar esta materia.

Esto mismo afirma el artículo 11.1 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, cuando dice que *“Los planes directores sectoriales son los instrumentos de ordenación específica que tienen por objeto regular, en ámbitos materiales determinados, el planeamiento, la proyección, la ejecución y la gestión de los sistemas generales de infraestructuras, equipamientos, servicios y actividades de explotación de recursos”*.

En virtud de lo establecido en el artículo 9.1. de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, los *“Los planes territoriales insulares deben contener las siguientes*

determinaciones de ámbito supramunicipal: ...h) Ubicación y características de las grandes infraestructuras, con especial atención a las que deban crearse o modificarse para potenciar el desarrollo socioeconómico”. Por lo tanto, los Planes Territoriales Insulares regulan la posible ubicación de las marinas secas. Teniendo en cuenta lo anterior, ¿Podría el PGPIB establecer la ubicación de las marinas secas en áreas diferentes a las indicadas en los diferentes Planes Territoriales? Será el artículo T4 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial, quien resolverá la duda y así establece:

*“1. Los planes territoriales insulares y los planes directores sectoriales no pueden contradecir las determinaciones establecidas en las Directrices de Ordenación Territorial.  
2. Los planes directores sectoriales que elaboren y aprueben los Consejos insulares deben ajustarse, además, a lo que disponga el plan territorial insular respectivo.  
3. Los planes territoriales insulares y los planes directores sectoriales aprobados por el Gobierno de las Illes Balears tienen el mismo rango. No obstante, en caso de conflicto, prevalecerán las determinaciones del plan que tenga un carácter más específico por razón de la materia, de acuerdo con esta Ley”.*

Por lo tanto, las determinaciones del PG prevalecerán, dado que tienen un carácter más específico por razón de la materia que los Planes Territoriales, ya que el PG recibe el encargo del artículo 8.3.2 de la Ley de Puertos de Illes Balears, de “Con el fin de ahorrar ocupaciones de lámina de agua y evitar su consiguiente impacto medioambiental, el Plan general de puertos preverá una red de marinas secas, fijando su ubicación con criterios de proporcionalidad territorial”. Es decir, el PG, como Plan Director Sectorial competencia del Gobierno de las Illes Balears que regula de manera específica la ubicación de la red de marinas secas, podrá establecer la ubicación de las marinas secas en áreas diferentes a las previstas por los Planes Territoriales Insulares

Una vez aclarado esto, se entiende lo establecido en el artículo 8 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, que dice “1. Los instrumentos de ordenación urbanística tendrán en cuenta las determinaciones que se establezcan en la legislación sectorial que fijen deberes concretos de regulación del sector correspondiente a estos instrumentos”. Así toda la normativa de planeamiento urbanístico o de ordenación territorial deberá respetar lo establecido en el PG, tal como recuerda el artículo 9.2 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, cuando establece “Los instrumentos de planeamiento urbanístico serán coherentes con las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial y de cualquier otra legislación o planificación sectorial en que incidan, y facilitarán su cumplimiento”.

Esta jerarquía normativa se resalta en el artículo 13.1 de la Ley de Puertos de las Illes Balears, cuando dice que “Las directrices sobre el uso y la gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas reguladas en esta ley se reserva a los planes de uso y gestión de los puertos, en el marco del Plan general de puertos de las Illes Balears. La asignación de los usos portuarios en el litoral que establezcan estos planes prevalecerá sobre cualquier otra norma o instrumento urbanístico o de ordenación territorial”.

3. En Es Barcarés se estudiará con el Ajuntament la mejor ubicación para esta zona de aparcamiento de remolques de forma que pueda mantenerse la zona verde y los aparcamientos actuales de vehículos.
4. En el puerto de Bonaire en el desarrollo de la actuación se estudiará la inclusión de la zona reservada para el bombeo indicada por el Ajuntament, intentando buscar soluciones que permitan la compatibilidad de los usos e instalaciones de forma consensuada con el Ajuntament.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Modificación de la propuesta de zona de aparcamiento de Es Barcarés indicando que se buscará de forma consensuada con el ayuntamiento una zona en la que pueda llegar a compatibilizarse el uso de aparcamiento de remolques.

24	Ajuntament de Sant Antoni de Portmany	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE SANT ANTONI</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>En relación a la <b>Actuación 4.21</b>: Construcción de una nueva rampa en el port de Sant Antoni. Se considera que el emplazamiento de dicha actuación no es el adecuado. Además, el Ajuntament de Sant Antoni ya ha solicitado a Costas otro punto de instalación de rampa de varada en la zona de Cala Gració, más alejado del continuo urbano con una mejor accesibilidad, condiciones de maniobrabilidad, disponibilidad de espacio.</li> <li>Ante la presencia de numerosas embarcaciones fondeadas de manera irregular en el ámbito de la Bahía de Portmany y los problemas de degradación de las praderas de Posidonia, se plantea la inclusión de 2 polígonos de fondeo de boyas ecológicas en la bahía: <ul style="list-style-type: none"> <li>Uno de carácter anual para embarcaciones de pequeña eslora para dar respuesta a la necesidad de los propietarios locales.</li> <li>Otro en la zona adjunta al dique de abrigo, con carácter estival, para acoger determinadas embarcaciones que fondean actualmente entre Coves Blanques y Caló des Moro.</li> </ul> </li> <li>Se propone analizar la viabilidad de la eliminación del pago de las plazas de aparcamiento de zona azul portuaria de Sant Antoni durante los meses de invierno.</li> <li>Se plantea la corrección de errores en el inventario de rampas.</li> <li>Se plantea la corrección de errores en el inventario en lo referente al número de pantalanes o puntos de amarre dependientes de la Dirección General de Costas.</li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Se acepta parcialmente la alegación en el sentido de eliminar la Actuación 4.21. Construcción de una nueva rampa en Sant Antoni de Portmany y sustituir la misma por una nueva rampa en Cala Gració, en la zona aledaña a la desaladora de Sant Antoni.</b>  El objetivo propuesto por el Ajuntament para esta rampa es <i>“dotar de una instalación pública para que la población residente y el resto de usuarios puedan hacer uso de pequeñas embarcaciones ante el déficit actual de rampas de varada a nivel municipal e insular”</i>. Este objetivo propuesto es completamente coincidente con los objetivos del PG, por lo que no se encuentra razón objetiva para no incluir esta actuación en el PG.</li> <li><b>Se acepta la alegación, incluyendo como actuación la ampliación del fondeo regulado en la bahía de Portmany, fuera del actual límite del dominio público portuario y anexo al mismo.</b></li> <li>La posible eliminación del pago de las plazas de aparcamiento en la zona azul portuaria del Port de Sant Antoni en invierno no es un asunto que deba ser tratado en el ámbito de la tramitación del Plan General de Ports. En esta circunstancia se propone al alegante, solicitar una reunión con los responsables de explotación de Ports IB para tratar este aspecto en particular.</li> <li><b>Se corregirán los errores en el inventario de rampas en línea de lo solicitado por la alegación.</b></li> </ol>		

5. En relación con el número de puntos de amarre en instalaciones no portuarias, señalar que el inventario ha recogido los datos que la Dirección General de Costas, organismo competente en el dominio público marítimo-terrestre (no portuario) ha proporcionado a Ports IB.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. **Se elimina la Actuación 4.21. Construcción de una nueva rampa en Port Sant Antoni.**
2. **Se incluye nueva actuación de construcción de nueva rampa junto a desaladora de Sant Antoni (Cala Gració) (ETRS89 UTM 31N X:351545, Y:4317420).**
3. **Añadir la Actuación de ampliación de la zona del polígono de Fondeos en la Bahía de Portmany.**
4. **Se corregirán los errores relativos al inventario de rampas.**

25	Ajuntament de Soller	30/09/21
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SOLLER</b>		
<p>1. ACTUACIÓN 2.9: Creación de un campo de boyas de fondeo. El Ajuntament está a favor de la propuesta pero en desacuerdo con la forma de gestión propuesta, dado que entiende que no debe efectuarse la adscripción de una zona de dominio público-marítimo terrestre en favor de Ports de las Illes Balears.</p> <p>2. ACTUACIÓN 4.11: Creación de zona de aparcamiento en la rampa de Sóller. Se considera que la de creación de una zona de aparcamiento de remolques en el muelle pequeño de Can Generoso no es adecuada, debido a que podría suponer ocupar parte de la actual playa de can Generoso y además no resolvería de ninguna manera la problemática del estacionamiento de remolques que actualmente sufre el Puerto de Sóller.</p> <p>Por este motivo, se solicita que se haga una reubicación de esta zona de estacionamiento de remolques en una zona donde no suponga molestias para los residentes y visitantes del Puerto de Sóller.</p> <p>3. Queda más que fundado que existe en la actualidad demanda suficiente para integrar el Puerto de Sóller en la red de marinas secas y, sin embargo, el proyecto presentado no prevé ninguna.</p> <p>4. El PG considera al Port de Sóller categoría C, correspondiente a puerto deportivo, pesquero o mixto y señala que tiene una pequeña dársena de pesca. A pesar de ello, no existe en todo el Plan ninguna disposición relativa a la protección de los pescadores y sus embarcaciones.</p>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<p>1. Las actuaciones de fondeo propuestas se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones de carácter permanente sin regulación administrativa. Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones. Esta es la única forma de tener control sobre esas áreas con el doble objetivo de proteger los fondos marinos y mejorar la seguridad portuaria, dando a los usuarios servicios de naturaleza portuaria que únicamente existen en las instalaciones portuarias como por ejemplo las instalaciones de recepción de aguas residuales y de sentina, etc.</p> <p>De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.</p> <p>2. Se atiende la solicitud presentada, eliminando la ACTUACION 4.11. de la versión definitiva del PG.</p> <p>En cualquier caso y puesto que el problema del estacionamiento de remolques y teniendo en cuenta las limitaciones de la zona terrestre del puerto se establecerán contactos con el ayuntamiento para la búsqueda de una ubicación cercana a la zona de actividad con la oportuna calificación urbanística que permita dar solución al estacionamiento de remolques de embarcaciones.</p> <p>3. Las actuaciones relativas a marinas secas portuarias, se basan en tener la embarcación situada permanentemente en la zona portuaria y solo botarlo al mar cuando haya previsión de uso. Dentro del estudio se ha realizado un recorrido puerto por puerto para localizar</p>		

zonas compatibles con este uso. En el puerto de Sóller no se ha localizado ninguna ubicación compatible con los criterios de este tipo de actuación.

4. En relación a los pescadores existente en el puerto de Sóller, indicar que el Plan General pretende mantener el sector pesquero existente y para ello se prevé mantener los amarres destinados a usos pesqueros a pesar de que se puedan dar de baja algunos de ellos. Estos amarres quedarían a disposición para su uso por embarcaciones de pesca que soliciten un cambio de base temporal o definitivo.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Eliminación de la actuación 4.11.

## PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE ESTELLENCES

### 1. La alegación solicita actuaciones de recuperación y mejora del puerto de Estellencs:

\* Se hace una contextualización de la realidad del puerto de Estellencs: Acceso no rodado actualmente interrumpido, Playa en regresión, Taludes con elevado grado de inestabilidad, Explanada del varadero con progresiva pérdida del material de escollera y desprendimientos procedentes de la ladera.

\* Se dice que existen muchos proyectos sin ejecutar llevados a cabo en los últimos años por la DGC:

*2010. Proyecto de recuperación de la playa de Cala Estellencs > Espigón desde la punta sur de la bahía a la +5.0 m*

*2014. Anteproyecto de protección marítima del talud de Cala Estellencs y refuerzo de Varadero. Busca reducir impacto paisajístico del anterior.*

*2015. Estudio de la posibilidad de ataluzamiento de los taludes de Cala Estellencs.*

*2015. Estudio de Clima marítimo en el entorno de Cala Estellencs.*

*Alternativa 1. Aporte de gravas gruesas a la bahía.*

*Alternativa 2. Dique sumergido a la -0.40m.*

*Alternativa 3. Dique sumergido a la -2.0 m.*

\* Se solicita (recalcando que hasta ahora solo se han llevado a cabo actuaciones de emergencia):

- La RECUPERACIÓN (DE PLAYA E INSTALACIÓN PORTUARIA) PROPORCIONAL Y ADECUADA A LA CAPACIDAD DE ACOGIDA Y APROVECHAMIENTO racional por parte de usuarios y comunidad local de pescadores y/o practicantes de actividades de náutica deportiva.
- El mantenimiento del CARÁCTER Y VALORES del lugar, bajo parámetros de SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL y EQUILIBRIO TERRITORIAL.
- La consecución y mejora de las actuales CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD para personas y usuarios.
- La consecución de unas mínimas CONDICIONES DE ABRIGO DE LAS EMBARCACIONES.
- La necesidad de DOTACIÓN DE RECURSOS que permitan una mejor prestación de los servicios mínimos públicos de carácter obligatorio, y especialmente del cumplimiento de los deberes de conservación y mantenimiento de las instalaciones e infraestructuras, así como de las condiciones mínimas en cuanto a ORDENACIÓN, LIMPIEZA Y SEGURIDAD en los usos portuarios.

En relación a la propuesta de Actuación 4.12 incluida en el PG, sugiere que cualquier tipo de rehabilitación de esta zona portuaria debe incluir un adecuado y efectivo refuerzo de la escollera y frente marítimo y la contención de los materiales de los taludes y ladera situada al este de la explanada del varadero; todo ello con la debida proporción e integración.

2. Se propone una nueva delimitación del ámbito de las actuaciones que tenga en cuenta el acceso (A) y nueva zona de almacén (B).
3. Se solicita la realización de algunas intervenciones de urgencia, complementarias a las planteadas en el PG:

\* relacionadas con seguridad estructural de edificaciones y construcciones de la instalación portuaria.

\* relacionadas con instalaciones de servicio de la I.P.

4. Se solicita la coordinación de estas actuaciones, la creación de un grupo de trabajo, con un comisionado por parte de Ports IB para llevar a cabo estas actuaciones en coordinación al planeamiento territorial y urbanístico municipal.

Asimismo, se solicita el impulso del Plan de Usos y Gestión de la instalación portuaria de Estellencs.

## RESPUESTAS

1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. En el ámbito de sus competencias y dentro del elemento planificador que supone el PG, ha incluido en el mismo la **Actuación 4.12. Ampliación de zona de servicio y rehabilitación de la rampa de Estellencs**: *Se propone la Ampliación de la zona de servicio de la instalación portuaria de Estellencs para incluir los terrenos comprendidos en una concesión otorgada por el Ministerio al Ayuntamiento de Estellencs, actualmente vencida. el objetivo es poder actuar y rehabilitar la instalación que actualmente presenta un deterioro importante y estado de abandono.*

Esta Actuación, amparada por su inclusión en el PG, se deberá desarrollar mediante estudios de detalle que definan la misma y que deberán contar con una respuesta técnica efectiva a los retos que plantea el proyecto y, a su vez, cumplir los preceptos ambientales que se marquen en su tramitación.

Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament y de la correspondiente tramitación de la adscripción de la zona por parte de la Demarcación de Costas en favor de PortsIB.

2. En cuanto a la ampliación del ámbito de la zona de acceso, decir que la inclusión de la zona de acceso (A) a la instalación portuaria dentro del dominio público portuario no se considera imprescindible, aunque sí lo sea actuar sobre la misma en el marco del proyecto a realizar. De la misma forma, se valora la inclusión de la zona (B) de almacenaje; ya que existen otras fórmulas administrativas de poder darles un uso de apoyo a la instalación portuaria sin que tengan que pasar a formar parte del dominio público portuario.
3. Independientemente de la actuación de rehabilitación integral propuesta en el PG, y que va asociada a la adscripción de la instalación por parte de Costas, el Ayuntamiento puede instar a PortsIB a resolver los problemas urgentes descritos que no interfieren con la planificación portuaria y que estén relacionados con la parte de la instalación que actualmente está transferida, por lo que no se considera necesario reflejarlos en el PG.
4. En el desarrollo de los proyectos de detalle que desarrollen la Actuación 4.12 planteada en el PG, Ports IB contará en todo momento con la opinión del Ajuntament d' Estellencs como actor implicado para poder proponer y llevar a cabo una solución consensuada.

Los Planes de Uso y Gestión son las herramientas de planificación de detalle de los puertos, que Ports IB pondrá en marcha una vez se haya aprobado el presente PG.

## MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL

Esta alegación no supone ningún cambio en la redacción del PG.

27	Ajuntament de Mao	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN A LA RAMPAS ES GRAO</b></p> <p>1. En relación a la <b>Actuación 4.17. Construcción de aparcamiento en el ámbito de las rampas de Es Grao</b>, se comenta:</p> <p>Dada la inclusión de estos suelos en la UA-10 Es Grau y vistos los objetivos y definiciones establecidos en el artículo 235 de las NNUU del PGOU/2012, la viabilidad urbanística de estos suelos para ser destinados a aparcamiento, zona aA, debe estar supeditada a la correcta gestión de la unidad de actuación de conformidad a la Ley 12/2017 LUIB.</p> <p>El informe jurídico también apunta que se echa de menos en el PGPIB, una motivación suficiente de la alteración de las actuales previsiones del TRPGOU de Maó, también se echa de menos un análisis profundo de la incidencia y de las consecuencias que tendrá la modificación en la ordenación urbanística, de competencia municipal, en el casco urbano de Es Grau, y en el suelo rústico con el que limita, que no olvidemos es el Parque Natural de s'Albufera des Grau -núcleo de Menorca Reserva de Biosfera.</p> <p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE MAÓ</b></p> <p>2. Se realizan comentarios y sugerencias relativas al puerto de Maó.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. La viabilidad final de todas y cada una de las actuaciones incluidas en el PG pasa por el desarrollo de proyectos de detalle que, en el caso de terrenos municipales, han de coordinarse con planeamiento territorial y urbanístico municipal para poder llegar a buen término.</p> <p>En el Apartado 8.8 del Capítulo 4 del PG, se realiza un primer análisis de la relación de las actuaciones que suponen una ampliación de la zona de servicio de los puertos fuera del Dominio Público Marítimo Terrestre con la normativa urbanística vigente. Para ello se presentan imágenes del visor del MUIB (Mapa Urbanístico de les Illes Balears) de la Dirección General de Ordenació del Territori de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. En el caso de la Actuación 4.17 la ampliación prevista de la zona de servicio del puerto está catalogada como Equipamiento Deportivo, por lo que no se considera incompatible el desarrollo de la propuesta.</p> <p>2. En cuanto a los comentarios realizados sobre las actuaciones en el puerto de Maó, se debe indicar que la VERSIÓN INICIAL del PG puesta a exposición pública no propone ninguna actuación en las áreas competencia de la Autoridad Portuaria de Balears. Los comentarios realizados por el Ajuntament de Maó provienen del análisis de la VERSION BORRADOR del PG, que es una versión anterior a la puesta en información pública.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>Esta alegación no supone ningún cambio en la redacción del PG.</p>		

28   Ajuntament de Pollença	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Que se incorpore un estudio a modo de diagnosis que analice la movilidad en la zona de influencia del Puerto de Pollença, así como una propuesta de medidas correctoras en los casos de situaciones de incremento de uso de las instalaciones portuarias (movilidad, accesibilidad, infraestructura vial, etc.)</li><li>2. ACTUACIÓN 2.8: Que se elimine de la propuesta el polígono de fondeo correspondiente a 20 puntos de fondeos que se destinan a las embarcaciones de mayor eslora dado que (1) La ubicación del polígono se encuentra en las proximidades del canal de entrada del Puerto de Pollença, por lo que interferirá en las embarcaciones que entran y salen por dicho canal originándose situaciones de riesgo para éstas, (2) Se pueda ver reducida la presión sobre el hábitat de posidonia que se encuentra en la Bahía de Pollença.</li><li>3. ACTUACION 4.9. Que se modifique la ubicación del polígono destinado a aparcamientos para remolques ubicándose en la parte sur de la rampa de varada, creando así un espacio libre de acceso público en la zona donde se ha proyectado inicialmente el aparcamiento para remolques. Se considera que la zona de aparcamiento debería ubicarse en el sur de la rampa de varada, por lo que la zona más próxima al vial Paseo Saralegui convierta como un espacio libre de acceso público.</li></ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. En cuanto a la propuesta de incorporar un estudio de diagnosis de la movilidad en la zona así como una propuesta de medidas correctas en situaciones de incremento de uso de las instalaciones portuarias, será en el Plan de Usos y Gestión de puerto donde se incluirá este extremo.  En el caso de las actuaciones previstas en el Port de Pollença se trata de actuaciones mediante las que de forma genérica no está previsto el incremento de uso, puesto que se trata de actuaciones sobre usos ya existentes, cómo puede ser la rampa o la regulación de la zona de fondeo, donde se prevé una disminución del uso al reducir el número de puntos de fondeo sobre los existentes de forma no regulada actualmente.</li><li>2. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament. En estos casos de campos de boyas, además es necesaria la tramitación de la adscripción del espejo de agua por parte de la Demarcación de Costas.  En el marco de la tramitación del proyecto será donde se concretará la idoneidad o no de la reducción propuesta mediante el correspondiente estudio de alternativas y desarrollo y tramitación del proyecto, previo informe también de la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca y de la Comissió de Medi Ambient de las Illes Balears, que evaluarán o no la conveniencia de esos 20 puntos de fondeo.</li><li>3. La habilitación de zona de estacionamiento de remolques en la rampa de varada se definirá y detallará como todas las actuaciones del PG más adelante. Todas ellas deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament. En cualquier caso, se integrará para dar continuidad a la zona del paseo.</li></ol>	

Se prevé la recuperación para uso público de la zona de varadero situada junto a la rampa de remolques para la mejora de la zona peatonal dando continuidad al paseo y habilitación de aparcamiento de remolques. Cuando se lleve a cabo el desarrollo de esta actuación, por su implicación con el tejido urbano se contactará con el Ajuntament para una definición coordinada del proyecto.

Esta actuación irá asociada a la también reformulada actuación 3.10 donde se prevé la actividad de varadero que actualmente se presta en la zona a recuperar cómo espacio público.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la descripción de la actuación 3.10 y de su ámbito de actuación, incluyendo la previsión de realizar en la nueva zona delimitada la actividad de varadero y reparación de embarcaciones, trabajos de carpintería de ribera, ubicación de una marina seca y zona de amarres asociada.

Esta actuación irá asociada a la recuperación de parte del paseo Saralegui en la zona donde actualmente se prestan servicios de varadero y la reordenación de la zona de esta zona para mejorar el servicio de la rampa de varada de embarcaciones de la red de rampas de varada (actuación 4.10)

29 Ajuntament de Sant Joan de Labritja	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN A LAS INSTALACIONES DEL AJUNTAMENT</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se proponen las siguientes actuaciones en el entorno de PORTINATX:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Reconocimiento de la rampa como instalación portuaria</li> <li>b) Creación de una zona de aparcamiento vehículos /remolques</li> <li>c) Creación de polígono de fondeos de carácter anual</li> <li>d) Propuesta de marina seca en altura</li> <li>e) Propuesta de mejora de la protección: escollera.</li> </ol> </li> <li>2. Se propone la creación de un polígono de fondeo estival en s'Arenal Gros y S'Arenal Petit de Portinatx</li> <li>3. Se proponen las siguientes actuaciones en el entorno de PORT DE SANT MIQUEL:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Reconocimiento de la rampa como instalación portuaria</li> <li>b) Creación de una zona de aparcamiento vehículos /remolques</li> </ol> </li> <li>4. Se proponen las siguientes actuaciones en el entorno de CALA SANT VICENÇ               <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Adecuación del curso del torrente y construcción de nueva rampa</li> <li>b) Creación de una nueva zona de aparcamiento</li> </ol> </li> </ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Se acepta parcialmente la alegación en el sentido de incluir en el PG para el puerto de Portinatx, la adecuación de la rampa y zona de aparcamiento y la inclusión de marina seca en la zona propuesta.</b></li> <li>2. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa en aguas adyacentes a las de dominio público portuario. Esta situación no se produce en s'Arenal Gros y S'Arenal Petit, por lo que la eventual tramitación de un campo de fondeos deberá ser tramitada ante la Dirección General de la Costa y el Mar.  En cualquier caso las zonas propuestas de s'Arenal Gros i s'Arenal Petit de Portinatx se sitúan en zonas de pradera a regular y están incluidas dentro del Decreto 25/2018 de 27 de julio sobre la conservación de la <i>posidonia oceanica</i> en las Illes Balears, está previsto (tras la modificación de la Ley 10/2005 de Puertos) que puedan en un futuro ser desarrolladas y gestionadas por Ports IB, aunque no sean parte de esta planificación portuaria del Plan General.</li> <li>3. No se acepta la alegación de reconocer la rampa de PORT SANT MIQUEL como instalación portuaria y proponer una zona de aparcamiento, por entender que la rampa no tiene suficiente entidad y que, además, la zona de aparcamiento propuesta no es adecuada.</li> <li>4. <b>Se acepta la alegación de incluir una nueva actuación de rampa y aparcamiento en Cala Sant Vicenç.</b></li> </ol>	
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Inclusión una nueva actuación de la adecuación de la rampa y zona de aparcamiento e inclusión de marina seca en la zona propuesta en Portinatx.</b></li> <li>2. <b>Inclusión una nueva actuación de rampa y aparcamiento en Cala Sant Vicenç.</b></li> </ol>	

**INFORME DEL DEPARTAMENTO DE PRESIDENCIA Y GESTIÓN AMBIENTAL (SECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE)****1. Inventario ambiental**

Se solicita incluir en el EAE una descripción más detallada de los principales valores ambientales que pueden verse afectados por la nueva planificación y por las actuaciones que se deriven. Entre estos valores, se espera que se otorgue una relevancia especial a las formaciones de Posidonia, de acuerdo con su importancia ecológica y su singularidad.

En la isla de Ibiza existe otra Reserva marina, denominada de la Costa Noreste de Ibiza-Tagomago. Se considera necesario incorporarla en este apartado del Documento Ambiental.

**2. Servicios disponibles en las instalaciones portuarias**

Se solicita que el inventario incluya la disponibilidad de estos servicios de interés ambiental. El PGPIB tendría que garantizar que todas las instalaciones dispongan de la dotación de servicios ambientales necesarios, y tendría que prever las medidas para fomentar el uso entre sus usuarios. Haría falta, además, buscar fórmulas para extender el acceso en estos servicios a embarcaciones no alojadas a las instalaciones portuarias.

**3. Instalación de rampas y otras actuaciones**

3a) Frecuentación: El EAE tendrá que estudiar, o bien poner las bases porque se estudie en el Estudio de Impacto Ambiental de cada proyecto, la frecuentación que se puede esperar de estas instalaciones (rampas y parkings). De este parámetro dependerá, por un lado, el impacto sobre los valores ambientales de la zona, y por la otra banda y de manera fundamental, el efecto de la instalación sobre el tráfico global y local. Este último impacto no figura en el listado propuesto por el DIE y habría que incorporarlo.

Si bien es improbable que las rampas supongan un incremento significativo de frecuentación de las zonas donde se emplacen, es importante garantizar que los parkings de servicio estén correctamente dimensionados:

3b) Actuación 4.19 en el Puerto de Botafoc: Se considera la necesidad de revisar el listado de especies y hábitats presentes y potencialmente afectados. En concreto, en la zona existe, además de las llamadas en el documento, la presencia de la Lagartija de Ibiza (*Podarcis pityusensis*), y Corbmari (*Phalacrocoras aristotelis*) ambas protegidas. Las serpientes listadas en la zona, se trata de especies invasoras, y es muy posible la presencia del hábitat de interés comunitario Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp. Endémicos 1240.

3c) Actuación 4.20. en Siesta (Santa Eulària): También se considera la necesidad de revisar el listado de especies y hábitats presentes y potencialmente afectados. En la zona se debe de incorporar la muy posible presencia de la Lagartija de Ibiza (*Podarcis pityusensis*), Gaviota de pico rojo (*Larus audouinii*), Corbmari (*Phalacrocoras aristotelis*), especies protegidas. También es muy posible la presencia del hábitat de interés comunitario Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp. Endémicos 1240. Por último la zona no se encuentra dentro del ámbito de distribución de la especie de flora *Allium grossi*.

3d) Actuación 4.21 en el Puerto de Sant Antoni: Según la propuesta presentada, la rampa situada al puerto de Sant Antoni se dotaría de parking, de marina seca y posiblemente de un área técnica (PGPIB, capítulo 4, p.81).

Se aconseja que la EAE estudie ubicaciones alternativas por la rampa, además de valorar la necesidad de disponer del resto de instalaciones mencionadas, o bien buscar para éstas algún emplazamiento dentro del propio puerto, todo esto atendiendo a la renuncia del Plan "...a la construcción de cualquier instalación que pueda producir impactos ambientales negativos." (PGPIB, capítulo 1, p.3).

#### **4. Impacto sobre el patrimonio histórico:**

Además de los efectos ambientales y sobre el tráfico, el EAE tendrá que tener en cuenta los posibles impactos sobre el patrimonio histórico, especialmente teniendo en cuenta que alguna de las actuaciones propuestas se sitúa cerca de zonas de reconocido valor patrimonial (puerto de Ibiza, su Caleta).

#### **5. Control de fondeos**

El EAE cuenta entre sus objetivos la eliminación de las zonas de fondeo no controlado que afecten el medio ambiente (DIE, p.16).

Con este mismo propósito, el Consejo de Ibiza encargó un estudio para la ordenación de fondeos en la isla de Ibiza. Se solicita que el EAE deba respetar las conclusiones de este estudio y haga uso de la información que se ha generado en su elaboración, mucho más detallada que la que está actualmente disponible por todo el ámbito balear.

#### **6. Campos de boyas de fondeo**

Se solicita incluir una nueva actuación en Es Viver cerca del Puerto de Vila, que podía acoger un campo de boyas.

### **INFORME DEL DEPARTAMENTO DE CULTURA, EDUCACIÓN Y PATRIMONIO (SECCIÓN DE PATRIMONIO),**

7. Se solicita que exista una previsión de protección del patrimonio histórico de la propia zona regida por la Autoridad Portuaria, en el caso de Ibiza. Y asimismo del patrimonio arqueológico sumergido en aguas del espejo del puerto, ni el hecho que todos los andenes, martillo y muro forman parte del conjunto histórico del año 1969.

### **INFORME DEL DEPARTAMENTO DE DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DEL TERRITORIO, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, ORDENACIÓN TURÍSTICA Y LUCHA CONTRA EL INTRUSISMO (SERVICIO DE TERRITORIO),**

#### **8. Plan de acciones relativas al PACC**

Se solicita una motivación de la falta de actuaciones para la adaptación al cambio climático de los puertos de Sant Antoni y de Santa Eulària, cuando en el estudio de Plan de Adaptación se advierte del mismo.

#### **9. Sobre las determinaciones respecto de la Actuación 4.21. Rampa y aparcamiento previstos a adosados al dique de abrigo del puerto de Sant Antoni de Portmany**

Se solicita suprimir: La superficie prevista no tiene nada que ver con la denominación de la actuación, no existe motivación de la necesidad. La ubicación es inadecuada pues está en una zona saturada, tendría gran incidencia paisajística, podría suponer una gran destrucción de Posidonia Oceánica...

#### **10. Sobre las determinaciones a la cartografía respecto del tráfico comercial al puerto de Sant Antoni de Portmany.**

Se solicita aclaraciones referentes al plano 4.20, que contiene una nota escrita borde un rectángulo grafiado en la zona de tráfico comercial del puerto con la siguiente inscripción: "Tráfico comercial en el puerto (Ver plano actuaciones tipo 6)", aunque no existe ninguna actuación tipo 6 en la isla de Ibiza.

#### **11. Sobre la nueva adscripción de superficie a Cala Corral**

En Cala Corral hay una instalación náutica (Coral Mar) que consta en la lista de pantalanes que dependen del Servicio de Costas y Litoral de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, con 81 amarres, pero no consta ninguna previsión de ampliación ni de crear un campo de boyas exterior a la actual instalación. A pesar de que a la acción 1.1 se prevé obtener el traspaso de las competencias de las instalaciones de Coral Mar (nombre comercial de la instalación), en el plano A-55, respecto de Cala Corral, se prevé la nueva adscripción de 126.589 m<sup>2</sup>, incluyendo ámbito terrestre y sobre todo superficie marina (toda la cala). Habría que motivar la previsión e indicar los objetivos.

#### **12. Respecto de las naves de invernada**

Es necesario que el Plan General tome medidas al efecto de ordenar la problemática derivada de las numerosas instalaciones ilegales situadas en suelo rústico, especialmente porque el diagnóstico expone que la tendencia a mantener las embarcaciones a naves o terrenos va al alza.

#### **13. Sobre otros aspectos concretos del documento aprobado inicialmente:**

Sobre errores a corregir: - En el apartado 2.2.2 del capítulo 4 (p. 7), La afirmación relativa a la inexistencia de servicios y, especialmente la referencia en las escuelas, no se corresponde con la realidad y hay que eliminarla.

- Errores en la toponimia: Varios topónimos se citan de forma incorrecta: Cala Sant Vicent, citado erróneamente como "Cala Sant Vicenç", en la figura 116 y en el plano 06; Sant Antoni de Portmany, citado como "Sant Antony" en el capítulo 4; o la denominación "Bahía de Sant Antoni" cuando el nombre correcto es "Badia de Portmany".

#### **14. Sobre los campos de boyas de fondeo regulados**

No se prevé en la isla de Ibiza ningún campo de boyas adyacente a las zonas portuarias y no se especifican los motivos que han llevado a esta decisión. El Consejo Insular de Ibiza llevó a cabo un estudio denominado "*Diagnosis de las potenciales afecciones de la frecuentación marina por el turismo náutico y propuesta de ordenación del litoral de Ibiza*". En la parte de planificación y regulación del citado documento, se incluye la propuesta de zonas de fondeo estivales adyacentes en los puertos de Sant Antoni de Portmany y de Santa Eulària des Riu. Se solicita se consulte este documento

#### **15. Respecto de actuaciones previstas en el Parque Natural de Ses Salines**

Las actuaciones 4.22 y 4.23, relativas a rampas de varada, y situadas en Sa Caleta y la Cova de Ses Dones están localizadas dentro del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, por lo cual se considera que habrá que tener presentes los requerimientos ambientales de los instrumentos de gestión vigentes y consultar el órgano gestor del Parque en el proceso de elaboración del Plan general de Puertos.

#### **16. Respecto de las previsiones del Plan Territorial Insular de Ibiza**

Las previsiones de la norma 48.1.2 del Plan territorial insular de Ibiza aprobado en 2005, respecto del Puerto de Sant Antoni de Portmany, no están completamente alineadas con la postura mostrada en la Declaración institucional suscrita por todos los grupos políticos representados en el Consejo Insular de Ibiza en el Pleno de 26 de abril de 2017, la cual concluía de la siguiente manera:

*"El Consejo de Ibiza declara su voluntad de:*

- Instar al Gobierno de las Islas Baleares a tener en cuenta la petición del Pleno del Consejo de Ibiza respecto al puerto de Sant Antoni de Portmany:  
- Consolidar el puerto de Sant Antoni de Portmany como un puerto esencialmente deportivo, pesquero, lúdico y turístico libre de transporte de mercancías, haciendo posible compatibilizar el tráfico exclusivo de pasajeros y la llegada de cruceros, siempre que no se tengan que realizar nuevas instalaciones o ampliar las existentes (salvo boyas de fondeo en caso de que fuera necesario)”

#### **17. Consideraciones sobre la versión inicial del Proyecto de decreto de aprobación del Plan general de puertos de las Islas Baleares.**

En relación al Proyecto de Decreto, se hacen las siguientes sugerencias:

a)- Artículo 7. Interpretación del Plan Se considera que puede ser más adecuado y útil una redacción inspirada en el artículo 10 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Islas Baleares. Este artículo establece unos criterios para la interpretación y posteriormente, si estos no son suficientes para decidir, ya entra a ordenar la prioridad según el tipo de documentación.

*“Artículo 10. Interpretación de las determinaciones de los instrumentos.*

*Las dudas en la interpretación producidas por imprecisiones o por contradicciones contenidas en los instrumentos de ordenación urbanísticos se resolverán atendiendo a los criterios de mayor protección ambiental, de protección integral del patrimonio cultural y de desarrollo sostenible, de menor edificabilidad y de mayor dotación para espacios públicos, de la perspectiva de género y aplicando en todo caso el principio general de interpretación integrada de las normas. En caso de que se dé un conflicto irreductible entre la documentación imperativa del planeamiento que no pueda ser resuelto atendiendo a los criterios generales determinados por el ordenamiento jurídico, prevalecerá lo que establezca la documentación escrita, a no ser que el conflicto se refiera a cuantificación de superficies de suelo, supuesto en el que habrá que atenerse a la documentación gráfica. En todo caso, en el suelo clasificado como rústico prevalecerá la norma o la medida que confiera mayor protección, con independencia del rango normativo y del grado de especialidad”*

b)- **Artículo 9. Relación con los instrumentos de ordenación urbanística.**

La propuesta de artículo tiene la siguiente redacción:

*“Artículo 9. Relación con los instrumentos de ordenación urbanística.*

*1. la ordenación urbanística de los puertos tiene que procurar su conexión e integración en el entorno urbano y la creación de las condiciones adecuadas para el desarrollo eficaz de las actividades portuarias; a fin de adaptarse a las necesidades portuarias.*

*2. Los instrumentos urbanísticos de planeamiento general calificarán la zona de servicio de los puertos como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en la explotación portuaria.*

*3. Sin perjuicio de la aplicación directa de las determinaciones del Plan General una vez aprobado y publicado, los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados deberán adaptarse a lo establecido en el mismo como la primera modificación o revisión del instrumento de planeamiento general que se redacte.”*

El inciso final del apartado primero del artículo incorpora confusión en el artículo dado que parece querer decir que las poblaciones con puerto se tienen que adaptar a las necesidades portuarias. En cambio, la estructura urbana, cuando está consolidada, tiene rigideces que no siempre lo permiten. Y, además, tampoco es deseable porque hay otros muchos intereses públicos que el planificador municipal tiene que tener presentes cuando elabora su planeamiento general.

El tercer apartado exige la adaptación en el Plan general a la primera modificación o a la revisión. Se considera excesivamente grave para los ayuntamientos, dadas las dotaciones de medios de los cuales disponen, exigirlo en la primera modificación y sería suficiente exigirlo en la revisión.

**c)- Artículo 11. Vigencia y revisión**

La redacción propuesta para este artículo es la siguiente:

*“Artículo 11. Vigencia y revisión.*

*El Plan General de Puertos de las Illes Balears tendrá vigencia hasta el año 2033, y es susceptible de revisión y modificación, para lo que se seguirá el mismo procedimiento previsto en la normativa portuaria para su aprobación.*

*La revisión o modificación, una vez aprobada y publicada, vinculará al planeamiento urbanístico municipal e instrumentos de ordenación territorial en los mismos términos previstos en los artículos 8 y 9.”*

Se considera más adecuado que el primer párrafo del artículo incluya los motivos que hacen necesaria la revisión del Plan general de puertos (para diferenciarla claramente de su modificación). En general se suelen establecer como motivos de la revisión aspectos como las alteraciones sustanciales de los modelos territoriales, etc.

**RESPUESTAS**

1. Se revisarán los principales valores ambientales que se definen en el EAE. Se incluirá la reserva marina Costa Noreste de Ibiza- Tagomago. Se actualizarán los planos relativos a las praderas de Posidonia con la información del Ibanat.
2. En relación a los sistemas de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones.

Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de recogida de aguas residuales de los barcos y hace lo propio en las instalaciones de gestión directa.

3. a) Sobre la frecuentación de las rampas, se debe indicar que, actualmente no se cuentan con datos relativos al uso de las rampas. En este sentido, Ports IB tiene en proyecto establecer un mecanismo de control consistente en un sistema de control de acceso con lector de matrículas de los vehículos para conocer el grado de uso de cada una de las rampas, cuyo proyecto piloto ya se ha puesto en marcha en el verano del 2021 en tres rampas de la isla de Mallorca.

En lo relativo al impacto sobre el tráfico, dentro del desarrollo específico de cada proyecto de detalle de área de estacionamiento y como parte de su tramitación, se incluirá un estudio de movilidad que garantice una conectividad adecuada al sistema viario y estudie la maniobra para este tipo de vehículos con remolque.

b) La Actuación 4.19 en el Puerto de Botafoc, será eliminada en la versión final del PG.

c) La Actuación 4.20 del Puerto de Siesta, será eliminada en la versión final del PG.

d) La Actuación 4.21 del Puerto de Sant Antoni, será eliminada en la versión final del PG.

4. En el desarrollo de los proyectos necesarios para la definición de las actuaciones incluidas en el Plan General se tendrán en cuenta de forma detallada los impactos sobre el patrimonio histórico que pudieran generar cada una de las actuaciones.
5. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa en aguas adyacentes a las de dominio público portuario. Esta situación no se produce en la mayoría de zonas de fondeo ilegal existente alejadas de los puertos, por lo que la eventual tramitación de un campo de fondeos deberá ser tramitada ante la Dirección General de la Costa y el Mar.

Algunas de estas actuaciones, se sitúan en zonas de pradera a regular y están incluidas dentro del Decreto 25/2018 de 27 de julio sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Illes Balears, está previsto (tras la modificación de la Ley 10/2005 de Puertos) que puedan en un futuro ser gestionadas por Ports IB, aunque no sean parte de esta planificación portuaria del Plan General. Por tanto consideramos de interés la información del estudio de ordenación de fondeos realizado por el Consell Insular d'Eivissa y remitido a PortsIB en esta alegación.

6. Se atiende la alegación en relación a la inclusión de un nuevo polígono de fondeo regulado en Es Viver, ya que es una zona en la que existe una zona protegida del oleaje por una instalación portuaria (muelle y dique) y se puede proponer ese polígono de fondeos en la zona protegida.
7. Todos los proyectos incluidos dentro de este Plan General como aquellos que se desarrollen dentro del área gestionada por la Autoridad Portuaria de Balears (en concreto en el puerto de Ibiza), deberán pasar, dentro de la tramitación de sus proyectos básicos, los trámites sustantivos y ambientales necesarios para su aprobación, además de la exposición pública y solicitud de informes a otras administraciones dentro de los cuales se incluirán los relativos a la conservación del patrimonio arqueológico. De igual manera ocurre con el resto de actuaciones en los puertos de la Comunidad Autónoma.
8. Las actuaciones incluidas en el epígrafe 5 recogen problemas de explotación actuales que coinciden con problemáticas identificadas en el Plan de Adaptación al Cambio Climático anexo al capítulo 4 del Plan General.

La no inclusión de actuaciones en determinados puertos en los que se identifica un posible futuro problema, no implica que estas actuaciones no tengan que acometerse en el medio plazo, simplemente que no se han identificado como necesarias en el horizonte de planificación que propone el Plan General.

9. Se atiende a la alegación presentada y la Actuación 4.21 de rampa en el puerto de Sant Antoni, será eliminada en la versión final del PG.
10. Se actualizará el plano 4.20 eliminando las alusiones a la actuación tipo 6.
11. Se atiende a la alegación presentada en el sentido de reducir al área de adscripción solicitada al ámbito de la instalación de Cala Corral. En la versión inicial el área de la bahía estaba incluida para dejar libre acceso a la instalación portuaria, pero tras las alegaciones presentadas se variará este criterio para la Versión Final del PG y se corregirá el plano A-55.
12. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. Ports IB no tiene competencias urbanísticas fuera de este dominio público portuario por lo que no tiene capacidad de tomar medidas en ese ámbito.

13. Se corregirán los errores detectados.
14. Se considera la alegación de incluir zonas de fondeo estivales adyacentes a los puertos de Sant Antoni de Portmany y Santa Eulària des Riu.
15. Se considera parcialmente la alegación y se eliminará la Actuación 4.23. Cova de Ses Dones en la versión final del Plan General. En cualquier caso el Plan ha sido remitido a la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat y además todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.
16. La figura que determinará cuales son los usos portuarios definitivos será el Plan de Usos y Gestión del puerto de Sant Antoni.

A día de hoy, y tal y como se especifica en la propia alegación, el Puerto de San Antonio de Portmany se incluye dentro de los puertos gestionados por Puertos IB destinados al transporte marítimo de cabotaje de pasajeros y mercancías, si bien también se recoge que en la actualidad y según acuerdo del Consejo de Administración de Puertos IB de fecha 27 de mayo de 2021 publicado en el BOIB núm. 82, de 22 de junio de 2021, el transporte regular de pasajes y vehículos se encuentra limitado a buques de determinada eslora, salvo en casos de emergencia o necesidad de interés público.

17. **Artículo 7 del Proyecto de Decreto:** Se atiende a la alegación realizando una nueva redacción del artículo 7

**Artículo 9 del Proyecto de Decreto:** Se atiende a la alegación aclarando el punto 9.1 para que no haya confusión y el punto 9.3 indicando que es suficiente con incorporar lo establecido en la revisión del planeamiento.

**Artículo 11 del Proyecto de Decreto:** Se atiende a la alegación realizando una nueva redacción del primer párrafo del artículo 11

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Se revisarán los principales valores ambientales que se definen en el EAE. Se incluirá la reserva marina Costa Noreste de Ibiza- Tagomago. Se actualizarán los planos relativos a las praderas de Posidonia con la información del Ibanat.
2. Se incluirá la ampliación del fondeo regulado en la bahía de Portmany, fuera del actual límite del dominio público portuario y anexo al mismo; de carácter estival.
3. Se elimina la Actuación 4.19 de rampa en el Puerto de Botafoc
4. Se elimina la Actuación 4.20 de rampa en la zona del Siesta
5. Se incluirá un nuevo polígono de fondeo regulado en la zona de Es Viver
6. Se elimina la actuación 4.21 de rampa en el puerto de Sant Antoni
7. Se modificará el plano 4.20 eliminando alusiones a la actuación tipo 6 en el muelle del puerto de Sant Antoni

8. Se modificará el plano correspondiente a la adscripción solicitada de la instalación portuaria de Cala Corral
9. Se corregirán errores detectados
  - En el apartado 2.2.2 del capítulo 4 (p. 7), La afirmación relativa a la inexistencia de servicios y, especialmente la referencia en las escuelas, no se corresponde con la realidad y hay que eliminarla.
  - Varios topónimos se citan de forma incorrecta: Cala Sant Vicent, citado erróneamente como “Cala Sant Vicenç”, en la figura 116 y en el plano 06; Sant Antoni de Portmany, citado como “Sant Antony” en el capítulo 4; o la denominación “Bahía de Sant Antoni” cuando el nombre correcto es “Badia de Portmany”.
10. Se incluirán dos actuaciones para regular las zonas de fondeo estivales adyacentes a las zonas portuarias de Sant Antoni de Portmany y Santa Eulària
11. Se eliminará la actuación 4.23 da rampa en la zona de Sa Cova de Ses Dones
12. Modificación de la redacción del artículo 7 del Proyecto de Decreto:  
Artículo 7. Interpretación del Plan  
Las dudas en la interpretación del Plan producidas por imprecisiones o por contradicciones contenidas en los documentos se resuelven atendiendo a los criterios de mayor protección ambiental, de protección integral del patrimonio cultural y del desarrollo sostenible, de menor ocupación del dominio público, de la perspectiva de género y aplicando en todo caso el principio general de interpretación integrada de las normas. En el caso que se de un conflicto irreductible entre la documentación imperativa del Plan General que no pueda ser resulta atendiendo a los criterios generales determinados por el ordenamiento jurídico, prevalece el que establezca en la documentación gráfica sobre la escrita; y dentro de la documentación escrita, aquella con carácter de norma. En caso de duda, sus determinaciones deberán interpretarse en relación al contexto en el que se ubiquen dentro del texto así como a otras determinaciones incluidas en la propia normativa.
13. Modificación de los puntos 1 y 3 del Artículo 9 del Proyecto de Decreto:
  - 9.1. La ordenación urbanística de los puertos tiene que procurar su conexión e integración en el entorno urbano y la creación de las condiciones adecuadas para el desarrollo eficaz de las actividades portuarias; a fin de coordinar las necesidades portuarias con las necesidades urbanísticas y el interés público.
  - 9.3. Sin perjuicio de la aplicación directa de las determinaciones del Plan General una vez aprobado y publicado, los instrumentos de planeamiento general de los municipios afectados deberán adaptarse a lo establecido en el mismo con la primera revisión del instrumento de planeamiento general que se redacte.”
14. Modificación del primer párrafo del Artículo 11 del Proyecto de Decreto:  
  
El Plan General de Puertos de las Illes Balears tendrá vigencia hasta el año 2033, y es susceptible de modificación para lo que se seguirá el procedimiento previsto en la normativa portuaria. En caso de que produzcan alteraciones sustanciales de los modelos territoriales será necesaria una revisión del documento mediante el mismo procedimiento de aprobación previsto en la normativa portuaria.

31	Autoridad Portuaria de Baleares	01/10/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Revisada la VERSION INICIAL se ve que incluyen todos los comentarios realizados por la APB para la versión BORRADOR. La única observación es la inclusión de la Actuación 4.19 sobre unos terrenos de competencia de la APB.</li><li>2. Se informa favorablemente al EAE.</li><li>3. Se solicita que se sustituyan los documentos de la Planificación de la APB por los más modernos del Plan de Empresa 2022 (se adjuntan).</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Se eliminará la Actuación 4.19 de la Versión Final del PG.</b></li><li>2. Ok.</li><li>3. <b>Se incluirán en la versión final del PG los documentos actualizados del Plan de Empresa</b></li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se eliminará la Actuación 4.19 de la Versión Final del PG.</li><li>2. Se incluirán en la versión final del PG los documentos actualizados del Plan de Empresa</li></ol>		

32	Ajuntament de Capdepera	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE CALA RAJADA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="319 392 1452 481">1. En relación a la Actuación 5.11. Mejora del abrigo del puerto y reordenación de usos del Puerto de Cala Rajada. Se comenta que es una actuación necesaria y que incluso se debería plantear una ampliación más grande de lámina de agua.</li><li data-bbox="319 504 1452 604">2. Faltan muchos servicios en el puerto de Cala Rajada en comparación con puertos de la misma categoría (categoría II) &gt;Se debe realizar un Plan de Usos para implantarlo. Solicitan volver a realizar una conexión con Menorca y tener las condiciones para tal fin.</li><li data-bbox="319 627 1452 694">3. No se entiende por qué no se propone una actuación tipo 2 de campos de boyas (embarcaciones en tránsito). También serían necesarias actuaciones del tipo 3 y tipo 4.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="319 772 1452 929">1. La Actuación 5.11. propuesta para el puerto de Cala Rajada se concibe para poder mejorar las condiciones de explotación del puerto, reduciendo su agitación y el rebase del dique existente. No se plantea el crecimiento de la dársena abrigada ya que una de las premisas del plan es solo modificar las estructuras de abrigo portuarias para resolver problemas existentes de explotación y no para ampliar láminas de agua abrigadas.</li><li data-bbox="319 952 1452 1142">2. La reducción de la agitación en las dársenas de Cala Rajada va a permitir poder ofrecer unos mejores y más diversos servicios a las embarcaciones. Desde el punto de vista de PortsIB el puerto de Cala Rajada es un enclave estratégico para que puedan recalar las embarcaciones procedentes de Menorca o las que quieren cruzar desde Mallorca a ese destino. Por esa razón, esa zona abrigada tras el dique exterior continuará siendo destinada para permitir amarres para estas embarcaciones de recreo en tránsito.  En relación a la propuesta de volver a establecer una conexión por vía marítima entre los puertos de Cala Rajada y Ciutadella, se considera que los requisitos que actualmente son necesarios para poder prestar un servicio de línea regular no se dan en el puerto de Cala Rajada que no dispone de espacios suficientes para albergar una instalación como una estación marítima, controles de seguridad, zonas de estacionamiento de vehículos, etc. Por otro lado la zona en la que en su momento se realizaba el embarque y desembarque de este tráfico es la zona actualmente destinada a embarcaciones de recreo en tránsito, que tal y cómo se ha indicado anteriormente se considera una actividad prioritaria en el puerto.</li><li data-bbox="319 1444 1452 1534">3. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa. No se ha detectado esta situación en el puerto de Cala Rajada.  En relación a las actuaciones tipo 3, y sabiendo que una de las premisas, basadas en criterios medioambientales, del PG es evitar las ampliaciones de los puertos en la medida de lo posible, no se considera que el puerto de Cala Rajada tenga las condiciones adecuadas para la propuesta de una marina seca, por el impacto paisajístico que ello conllevaría.  En relación a las actuaciones del tipo 4, ya existe una rampa pública en el puerto de Cala Rajada, por lo que no se considera una necesidad duplicar este servicio.</li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="319 1892 1141 1926">1. Esta alegación no supone ningún cambio en la redacción del PG.</li></ol>		

**PROPUESTAS GENERALES- Informe Servei de Canvi Climàtic i Atmòsfera**

1. El Plan y el EAE incluyen consideraciones sobre el modelo náutico y la capacidad de carga, tal y como se solicitaba en el informe 068/19-CA. Se adjunta como anexo del PG un Análisis espacial de la capacidad de fondeo de embarcaciones de recreo en la costa de las Islas Baleares, realizada por SOCIB.

No se generan puertos de nueva planta, aunque se prevé “incrementar la actividad” de forma ambientalmente compatible... No se valora el efecto de este “incremento de actividad” en lo que se refiere a emisiones de gases de efecto invernadero y/o contaminantes atmosféricos.

2. El Plan General recoge como anexo la VERSIÓN INICIAL del PLAN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO DE LOS PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS. Las actuaciones en el horizonte temporal del Plan General (2033) se tramitan conjuntamente dentro del Plan General y se consideran suficientes y adecuadas.
3. La Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética incluye otras consideraciones sobre las que no se hace mención en los documentos del Plan y que ya se pidieron en el informe 068/19-CA.

Se ha realizado un análisis exhaustivo de la adaptación a los efectos del cambio climático, pero no existe un análisis /evaluación sobre la repercusión del proyecto en la mitigación.

El Plan contempla de forma genérica unas medidas de mitigación del cambio climático pero la documentación no incluye una evaluación de impacto climático que analice la repercusión del Plan en la mitigación, como así exige de forma preceptiva el artículo 18 (Perspectiva climática) de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

El plan contempla instalaciones para la eficiencia y el ahorro energético y la promoción de energías renovables, pero no hace consideraciones sobre los edificios presentes en los puertos, en línea con el artículo 32 de la Ley donde se exige que las nuevas edificaciones que se construyan deben ser edificios de consumo energético casi nulo.

El plan no incluye consideraciones sobre cómo se logrará la oferta de puntos de conexión para el suministro o la recarga eléctrica y de suministro de gas natural, para las embarcaciones ni incluye medidas que incentiven el uso de embarcaciones menos contaminantes.

4. En cuanto a la calidad del aire debería incluirse dentro de la **normativa** de desarrollo del Plan, que las concesiones y/o autorizaciones aseguren el cumplimiento de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y que los titulares de la concesión obliguen sus contratos y subcontratas al cumplimiento de las obligaciones para cualquier actividad contaminante de la atmósfera.

**PROPUESTAS GENERALES- Servei Energies Renovables i d'Eficiència Energètica**

5. El Estudio Ambiental estratégico es la única fuente de información respecto al consumo energético directo. Afirma que el año 2019 en todos los puertos de las Islas Baleares el consumo ha sido de un total de 47.957,82 MWh. Extrapolando este consumo, considerando la superficie ocupada por las embarcaciones proyectadas a futuro, obtiene un incremento del consumo energético directo de 3.739,57 MWh, lo que supone un incremento del 7,80%.

Falta desglosar por los diferentes sectores energéticos (electricidad, GNC, gasolina, gasoil, etc) y la planificación de las infraestructuras que implican (renovables, red de distribución, instalación de suministro de productos petrolíferos en embarcaciones, etc). Teniendo en cuenta el crecimiento en la dotación de amarre previsto.

Queda por valorar el potencial impacto inducido sobre el consumo energético.

## RESPUESTAS

1. El estudio de “Análisis espacial de la capacidad de fondeo de embarcaciones recreativas en la Costa de las Islas Baleares” es un primer y pionero acercamiento a un estudio de capacidad de carga del medio de toda la costa de las Baleares desde el punto de vista espacial.

Adicionalmente, Ports IB ha realizado los estudios de huella de carbono para emisiones directas (emisiones de fuentes que son propiedad de o están controladas por la empresa), en línea con Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética. En los próximos años la intención es poder ampliar este estudio a las emisiones indirectas (emisiones resultantes de las operaciones y actividades de una organización, pero provenientes de fuentes de GEI que no son propiedad ni son controladas por la organización). Se incluirá esta documentación en la versión actualizada del Plan General.

Como política de promoción de las embarcaciones no contaminantes, en la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005, de puertos y su reglamento correspondiente.

Estas embarcaciones tendrán asimismo un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, que se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998, de Tasas, mediante la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

Por otro lado, el Estudio Ambiental Estratégico recoge una previsión del aumento de residuos y energía por este aumento de actividad. La versión final del Plan General revisará estas previsiones, teniendo en cuenta la inclusión de estas nuevas políticas de incentivación de embarcaciones no contaminantes.

2. Se valora positivamente el comentario respecto al Plan de Adaptación al Cambio Climático.
3. El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará para que, en el desarrollo de estos proyectos, se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación.

Con respecto a los edificios de nueva construcción, se seguirá estrictamente la normativa de aplicación en el momento de desarrollo de cada uno de los proyectos.

Con respecto a las embarcaciones eléctricas, a día de hoy existe un número testimonial de este tipo de embarcaciones en las instalaciones de PortsIB, y no existe un mercado

desarrollado de compra-venta de las mismas. En esta incipiente realidad incluir puntos de conexión en los pantalanes es un simple problemas de cambio en las instalaciones eléctricas, pues, a día de hoy, la mayoría de los pantalanes ya incluyen suministro eléctrico a los barcos mediante torretas de suministro. Este aspecto se irá estudiando en la medida en que este mercado se vaya consolidando.

El plan no incluye consideraciones sobre cómo se logrará la oferta de puntos de puntos de conexión para el suministro o la recarga eléctrica (cold ironing) y de suministro de gas natural, ya que estos puntos de suministro son necesarios para buques de transporte regular o cruceros y no para las embarcaciones de recreo. Estos buques de transporte hacen la recarga actualmente en los puertos de interés general (Barcelona, Valencia, Alcudia...) y sus reducidas escalas temporales en los puertos de Ports IB (una media hora en el puerto de Ciutadella, por ejemplo...) hacen que, a día de hoy, esta instalación no tenga demanda asociada. De todas maneras, PortsIB estudiará la posible necesidad en un futuro de la implantación de este sistema en los puertos de Ciutadella y Sant Antoni, si existiese una demanda por parte de las navieras, aunque a actualmente no es una prioridad ni ha sido demandada a pesar de que prácticamente toda la flota de Balearia está compuesta por buques que pueden operar con GNL

Se aplicarán políticas de promoción de las embarcaciones no contaminantes expuestas en el apartado 1.

4. Dentro de los títulos concesionales de PortsIB se incluye la obligatoriedad del cumplimiento de la normativa vigente en cada momento.

Adicionalmente, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión del cumplimiento la Ley 34/2007, de 15 de noviembre. En cualquier caso, y como seguimiento a la alegación presentada, se enviará a todos los concesionarios una carta con un recordatorio a este respecto.

Con todo ello, no se considera necesario incluir un apartado específico para este asunto concreto dentro de la Normativa del PG.

5. Como se ha comentado en el apartado 1, la Versión Final del Plan General revisará las previsiones de incremento de consumo energético, teniendo en cuenta la inclusión de estas nuevas políticas de incentivación de embarcaciones no contaminantes. Además, como se ha indicado, PortsIB ya ha realizado el cálculo de la huella de carbono en los puertos de gestión directa y varios puertos de gestión indirecta también están realizando en estos momentos estudios para determinar la huella de carbono en sus instalaciones.

Ports IB impulsará proyectos de energías renovables para cubrir el incremento de estos consumos en el horizonte temporal del Plan General, en la línea del ya ejecutado en el Puerto Exterior de Ciutadella, donde se ha realizado la instalación de un parque fotovoltaico para el autoconsumo de la instalación.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.
- Se incluirá en la documentación del Plan General el cálculo de la huella de carbono recientemente calculado.
- Se revisarán las previsiones de incremento de consumo energético, teniendo en cuenta la inclusión de estas nuevas políticas de incentivación de embarcaciones no contaminantes.

34	CONSELL INSULAR DE FORMENTERA	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>  1. Se solicita que, respecto a las zonas de fondeo establecidas para la isla de Formentera, se contemple la posibilidad de que se aprueben uno o varios proyectos de regulación de fondeos en el litoral de Formentera.		
<b>RESPUESTAS</b>  1. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa en aguas adyacentes a las de dominio público portuario traspasado a adscrito a la CAIB. No se ha observado esta situación concreta en el ámbito de la isla de Formentera, por lo que la eventual tramitación de un campo de fondeos deberá ser tramitada ante la Dirección General de la Costa y el Mar por el Consell de Formentera si estuviera interesado.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>  Esta alegación no conlleva cambios en los documentos del PG.		

35	Ajuntament de Eivissa	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN A LAS INSTALACIONES DEL AJUNTAMENT</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>Se solicita eliminar las actuaciones 4.19 y 4.24. ya que no responden a las necesidades actuales del municipio y no se ajustan a los objetivos de calidad y servicios. &gt; Más presión al municipio sin incrementar la infraestructura portuaria.  Sobre la Actuación 4.19. Botafoc. Acceso viario no adecuado, maniobrabilidad reducida, relieve no adecuado, suelo rústico, gran tráfico.  Sobre la Actuación 4.24. Es Viver. Muelle con actividad importante. Ámbito congestionado y saturado en verano. Saturación de embarcaciones que fondean de forma irregular.  Incluir el en el PG el proyecto de Reorganización de espacios de fondeos en Es Viver.</li><li>Solicita incluir en el PG: proyecto básico de Recuperación Ambiental y fondeos en la bahía de Talamanca (Eivissa). Redactado 2016. Info pública DGC2019 y desde ahí, silencio administrativo.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>En relación a la Actuación 4.19. Botafoc, se atiende la alegación de retirar la misma de las actuaciones del PG.</b>  En relación a la actuación 4.24. Es Viver no se considera excluirla del PG, pues se considera necesario mantener una rampa pública en el término municipal de Ibiza.  <b>Se atiende la alegación en relación a la inclusión de un nuevo polígono de fondeo regulado en la zona de Es Viver, ya que es una zona en la que existe una zona protegida del oleaje por una instalación portuaria (muelle y dique) y se puede proponer ese polígono de fondeos en la zona protegida.</b></li><li>Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa, en aguas adyacentes a las de dominio público portuario. Esta situación de ser una zona anexa a la zona portuaria no se produce en la bahía de Talamanca, por lo que la solicitud de un campo de fondeos deberá continuar siendo tramitada ante la Dirección General de la Costa y el Mar.  Algunas de estas actuaciones, como la de la bahía de Talamanca se sitúan en zonas de pradera a regular y están incluidas dentro del Decreto 25/2018 de 27 de julio sobre la conservación de la <i>posidonia oceanica</i> en las Illes Balears, está previsto (tras la modificación de la Ley 10/2005, de Puertos) que puedan en un futuro ser desarrolladas y gestionadas por Ports IB, aunque no sean parte de esta planificación portuaria del Plan General.</li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>Eliminación de la Actuación 4.19. Botafoc.</b></li><li><b>Inclusión de un nuevo polígono de fondeos en la zona de Es Viver.</b></li></ol>		

36	Consell Insular de Mallorca_DG Ordenacio del Territori	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p>Indica que los pilares del modelo sectorial definidos en la política estratégica del Plan General se alienan con los objetivos de la normativa paisajística, especialmente en el reconocimiento de que no se puede crecer “ad infinitum” con la consiguiente renuncia a la construcción de cualquier instalación que pueda producir impactos ambientales negativos.</p>		
<p>Considera muy positivo que el Plan General cite al PIAT (plan de intervención en ámbitos turísticos de Mallorca) y que sería beneficioso que en la redacción definitiva del PG de puertos se incluya la coordinación con el PIAT</p>		
<p>Propone usar como documento de referencia para los estudios de impacto paisajístico, los criterios paisajísticos recogidos en DT 7 del PIAT.</p>		
<p>Formula a continuación consideraciones técnicas relativas a las actuaciones previstas y sugerencias:</p>		
<p><b>1. – Sobre Actuaciones Tipo 1: Reordenación de la lámina de agua actual</b> Se tendría que reconsiderar la construcción de nuevos pantalanes propuestos en la reordenación de la dársena sur del Puerto de Andratx debido al impacto visual que esto supone.</p>		
<p><b>2. – Sobre Actuaciones Tipo 2: Campos de boyas</b> Se considera que es un objetivo importante para atender al problema de los fondeos descontrolados, la consiguiente masificación y la creación de barrera visuales. Se sugiere la posibilidad de realizar un estudio del estado actual de los fondeos reales en la actualidad, tanto en número como en medida de las embarcaciones, incorporando los que se consideran descontrolados. Con esta información se podría analizar el efecto real de la propuesta de la regulación de los fondeos intermediando campos de boyas.</p> <p>Adicionalmente se plantea la adscripción del máximo de las zonas adyacentes en los campos de boyas propuestos para evitar con esta adscripción adicional la coexistencia de zonas reguladas y las que no lo están, y resolver el problema de fondo de forma integral.</p> <p>En relación con el diseño de los propios campos se sugiere reevaluar aquellos que crean barreras visuales a mar abierto, especialmente desde playas y paseos adyacentes.</p> <p>Finalmente se propone favorecer todavía más el reparto por esloras en beneficio de las embarcaciones pequeñas.</p>		
<p><b>3. – Sobre Actuaciones Tipo 3: Marinas secas</b></p> <p>A) Se plantea incorporar adicionalmente en el Plan General de Puertos el enfoque formulado en el PIAT, en el cual se propone la inclusión de dotaciones discontinuas en el territorio para dar servicio a las infraestructuras portuarias. En las marinas secas en altura ubicadas dentro del mismo recinto portuario, considera incorporar un análisis del impacto visual para la integración paisajística en el entorno.</p> <p><b>B) En relación con las actuaciones en el Puerto de San Antonio Playa</b> Se sugiere evaluar la posibilidad de ubicar esta marina dentro de la zona portuaria actual, al considerar que la construcción de la edificación se debería realizar por debajo del NMM con las implicaciones asociadas y que el parque previsto en superficie supondría una barrera visual hacia la playa y los usuarios de los locales en planta baja</p> <p><b>C) En relación con las actuaciones propuestas en el Puerto de Serranova:</b></p>		

Se sugiere tener en cuenta que, si se ocupa este lugar, se tendrían que compensar plazas de aparcamiento en otro lugar y que crearía una barrera vial directa al mar abierto y obstaculizar el acceso una paraje natural como la zona natural de Son Real.

#### 4. - Tipo 4: Rampas de varada

A) **De forma general** se sugiere revisar la extensión necesaria de alguna de las rampas de varada e incorporar al plan, de forma análoga en su punto anterior, el planteamiento de dotaciones de servicio discontinuas en el territorio previsto en el PIAT, e incluir potenciales zonas destinadas a este uso que sean necesariamente adyacentes a las zonas portuarias actuales.

**B) En relación al puerto de Portocolom:**

Se sugiere eliminar la Actuación del PG y estudiar la posibilidad de recuperar alguna rampa de varada existente para evitar incrementar la presión de antropización sobre el litoral de Portocolom.

**C) En relación al puerto de S'Oberta (Muro):**

Se solicita ubicar el estacionamiento en uno de los solares sin edificaciones de la calle Corb Marí junto al canal d'Estella. Estos solares, al estar afectados por la servidumbre de protección a 20 metros del límite del dominio público marítimo-terrestre (DPMT), no pueden ser objeto de nuevas edificaciones. Se propone, por lo tanto, ubicar esta zona de estacionamiento integrada en la trama urbana existente, y evitar así el aglutinamiento en los alrededores del Pont de los Ingleses.

**D) En relación al puerto de Es Barcarès:**

Se sugiere, menguar la extensión de la zona de adscripción para evitar la pérdida de la totalidad de la zona de estacionamientos públicos, y dar un tratamiento integral coherente con la zona verde enfocado a fomentar el incremento de volumen y calidad de vegetación.

#### RESPUESTAS

1. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios paisajísticos y ambientales asociados a la Tramitación ordinaria del proyecto y a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública. En el diseño de la actuación se tratará de resolver todos los aspectos mencionados.
2. Los **campos de boyas** han sido concebidos para dar servicio en las puntas de demanda estivales en las zonas de fondeo anexas a los puertos. **Estas actuaciones se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa.** Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones y a su vez, se protejan los fondos marinos dañados por los fondeos irregulares en estas zonas. La situación actual genera graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales. De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos o la Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.

El Plan General no pretende definir las características finales de los polígonos de fondeo, Se ha realizado un estudio preliminar con el fin de poder valorar la afección paisajística de

los mismos. La definición final del campo, su uso, y número características de los amarres, dependerá de los estudios a detalle que desarrolle el futuro proyecto.

De hecho todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos ((Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios paisajísticos y ambientales asociados a la Tramitación ordinaria del proyecto y a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

Durante el pasado verano se ha realizado vuelo con dron para determinar número de embarcaciones fondeadas ilegalmente en cada una de las zonas donde está propuesta habilitar un campo de fondeo regulado y para el desarrollo de la actuación será necesario realizar nuevos recuentos y un análisis de la situación actual.

3. A) El PG pretende ser el documento de organización de los espacios portuarios. Las actuaciones tipo Marina Seca del PG se basan en tener el barco situado permanentemente en la zona portuaria y solo botarlo al mar cuando haya previsión de uso. Dentro del estudio se ha realizado un recorrido puerto por puerto para localizar zonas compatibles con este uso en zonas donde de alguna manera ya se esté realizando un uso portuario. Los terrenos alejados del puerto para la custodia de embarcaciones se denominan en el PG espacios o naves de hibernaje.

En cualquier caso, PortsIB está abierto a colaborar con ayuntamientos y Consells Insulars para, en la línea que plantean los PIATs estudiar las zonas donde se podrían incluir naves de hibernaje que pudieran crear un hinterland portuario discontinuo para deslocalizar efectos de esta actividad, aunque estas zonas no formarían parte del dominio público portuario.

B) Se atiende la alegación de eliminar la Actuación 3.2 de Creación de una Marina Seca en San Antonio de la Playa, sustituyéndola por una rampa de varada.

C) Durante el desarrollo del proyecto relativo a la marina seca del puerto de Serranova se llevarán a cabo todos los estudios necesarios para un correcto diseño y su correspondiente tramitación.

4. A) Las actuaciones de rampas, al igual que todas las actuaciones contempladas en el PG, deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos ((Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios paisajísticos y ambientales asociados a la Tramitación ordinaria del proyecto y a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública. En el desarrollo de las actuaciones se estudiará la extensión de las mismas y la posibilidad de incorporar al dominio portuario zonas discontinuas en línea con las propuestas del PIAT.

B) En lo relativo a la Actuación 4.7, se tramitó en su momento un proyecto básico que fue sometido a información pública, informe del Ajuntament de Felanitx y a evaluación ambiental simplificada. El citado proyecto ha sido modificado como consecuencia del citado proceso reduciendo algunos de los aspectos como la anchura de la rampa, la extensión de la actuación y la inclusión del dragado necesario, además de las posibles afecciones de las obras y está previsto continuar la tramitación ambiental ordinaria del mismo. Cabe destacar que no se trata de una zona natural sino que se trata de una explanada obtenida artificialmente por rellenos antrópicos.

C) S' Oberta. Con respecto a la Actuación 4.13. se propone mantener la zona de estacionamiento de remolques prevista en la zona de s'Oberta ya que no es posible su reubicación en otro lugar del DPMT puesto que uno de los principios de la Ley de Costas es la mínima ocupación del DPMT y no se estima conveniente trasladar a otra zona con la afección que tendría sobre dicho DPMT.

En cualquier caso el desarrollo de esta actuación se hará de manera consensuada con el Ajuntament de Muro teniendo en cuenta la posible afección al planeamiento municipal y como todas las actuaciones contempladas en el PG deberá tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública y solicitud de informe a las administraciones y los organismos afectados entre los que en este caso se encuentra el Consell de Mallorca

D) Es Barcarés. Se estudiará con el Ajuntament la mejor ubicación para esta zona de aparcamiento de remolques de forma que pueda mantenerse la zona verde y los aparcamientos actuales de vehículos.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa. Sustitución por una nueva actuación de rampa de varada en esta zona.
- Modificación de la propuesta de zona de aparcamiento de Es Barcarés indicando que se buscará de forma consensuada con el ayuntamiento una zona en la que pueda llegar a compatibilizarse el uso de aparcamiento de remolques.

**PROPUESTAS EN RELACIÓN AL INVENTARIO**

1. Se observa la necesaria actualización de la línea de ribera del mar dentro de la delimitación del Puerto de Santa Eulària a la realidad física construida, lo que debería constar en el Plan a efectos de su tramitación ante el Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico.

Se solicita la inclusión dentro de la delimitación del puerto, de la superficie de la escuela de vela municipal actualmente concesionada al Ayuntamiento por Ports de les Illes Balears, así como el resto de superficie construida y espejo de agua asociados al muelle de golondrinas. (planos 7.31 y A31)

Se solicita la constancia en la cartografía de la modificación de la delimitación del puerto en relación al paseo marítimo, que quedaría fuera de la adscripción al uso portuario, y la constancia en el Plan de los trámites a seguir para la entrega al Ayuntamiento.

2. En cumplimiento del artículo 11 de la Ley 10/2005 se solicita una mayor concreción de los datos, señalando el número y tipos de amarre.

Se solicita mayor concreción en los datos relativos a las edificaciones y su tipología, los modelos de equipamientos y servicios portuarios (conforme exige el artículo de la 11 Ley 10/2005).

3. Se estima adecuada la planificación en relación a la no adscripción de zonas de fondeo anexas al puerto, con la no creación de zonas de fondeo anexas al puerto.

4. Se observa la necesaria inclusión en el Plan General de Puertos de normas generales de coordinación de los planes de uso y gestión con los instrumentos propios de la ordenación territorial y las normas urbanísticas, tal y como exige el artículo 8.4 de la Ley 5/2010.

Solicitamos la redacción del artículo 15 del proyecto de decreto de forma que se salvaguarden las competencias urbanísticas municipales en el ámbito del puerto, reconocidas por la sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998.

5. Se solicita aclaración y en su caso subsanación del número de atraques fijos (pantalanes y muelles) inventariados en el municipio que disponen de autorización vigente de la Demarcación de Costas en Illes Balears, así como la notificación de su necesaria actualización, en caso de ser necesario, en el visor cartográfico del Servicio de Costas y Litoral de la DG de Territorio y Paisaje.

Se solicita la corrección del inventario de campos de boyas y pantalanes flotantes con autorización de Costas en el litoral municipal, eliminando tanto los atraques de Canal d'en Martí como Illa de Tagomago del inventario.

6. Se solicita que se actualicen los datos de oferta de naves de hibernaje
7. Se solicita que el inventario incluya la instalación portuaria de Es Canar, siendo voluntad del Ayuntamiento que se destine exclusivamente a embarcaciones que estén de alta en el censo de la flota pesquera operativa en la modalidad de artes menores, dado que es de carácter artesanal y la más utilizada y característica de las Illes Balears, amparando y reforzando todo un conjunto de actividades propias de esta práctica tradicional.

8. Se solicita que el inventario incluya los amarres de embarcaciones destinadas a oferta de actividades acuáticas con salida del Puerto de Santa Eularia.

Se solicita que el inventario incluya los barcos de chárter de los puertos de gestión indirecta, como es el caso del puerto de Santa Eularia.

### PROPUESTAS EN RELACIÓN A LAS ACTUACIONES

9. Se solicita que, dentro de las operaciones de mantenimiento de calados, siempre y cuando la calidad del sedimento dragado lo permita, debiera trasvasarse la arena de los depósitos de acumulación hacia el extremo oeste para mantener el perfil de la playa, y no verterlo en el exterior perdiéndose una arena de importante valor e irrecuperable, por tratarse de una playa artificial sin más aporte sedimentario que el que pueda recuperarse de la zona sublitoral.
10. **Actuaciones tipo 2.** No se contempla en el municipio. No se ha tenido en cuenta el Proyecto de solicitud de concesión de bienes de dominio público marítimo-terrestre para la recuperación ambiental y regulación de fondeos en la bahía de Talamanca que, en esencia, contempla la limpieza de los fondos y la instalación y gestión de 98 puntos de fondeo ecológicos distribuidos en 7 polígonos con boyas desmontables para dar servicio en temporada estival, promovido por el Ayuntamiento de Eivissa.

11. **Actuaciones tipo 3.** No se contemplan en el municipio actuaciones de tipo 3 para la mejora de red de marinas secas pero no constan ni motivan las razones, sugerimos profundizar en el estudio para dar respuesta a la demanda.

12. **Actuación 4.20.** Se solicita que se desista del emplazamiento propuesto en Siesta para la instalación de una nueva rampa de varada.

Se solicita que se tengan en consideración los emplazamientos propuestos y que el uso de las rampas sea gratuito.

**Ses Estaques X=373848, Y=4316061**

**Cas Capità X=374032, Y=4316337**

**Sa Caleta I X=374287, Y=4316589**

**Sa Caleta II X=374340, Y=4316786**

**Es Niu Blau X=374736, Y=4316943**

**S'Argamassa X=375857, Y=4316922**

**Cala Martina X=376557, Y=4316760**

13. **Actuaciones tipo 5.** Se solicita que se incluya como actuación solucionar el problema de aterramiento del muelle de golondrinas ubicado en el exterior del contradique del Puerto de Santa Eularia, mediante trasvase de arena, siempre que la calidad del sedimento lo permita, hacia el extremo oeste de la playa de Santa Eulària para mantener el perfil de la misma.
14. Desde el Ayuntamiento se solicita medidas concretas de inversión en el Puerto de Santa Eulària para la mitigación del cambio climático y la mejora en la gestión medioambiental, mediante la mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y edificios portuarios, así como el fomento de la utilización de fuentes de energía renovables para la navegación y las instalaciones portuarias, incluyendo la instalación de placas fotovoltaicas y la instalación de puntos de recarga eléctrica, la optimización del consumo de agua y la prevención y gestión eficiente de los residuos generados en las instalaciones.

### RESPUESTAS

1. Se revisarán los planos 7.31 y A31 correspondientes al puerto de Santa Eulària.

2. El Inventario de las instalaciones náutico-deportivas recoge las plazas de amarre de todos los puertos de gestión directa e indirecta. En la versión final del PG se incluirá una actualización de este inventario incluyendo los datos relativos a las edificaciones y su tipología.

La regulación en relación a las edificaciones vendrá definida en detalle en los correspondientes planes de uso y gestión a desarrollar para cada uno de los puertos.

3. No se atiende a esta alegación. Debido a existencia de otras alegaciones al respecto, se va a pedir la adscripción para la regulación de esos fondeos y solucionar el problema de la entrada del puerto de Santa Eulària.
4. El artículo 15 del decreto reproduce lo establecido en el artículo 57 de la Ley de Puertos.

Por otra parte, la misma Ley ya contempla la intervención municipal, de manera que en el procedimiento de otorgamiento de autorización por Ports IB a terceros para actos de edificación y de uso del suelo, se debe solicitar el correspondiente informe urbanístico (art. 19). De la misma forma, de acuerdo con los artículos 14 y 16, ya se prevé la intervención municipal en la tramitación de los planes de uso y gestión y su modificación.

Respecto al uso del dominio público por parte de terceros, el artículo 59 de la misma norma también establece que las autorizaciones y concesiones otorgadas según la misma no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias y en general las autorizaciones exigibles por otras disposiciones legales. En el caso de que éstas se obtengan antes del otorgamiento del título administrativo exigible para la ocupación del dominio, su eficacia quedará condicionada al otorgamiento de aquel.

Se incorporan puntualizaciones a los artículos 9 y 15 del proyecto de Decreto.

5. En relación a los errores relativos a los puntos de atraque fijos de las autorizaciones otorgadas por la Demarcación Costas en Illes Balears, el PG ha recogido los datos suministrados por este organismo en el año 2017. De igual forma se ha realizado para los campos de boyas y pantalanés flotantes dependientes de este organismo. Se considera que se trata sólo de información de interés pero no sustancial para el plan, puesto que no son objeto de la regulación del mismo.
6. Dentro de los trabajos del Capítulo 3. Inventario se realizó un esfuerzo para realizar una primera recopilación de empresas de custodia de embarcaciones. El objeto de este trabajo era poder cuantificar el número de embarcaciones en base en las islas para poder establecer ratios de cobertura de la demanda. No se considera el realizar una actualización de estos datos, ya que no es objeto de este Plan General la ordenación de esta actividad fuera del dominio público portuario.
7. Es Canar es una instalación actualmente dependiente de la Dirección General de la Costa y el Mar. Por esta razón, no se encuentra incluida de forma explícita en el inventario. Este tipo de puntos de atraque se recogen en una tabla suministrada por este organismo.

En la versión final del Plan se incluirá dentro de la acción 1.1. de solicitud de adscripción a la Dirección General de la Costa y el Mar al entender Ports de les Illes Balears igual que hace el Ajuntament de Santa Eulària, que se trata de una instalación portuaria que incluye tanto instalaciones de amarres, como una rampa como un punto de atraque para embarcaciones turísticas costeras, una unidad de gestión, con potencial portuario y que se encuentra en muy mal estado.

8. El PG ha realizado un exhaustivo inventario con fecha diciembre de 2017. El inventario recoge la evolución de los tamaños de las plazas de atraque. En relación a la tipología de estas plazas solo cuenta con los datos de los puertos de gestión directa y por tanto se

incluirán los datos de los amarres de golondrinas dedicadas a excursiones marítimas costeras al encontrarse en una zona de gestión directa, aunque en los mismos solo se puede embarcar y desembarcar, pero no pernoctar las embarcaciones atracadas.

9. Los proyectos de definición de los trabajos de dragado deberán seguir las “*Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre*” del CEDEX, tanto a nivel de definición del dragado, caracterización de los materiales y gestión de los mismos que, preferentemente, serán utilizados para usos productivos, siendo el uso productivo preferente su aporte a playas, si las características granulométrica y de calidad ambiental del material de dragado lo permiten

El PG propone como acción específica la “*Realización del plan de vertido de materiales de dragado a nivel de Islas Baleares*”, para la definición y tramitación de determinados puntos de vertido en alta mar para aquellos materiales que no cumplan las condiciones de ser reutilizados.

10. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa en aguas adyacentes a las de dominio público portuario. Esta situación no se produce en la bahía de Talamanca, por lo que la tramitación de un campo de fondeos deberá continuar siendo tramitada ante la Dirección General de la Costa y el Mar.

Algunas de estas actuaciones, como la de la bahía de Talamanca se sitúan en zonas de pradera a regular y están incluidas dentro del Decreto 25/2018 de 27 de julio sobre la conservación de la *posidonia oceanica* en las Illes Balears, está previsto (tras la modificación de la Ley 10/2005 de Puertos) que puedan en un futuro ser gestionadas por Ports IB, aunque no sean parte de esta planificación portuaria del Plan General.

11. En relación a las actuaciones tipo 3, y sabiendo que una de las premisas del PG es evitar las ampliaciones de los puertos en la medida de lo posible, no se considera que el puerto de Santa Eulària tenga las condiciones adecuadas para la propuesta de una marina seca y no ha sido solicitado por el concesionario del mismo.
12. Se admite la alegación eliminando la Actuación 4.20. Rampa en el emplazamiento de Siesta y su sustitución por uno de los emplazamientos solicitados, en concreto en la zona Ses Estaques.
13. Se incluye en el PG la propuesta como aspecto a solucionar el aterramiento de la zona donde se encuentra la escuela municipal de vela y la zona gestionada directamente por Ports de les Illes Balears para el amarre de embarcaciones de excursiones marítimas costeras.
14. El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto particular de estas medidas. En este sentido, se velará para que en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación.

El concesionario del puerto deportivo deberá realizar las inversiones necesarias para la adaptación al cambio climático y para la mitigación en sus edificios e instalaciones, de acuerdo a la normativa existente.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Revisión de los planos 7.31 y A31 correspondientes al puerto de Santa Eulària corrigiendo límites zona portuaria.

2. Actualización de los cuadros del inventario. Se incluirán los amarres de temporada existente en el embarcadero de gestión directa para embarcaciones de excursiones marítimas costeras (golondrinas)
3. Incluir una actuación de regulación de fondeos en la entrada del puerto de Santa Eulària para regular y ordenar tanto el fondeo que se produce ilegalmente en la bocana del puerto deportivo como las restantes actividades que pueden tener una incidencia en la seguridad en la navegación.
4. Modificación del Artículo 15 del proyecto de Decreto cuyo primer párrafo quedará de la siguiente manera:

*“En la zona de servicio portuaria podrán autorizarse esas actividades, instalaciones y construcciones y, en general, las que tengan por objeto atender las funciones y los usos propios de cada puerto, las instrumentales o complementarias de las actividades anteriores, y las de carácter comercial, cultural, deportivo, recreativo o similar que sean necesariamente complementarias de la actividad portuaria o marítima **y que favorezcan el equilibrio económico y social del puerto, sin perjuicio de los permisos o licencias que puedan ser exigibles por disposición legal**”.*

5. Incluir en el Artículo 9 del proyecto de Decreto el siguiente párrafo:

“4. En la tramitación de los planes de uso y gestión se garantizará la intervención de los correspondientes municipios.
6. Inclusión de la instalación portuaria de Es Canar dentro de las solicitudes de adscripción a la Dirección General de la Costa y el Mar.
7. Eliminación de la Actuación 4.20 y sustitución de la misma por una nueva rampa en la zona de Ses Estaques.
8. Inclusión de una actuación para solucionar la problemática del aterramiento de la zona de la concesión de la escuela de vela municipal y del embarcadero de excursiones marítimas costeras junto al puerto deportivo.

38	Consell Insular de Menorca_Departament Medi Ambient	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p><b>1. Coherencia entre principios generales y objetivos estratégicos.</b> Se detecta una falta de coherencia entre los principios generales y los objetivos estratégicos. Algunos principios generales parece que tengan bastantes objetivos estratégicos que lo desarrollan y en cambio otros, no parece que tengan ninguno.</p> <p>Se propone evaluar esta coherencia y equilibrarlo, si procede, en un apartado específico del estudio ambiental estratégico.</p> <p><b>2. Objetivo estratégico c) adecuación ofrecida a la demanda.</b> Se pide que figure de forma explícita en un apartado propio en el estudio ambiental estratégico la evaluación del incremento que supongan las diferentes actuaciones en cuanto a plazas náuticas y su adecuación a la capacidad de carga definida por el propio organismo.</p> <p><b>3. Consideración de la categoría de los impactos en el Estudio Ambiental Estratégico.</b> En el Estudio Ambiental Estratégico se consideran únicamente como directos los impactos ocasionados por la propia obra o actuación propuesta en el Plan, y consideran como impactos indirectos las consecuencias de su funcionamiento y el incremento (en los casos que se amplíe la capacidad) de la frecuentación en el entorno. Se tendría que calibrar de forma adecuada el impacto en el entorno y tener en cuenta la intensidad y la recurrencia de uso en su evaluación.</p> <p><b>4. Prevalencia con otros instrumentos de planificación y gestión.</b> El artículo 8.1. de la propuesta de Decreto dice que siempre prevalecerá el Plan General de Puertos encima del Plan Territorial Insular porque es más específico por razón de materia.</p> <p>No se cree conveniente dejar el artículo en genérico, sino que se propone que en caso de contradicción se estudiará el caso concreto y prevalecerá el que sea más específico en razón de materia según el caso.</p> <p>Falta incorporar un artículo sobre interpretación del Plan que vincule el Plan con los instrumentos de planificación ambiental (PORN, Planes de gestión XN2000,).</p> <p><b>5. Clasificación Usos</b> El artículo 14 de la propuesta de Decreto «Clasificación usos» no incorpora de forma explícita el uso ambiental. La posibilidad de dejar zonas de los puertos definidos con uso ambiental puede ser una herramienta, y en ocasiones la única, para asegurar en algunos casos los principios definidos en el artículo 5 del Plan y para dar cumplimiento en el plan de adaptación al cambio climático de los puertos de las Islas Baleares.</p> <p><b>6. Actualización figuras de protección.</b> Se ha detectado en varios documentos, como las fichas de evaluación de impactos del estudio ambiental estratégico, o en el apartado descriptivo del plan general que falta actualizar algunas figuras de protección relevantes.</p> <p>Por lo tanto, se pide revisar las referencias a la Reserva de Biosfera y tener en cuenta la ampliación de la parte marina de la Reserva de Biosfera de Menorca mediante la «Resolución de 17 de diciembre de 2019, del Organismo Autónomo Parque Nacionales, por la que se publica la aprobación por la UNESCO de las Reservas de la Biosfera Valle del Cabriel, Alto Turia y La Siberia, la re zonificación de la Reserva de la Biosfera de Valles de Omaña y Luna, la ampliación de la Reserva de la Biosfera de Menorca, y la ampliación y</p>		

cambio de nombre de la Reserva de la Biosfera de las Cuencas Altas de los Ríos Manzanares, Lozoya y Guadarrama.»

Falta añadir la reserva marina de la isla del Aire, creada en 2019 mediante el Decreto 26/2019, de 12 de abril,

Falta añadir cuando cita los instrumentos y normativa aplicable en las diferentes fichas, la aprobación del plan de gestión de los LICs de la zona Este de Menorca que afecta directamente a las zonas de actuación de Addaia y Es Grau. En concreto el Decreto 39/2021, de 2 de agosto.

**7. Amarres pesqueros.**

El Plan tendría que plantear medidas para favorecer que la flota pesquera, principalmente de artes menores, con puerto base a la Reserva de Biosfera de Menorca transite hacia una actividad pesquera sostenible y de bajo impacto, no al contrario.

**8. Ampliación del Puerto deportivo de Addaia .**

El documento propone duplicar prácticamente la lámina de agua del puerto deportivo de Addaia añadiendo amarres mediante la instalación de pantalanes flotantes.

Se propone que, en lugar de ampliar el puerto, se tomen medidas para ordenar mejor los fondeos de la zona con sistemas de boyas ecológicas que eviten el fondeo libre y favorezcan la recuperación de las praderas de la zona. Por otro lado, el incremento del puerto tendrá asociado un incremento de la presión náutica a la costa menorquina, por lo cual pedimos que se tenga cuenta la capacidad de carga náutica y que no se supere.

Se tiene que asegurar también su adecuación con el Plan de Gestión de los espacios Red Natura 2000 aprobado recientemente a la zona y su cartografía asociada.

Se tiene que evaluar de forma específica el impacto que puede tener la actuación a la adyacente reserva natural de s'Estany y en general a la parte más somera de la bahía.

**9. Reforma integral del puerto de Fornells .**

Se contempla una reordenación de la flota y un mejor aprovechamiento de la lámina de agua abrigada, y la creación de una rampa. Para llevar a cabo esta reforma, se requerirán operaciones de dragado y consecuente vertido en el mar por lo que es importante asegurar que no se malogran los hábitats protegidos de la zona, no se empeore la calidad del agua ni se supera la capacidad de carga náutica de esta zona tan sensible.

Por otro lado, queremos informar que actualmente el Consejo Insular de Menorca, en el marco del proyecto MAREBI, está finalizando una cartografía actualizada de la bahía de Fornells, la cual facilitaremos para que se pueda tener en cuenta en la hora de evaluar los posibles impactos de esta propuesta de intervención.

**10. Afectación Zoostera notti y y Cymodocea notii**

Estas comunidades están ampliamente representadas y cartografiadas en el caso de Addaia y de Fornells. Se tendría que asegurar su no afectación.

**11. Contaminación suelo marina seca.**

El estudio ambiental estratégico tendría que incidir especialmente al establecer medidas preventivas para evitar el uso de sustancias tóxicas, así como establecer de sistema de recogida de aguas de escorrentía potencialmente contaminadas para que sean tratadas correctamente antes de ser abocadas en el mar. Estas medidas se tendrían que incorporar como medidas correctoras genéricas que condicionen los proyectos ejecutivos en el estudio ambiental estratégico. Se tendría que tener especial consideración a la marina seca de Cala en Busquets y es Grau, extremar las precauciones en cuanto a contaminación del suelo.

**12. Recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.**

El Plan contempla la existencia de este sistema, pero consideramos oportuno incorporar a la normativa un apartado donde se especifique la obligación de completar este servicio puesto que actualmente resulta claramente mejorable.

**13. Contaminación lumínica.**

El estudio ambiental estratégico tendría que contener las medidas preventivas y correctoras adecuadas para evitar el incremento de contaminación lumínica y la adecuación de las instalaciones al reglamento de protección del medio nocturno aprobado por el Consejo Insular de Menorca.

**RESPUESTAS****1. Se revisará la coherencia entre principios generales y objetivos estratégicos en el Estudio Ambiental Estratégico.****2. La Versión Final incluirá un cuadro específico que valore el crecimiento en amarres de las actuaciones.**

Indicar que el estudio de la capacidad de carga, que se incluye como anejo del documento, es un análisis desde el punto de vista físico. Los datos son válidos para un análisis global de la capacidad de amarre en la costa y su comparación en general con el número de amarres global de los puertos. El análisis de los datos de forma directa a pequeña escala no es correcto, puesto que para realizar ese análisis es necesario tener en cuenta otros factores que pueden influir en la capacidad de carga además del puramente físico.

**3. A día de hoy no se cuenta con herramientas específicas para poder evaluar los impactos indirectos las consecuencias de su funcionamiento y el incremento (en los casos que se amplíe la capacidad) de la frecuentación en el entorno. Ports IB está llevando a cabo estudio sobre la intensidad de uso de las embarcaciones en los puertos de Baleares, que permitan evaluarlos.****4. Se estima la alegación, a fin de evitar el carácter genérico de la redacción del tercer párrafo del artículo 8.1.**

Por otra parte, para el contenido del Plan General se han seguido los criterios y determinaciones que dispone con carácter general la normativa de ordenación territorial, y se han fijado las normas generales de coordinación que marca la propia Ley de Puertos, conforme a la cual la regulación que contengan otros planes o normas no puede afectar a la ordenación y utilización de las aguas portuarias, dado que la Administración portuaria las ha de poder destinar a la prestación de los servicios y actividades que la Ley establece.

**5. En relación a la propuesta de modificar el proyecto de Decreto e incluir en la clasificación de Usos el uso ambiental, no se considera necesario atendiendo a que se trata de zonas portuarias. En todo caso, con la clasificación de usos establecida es posible la delimitación de zonas con delimitación de usos si fuera necesario por razones ambientales****6. Se actualizarán las figuras de protección señaladas.****7. No es objeto del Plan General de Puertos ordenar el sector pesquero ni la pesca en aguas interiores o exteriores. Por tanto el Plan General no es el instrumento adecuado ni puede analizar el impacto que realicen flotas que no tienen base en las Illes Balears, que suelen ser industriales con gran capacidad extractiva.**

El Plan refleja la situación actual de los amarres existentes destinados a usos pesqueros en los puertos de Ciutadella y Fornells, recogiendo tanto las embarcaciones de pesca de

artes menores como bous o d'arrossegament. Con la idea de mantener los amarres, a pesar de la disminución del número de embarcaciones pesqueras, los amarres actuales se mantendrán para ese uso por si se reactiva el sector, para cambios de puerto base temporales de embarcaciones o serán destinados a embarcaciones dedicadas a pescaturismo o actividades similares.

**8. En relación con la Actuación 1.7. del Puerto Deportivo de Addaia.**

El Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia, en el TM de es Mercadal, y el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos a información pública mediante anuncio publicado en el BOIB núm. 176 de 21/12/13, por edicto expuesto en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Mercadal, de día 23/12/13 a día 14/02/14, y en anuncio publicado en el periódico "Es Diari Menorca" de día 9/01/14.

El objeto del proyecto no se limita a incrementar la oferta de amarres, sino principalmente a dar una solución efectiva a la problemática generada por la proliferación de fondeos no regulados en la zona, que en época estival pueden superar las 100 unidades. Es decir, se trata de sustituir los fondeos incontrolados por los 114 amarres que se crean con la instalación de tres nuevos pantalanes flotantes, los cuales, a diferencia de los fondeos, tendrán acceso a todos los servicios portuarios que la Ley 10/2005 de Puertos de les Illes Balears exige y estarán gestionados en el marco de sistemas de calidad y respeto al medio ambiente avalados con las normativas ISO 9001 e ISO 14001, además de contar con el correspondiente plan de autoprotección.

La actuación proyectada no afecta directamente a ningún espacio natural protegido, pero si indirectamente, ya que delimita con el Parque Natural de s'Albufera des Grau y el LIC y ZEPA ES0000233. El Subcomité de Xarxa Natura 2000 en fecha 29/01/15 informó favorablemente el proyecto en relación a Xarxa Natura 2000 y al Parque Natural de s'Albufera. El Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears, en sesión de 10/03/15, informa favorablemente el proyecto en relación a la evaluación de impacto ambiental, e igualmente lo informa favorablemente, en relación a la evaluación de afección a Xarxa Natura 2000, ya que no se prevé que pueda afectar de forma apreciable ni significativa a los hábitats naturales y las especies de interés comunitario por los cuales se declaró el espacio protegido LIC ZEPA ES0000233 de 'Addaia a s' 'Albufera.

El PTI de Menorca, en el apartado 6.3.4. Puertos deportivos, informa lo siguiente: "(...) con la finalidad de proteger al máximo el litoral balear, se dará preferencia a la ampliación de las instalaciones actuales o la óptima utilización de las aguas actualmente abrigadas. En este sentido se prevé la reordenación de los puertos deportivos de Addaia, Cala Galdana y Cap d'Artrutx con el objetivo de mejorar su aprovechamiento sin ampliar la superficie abrigada"

Según el informe del Consell de Menorca de 14/01/14, el Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia, en el TM de es Mercadal es coherente con las directrices señaladas en el PTI de Menorca, en tanto que se respeta el criterio general que da preferencia a la óptima utilización de las aguas actualmente abrigadas dentro del puerto natural y a la ampliación de las instalaciones actuales evitando la construcción de nuevos puertos deportivos. En concreto, el PTI señala la reordenación del puerto deportivo de Addaia como una actuación estratégica en materia de puertos y transporte marítimo.

Actualmente y desde el 30/03/15, el procedimiento correspondiente a la aprobación definitiva del Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia, en el TM de es Mercadal, se halla pendiente de la emisión por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del

informe de adscripción del dominio público marítimo-terrestre necesario para la ejecución de las obras.

Por estas razones, **no se considera la alegación** de evaluar de forma más particular los posibles impactos, pues ya se está realizando en su expediente correspondiente.

9. El proyecto de reforma del puerto de Fornells fase 2 ha sido aprobado definitivamente por Ports de les Illes Balears, tras la oportuna tramitación e información pública, incluyendo el dictamen favorable de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears condicionado a la realización de una serie de actuaciones y el informe favorable de compatibilidad con las estrategias marinas emitido por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La obra ha sido adjudicada y se ha iniciado la ejecución en el mes de noviembre de 2021. La ejecución se llevará a cabo dando cumplimiento a lo establecido por la Comissió de Medi Ambient y al correspondiente plan de vigilancia ambiental.

10. **Se actualizará la cartografía de fanerógamas con los últimos datos proporcionados por el Ibanat.** Cualquier otra cartografía elaborada por el Consell Insular de Menorca se tendrá en cuenta en futuros análisis y proyectos.

Por otra parte indicar, que en el ámbito de sus competencias, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, Ports IB ya ha encargado al CSIC-IMEDEA la redacción de un Plan de conservación de la Posidonia oceanica existente en la zona portuaria del puerto de Fornells , en el que se estudia la evolución del estado de las praderas en un período plurianual y que además incluirá la plantación de posidonia oceanica.

11. En relación a las aguas de escorrentía de los puertos Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados.

Dentro de las actuaciones del PG, como expone en relación a las marinas secas, las medidas concretas asociadas para evitar la contaminación de los suelos se estudiarán a nivel de proyecto básico y de ejecución, en las fases de diseño y tramitación de las mismas.

12. En relación a los sistemas de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones.

Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de recogida de aguas residuales de los barcos.

13. En relación a la contaminación lumínica, las actuaciones o proyectos que puedan desarrollarse deberán cumplir con lo indicado en el Reglamento de protección del medio nocturno aprobado por el Consell Insular de Menorca, como ya se ha venido haciendo con las últimas actuaciones. Indicar a este respecto que el Proyecto de rehabilitación del Port de Fornells, Fase 1, fue adaptado durante la ejecución de las obras a este reglamento antes de su aprobación definitiva, teniendo en cuenta la sensibilidad en este aspecto.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Se revisará la coherencia entre principios generales y objetivos estratégicos en el Estudio Ambiental Estratégico.

2. La Versión Final incluirá un cuadro específico que valore el crecimiento en amarres de las actuaciones.

3. Nueva redacción del tercer párrafo del artículo 8.1.:

El Plan General de Puertos de las Illes Balears no puede contradecir las determinaciones establecidas en las Directrices de Ordenación Territorial. Los planes territoriales insulares y el Plan General de Puertos tienen el mismo rango. No obstante, en caso de conflicto, deberán prevalecer las determinaciones del plan que tenga un carácter más específico por razón de la materia.

4. Se actualizarán las figuras de protección señaladas.

5. Se actualizará la cartografía de fanerógamas con los últimos datos proporcionados por el Ibanat.

39 Consell Insular de Menorca_DG Ordenacio del Territori	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En el Capítulo 2 del Plan General, tener en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> <li>- La delimitación de la Reserva Marina de la Isla del Aire establecida mediante Decreto 26/2019, de 12 de abril, BOIB 48 DE 13/04/2019) (ni en el texto ni en la cartografía [plano C2-05-1-5]).</li> <li>- La aprobación inicial de la Revisión del Plan Territorial Insular de Menorca (PTI) (BOIB 7 de 16/01/2021) en el marco normativo vigente (apartado 7.1 Capítulo 2)</li> </ul> </li>   <li>2. En el Capítulo 3 del Plan General, tener en cuenta el Plan de utilización de espacios portuarios (PUEP) del puerto de Ciutadella (BOIB 149 de 12/012/2002 y modificaciones BOIB 158 de 22/10/2005), en los antecedentes del Puerto de Ciutadella y en la descripción de las instalaciones de este puerto (apartado 2.5.8 Capítulo 3). <p>Se detectan modificaciones o divergencias sustanciales en relación a la información facilitada por Puertos IB (fecha agosto de 2018) por los trabajos de redacción de la revisión del PTI actualmente en trámite, así como información en relación a la delimitación de la ZSP propuesta.</p> </li>   <li>3. En el Capítulo 4 del Plan General no se han tenido en cuenta los siguientes aspectos relativos a la coordinación de las actuaciones propuestas con la normativa urbanística vigente: <p>Se considera necesario que el PG acredite la coordinación con el planeamiento urbanístico vigente y el PTI, justifique su integración con el entorno y, si es el caso, el procedimiento de adscripción de los terrenos a la ZSP de Puertos IB para dar servicio a instalaciones que están gestionadas por otra administración.</p> </li>   <li>4. El PG no define con precisión las instalaciones portuarias de Na Macaret – Addaia (Fornells-Menorca) que, con carácter permanente, actualmente bajo competencias del Ministerio para la Transición Ecológica, se proponen transferir a Puertos IB (actuación 1.1 Acciones dirigidas a la creación de una política y planificación común).</li>   <li>5. Se enumeran en los topónimos de la Isla de Menorca que habrá que corregir: <ul style="list-style-type: none"> <li>· al TM de Ciutadella de Menorca el topónimo Cala n'Busquets se tiene que corregir por Cala en Busquets.</li> <li>· al TM de Maó, el topónimo de Graus se tiene que corregir por Es Grau.</li> <li>· al TM de Maó, el topónimo Cala Es Grau se tiene que corregir por Playa des Grau</li> <li>· el topónimo Es Migjorn se tiene que corregir por Es Migjorn Gran.</li> <li>· al TM de St. Lluís, el topónimo Cala de Torrent se tiene que corregir por Cala Torret</li> <li>· al TM de St. Lluís, el topónimo Algar se tiene que corregir por S'Algar</li> </ul> </li> </ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Se revisarán estos aspectos de la alegación correspondientes al Capítulo 2.</b></li>   <li>2. <b>Se revisarán los planos de zona de servicio portuario de Ciutadella.</b> <p>En relación a la información facilitada por Puertos IB para los trabajos de redacción de la revisión del PTI actualmente en trámite, así como información en relación a la delimitación de la ZSP propuesta, una vez efectuada la revisión Ports IB se pondrá en contacto con el</p> </li> </ol>	

Consell Insular de Menorca y el equipo redactor del Plan para revisar y modificar, si procede la información ya remitida en su día al CIME.

En cuanto al Plan de utilización de espacios portuarios (PUEP) del puerto de Ciutadella (BOIB 149 de 12/012/2002 y modificaciones BOIB 158 de 22/10/2005), como no llegó a ser aprobado definitivamente no se considera adecuado incorporarlo.

3. La viabilidad final de todas y cada una de las actuaciones incluidas en el PG pasa por el desarrollo de proyectos de detalle que, en el caso de terrenos municipales, han de coordinarse con planeamiento territorial y urbanístico municipal para poder llegar a buen término.

En el Apartado 8.8 del Capítulo 4 del PG, se realiza un primer análisis de la relación de las actuaciones que suponen una ampliación de la zona de servicio de los puertos fuera del Dominio Público Marítimo Terrestre con la normativa urbanística vigente. Para ello se presentan imágenes del visor del MUIB (Mapa Urbanístico de les Illes Balears) de la Direcció General de Ordenació del Territori de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. En el caso de la Actuación 4.17 la ampliación prevista de la zona de servicio del puerto está catalogada como Equipamiento Deportivo, por lo que no se considera incompatible el desarrollo de la propuesta.

4. En relación a los pantalanes existentes en la zona de Na Macaret (Es Mercadal) se **incluirá propuesta para su adscripción** como zona portuaria por parte de Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.
5. **Se corregirán los topónimos propuestos.**

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Se incluirá en el texto y en la cartografía la delimitación de la Reserva Marina de la Isla del Aire establecida mediante Decreto 26/2019, de 12 de abril, BOIB 48 DE 13/04/2019) (ni en el texto ni en la cartografía [plano C2-05-1-5]) y la aprobación inicial de la Revisión del Plan Territorial Insular de Menorca (PTI) (BOIB 7 de 16/01/2021) en el marco normativo vigente (apartado 7.1 Capítulo 2)

Se revisará límites zona de servicio puerto de Ciutadella y se comunicará al Consell Insular de Menorca, si se detectan diferencias respecto a la información ya entregada para la redacción de Plan Territorial Insular de Menorca.

Se incluirá la propuesta de adscripción del conjunto de pantalanes existentes en la zona de Na Macaret-Addaia.

Se corregirán los topónimos indicados que aparecían erróneamente en la versión inicial del plan.

40 GOIB_DG Salut Pública i Participació	11/10/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Como medidas preventivas/correctoras se considera necesario realizar estudios de contaminación atmosférica y de calidad del agua no solo en las proximidades de los espacios naturales protegidos sino también en las proximidades de las zonas de baño y las zonas habitadas.</li></ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven. En el caso de las actuaciones que puedan tener incidencia sobre la calidad del agua o contaminación atmosférica, estos estudios estarán contemplados en la fase correspondiente.</li></ol> <p>En cualquier caso está previsto implantar un sistema de control de la calidad del aire en los puertos comerciales de gestión directa donde operan buques mercantes, en concreto en el puerto exterior de Ciutadella y de Sant Antoni de Portmany para hacer un seguimiento de la calidad del aire.</p> <p>En relación a la calidad de las aguas, corresponde a la Conselleria de Salut i Consum la realización de las campañas y controles relativos a la calidad de las aguas de baño y tampoco puede PortsIB realizar controles fuera de las zonas de servicio de los puertos competencia de este ente.</p> <p>En cualquier caso Ports de les Illes Balears ha implementado ya un programa de seguimiento de la calidad de las aguas portuarias en los puertos en base a la la ROM para Obras Marítimas 5.1-13: Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias Recomendación, incluyendo la calidad del sedimento y de la columna de agua en varios puntos de la zona portuaria.</p> <p>E</p>	
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El informe analizado no conlleva cambios en la redacción del Plan General.</li></ol>	

**PROPUESTAS GENERALES**

Informes en relación a los espacios de relevancia ambiental en el ámbito del Parque natural marítimo terrestre Es Trenc-Salobrar de Campos y ámbito PN Albufera des Grau y del LIC y ZEPA ES0000233 D'Addaia a s'Albufera, T.M.. Maó.

**PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PARQUE NATURAL ALBUFERA DES GRAU Y DEL LIC Y ZEPA ES0000233 D'ADDAIA A S'ALBUFERA, T;M. MAÓ**

En relación al ámbito PORN y del PRUG del Parque Natural de s'Albufera des Grau, en la evaluación ambiental estratégica del Plan presente únicamente el puerto de Addaia se encuentra, en parte, en el ámbito del Parque natural. Una parte de un pantalán y una pequeña parte de la lámina de agua están en la zona delimitada del Parque.

Informa favorablemente al Plan General de Puertos de las Islas Baleares en cuanto al alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Puertos de las Islas Baleares en relación al Puerto de Addaia, siempre que:

a) La zona del Puerto de Addaia del ámbito del parque natural, en la autorización futura de proyectos, sean legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se tenga en cuenta la conservación de Posidonia, oceanica, Cymodosea nodosa y zoostera nolti.

Y en relación a los espacios protegidos Red Natura 2000 informa que el ámbito territorial del Parque natural donde se localiza el Puerto de Addaia y la lámina de agua de la concesión, no es un espacio protegido Red Natura 2000 (LIC y ZEPA) ES0000233 de Addaia a S'Albufera.

**PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PARQUE NATURAL MARÍTIMO TERRESTRE ES TRENC-SAL**

Las actuaciones previstas en el Club Náutico de sa Rapita tendrán que presentar los proyectos específicos de las actuaciones mencionadas y el estudio ambiental estratégico (EAE) que incluya un apartado para evaluar las repercusiones ambientales sobre los espacios de Red Natura 2000 dada su proximidad al LIC ZEPA ES0000083 del archipiélago de Cabrera y al LIC-ZEPA ES0000037 Es Trenc -Salobrar de Campos así como al Parque Natural marítimo terrestre Es Trenc-Salobrar de Campos.

Respecto a las actuaciones de mejora al contradique para evitar el enterramiento de la bocana del Club Náutico de sa Rapita, el estudio deberá incluir:

- Descripción cuidadosa del proyecto indicando cómo se lleva a cabo el transporte de los materiales necesarios para las obras (vía terrestre o marítima) y las posibles afecciones ambientales, y programa de ejecución de los trabajos.

- Estudio de la dinámica litoral, según artículo 91.3 del Real Decreto 876/2014:

- a) Estudio de la capacidad de transporte litoral.

- b) Balance sedimentario y evolución de la línea de costa tanto anterior como previsible.

- c) Clima marítimo, incluyendo estadísticas de oleaje.

- d) Dinámicas resultantes de los efectos del cambio climático.

- e) Batimetría hasta zonas del fondo que no resulten modificadas, y forma de equilibrio . en planta y perfil, del tramo de costa afectado.

- f) Naturaleza geológica de los fondos.

- g) Condiciones de la biosfera submarina y efectos sobre el material de las actuaciones previstas en la forma que señala el artículo 88 de este reglamento.

- h) Recursos disponibles de áridos y canteras y su idoneidad, previsión de dragados o

trasvases de arenas.

y) Plan de seguimiento de las actuaciones previstas.

j) Propuesta para la minimización, en su caso, de la incidencia de las obras y posibles medidas correctoras y compensatorias.

k) Estudio bionómico referido al ámbito de la actuación prevista incluyendo una franja del entorno de al menos 500 metros de anchura.

1) Impacto sobre las comunidades vegetales y animales, y los habitats del Parque, durante la fase de ejecución de las obras y explotación.

m) Impacto sobre la calidad del agua durante la fase de ejecución de las obras y explotación.

n) Impacto de las obras sobre la calidad del aire durante la fase de ejecución de las obras y explotación. Estudio de partículas en suspensión.

o) Estudio de contaminación acústica y lumínica durante la fase de ejecución de las obras y de explotación.

p) Estudio de incidencia paisajística.

q) Gestión de residuos, descripción de los residuos generados y tratamiento a través de gestores autorizados. En ningún momento, se tienen que depositar dentro del ámbito del Parque Natural.

El dragado periódico de sedimentos del club náutico de Sa Rápita se tratará a través de gestor autorizado. En ningún caso se tiene que verter al mar.

Respecto a la creación de campos de boyas de fondeo regulado en aguas adyacentes a las portuarias para dar servicio a puntas de demanda estivales, en el caso de que se plantee en las aguas adyacentes al Club Náutico de Sa Rápita dentro del ámbito marítimo del Parque Natural Se Trenc-Salobrar de Campos necesitara informe previo favorable del órgano de gestión del Parque Natural.

## RESPUESTAS

1. El *Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia*, en el TM de Sa Mercadal, y el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos a información pública mediante anuncio publicado en el BOIB núm. 176 de 21/12/13, por edicto expuesto en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Mercadal, de día 23/12/13 a día 14/02/14, y en anuncio publicado en el periódico "Es Diari Menorca" de día 9/01/14.

El Subcomité de Xarxa Natura 2000 en fecha 29/01/15 informó favorablemente el proyecto en relación a Xarxa Natura 2000 y al Parque Natural de Sa Albufera. El Pleno de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears, en sesión de 10/03/15, informa favorablemente el proyecto en relación a la evaluación de impacto ambiental, e igualmente lo informa favorablemente, en relación a la evaluación de afección a Xarxa Natura 2000, ya que no se prevé que pueda afectar de forma apreciable ni significativa a los habitats naturales y las especies de interés comunitario por los cuales se declaró el espacio protegido LIC ZEPA ES0000233 de 'Addaia a Sa Albufera.

Actualmente y desde el 30/03/15, el procedimiento correspondiente a la aprobación definitiva del Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia, en el TM de Sa Mercadal, se encuentra pendiente de la emisión por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del informe de adscripción del dominio público marítimo-terrestre necesario para la ejecución de las obras.

Cualquier otra actuación que se vaya a desarrollar en el futuro dentro de la zona de servicio del puerto incluida en el ámbito del parque natural será sometida a la correspondiente tramitación ambiental.

2. Las actuaciones relativas al puerto de Sa Rápita no han sido desarrolladas a nivel de proyecto básico. Tanto su proyecto de diseño como su tramitación ambiental deberán incluir los estudios necesarios para su correcta tramitación en el momento que se deban desarrollar, en particular todos los exigidos en la normativa como la Ley de Costas y su reglamento, como el estudio de la dinámica litoral, o los que pueda requerir la normativa de tramitación ambiental.

Del mismo modo cualquier actuación de dragado que deba realizarse en el puerto de Sa Rapita contará con la tramitación medioambiental oportuna cuando así sea necesario.

En relación a la creación de campos de boyas de fondeo regulado en aguas adyacentes a las portuarias del Club Náutico de Sa Rápita para dar servicio a puntas de demanda estivales, indicar que no se prevé ninguna actuación en el Plan General.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- El informe analizado no conlleva cambios en el documento del Plan General.

### PROPUESTAS EN RELACIÓN AL PUERTO DE ANDRATX

El Ajuntament de Andratx presenta varios informes en relación al “*Proyecto de acondicionamiento del manto de escollera, mejora de abrigo en el dique sur y modificación de la tipología del tramo final del muelle central*”, actuación actualmente en desarrollo y que consiste en el refuerzo del manto exterior de la escollera con un aumento de la superficie actual del pie del talud y la cota de coronación, ampliación de la escollera del morro; formación de un muelle de protección al final del dique; y nuevo muelle en claraboya.

En el informe ambiental presentado también se hacen observaciones y referencias al PG

1. En relación a la **Actuación 1.2. Mejora del abrigo en la dársena Sur**. Se observa que el objeto de la actuación 1.2 del Plan General (Mejora de Abrigo de la Dársena Sur) está encaminada a optimizar la lámina de agua para la creación de una zona de pantalanes para pesca y náutico-recreativos, que no coincide con el objeto que se señala en el acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el proyecto acondicionamiento del manto rompeolas y mejora del dique sur del puerto, publicada en el BOIB Núm. 211, de 19 de diciembre de 2020.

Asimismo, el Plan General señala que es preciso realizar un estudio específico que defina la mejora necesaria de las obras de abrigo, cuando dicha mejora supuestamente se va a realizar con la ejecución del proyecto de acondicionamiento del manto de escollera y mejora del abrigo en el dique sur.

Se solicita que la actuación 1.2, de mejora del abrigo en el dique sur del Puerto de Andratx no pueda iniciarse, en ningún caso, sin la previa aprobación del Plan General de Puertos de las Illes Balears y el respectivo Plan de Uso y Gestión.

2. Se solicita que en la descripción de las instalaciones del Puerto de Andratx se detalle, contemple y especifique las zonas de varadero, destinadas al mantenimiento y reparación de las embarcaciones, y en consecuencia detallar las obras de creación de sistemas de recogida, canalización y tratamiento de las aguas.
3. Además se considera necesario llevar un adecuado **control de los usuarios en la rampa de varada**, con el fin de ajustar la afluencia de usuarios, reduciendo el impacto ambiental generado por la saturación de las aguas portuarias, así como los problemas de estacionamiento y de tráfico generados por este servicio portuario (que el Plan General no contempla resolver).
4. En la página 656 del Plan General inicial, en el cuadro resumen de servicios ofrecidos en las diferentes instalaciones náutico deportivas, incluidas en el capítulo 4: Estudio de la demanda, falta cumplimentar toda la parte relativa al Puerto de Andratx, y respecto al Club de Vela de Andratx falta cumplimentar lo referido al varadero y uso técnico de servicios a las embarcaciones.

### PROPUESTAS RESPECTO AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

5. Respecto al Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Puertos, y respecto a las interferencias de la actuación 1.2 con el Hábitat de interés comunitario de Posidonia oceánica, donde se dice que la solución que se convenga tendrá que tener en cuenta la mínima afección a este elemento, y en todo caso, salvaguardar aquellas formaciones que se encuentren en mejor estado de conservación se considera que este HIC (Hábitat de interés comunitario) debe salvaguardarse, sin puntualizaciones.

6. Respecto a que en el Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Puertos, la interferencia de la actuación 1.1 con el paisaje no se considere que afecte significativamente al paisaje no se está en absoluto de acuerdo, dado que la realización de esta actuación modificaría de forma cualitativa el paisaje del entorno.
7. En la página 141 aparece una errata, Sant Elm aparece mal escrito, y pone que su origen data de 1951, sin completar la frase.

## RESPUESTAS

1. Con respecto a la primera alegación se debe puntualizar que el “*Proyecto de acondicionamiento del manto de escollera, mejora de abrigo en el dique sur y modificación de la tipología del tramo final del muelle central*”, es una actuación de mantenimiento y pequeña mejora del dique de abrigo sur de Andratx, que ha sido sometido a la tramitación preceptiva, incluida la evaluación ambiental y no supone en ningún caso el proyecto definido en el PG como Actuación 1.2. de Mejora de Abrigo en la dársena sur.

En lo que hace referencia a la actuación 1.2 Mejora de abrigo de la dársena sur, igual que todas las actuaciones contempladas en el PG, deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament,

2. **Se atiende esta alegación y se complementará la descripción del puerto de Andratx en estos términos.**
3. En relación al mecanismo de control de los usuarios de las rampas de varada, Ports IB tiene en proyecto establecer control de acceso con lector de matrículas mediante un CCTV para conocer el grado de uso de cada una de las rampas y verificar que los usuarios disponen de la tarjeta o bien han abonado las tasas portuarias correspondientes. Entre las rampas donde está previsto la instalación de este sistema se encuentra la del puerto de Andratx
4. La página 656 del Plan General es parte del antiguo “ESTUDIO DE DEMANDA Y ANÁLISIS DE NECESIDADES DEL SECTOR PORTUARIO DE LAS ISLAS BALEARES PARA LA REDACCIÓN DE LOS PLANES DIRECTORES DE LOS PUERTOS 2014-2024” realizado en 2014. EL PG lo recoge exclusivamente a título informativo, tal y como se explica en el Capítulo 5 del PG.

Esto se debe al significativo cambio en la Visión, Misión y Valores de la Política Estratégica de este nuevo PG con respecto a las directrices y metodología aplicada en el Estudio de la Demanda 2014-2024.

5. Esta actuación está propuesta en un entorno en el que ya el paisaje está antropizado y actualmente ya está ocupado, aunque de forma parcial, con elementos portuarios, por eso se ha considerado que la afección no es significativa.

En cualquier caso todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, entre los cuales se encuentra un estudio paisajístico de detalle del proyecto y un estudio de alternativas, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament.

6. **Se corregirá esta errata en el EAE.**

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Se complementará la descripción del puerto de Andratx.
2. Se corregirán erratas del EAE.

43	CONSELL BALEAR DE TRANSPORT TERRESTRE	15/10/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El avance de PGPIB falta de un análisis en profundidad de toda la movilidad que genera sobre las vías de transporte terrestre (tanto carretera como transporte público y modos no motorizados), tal como le pide el artículo 8.1 de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.</li><li>2. Indica que se considera necesario realizar un análisis de la compatibilidad de la red viaria actual con las propuestas de mejora y aumento de usos que se prevén, para como mínimo, generar un análisis que pueda servir de referencia para que la administración competente en transporte terrestre o en carreteras pueda incluir dentro de su planificación las actuaciones necesarias para poder “hacer posible” las previsiones del PGPIB.</li></ol> <p>Sería conveniente que este análisis en profundidad se realizara con dos objetivos principales:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Determinación de la capacidad "de acceso" por vía terrestre de todos y cada uno de los puertos de las Islas Baleares con los usos y capacidades actuales.</li><li>• Determinación de la capacidad "de acceso" por vía terrestre de todos y cada uno de los puertos de las Islas Baleares con los usos y capacidades previstos por el plan a su horizonte temporal.</li><li>• Comparación de ambos escenarios y determinación de los posibles problemas que se puedan tener por falta de capacidad de acceso terrestre de los puertos de las Islas Baleares, teniendo en cuenta que la falta de capacidad de acceso puede invalidar la bondad de las soluciones propuestas.</li><li>• Determinación aproximada de las necesidades "de acceso" por vía terrestre que las previsiones del PGPIB puedan generar para su posterior incorporación a la planificación correspondiente de dichas vías de transporte terrestre.</li></ul>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El espíritu del planteamiento de las actuaciones previstas dentro del Plan General de Ports IB incluye el respeto de la zona ocupada por las carreteras y sus elementos funcionales dentro del dominio público de carreteras, en líneas generales las actuaciones propuestas en el Plan General no suponen un incremento de los usos puesto que en la mayoría de los casos se trata de actuaciones de regularización de una actividad que ya se viene produciendo, como puede ser las zonas de campos de boyas o las actuaciones previstas de rampas, que en general se desarrollan en zonas con una rampa existente y que consisten en dotar adecuadamente de zonas de aparcamiento para regular el estacionamiento de remolques que se realiza actualmente de forma no controlada. En cualquier caso se incluye en el documento del Plan General un análisis de cada una de las instalaciones de forma general dando cumplimiento al artículo 8.1 de la Ley que prevé la coordinación de las instalaciones con las redes de transporte terrestre.</li></ol> <p>En el Plan de usos y gestión de cada puerto se incluirá tanto la determinación de la capacidad de acceso por vía terrestre con los usos y capacidad actuales, como ese mismo análisis para los previstos por el plan en su horizonte temporal, la comparación de ambos escenarios y la determinación, en su caso, de las nuevas necesidades de acceso por vía terrestre que deban ser incorporadas en la planificación de dichas vías</p>		

Adicionalmente, y dentro del desarrollo específico de cada proyecto de detalle de cada una de las actuaciones previstas en los puertos o área de estacionamiento que pueda ampliar la actividad en la zona, y como parte de su tramitación, se incluirá un estudio de movilidad que garantice una conectividad adecuada al sistema viario y estudie la maniobra para este tipo de vehículos con remolque, solicitando en su tramitación los informes a las administraciones competentes.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Se incluye en el Plan General un apartado de análisis de las conexiones de las instalaciones portuarias con las redes de transporte terrestre y la posible afección a la capacidad de las mismas de las actuaciones propuestas en el Plan General

## PROPUESTAS GENERALES

1. Que el Plan general de Puertos de las Islas Baleares se presenta con el objetivo de plantear un cambio en la visión del sector náutico a futuro basado en la sostenibilidad dado el elevado desarrollo y presión que ha ejercido sobre el medio ambiente, lo que impide que siga creciendo a ritmos históricos.

Que en el período 2018–2033 se prevé la creación de 2.940 nuevas plazas: 2.460 fijas (970 pantalanes, 1.490 marinas) y 480 estivales (boyas), lo que supone un aumento de un 12,15%.

Que las actuaciones propuestas se engloban en 6 tipologías distintas:

- Reforma o ejecución de nuevas de infraestructuras portuarias para la mejora de las condiciones en instalaciones ya existentes con problemas de explotación reorganización de láminas de agua.
- Creación de campos de boyas de fondeo regulado en aguas adyacentes a las portuarias.
- Revisión de una red de marinas secas y varaderos.
- Mejora y ampliación de la red existente de rampas de varada de embarcaciones con remolque.
- Actuaciones encaminadas a mejorar la adaptación al cambio climático, principalmente construir infraestructuras para evitar el aterramiento.

Se presenta un análisis e identificación de los posibles impactos significativos a nivel muy general. No se evalúa la capacidad de carga ambiental de las acciones propuestas ni los impactos acumulativos.

**Que no se realiza un análisis del estado de conservación de hábitats y especies, ni se ha presentado la información requerida en el informe emitido por esta dirección general para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico.**

Que la naturaleza de los documentos estratégicos comporta que el nivel de concreción de las actuaciones se proponga a nivel general, sin concretar diseños, dimensiones, ocupación terrestre o marina, obras necesarias, etc.

Que la falta de concreción de las actuaciones propuestas en el Plan (diseños de las estructuras, dimensiones o las superficies de ocupación terrestre y marina, etc.) y la falta de estudios concretos no permite a priori evaluar los impactos ambientales concretos ni pedir alternativas de las actuaciones, por lo que no se puede garantizar la viabilidad ambiental de las de las actuaciones previstas en el Plan.

Que en algunos casos concretos, el estado actual de conservación de los hábitats y/o de las especies del espacio, la presión que soportan y el tipo o magnitud de la actuación prevista, así como la irreversibilidad de algunos de los impactos, permite determinar a priori que se afectará a la integridad del sitio.

Uno de los impactos importantes de los puertos y la náutica en general es la **contaminación acústica**. En el caso de la contaminación acústica marina, puede producir alteraciones en el comportamiento de las especies, no sólo de las especies protegidas sino también de las especies comerciales.

2. **En relación a las actuaciones tipo 1: Reforma o ejecución de nuevas infraestructuras portuarias y reorganización de láminas de agua.** Las únicas

actuaciones de este tipo que se ubican dentro de la Red Natura 2000 se encuentran en el puerto de Fornells, que ya ha sido licitada, y en el puerto de Portocolom.

**Actuación 1.7. Puerto de Portocolom. Mejora del abrigo y uso de la nueva lámina de agua**

El documento no justifica porqué mejorar el dique de abrigo existente, en que consisten exactamente las obras, su dimensionamiento o si se gana terreno al mar. Tampoco se explica en que consiste el uso del muelle, si se incrementaran los amarres existentes o se modifica el tipo de eslora actuales.

**Actuación 1.8 Puerto de Fornells**

Esta actuación **se debe eliminar de la versión final del plan porque ya está ejecutada**. Atendiendo a que el proyecto aprobado supone una actuación importante sobre el espacio protegido. **El PG ha de especificar que el puerto de Fornells no admite nuevas actuaciones que impliquen una modificación o ampliación de marres y/o fondeos, ya que puede poner en peligro la capacidad de carga del espacio Red Natura 2000.**

**3. En relación a las actuaciones tipo 2: Creación de campos de boyas de fondeo**

Se presentan 3 actuaciones que afectan a espacios de la Red natura 2000 en Portocolom, Pollença y Colònia de Sant Jordi

La instalación de campos de fondeo es una medida que a priori debería mejorar el fondeo irregular, pero que, si no va acompañada de un control exhaustivo y efectivo de la zona de fondeo y de una prohibición de fondeo libre en la zona adyacente para evitar que las embarcaciones fondeen en zonas cercanas, la medida podría no tener el efecto deseado

La experiencia en estos campos de boyas indica que debe llevarse a cabo una vigilancia y control continuo. Los vigilantes de las zonas de fondeo no tienen poder sancionador, por lo que no tienen poder disuasorio sobre las embarcaciones que fondean fuera de los espacios delimitados.

A continuación detalla una serie de condiciones generales de los campos de boyas en espacios de la Red Natura 2000 y de estudios de capacidad física y ambiental a realizar, y pasa a analizar las actuaciones de este tipo en e espacios protegidos Red Natura 2000:

**Actuación 2.3. Polígono de fondeo en la Colònia de Sant Jordi y propuesta para cambiar la delimitación entre las zonas I y II**

Teniendo en cuenta que la zona comienza a tener una fuerte presión náutica, sería compatible instalar el campo de boyas si así lo aconseja el procedimiento ambiental que corresponda. Se realizarán los estudios previos necesarios para establecer el número de boyas y el campo de fondeo óptimo y se aplicarán los condicionantes generales mencionados anteriormente.

**Actuación 2.6. Polígono de fondeo en Portocolom y propuesta de adscripción de la bocana**

El plan de gestión Natura 2000 de la Costa de Levante de Mallorca, en el que se incluye el espacio ES5310099 Portocolom, indica una serie de directrices de fondeo, además de lo que establece el Decreto 25/2018

Además, la medida 2.7.5. del apartado 3.2 del decreto de aprobación del Plan de gestión Naturaleza 2000 de la costa de levante de Mallorca establece que hasta que no se disponga del resultado del estudio de la capacidad de carga del medio, queda prohibida la instalación de nuevos campos de fondeo y otros elementos náuticos. En función de los resultados del estudio, se prevé la reubicación y/o eliminación de anclajes que contribuyan a la degradación de las praderas y eliminación de fondeos no regulados.

Proponer un campo de boyas sobre un hábitat prioritario y prohibir fondeo alrededor sería

una solución en un lugar donde no hubiera otras posibilidades de fondeo, pero en una bahía donde existe una alta posibilidad de fondeo, que resiste una gran presión náutica y turística y sus impactos indirectos asociados no es la solución más sostenible. En este caso debe controlarse y sancionarse dado que el fondeo sobre estos hábitats está prohibido.

Además, la justificación para la instalación de los campos de boyas actualmente existentes era que se reduciría el fondeo incontrolado, pero dado que la medida no iba acompañada de una prohibición de fondeo en zonas adyacentes, el problema no se ha resuelto.

Sin embargo, si, una vez implementada la medida 2.7.5 mencionada, se considera viable su ejecución, esta actuación se podría proponer si se realiza un campo de fondeo diurno y gratuito para embarcaciones pequeñas (esloras menores de 7m) en la zona del Arenal.

En relación con la adscripción, se pide de toda la zona de fondeo y de la bocana, por lo que toda la bahía estará en la zona portuaria. Puertos IB tendrá la potestad de controlar y sancionar el fondeo libre fuera de las zonas habilitadas, especialmente sobre la posidonia. Se aplicarán los condicionantes indicados en el apartado de "Ampliación de zonas de adscripción". La adscripción no podrá implicar un aumento del número de amarres en esta zona ni la creación o modificación, sin el trámite ambiental, del polígono de fondeo antes citado.

En relación a las posibles afecciones sobre la Red Natura, **se informa desfavorablemente la Actuación 2.6. NUEVO POLÍGONO DE FONDEO EN LA ENTRADA DE PORTOCOLOM.**

Sin embargo, una vez ejecutada la medida 2.7.7 del Plan de gestión Natura 2000 costa del levante de Mallorca relativa al estudio de capacidad de carga de la bahía respecto a las instalaciones náuticas teniendo en cuenta la preservación de los ecosistemas marinos, se podrá plantear un campo de boyas en esta zona cuando así lo aconseje el estudio. En este caso, se podría proponer un campo de fondeo en esta zona, de dimensiones reducidas, diurno y para embarcaciones pequeñas (esloras menores de 7m), de acuerdo con lo que prevé el citado plan de gestión.

#### **Actuación 2.8. Nuevos polígonos de fondeo en Pollença y propuesta de ampliación de la zona II. Puerto de Pollença**

Se considera que los polígonos de fondeo propuestos son excesivos, sin que quede justificada la necesidad del elevado número de fondeos, y más teniendo en cuenta los amarres disponibles en la zona portuaria adyacente, que tiene 895 amarres. El hecho de que en la zona se esté produciendo un fondeo irregular no justifica la creación de un campo de boyas de estas dimensiones.

Por este motivo, se considera necesario suprimir el campo de boyas pequeño frente al contradique, y reducir la dimensión del otro campo de fondeo, que debería estar, más o menos, dentro de la zona delimitada por la costa y la línea imaginaria de coordenadas (x, y): (507576, 4417202) y (508455, 4417522).

Por lo que respecta a la zona de adscripción, la dimensión propuesta es excesiva y el PG no justifica las dimensiones. Por eso, deberá reducirse y hacerlo coincidir con el campo de boyas propuesto.

Se solicita que se modifique la actuación 2.8. NUEVOS POLÍGONOS DE FONDEO EN POLLENÇA y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA ZONA II. PUERTO DE POLLENÇA y se elimine la parte al norte del puerto deportivo.

Por lo que hace en la zona de adscripción, deberá reducirse y hacerse coincidir con el campo de boyas propuesto. Deberán realizarse los estudios previos necesarios para

establecer el número de boyas y el campo de fondeo óptimo, aplicando los condicionantes generales mencionados anteriormente. Todos los fondeos tendrán que ser ecológicos.

#### **4. Ampliación de las zonas de adscripción en zonas portuarias**

Se propone la adscripción de algunas zonas a Dominio Público Portuario, unas para instalar el campo de boyas y otras para poder ordenar el fondeo libre existente en la zona. Según el documento, las actuaciones de este tipo que no están vinculadas a campos de boyas están situadas en el Puerto de Cala Figuera, Puerto de Porto Cristo y Puerto de Ciutadella.

El documento ambiental indica que NO se realiza una evaluación ambiental de estas ubicaciones porque, argumentan, el cambio de adscripción como tal no implica en sí mismo ninguna actuación sobre el medio ambiente. No se está de acuerdo con esta cuestión, dado que no se definen los usos que admiten estas zonas.

Se considera que no procede definir ahora una zona de adscripción si no se tiene garantizada la viabilidad ambiental del proyecto de campo de fondeo. Por este motivo, el PG deberá indicar expresamente que las zonas de adscripción en la XN2000 son sólo propuestas.

Será en la tramitación ambiental del campo de boyas donde se incluirá la definición de la zona de adscripción, especificando los usos admitidos.

Las adscripciones tendrán que coincidir con los polígonos de los campos de boyas, incluyendo la zona de 100 m donde estará prohibido el fondeo.

La adscripción no podrá implicar la creación o modificación de campos de boyas sin la autorización de la administración ambiental. El uso de estas zonas de adscripción será únicamente por el fondeo.

#### **5. Actuaciones Tipo 3: creación de una red de puertos deportivos secos**

Se recomienda proporcionar marina seca principalmente a embarcaciones pequeñas, ya que son más fáciles de manejar y reducir considerablemente los costes de mantenimiento y almacenamiento.

No parece que ninguna de las actuaciones propuesta afecte a espacios de Red Natura 2000 pero si no fuese así, el proyecto debería tramitarse ambientalmente para establecer su viabilidad ambiental

#### **6. Actuaciones tipo 4. Mejor y ampliación de la red de rampas y estudio de medida complementarias como explanadas o aparcamientos**

No se define en qué consiste exactamente la recuperación ambiental de las rampas, ni en qué sentido es ambiental. No se presenta la forma o diseño y no queda claro si se incrementa la superficie de ocupación, cuánto afecta a la parte terrestre y en cuanto a la marina, si sólo será la rampa o también rampa y aparcamiento, en que consisten las obras, etc. Incluso el documento indica que las actuaciones previstas son preliminares, estarán sujetas a mayor detalle y podrán cambiar su configuración actual. Con todo, la evaluación realizada es general y no se puede garantizar la no afección a los espacios protegidos XN2000, por lo que será en el trámite ambiental donde se valorará la viabilidad ambiental.

A continuación se realiza un análisis de las posibles afecciones sobre la Red Natura para cada una de las rampas y en base al mismo se informa desfavorablemente las siguientes actuaciones:

- Actuación 4.3 IP DE S'ESTANYOL II – PUNTA PLANA
- Actuación 4.4 IP DE S'ESTANYOL. AMPLIACIÓN DE LA EXPLANADA, 5.4 y 5.5 MEJORAS DE ABRIGO. PUERTO DE L'ESTANYOL
- Actuación 4.5 RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LA RAMPA DE SA RÁPITA

- Actuación 4.7 NUEVA RAMPA Y EXPLANADA EN PORTOCOLOM y la ACTUACIÓN y la actuación 4.8. RECUPERACIÓN PATRIMONIAL DE LA RAMPA. El PG tendrá que incluir la recuperación o mejora de la rampa existente.

En relación a la actuación 4.12. Ampliación de la zona de servicio y rehabilitación de la rampa de Estellencs, indica que la intervención deberá ser mínima, sin aumentar las dimensiones de la rampa y sin introducir elementos o infraestructuras nuevas.

**7. Actuaciones tipo 5 y 6. Adaptación al cambio climático y mejoras de explotación de los puertos existentes**

**En relación a las actuaciones de construcción de infraestructuras, como por ejemplo por problemas de aterramiento de la bocana se deberá presentar un estudio de alternativas muy preciso, que evidencie que la solución de la construcción, que comprende la pérdida de hábitats y especies de lugares de la Red Natura 2000, es ambientalmente la más sostenible, una vez descartada la alternativa "0".**

En relación a la actuación **5.4. Mejora de abrigo en la zona de la bocana y actuación 5.5. Mejora de las obras de resguardo del varadero**, señala que **no se justifica la necesidad de estas actuaciones que, junto con la actuación prevista de ampliación de la explanada, implicaría una remodelación de prácticamente el puerto entero y una afección directa a los hábitats o especies del ZEC.**

Se informan desfavorablemente ambas actuaciones.

**8. Finalmente en el apartado de conclusiones, para el resto de las actuaciones se informa favorablemente siempre que se incluyan en el Plan general los siguientes condicionantes:**

8.1. El hecho de que las actuaciones estén incluidas en el Plan no asegura su ejecución, que dependerá del resultado de la tramitación ambiental.

8.2. Todos los proyectos ubicados en la Red Natura 2000, tanto las actuaciones previstas en el Plan como otras actividades que se lleven a cabo dentro de la zona portuaria (rutas turísticas, circuitos de motos acuáticas, etc.) tendrán que pasar la tramitación ambiental que corresponda o, que deberá incluir la evaluación de repercusiones ambientales.

8.3. El documento ambiental para la tramitación ambiental de las actuaciones, sobre todo las que comporten la construcción de infraestructuras, tendrá que seguir una metodología estandarizada, como la indicada en la "**Guía Metodológica de Evaluación de Impacto Ambiental en la Red Natura 2000**" publicada por el Ministerio para la Transición Ecológica (2019) y deberá incluir, como mínimo:

a. Justificación de su necesidad.

b. Estudio de alternativas multicriterio que evidencie que la solución de la construcción, que puede comportar la pérdida de hábitats y especies de sitios de la XN2000, es ambientalmente la más sostenible.

c. Estudios de campo actualizados: batimetría de la zona, caracterización del agua y del sedimento, clima marítimo, estudio de dinámica litoral, plano bionómico, indicación de las comunidades, hábitats y especies de interés comunitario, terrestres y marinos, presentes y potencialmente afectados por las actuaciones, etc.

d. Definición de las zonas de concentración de las aves marinas y acuáticas de interés comunitario (en migración, reproducción y zonas de alimentación) en las zonas de actuación y determinación de las épocas del año en que se producen.

e. Estudio de alternativas (incluida la 0) de todas y cada una de las actuaciones.

8.4. En el caso de que la evaluación futura de cada uno de los proyectos sea desfavorable, habrá que tener en cuenta que, de acuerdo con lo que establece el artículo 46 de la Ley 42/2007, éstos sólo podrán ejecutarse por razones imperiosas de interés público de primer orden, adoptando las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Naturaleza 2000. La determinación del interés público de primer orden sólo podrá declararse por cada caso en concreto mediante ley o acuerdo de Consejo de Gobierno.

8.5. Deberán incluirse todas las cuestiones y condicionantes indicados en cada una de las actuaciones evaluadas, así como también se tendrán que incorporar los “*Condicionantes de los campos de boyas*” y “*Estudios de capacidad física y ambiental*” definidos:

#### **Condicionantes de campos de boyas**

1. Se definirá una franja de fondeo prohibido de 100 de ancho alrededor del polígono del campo de boyas. Tanto el polígono como la franja de 100 m habrán de estar balizados. El control del fondeo en ambas zonas se llevará a cabo por Ports IB.
2. La franja de fondeo prohibido en torno al campo de boyas podrá incluirse en la zona de adscripción, sin que se puedan instalar nuevos fondeos en las mismas zonas. Se deberá incluir en las cartas náuticas el total de la zona de fondeo prohibido.
3. Se deben retirar los muertos ilegales tanto en el polígono de fondeo regulado como en la franja adyacente de fondeo prohibido. En el proyecto deberá preverse cuál será la gestión de los muertos y trenes de fondeos que se eliminen.
4. Los campos de boyas sobre praderas de fanerógamas tendrán que estar justificados y tendrán que instalarse fondeos ecológicos.
5. Para favorecer la rotación de embarcaciones, el precio será horario, con un mínimo de 3 horas y un máximo de 1 día. De esta forma, las boyas no se convierten en amarres externos de larga duración y se permite una rotación efectiva de embarcaciones. No se puede reservar la siguiente franja horaria para el mismo barco.
6. El coste de las boyas siempre será inferior al de los amarres portuarios.
7. Los puertos asignados deben disponer de un amarre con contenedores de basura cercanos y la posibilidad de un servicio de retirada de aguas residuales, de modo que los usuarios de las boyas adjuntas puedan utilizarlo previa solicitud. De esta forma, se minimizará el vertido de residuos y sustancias no deseadas.
8. El sistema de asignación de plazas debe ser lo más justo y transparente posible, pudiendo realizar reservas desde un sitio web para evitar prácticas discriminatorias.
9. Las zonas de fondeo anexas a los puertos estarán activas sólo durante la temporada de verano.
10. Para fomentar el uso de embarcaciones eléctricas o tradicionales, se reservará el 20% de las boyas de los campos de fondeo y tendrán una bonificación asociada.
11. Los campos de boyas situados en zonas portuarias dentro de la Red Natura 2000 deben presentar un informe de seguimiento sobre el estado de conservación del espacio ocupado por el campo cada 4 años. Los parámetros a seguir serán los establecidos en el documento Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España. Este informe se enviará a la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad y, en función del resultado del informe, se podrán establecer medidas correctoras, como la eliminación de los fondeos que produzcan apego sobre las praderas de fanerógamas marinas o el cambio de ubicación de estos fondeos.
12. La modificación de los campos de boyas requerirá una evaluación de repercusiones ambientales.
13. Se realizará un control de las zonas de fondeo establecidas, tanto en forma de vigilancia diaria presencial durante la temporada alta como a través de la edición de folletos y guías gratuitas en formato papel y digital, indicando cómo y dónde fondear y las razones por las que se lleva el control tan exhaustivo.

14. El número de fondeos y la forma del campo de boyas deben justificarse y decidirse sobre la base de estudios previos. Estos estudios preliminares se basan en la determinación de la carga física, social y ambiental de los campos de anclaje.

Además, el número de fondeos propuestos para cada eslora debe ser proporcional a las esloras presentes en el actual parque náutico balear.

#### **Estudios de capacidad física y ambiental.**

Para estudios detallados de la capacidad de carga de los campos de fondeo en áreas protegidas de la Red Natura 2000, se presentará como mínimo:

1. Batimetría de detalle
2. Geofísica de fondo
3. Análisis de sedimentos, especialmente en la zona prevista de los fondeos
4. Cartografía de comunidades bentónicas
5. Análisis del clima medio del oleaje en la zona de anclaje: uso de modelos numéricos que simulan la propagación de las ondas para estudiar el nivel de exposición de las ondas y confirmar el número de días viables ( $H_s < 0,5$  m).

Para valorar la carga social y ambiental de las zonas de fondeo en espacios protegidos XN2000, debe realizarse un estudio de la demanda real de fondeo y un estudio de la percepción de los usuarios (marineros y bañistas). Para ello será necesario realizar un estudio de campo durante dos temporadas. Los datos biofísicos deben recogerse y tratarse mediante sistemas de información geográfica (SIG). Se deben presentar fotografías aéreas (2 por temporada, días de alta ocupación).

Los datos perceptivos deben recogerse mediante la observación y realización de encuestas que se administrarán a los navegantes y usuarios de la playa o zona de baño. Estos datos son datos biofísicos: superficie de la zona de playa, zona de baño y zona de fondeo, número de embarcaciones fondeadas, número de embarcaciones sobre Posidonia oceánica (recuento y fotografía aérea) y datos perceptivos.

- Datos de los navegantes: tipos y longitud de la embarcación. Percepción de los marineros del número (alto, suficiente, bajo) y de distancia (buena, media, mala) entre buques: nivel de satisfacción de los marineros (buenos, medios, malos).

- Datos de los usuarios de la playa: tipos de usuario (residentes o turistas), uso de la playa (frecuente, esporádico), percepción sobre el fondeo (bueno, medio, malo): impactos: contaminación, residuos, vistas, etc.

Para garantizar una muestra representativa, el trabajo de campo debe realizarse dos días alternos a la semana (incluidos entre semana y fines de semana) durante todo el período de muestra (de junio a septiembre incluido) y en hora punta (entre 12 -15 y 17-19). Las encuestas deben ser, al menos en español e inglés, fáciles de entender con preguntas cortas y rápidas. Se debe hacer una distinción entre residentes o turistas.

Los datos serán cedidos a la administración con el fin de utilizarlos para estudios posteriores.

Una vez evaluada la carga física, social y medioambiental de la zona donde se quiere instalar el campo boyas propuesto, y teniendo en cuenta que deben pasar por un procedimiento de evaluación ambiental, deben analizarse las repercusiones en el lugar, tal y como establece la legislación.

Con todo, será la posterior tramitación ambiental de cada proyecto (evaluación de impacto ambiental y evaluación de repercusiones), la que establezca su viabilidad.

8.6. En relación con las adscripciones solicitadas, **el PG deberá indicar expresamente que las zonas de adscripción dentro de la XN2000 son sólo propuestas y será en la tramitación ambiental del campo de boyas donde se incluirá la definición de la zona de adscripción, especificando los usos admitidos.** Las adscripciones tendrán que coincidir con los polígonos de los campos de boyas, incluyendo la zona de 100 m

en la que estará prohibido el fondeo. La adscripción no podrá implicar la creación o modificación de campos de boyas sin pasar la tramitación ambiental. El uso de estas zonas de adscripción será únicamente por el fondeo.

8.7. Todos los puertos tendrán que disponer de un **Sistema de Gestión Ambiental aprobado** y accesible en la página web de Ports IB o del Port en cuestión. Este documento tendrá que ubicar y describir las actividades potencialmente contaminantes presentes en los puertos (reparación, mantenimiento, pintura, gasolineras, puntos de recogida de residuos, etc.) y los puntos de vertido de aguas de los varaderos, pluviales, saneamiento o fosas sépticas. Todos los Puertos tendrán que tener la autorización actualizada de vertido de las aguas a la mar otorgada por la administración competente, actualmente el Servicio de Costas y Litoral de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio.

8.8. En las zonas del **varadero** se deberá disponer de sistema de rejillas, decantadores y sistemas de recogida de hidrocarburos. Se tendrá que disponer de planos en planta del sistema de rejillas y canaletas y planos en perfil y esquema del funcionamiento del decantador y separador de hidrocarburos. No se podrán realizar reparaciones de barcos o aseos con agua a presión fuera de las zonas habilitadas. Se realizarán folletos y carteles explicando las zonas habilitadas y las consecuencias ambientales de no utilizarlas.

8.9. Se deberá promover la **formación y sensibilización** activa de todas las personas implicadas en la actividad del Puerto, tanto trabajadores como usuarios, para que se utilicen y apliquen todos los elementos del sistema de gestión ambiental, disminuyendo al máximo los impactos asociados a estas actividades.

8.10. Redactar y aprobar un **plan de contingencias o Plan de Autoprotección** de todos los Puertos que deben registrarse en el Registro de Planes de emergencias de la Dirección General de Emergencias de la CAIB.

8.11. En el puerto de Portocolom se deberá aplicar la ROM 5.1 Calidad de las aguas portuarias como instrumento de gestión para compatibilizar la actividad portuaria con la calidad de los sistemas acuáticos afectados en todos los Puertos. Se recomienda la aplicación en todos los puertos ubicados en espacios de relevancia ambiental.

9. Se tendrá que elaborar un **Plan integral de dragado y gestión del material dragado**, que contenga los criterios de dragado y las alternativas de vertido, así como todas las medidas ambientales para minimizar los impactos sobre las especies y hábitats; este plan de dragado tendrá que pasar una evaluación de repercusiones ambientales. De forma general, el plan deberá incluir que todas las operaciones de dragado deberán estar rodeadas por cortinas anti-turbidez. Además, incluirá un control arqueológico, que será necesario en función de la zona y frecuencia a dragar. Todas las operaciones de dragado y vertido tendrán que quedar debidamente registradas en el Plan de Gestión Ambiental.
10. Para conocer el impacto y el área de influencia del ruido generado por el tráfico marino en los espacios XN 2000 se considera necesaria la instalación de 3 hidrófonos submarinos situados en 3 puertos (Portocolom, Pollença y Fornells) y uno en una zona con bajo tráfico marino a definir. Por este motivo, se deberá realizar una aportación al fondo Posidonia equivalente al coste de su instalación.
11. El **Decreto** que apruebe el plan deberá incorporar lo siguiente:
  - a. Las normas de declaración de los espacios Red Natura 2000 y los Decretos que aprueben sus planes, directrices o instrumentos de gestión.
  - b. En caso de conflicto entre las medidas aprobadas por el Decreto que apruebe el plan

General de Puertos y las medidas de gestión, prevalecerán las medidas de gestión aprobadas por los Decretos que aprueben los planes o instrumentos de gestión de los espacios Red Natura 2000.

c. Los puertos donde haya Posidonia oceanica en sus zonas de servicio, debe elaborarse de un plan de conservación de la posidonia o bien medidas de compensación de acuerdo con la Disposición Transitoria. 1a. del Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares.

d. Los proyectos de las actuaciones que puedan afectar a la posidonia tendrán que contemplar medidas de compensación, o bien una aportación equivalente al Fondo Posidonia.

## RESPUESTAS

1. En relación a la información presentada en el Estudio Ambiental Estratégico, se ha respondido a los requerimientos del Documento de Alcance emitido por la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears en el proceso de la tramitación, que a su vez debe recoger los requerimientos de los informes sectoriales. Esta información solicitada ha sido muy exhaustiva y supuesto un esfuerzo.

Con respecto a la contaminación acústica, este es uno de los aspectos que se están incluyendo y teniendo en cuenta en los últimos años -en las tramitaciones ambientales de proyectos portuarios y costeros. En el apartado 10 se responde a la solicitud de colocación de hidrófonos marinos.

Este PG es una planificación de las actuaciones en un horizonte de 15 años y por lo tanto no incluye la definición de detalle de estas actuaciones, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública y solicitud de informes a todas las administraciones afectadas.

2. En relación a las actuaciones tipo 1:

### **Actuación 1.7. Puerto de Portocolom. Mejora del abrigo y uso de la nueva lámina de agua**

La ampliación del dique de abrigo es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanes flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho, se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas.

La ejecución de una actuación que mejorase la protección frente a la agitación en esta zona permitiría que los amarres existentes actualmente en tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera. Esto supone una reducción de los ingresos para PortsIB, al ser las tasas portuarias de base considerablemente inferiores a las de tránsito, pero supone una mejora en el servicio ofrecido y un incremento de la seguridad.

El problema de la agitación excesiva en la zona que debería quedar protegida por el muelle comercial no es nueva, sino que el citado muelle ya fue prolongado hace

décadas por la falta de abrigo a los amarres en el muelle de ribera. Es conocida por los ciudadanos y usuarios del puerto en general esta problemática que se ha repetido en el pasado en numerosas ocasiones produciendo roturas de pantalanes y accidentes y daños a las embarcaciones, existiendo videos y fotografías de la agitación existente, además del conocimiento del personal del propio puerto.

Por todo ello Ports de les Illes Balears, en paralelo a la tramitación del PG, está desarrollando un completo estudio de alternativas y un anteproyecto con la documentación ambiental de una posible solución para la mejora de la protección y abrigo de los pantalanes flotantes en el puerto, tras analizar distintas alternativas de prolongación del muelle comercial y teniendo en cuenta un análisis multicriterio para la selección de la solución más adecuada.

Esta como todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública y solicitud de informes a todas las administraciones afectadas.

#### **Actuación 1.8 Puerto de Fornells**

La actuación no debe eliminarse del Plan General porque no está ejecutada sino en ejecución y así se indicará en la versión final del Plan General.

En relación a que el PG debe especificar que el puerto de Fornells no admite nuevas actuaciones, indicar que el decreto que aprobará el Plan General, tal y como se indicaba en el borrador publicado en la información pública, ya incluye en su artículo 3 que no es posible la ejecución de actuaciones que no estén planificadas en el PG con una serie de excepciones.

### 3. En relación a las actuaciones tipo 2:

Los campos de boyas han sido concebidos para dar servicio en las puntas de demanda estivales en las zonas de fondeo anexas a los puertos. Estas actuaciones se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa. Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones y a su vez, se protejan los fondos marinos dañados por los fondeos irregulares en estas zonas. De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos.

#### **Actuación 2.3. Polígono de fondeo en la Colònia de Sant Jordi y propuesta para cambiar la delimitación entre las zonas I y II**

Se coincide en la conveniencia de realizar esta actuación, con el debido estudio de detalle, definición del proyecto, la debida tramitación ambiental y posterior solicitud de adscripción de este espacio al Ministerio.

#### **Actuación 2.6. Polígono de fondeo en Portocolom y propuesta de adscripción de la bocana**

Indica que el plan de gestión Natura 200 de la Costa de Llevant incluye una serie de directrices relativas al fondeo. Cabe destacar que este plan de gestión no está aprobado a fecha de hoy y que Ports de les Illes Balears, presentó alegaciones al mismo que, a día de hoy, no han sido contestadas.

En relación a la actuación de fondeos en el puerto de Portocolom, la propuesta del

Plan General se establece para dar una solución al problema actualmente existente. Al igual que en todos los campos de boyas propuestos en el Plan General, su objetivo no es recolocar todas las embarcaciones que actualmente fondean sin título habilitante, sino regular, ordenar y limitar el fondeo de estas zonas con criterios de sostenibilidad y viabilidad ambiental, social y paisajística. De hecho, esta actuación ha sido apoyada en diversas alegaciones a la Versión Inicial del PG por parte de entidades locales ecologistas y su inclusión fue solicitada por dichas entidades y el pleno del propio Ajuntament de Felanitx, precisamente para proteger la Posidonia oceánica existente, que actualmente está sometida a una fuerte presión sin que ninguna de las administraciones competentes en la actualidad realice acciones para remediarlo.

En el informe recibido se señala que un campo de boyas sería una solución donde no hubiera otras posibilidades de fondeo. Precisamente por esto, se solicita la adscripción de toda la lámina de agua en la zona de la bocana para que una administración pueda velar y sancionar a las embarcaciones que puedan fondear en la zona no autorizada. En el resto de la bahía, que ya forma parte de la zona de servicio del puerto, ya no se puede fondear con ancla y sólo se permite amarrar las embarcaciones a algunas de las boyas en los campos regulados existentes gestionados en estos momentos por el puerto de gestión directa o el Club Náutico de Portocolom.

Queda por tanto claro que con la propuesta se evitaría el fondeo al estar toda la lámina de agua bajo la competencia de PortsIB, disponer Ports IB de los medios humanos y técnicos para realizar los controles y la potestad sancionadora.

La ampliación de la zona de servicio del puerto, mediante la figura de adscripción, en la zona de la bocana se solicita, no con el objetivo de aumentar el número de amarres, ni de la creación o modificación del polígono del fondeo sino para asegurar que nadie pueda fondear en la zona comprendida entre el canal de entrada (titularidad de PortsIB) y los dos márgenes laterales en la zona de la bocana.

La propuesta es establecer una zona de fondeo regulado en la zona de la playa de S'Arenal y el resto de la zona de la que se solicita adscripción, se hace única y exclusivamente para garantizar que el canal de entrada queda libre y que nadie fondee en ambos márgenes, dando unidad de gestión a la zona y evitando los problemas que se producen en la actualidad

No se admite la solicitud de no inclusión en el PG de la Actuación 2.6. NUEVO POLÍGONO DE FONDEO EN LA ENTRADA DE PORTOCOLOM. Por esta razón no se considera adecuado suprimir la actuación 2.6. POLÍGONO DE FONDEO EN PORTOCOLOM y PROPUESTA DE ADSCRIPCIÓN DE LA BOCANA en el PG, pues su posterior tramitación no sería posible. El desarrollo de estos proyectos deberá ser llevado a cabo tras un estudio de detalle, con el fin de llegar a las mejores soluciones.

### **Actuación 2.8. Nuevos polígonos de fondeo en Pollença y propuesta de ampliación de la zona II. Puerto de Pollença**

En relación a la actuación de fondeos en el puerto de Pollença, al igual que el resto de propuestas similares, la propuesta del Plan General se establece para dar una solución al problema actualmente existente. Su objetivo no es recolocar todas las embarcaciones que actualmente fondean sin título habilitante sino regular, ordenar y limitar el fondeo de estas zonas con criterios de sostenibilidad y viabilidad ambiental, social y paisajística.

La configuración y distribución de los polígonos planteados deberá ser analizada durante la redacción del proyecto básico y su posterior tramitación ambiental y

solicitud de adscripción a la Dirección General de la Costa y el Mar, administración competente para determinar y otorgar en su caso la adscripción del dominio público marítimo-terrestre.

De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos o la Capitanía Marítima. Sin ir más lejos ya se han celebrado varias reuniones por ejemplo en el caso de Pollença con la participación de estas administraciones además de la Demarcación de Costas en Illes Balears y la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat en las que todas ellas están de acuerdo en la necesidad de solventar la problemática actual y viendo de forma positiva la propuesta realizada por el Plan General de Puertos.

En relación a la dimensión de la zona de adscripción, esta es bastante extensa precisamente para evitar lo que pone de manifiesto el propio informe del Servei de Planificació del Medi Natural: *“Además, la justificación para la instalación de los campos de boyas actualmente existentes era que se reduciría el fondeo incontrolado, pero dado que la medida no iba acompañada de una prohibición de fondeo en zonas adyacentes, el problema no se ha resuelto.”* En resumen que las embarcaciones se vayan a fondear a zonas próximas y la única forma de evitarlo es que haya una administración que sea titular de ese espacio y puede controlar y sancionar, cosa que no se produce actualmente. Entonces para evitar que se fondee en la zona que se propone eliminar, la gestión de ésta tiene que ser competencia de PortsIB porque sino se continuará fondeando como hasta ahora. En cualquier caso la actuación y colaboración entre las diferentes administraciones competentes en el ámbito es imprescindible para poder conseguir el objetivo que propone la solución propuesta en este PG.

Por esta razón no se considera adecuado modificar la actuación 2.8. NUEVOS POLÍGONOS DE FONDEO EN POLLENÇA y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA ZONA II. PUERTO DE POLLENÇA Y eliminar la parte al sur del puerto deportivo en el PG, pues su posterior tramitación no sería posible. El desarrollo de estos proyectos deberá ser llevado a cabo tras un estudio de detalle, con el fin de llegar a las mejores soluciones.

#### 4. Ampliación de las zonas de adscripción en zonas portuarias

En relación a que el informe de la DGENB considera que no procede definir ahora una zona de adscripción si no se tiene garantizada la viabilidad ambiental del proyecto de campo de fondeo y que el PG deberá indicar expresamente que las zonas de adscripción en la XN2000 son sólo propuestas. De nuevo comentar que es importante tener en cuenta que el PG es una planificación con un horizonte de 15 años, si la actuación no está recogida en el PG de Puertos en ese horizonte no se podrá iniciar la actuación correspondiente para desarrollar estas propuestas, realizadas para facilitar una solución a problemas existentes en la actualidad.

Está claro que todas las actuaciones recogidas en el PGPIB son solo propuestas y que todas ellas deberán ser sometidas al preceptivo desarrollo mediante proyecto y a la preceptiva tramitación ambiental, incluyendo estudio de repercusiones ambientales, evaluación ambiental, informe de compatibilidad de estrategias marinas, y toda la documentación normativamente necesaria. Esto está indicado en el capítulo de actuaciones donde se indica: **Los planos de las actuaciones sólo reflejan la idea preliminar de la misma y los proyectos deberán ser objeto de estudios de mayor detalle.** Por lo tanto, ya está incluido de forma expresa en el PG además de que es normativamente exigible por la legislación en vigor.

En relación a aquellas propuestas de ampliar la adscripción de la lámina actual de la zona de servicio de los puertos en puertos como Cala Figuera, Porto Cristo o

Ciudadella, señalar que en los dos primeros casos se trata, como indicaba la versión inicial del Plan General, de evitar que fondeen embarcaciones con muerto o incluso con ancla como ocurre desde hace años, sin ningún tipo de control por parte de las administraciones responsables, que han generado problemas de carácter medioambiental por el hundimiento de algunas de estas embarcaciones y que se han trasladado al puerto. La voluntad de Portsib es ser titular de ese espacio para poder controlar y denunciar cualquier embarcación fondeada en esos espacios, protegiendo así los fondos marinos y evitando sucesos de contaminación marina y gastos derivados de embarcaciones varadas. Por tanto no se prevé establecer ningún uso, ni la colocación de boyas, sino evitar el fondeo, pudiendo después PortsIB aprobar esta prohibición mediante un instrumento jurídico que deberá ser publicado en el BOE e incluido en las cartas náuticas para general conocimiento de los navegantes. A este respecto se han realizado consultas con el Instituto Hidrográfico de la Marina para que quede claro a todo el mundo no sólo en este caso sino también en el resto de puertos donde hay campos de boyas de fondeo actualmente en la zona portuaria y los que se ha propuesto en el Plan General, exponiendo claramente las reglas de funcionamiento de dichos campos.

En el caso de la ampliación de la zona II del puerto exterior de Ciudadella, indicar que es una propuesta explícitamente compartida con la Capitanía Marítima en su informe en relación al presente Plan General. Actualmente la zona de servicio del puerto es muy reducida y no permite el fondeo de buques en momentos determinados requieran el fondeo buscando abrigo ante temporales o las escalas de los cruceros que han fondeado de forma muy puntual en el puerto de Ciudadella (porque no es posible su atraque en el puerto por la eslora de dichos buques y por el tipo de operativa que realizan, que no es compatible con el transporte regular). Hasta ahora se ha venido autorizando el fondeo directamente por Capitanía Marítima en dos puntos distintos (en función de los vientos y oleajes incidentes en el momento del fondeo) pero lo lógico es que las aguas donde se produce sean gestionadas por el ente portuario que cuenta con los servicios portuarios necesarios como practica o remolque y teniendo en cuenta que los pasajeros desembarcan en el puerto interior de Ciudadella. No se prevé por tanto ningún otro uso que el fondeo ocasional de algún buque en estos dos puntos indicados.

En relación a que será en la tramitación ambiental del campo de boyas donde se incluirá la definición de la zona de adscripción, especificando los usos admitidos, indicar que la delimitación de dicha zona le corresponde a la Dirección General de la Costa y el Mar competente para la adscripción.

Con respecto a la propuesta de que las adscripciones tendrán que coincidir con los polígonos de los campos de boyas, incluyendo la zona de 100 m donde estará prohibido el fondeo, tampoco se coincide con la misma puesto que las dimensiones concretas de la adscripción se definirá en el marco del proyecto que deberá tramitarse, con participación de las distintas administraciones con competencias que pueden incidir o definir la extensión de esta zona de prohibición de fondeo. Entre ellas, además de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, la Capitanía Marítima correspondiente por temas de seguridad en la navegación y prevención de la contaminación marina, el Ajuntament correspondiente, con competencias en los servicios de temporada de playas, además de otras instituciones u organismos, y sobre todo en función de lo que determine la Dirección General de la Costa y el Mar, administración otorgante, en su caso, de la adscripción.

La adscripción no podrá implicar la creación o modificación de campos de boyas sin la autorización de la administración ambiental. El uso de estas zonas de adscripción será únicamente por el fondeo.

##### 5. Actuaciones Tipo 3: creación de una red de puertos deportivos secos

En relación a las marinas secas tal y como se solicita en el informe estarán dirigidas a embarcaciones de pequeña eslora, ya que los medios técnicos disponibles lo son para embarcaciones de esloras no importantes.

6. Actuaciones tipo 4. Mejor y ampliación de la red de rampas y estudio de medida complementarias como explanadas o aparcamientos

- Actuación 4.3 Recuperación ambiental IP de s'ESTANYOL II – PUNTA PLANA se concibe como un proyecto de recuperación ambiental de la instalación existente en la zona de s'Estalella que no tiene ningún uso portuario y la desafeción de la misma del dominio público portuario, como paso previo a la reversión al DPMT ordinario, previa solicitud del Govern Balear al MITERD según establece el art. 109.2 del Real Decreto 876/2014, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

La idea es dejar la misma sin actividad portuaria y restituirla al Dominio Público Marítimo Terrestre, por lo que no se entiende el informe desfavorable. Se propone dejar esta actuación dentro del Plan General para el estudio de la situación, dejando la posibilidad de que la alternativa escogida sea la Alternativa 0, de “no hacer nada”.

- Actuación 4.4 IP DE S'ESTANYOL. AMPLIACIÓN DE LA EXPLANADA, 5.4 y 5.5 MEJORAS DE ABRIGO. PUERTO DE L'ESTANYOL

La actuación propuesta es debida a que actualmente en esta zona existe una instalación secundaria de gestión directa, con amarres en agua, en seco y una rampa para remolques, con problemas de explotación (relativos a la agitación y la acumulación de hojas de Posidonia oceánica muerta) que provocan la inhabilitación de la rampa durante largos períodos de tiempo e incluso de varios amarres.

La voluntad del PG es incluir una solución a este problema y quizá la ampliación de la zona de aparcamiento de remolques, cuyo objetivo es poder dar servicio de varada a las embarcaciones pequeñas en áreas gestionadas por Ports IB que, en ningún caso, supondrá la reducción del número de amarres para embarcaciones pequeñas en los puertos de gestión directa. Por todo ello, esta actuación se mantendrá dentro del PG.

El detalle relativo al diseño y el área de afección final de este proyecto deberá ser desarrollado en los posteriores estudios (estudio de alternativas y proyecto de construcción) que Ports IB encargará en relación al mismo.

Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

- Actuación 4.5 RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LA RAMPA DE SA RÁPITA se concibe como un proyecto de recuperación ambiental de la rampa de Sa Rápita que no tienen ningún uso portuario y la desafeción de la misma del dominio público portuario, como paso previo a la reversión al DPMT ordinario, previa solicitud del Govern Balear al MITERD según establece el art. 109.2 del Real Decreto 876/2014, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

La idea es dejar la misma sin actividad portuaria y restituirla al Dominio Público Marítimo Terrestre, por lo que no se entiende el informe desfavorable. Se propone dejar esta actuación dentro del Plan General para el estudio de la situación,

dejando la posibilidad de que la alternativa escogida sea la Alternativa 0, de “no hacer nada”.

- Actuación 4.7 NUEVA RAMPA Y EXPLANADA EN PORTOCOLOM

No se admite la solicitud de no inclusión ya que actualmente existe un proyecto desarrollado por Ports IB. Este proyecto se encuentra en fase de tramitación ambiental, habiéndose realizado una evaluación del impacto ambiental simplificada, y la información pública del proyecto. Como consecuencia de la información pública y de la tramitación simplificada, se ha modificado el proyecto reduciendo varios de los aspectos para dar respuesta a las alegaciones recibidas y será tramitada mediante evaluación de impacto ambiental ordinaria. Se trata de un proyecto solicitado en 2017 por el Ajuntament de Felanitx a Ports de le Illes Balears, votado por el pleno del Ajuntament, para resolver el problema generado por la rampa existente en la zona de Sa Capella, con problemas de acceso debido a su ubicación en una zona con calles estrechas y el problema causado por el acceso de los vehículos con remolque.

- Actuación 4.8. RECUPERACIÓN PATRIMONIAL DE LA RAMPA DE PORTOCOLOM

La actuación es en sí misma una recuperación o mejora de la rampa existente tal y como solicita la alegación, con criterios patrimoniales, pero para dejarla sin uso como rampa de varada de embarcaciones con remolque.

Ports IB tiene un convenio firmado con el Consell Insular de Mallorca para la protección del patrimonio arqueológico submarino. Esta actuación 4.8. se llevará a cabo siguiendo las recomendaciones y los criterios establecidos por el departamento de Patrimonio del Consell Insular de Mallorca.

- Actuación 4.12. Ampliación de la zona de servicio y rehabilitación de la rampa de Estellencs

En relación a la afirmación de que la rampa está dentro de la actual zona portuaria y que no queda clara cuál es la finalidad de aumentar la zona de servicio del puerto, indicar que la actuación propuesta está motivada en que actualmente, a pesar de que la instalación portuaria fue traspasada por el Estado a la Comunidad Autónoma mediante Real Decreto 450/1985, la realidad es que no se han firmado los planos de ratificación de la transferencia y el espacio competencia de PortsIB actualmente se limita a una franja de apenas 4 m de ancho de la rampa en la parte más próxima al mar, pero todo el resto de la instalación que incluye la explanada, el resto de la rampa para tirar las embarcaciones y la escollera de protección corresponde a una concesión extinguida otorgada por la DG de Costas al Ajuntament de Estellencs. Por tanto la única voluntad es integrar todo en un único espacio bajo una misma administración para su rehabilitación.

El Ajuntament de Estellencs en su informe durante la tramitación del PG se ha mostrado claramente a favor de esta actuación que supondrá la rehabilitación de una instalación en total estado de abandono y la reparación de una zona con riesgos de desprendimientos, sin que, de nuevo, ninguna administración realice ninguna actuación para solucionar el riesgo.

7. Actuaciones tipo 5 y 6. Adaptación al cambio climático y mejoras de explotación de los puertos existentes

Como ya se ha indicado con anterioridad y se indica en la documentación del PG **todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Estudio de alternativas, Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la**

**correspondiente exposición pública y solicitud de informes correspondientes. El estudio de alternativas debe realizarse con un análisis multicriterio en el que siempre se analiza la alternativa 0.**

En relación a la actuación 5.4. Mejora de abrigo en la zona de la bocana y actuación 5.5. Mejora de las obras de resguardo del varadero, a continuación se procede a detallar las causas que motivan la necesidad de incluir esta actuación:

El dique de abrigo del CN s'Estanyol ha sufrido durante las últimas décadas numerosos episodios de rebase durante temporales a lo largo de sus dos alineaciones, provocando algunos de los cuales daños tanto a las propias infraestructuras como a las embarcaciones amarradas en su muelle adosado.

El dique de abrigo del club náutico de s'Estanyol fue construido según el proyecto suscrito en enero de 1971 por el ICCP D. Jerónimo Sáiz Gomila, quien emitió el certificado acreditativo el 06 de abril de 1981 de que las obras se ejecutaron, básicamente, de acuerdo con el proyecto y documentación complementaria que sirvieron de base para el otorgamiento de la concesión, firmándose el acta y plano de reconocimiento de las obras en fecha 27 de julio de 1984.

Cabe destacar que, tal como puede observarse en la sección del citado proyecto, el dique de abrigo debía contar con un espaldón rematado en coronación por un castillete trapezoidal con botaolas a la cota +5,00 m, aunque finalmente no llegó a ejecutarse dicho botaolas.

Además del hecho anterior, también cabe destacar que estos episodios de rebase han sido cada vez más frecuentes y con mayor intensidad, lo que puede estar relacionado entre otros factores, con el aumento del nivel medio del mar debido a los efectos del cambio climático.

También cabe destacar que se presentan problemas de acumulación de arena, y posidonia que afectan a la operativa del puerto por aterramiento de la bocana, así como en el interior de la dársena abrigada debido a la permeabilidad del núcleo del dique de abrigo y de la entrada de arena y alga a través de descalces de la banqueta del muelle adosado.

Además el dique de abrigo del CN s'Estanyol presenta patologías estructurales como descalces del muelle trasdosado, el aumento de permeabilidad de su núcleo por pérdida de finos, deterioro del hormigón... que hacen que deba someterse a actuaciones de reparación de manera urgente.

La actuación 5.4 está actualmente en estudio de alternativas para reducir la agitación interior y proteger los amarres de temporada que hay en la cara exterior del contradique, estas alternativas se están estudiando con el precepto de sobrepasar los límites de las zonas transferidas. Además, cómo se ha indicado es necesaria la reforma integral del dique sin ocupar mayor superficie de espejo de agua exterior por lo expuesto anteriormente, actuación que como se ha comentado estaba prevista en el proyecto original y que no se llegó a ejecutar.

La actuación 5.5 relativa al proyecto de mejora de la explanada sur del CN s'Estanyol está actualmente en tramitación y la CMAIB contestó recientemente en el marco de una EIA simplificada con un escrito de subsanación de deficiencias solicitando nueva documentación al promotor.

8. En relación al punto 8 del informe:

8.1. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública y solicitud de los informes preceptivos.

8.2. Todos los proyectos ubicados en la Red Natura 2000, tendrán que pasar la tramitación ambiental que corresponda o, en su caso, deberán incluir la evaluación de repercusiones ambientales.

8.3. Los documentos ambientales para la tramitación de las actuaciones, sobre todo las que comporten la construcción de infraestructuras, seguirá una metodología estandarizada, como la indicada en la "*Guía Metodológica de Evaluación de Impacto Ambiental en la Red Natura 2000*" publicada por el Ministerio para la Transición Ecológica (2019).

8.4. Se tendrá en consideración el artículo 46 de la Ley 42/2007 en la tramitación ambiental de los proyectos.

8.5. En las actuaciones evaluadas se incluirán los informes y estudios solicitados dentro de su tramitación ambiental. No obstante, no se incluyen las condiciones indicadas puesto que muchas de ellas excedan las competencias o atribuciones de la DGENB y son decisiones que le corresponde adoptar a PortsIB como gestor de puertos de la Comunidad Autónoma.

En concreto no se comparten las siguientes, que no se incluirán en la redacción final del plan:

*1. Se definirá una franja de fondeo prohibido de 100 de ancho alrededor del polígono del campo de boyas. Tanto el polígono como la franja de 100 m habrán de estar balizados. El control del fondeo en ambas zonas se llevará a cabo por Ports IB.*

En relación a la franja de fondeo prohibido, su extensión y las dimensiones concretas de la adscripción, éstas se definirán en el marco del proyecto que deberá tramitarse ambientalmente, con participación de las distintas administraciones con competencias que pueden incidir o definir la extensión de esta zona de prohibición de fondeo. Entre ellas, además de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, la Capitanía Marítima correspondiente por temas de seguridad en la navegación y prevención de la contaminación marina, el Ajuntament correspondiente, con competencias en los servicios de temporada de playas, además de otras instituciones u organismos, y sobre todo en función de lo que determine la Dirección General de la Costa y el Mar, administración otorgante, en su caso, de la adscripción.

*2. La franja de fondeo prohibido en torno al campo de boyas podrá incluirse en la zona de adscripción, sin que se puedan instalar nuevos fondeos en las mismas zonas. Se deberá incluir en las cartas náuticas el total de la zona de fondeo prohibido.*

PortsIB tiene previsto aprobar la prohibición del fondeo en las zonas adscritas excepto en aquellas zonas expresamente recogidas en el PG donde existan en la actualidad o se hayan propuestos campos de fondeo regulado con boyas. Para ello se utilizará un instrumento jurídico adecuado (Ordenanza, Orden o Decreto) que deberá ser publicado en el BOE e incluido en las cartas náuticas para general conocimiento de los navegantes. Esto se ha consultado ya también con el Instituto Hidrográfico de la Marina para que quede claro a todo el mundo no sólo en este caso sino también en el resto de puertos donde hay campos de boyas de fondeo actualmente en la zona portuaria y los que se ha propuesto en el Plan General, exponiendo claramente las reglas de funcionamiento de dichos campos.

*5. Para favorecer la rotación de embarcaciones, el precio será horario, con un mínimo de 3 horas y un máximo de 1 día. De esta forma, las boyas no se convierten en amarres*

*externos de larga duración y se permite una rotación efectiva de embarcaciones. No se puede reservar la siguiente franja horaria para el mismo barco.*

El sistema de explotación, la duración mínima y máxima de la estancia son decisiones de carácter portuario que adoptará PortsIB en la definición de la gestión y que no es objeto de este Plan General ni pueden venir marcadas de forma no justificada por ninguna otra administración.

Para la definición de las formas de gestión, llegado el momento, será necesario tener en cuenta el origen de la situación actual. Se trata de zonas de fondeo con una naturaleza portuaria y por eso las embarcaciones que se encuentran ahora mismo allí tienen una estancia prolongada, al menos en la mayoría de casos. Esta situación es la que, en bastantes alegaciones presentadas, por ejemplo por los propios Ajuntaments y otros, se solicita mantener.

*6. El coste de las boyas siempre será inferior al de los amarres portuarios.*

La fijación de las tasas portuarias en los puertos de gestión directa es competencia de PortsIB y se realizará en base a los estudios económico-financieros que deben adjuntarse a la propuesta de nueva tasa o modificación de las existentes y que se aprobarán en la Ley 11/1998 de tasas, debiendo siempre ser los ingresos iguales a los gastos asociados.

En el caso de que algún campo de boyas vaya a ser gestionado por un tercero será en base al estudio económico-financiero o como resultado del concurso convocado, con las tarifas que apruebe Ports IB.

*8. El sistema de asignación de plazas debe ser lo más justo y transparente posible, pudiendo realizar reservas desde un sitio web para evitar prácticas discriminatorias.*

Ports de les Illes Balears ya dispone de un sistema de asignación de amarres mediante una web de reservas en los puertos públicos que puede usarse para los campos de boya. En cualquier caso, como ya se ha indicado, se trata de una decisión de organización y gestión de PortsIB como gestor de la instalación.

*9. Las zonas de fondeo anexas a los puertos estarán activas sólo durante la temporada de verano.*

De nuevo se trata de una decisión que se adoptará tras el debate con todas las administraciones e instituciones implicadas, caso por caso, puerto por puerto, tras el análisis correspondiente de todas las variables y el correspondiente estudio de clima marítimo y la tramitación del correspondiente proyecto.

*10. Para fomentar el uso de embarcaciones eléctricas o tradicionales, se reservará el 20% de las boyas de los campos de fondeo y tendrán una bonificación asociada.*

De nuevo se trata de una medida de gestión y explotación que debe adoptar el ente público Ports IB que tiene las competencias. No se considera adecuado establecer ahora mismo porcentajes para este tipo de embarcaciones, porque con respecto a las embarcaciones eléctricas, a día de hoy existe un número testimonial de este tipo de embarcaciones en las instalaciones de PortsIB, y no existe un mercado desarrollado de compraventa de las mismas.

De todas maneras, y como política de promoción de estas embarcaciones no contaminantes, en la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005, de puertos y su reglamento correspondiente.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998, de Tasas, la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

*Además, el número fondeos propuestos para cada eslora debe ser proporcional a las esloras presentes en el actual parque náutico balear.*

Esta propuesta tampoco tiene sentido porque se trata de zonas de fondeo aún sin definir y será en el estudio y posterior proyecto que se concretará el porcentaje de embarcaciones de cada tipo, previa determinación de las condiciones de uso de las boyas y los criterios de asignación de las mismas que se determinarán en base a los objetivos del PG.

8.6. Como se ha explicado en puntos anteriores, la definición de la zona a adscribir, su extensión y las dimensiones concretas de la misma se definirán en el marco del proyecto que deberá tramitarse ambientalmente, con participación de las distintas administraciones con competencias que pueden incidir o definir la extensión de esta zona de prohibición de fondeo. Entre ellas, además de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, la Capitania Marítima correspondiente por temas de seguridad en la navegación y prevención de la contaminación marina, el Ajuntament correspondiente, con competencias en los servicios de temporada de playas, además de otras instituciones u organismos, **y sobre todo en función de lo que determine la Dirección General de la Costa y el Mar, administración otorgante, en su caso, de la adscripción**

8.7. En la actualidad, todos los puertos de gestión indirecta deben disponer de un **Sistema de Gestión Ambiental aprobado**. En relación a los puertos de gestión directa, Ports IB está trabajando en implantar sistemas de gestión ambiental en los puertos.

8.8 -En relación a las aguas de escorrentía del puerto (incluidos los varaderos), Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados. Al mismo tiempo está haciendo lo propio con las instalaciones de gestión directa, revisando las autorizaciones de vertido al mar existentes y realizando acciones para tramitar las que pudieran faltar con el objeto de regularizar la situación y realizar un control.

8.9. En relación a la **sensibilización** activa de todas las personas implicadas en la actividad del Puerto, deberá estar indicada en cada uno de los sistemas de gestión ambiental aprobados.

En relación a la realización de actividades de carácter ambiental y el fomento de programas específicos de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental; Ports IB ya participa actualmente en determinadas iniciativas como el Fondo Posidonia y realiza actividades de educación ambiental con alumnos de los colegios que lo solicitan, visitando las instalaciones portuarias a su cargo. Ports IB colabora asimismo con instituciones de carácter científico (IEO, SOCIB, IMEDEA, UIB, IGN) permitiendo la colocación de mareógrafos y otros sensores de oleaje y corrientes y facilitando el amarre de las embarcaciones necesarias para sus estudios. Asimismo, Ports IB participa en jornadas de limpieza del fondo marino de sus puertos.

8.10. La competencia de aprobación de los planes de emergencia es de la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència, Funció Pública i Igualtat y mantenerlo actualizado de acuerdo con la normativa es responsabilidad de cada gestor ya sea el concesionario en el caso de los puertos de gestión indirecta o bien PortsIB en el caso de los puertos de gestión directa.

8.11. Ports de les Illes Balears ha implementado ya, en todos los puertos de gestión directa, no solo en el puerto de Portocolom, un programa de seguimiento de la calidad de

las aguas portuarias en los puertos en base a la ROM para Obras Marítimas 5.1-13 Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias, incluyendo la calidad del sedimento y de la columna de agua en varios puntos de la zona portuaria.

9. El PG propone como acción específica la “Realización del plan de vertido de materiales de dragado a nivel de Islas Baleares”, para la definición y tramitación de determinados puntos de vertido en alta mar para aquellos materiales que no cumplan las condiciones de ser reutilizados o la búsqueda de soluciones en tierra como alternativa al vertido al mar. En este trabajo se deben tratar las diferentes posibilidades para el tratamiento de estos materiales en función de sus volúmenes y clasificación.

Los proyectos de definición de los trabajos de dragado deberán seguir las “Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre”, tanto a nivel de definición del dragado, caracterización de los materiales y gestión de los mismos, que, preferentemente, serán utilizados para usos productivos.

10. En relación a la aportación al Fondo Posidonia equivalente al coste de instalación de 3 hidrófonos submarinos situados en puertos dentro de la XN 2000 (Portocolom, Pollença, Fornells...) y 1 en una zona de bajo tránsito marino a definir, se propone el estudio de la propuesta y la instalación de forma directa de estos hidrófonos por parte de PortsIB y incluir su análisis y seguimiento dentro de la gestión ambiental de los puertos y del plan de gestión de la posidonia de las respectivas instalaciones. Los datos estarán a disposición de otras administraciones interesadas. En cualquier caso esta actuación no es necesario incluirla en el PG de forma específica

11. En relación a la propuesta de incluir en el texto del Decreto que apruebe el Plan General de Ports que se deberá incorporar una serie de condiciones:

- a. No se estima necesario incluir las normas de declaración de los espacios Red Natura 2000 y los Decretos que aprueben sus planes, directrices o instrumentos de gestión, puesto que precisamente porque son instrumentos jurídicos aprobados, publicados y de obligado cumplimiento. No tiene sentido hacer una relación explícita de la normativa puesto que este listado podría variar durante el horizonte de validez de esta planificación y su inclusión podría dar lugar a errores.

- b. El orden de prevalencia de los diferentes instrumentos está establecido legislativamente.

- c. No se acepta la propuesta puesto que esta obligación ya está recogida en el Decreto 25/2018 y por tanto ya obliga a PortsIB, siendo redundante señalar un aspecto que ya es de obligado cumplimiento. Indicar que actualmente se está tramitando encargo de gestión a IMEDEA para la elaboración de estos planes de gestión y su seguimiento, esperando poner en marcha estos trabajos a la mayor brevedad posible.

- d. Del mismo modo tampoco se incluirá que los proyectos de las actuaciones que puedan afectar a la posidonia tendrán que contemplar medidas de compensación, o bien una aportación equivalente al Fondo Posidonia, puesto que de nuevo se trata de una obligación ya existente a la que se deberá dar cumplimiento en la redacción y tramitación del proyecto.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de

mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.

- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005, y el reglamento de desarrollo de la misma, para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

45	Ajuntament de Lluçmajor	08/11/21
<p><b>PROPUESTAS EN RELACIÓN A LA RAMPA DE S'ESTANYOL</b></p> <p>SOLICITA :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Retirar de la versión definitiva del Plan General de Puertos de las Islas Baleares la actuación 4.4, mejora del abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de s'Estanyol, por considerarla desproporcionada e injustificada.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. En lo relativo a la Actuación 4.4, <i>Mejora del abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de S'Estanyol</i>, se expone que actualmente en esta zona existe una instalación secundaria de gestión directa con problemas de explotación (relativos a la agitación y la acumulación de hojas de Posidonia oceánica muerta) que provocan la inhabilitación de la rampa durante largos períodos de tiempo e incluso de varios amarres.</li></ol> <p>La voluntad del PG es incluir una solución a este problema y quizá la ampliación de la zona de aparcamiento de remolques, cuyo objetivo es poder dar servicio de varada a las embarcaciones pequeñas en áreas gestionadas directamente por Ports IB que, en ningún caso, supondrá la reducción del número de amarres para embarcaciones pequeñas en los puertos. Por todo ello, esta actuación se mantendrá dentro del PG.</p> <p>El detalle relativo al diseño y el área de afección final de este proyecto deberá ser desarrollado en los posteriores estudios (estudio de alternativas y proyecto de construcción) que Ports IB encargará en relación al mismo.</p> <p>Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Esta alegación no conlleva cambios en el documento del Plan General</li></ol>		

## ALEGACIONES

01	XXX5095XX	14/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="311 414 1428 548">1. Falta especificar a qué puertos y donde se producirá el crecimiento previsto de amarres con nuevos pantalanes, muelles y marinas secas. El Plan es un documento disperso, demasiado inconcreto y dilatado en el tiempo, que no define ni urgencias, prioridades y orden de las actuaciones a la vez de afrontar el reto de la sostenibilidad.</li><li data-bbox="311 571 1428 705">2. No se ha evaluado la suficiencia de recursos hídricos ni la capacidad de depuración de las aguas residuales para atender a la avalancha de personas y de embarcaciones que se producirá a los municipios costeros si se cumplen las previsiones del Plan, así como la elevada estacionalidad turística que ello conllevará.</li><li data-bbox="311 728 1428 795">3. No se ha previsto ninguna medida para preservar las actividades náuticas tradicionales y las embarcaciones asociadas.</li><li data-bbox="311 817 1428 974">4. No se ha previsto ninguna medida para minimizar el impacto sobre el territorio que tendrá la alta afluencia de personas como la gentrificación y masificación que sufriremos. Las previsiones de crecimiento del Plan no han sido debidamente evaluadas desde el punto de vista ambiental dentro de un contexto de emergencia climática declarada por el Gobierno.</li></ol> <p data-bbox="351 996 1428 1198">Los estudios ambientales que argumentan a favor del crecimiento aportados por PortsIB, son poco rigurosos y están desactualizados. La presión sobre el litoral es ya insoportable, lo que se verá agravado por las previsiones de crecimiento del Plan. El retroceso que se observa de los ecosistemas marinos es un consenso generalizado de la comunidad científica que reclama acción urgente para salvaguardar el medio ambiente.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="311 1276 1428 1400">1. Se incluirá un cuadro de previsión de plazas de amarre en el capítulo 4 de actuaciones, entendiendo que se trata de un máximo para el escenario temporal del plan y que las plazas de amarre finales vendrán definidas tras la tramitación del correspondiente proyecto en el caso de que se promueva la actuación propuesta.</li><li data-bbox="311 1422 1428 1556">2. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven.</li></ol> <p data-bbox="351 1579 1428 1769">Indicar que las propuestas de campos de boyas, marinas secas o reordenación de láminas de agua ya abrigadas se realizan en entornos en los que a día de hoy existe una actividad consolidada de fondeos no regulados por lo que no es previsible el incremento real de las necesidades de recursos hídricos ni de capacidad de tratamiento de las aguas, puesto que de forma no contabilizada ni regulada actualmente ya se realizan estos consumos.</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="311 1792 1428 1982">3. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.</li></ol>		

Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).

Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que puedas incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de añadirlo en una eventual modificación de la Ley de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.

De todas formas, con el fin de promocionar las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para este tipo de embarcaciones tradicionales en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales, incluyendo las construidas según la técnica tradicional, y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

4. Una de las directrices de partida del Plan General ha sido que *la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos*. Por estas razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento.

Indicar que las propuestas de campos de boyas, marinas secas o reordenación de láminas de agua ya abrigadas se realizan en entornos en los que a día de hoy existe una actividad consolidada de fondeos no regulados con el objetivo de poder regular y controlar esta actividad que a día de hoy ya se desarrolla, sin control, sin autorización administrativa y produciendo graves perjuicios para el medio, la sociedad y diversas administraciones que se ven implicadas por ejemplo cuando un temporal vara sobre la playa las embarcaciones fondeadas en estas zonas.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

5. Se incluirá un cuadro de previsión de plazas de amarre en el capítulo 4 de actuaciones, entendiendo que se trata de un máximo para el escenario temporal del plan y que las plazas de amarre finales vendrán definidas tras la tramitación del correspondiente proyecto en el caso de que se promueva la actuación propuesta.
6. Se incluirán medidas de promoción de las embarcaciones tradicionales y embarcaciones a propulsión eléctrica:
  - Tendrán derecho de asignación preferente en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
  - Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005 de puertos y su reglamento correspondiente.
  - Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales, incluyendo las construidas según la técnica tradicional, y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

02	Asociación hotelera y de servicios de la Colonia de Sant Jordi	23/09/21
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE LA COLONIA DE SANT JORDI</b> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="279 392 1428 548">1. La Actuación 5.7. definida como Mejora del Abrigo del puerto de la Colonia de Sant Jordi debe ser retirada del PG hasta que no sean identificados y valorados los efectos que pueden tener en el entorno a tenor de la falta de concreción de dicha actuación, rechazando cualquier incremento del número de amarres por los efectos negativos que va a tener en el núcleo urbano.</li><li data-bbox="279 571 1428 728">2. Se debe realizar una identificación más exhaustiva y su posterior valoración sobre los impactos que pueden generar las actuaciones planteadas no sólo en fase de ejecución, sino también en la fase de uso de estas instalaciones y sus repercusiones sobre la movilidad, accesibilidad e infraestructura viaria. En el caso concreto de la Actuación 4.6. se debe realizar con carácter previo a decidir sobre la conveniencia de su ejecución.</li><li data-bbox="279 750 1428 862">3. Se debe eliminar la Actuación 2.3. de propuesta de ejecución de un campo de boyas de fondeo de embarcaciones frente a la playa de Dolç, por las evidentes repercusiones negativas que tendrá sobre el entorno natural, paisajístico y turístico.</li></ol>		
<b>RESPUESTAS</b> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="279 974 1428 1064">1. La Actuación 5.7 nace de la falta de operatividad de los amarres existentes en la dársena exterior en época invernal y se considera una actuación necesaria en el marco del periodo de vigencia del Plan General.<p data-bbox="335 1097 1428 1220">En cualquier caso, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.</p><p data-bbox="335 1243 1428 1344">Se ha observado que existe un error en la descripción de la actuación, puesto que el objetivo de la misma es que los amarres estivales actuales de la dársena exterior puedan ser de todo el año y no la creación de nuevos amarres estivales.</p></li><li data-bbox="279 1366 1428 1523">2. La definición de las actuaciones vendrá realizada en el necesario proyecto de desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan General que deberá contener los documentos establecidos normativamente y la tramitación ambiental adecuada. Entre otros documentos estos proyecto deben dispone de un análisis de las alternativas y de las repercusiones de su ejecución, así como un anejo de adaptación al cambio climático.<p data-bbox="335 1556 1428 1624">La ejecución de las actuaciones no será posible hasta que estos proyectos no estén redactados y convenientemente aprobados.</p></li><li data-bbox="279 1646 1428 1803">3. La Actuación 2.3. nace de la existencia en la actualidad de una zona de fondeo ilegal de embarcaciones (se han contabilizado al menos 114 embarcaciones durante el mes de agosto de 2021) permanente que está siendo utilizada de forma continua desde hace años, suponiendo una ocupación del dominio público marítimo terrestre sin ningún título habilitante. Actualmente esta superficie de lámina de agua no es competencia de PortsIB.<p data-bbox="335 1825 1428 1960">Este tipo de situaciones generan graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.</p></li></ol>		

La idea del PG es que estas aguas próximas al puerto puedan ser adscritas al Dominio Público Portuario y tener de esta forma capacidad para ordenar el tráfico marítimo y ordenar y regular la ocupación para proteger los fondos ya actualmente ocupados, tras la realización de un proyecto con la oportuna tramitación medioambiental que incluirá además la limpieza y retirada de todos los elementos depositados en el fondo marino para promover su restauración medioambiental.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Cambio en la descripción de la actuación 5.7. indicando que la realización de esta actuación podría posibilitar la utilización de amarres actualmente sólo útiles en época estival como amarres de toda la temporada.

03	Club Marítimo San Antonio de la Playa	24/09/21
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SAN ANTONIO</b>  <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="284 389 1428 479">1. Manifiestan interés por ampliar y mejorar el tránsito rodado y peatonal en el dique existente para crear más plazas de aparcamiento en la zona; acción totalmente compatible con la Actuación 3.2, prevista en el PG.</li><li data-bbox="284 510 1428 544">2. Asimismo, manifiestan interés por la gestión y explotación de esta marina seca proyectada.</li></ol>		
<b>RESPUESTAS</b>  <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="284 667 1428 757">1. En el caso de que la solicitud propuesta sea compatible con la Actuación 3.2., se podrá estudiar su conveniencia conjuntamente con ésta en el ámbito de los proyectos que desarrollen la misma, siempre que finalmente se lleven adelante.</li><li data-bbox="284 788 1428 878">2. No es objeto del PG determinar la forma de gestión de esta zona, que podrá ser gestionada directamente por Ports IB o que sea gestionado por un concesionario. Este aspecto será estudiado a su debido momento.</li></ol> <p data-bbox="339 909 1428 976">De todas maneras, la Actuación 3.2. de Marina Seca se ha sustituido por una Actuación de Rampa de Varada en la Versión Final del PG.</p>		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>  <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="320 1066 1428 1155">1. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa . Sustitución por una nueva actuación de rampas.</li></ol>		

04	ARCA, Amigos del museo Marítimo, Palma XXI, Asociación de Licenciados / as en Ciencias Ambientales de las Islas Baleares y Fundación Iniciativas del Mediterráneo	28/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p><b>1. Alegación núm. 1</b></p> <p>En el Capítulo 1: POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS. Apartado 1 OBJETO DEL ESTUDIO, parte b) Estudiar las necesidades del sector náutico, añadir tres ideas nuevas a las bases de partida (pág. 3):</p> <p>a- Impulsar e incentivar las actividades náuticas de las embarcaciones de vela y de motor eléctrico, adaptando la navegación del siglo XXI a fórmulas de mitigar el cambio climático, así como adaptarse al cambio de tendencias observadas en la sociedad.</p> <p>b- Impulsar medidas de protección y de promoción de la navegación con embarcaciones tradicionales artesanales realizadas por maestros de ribera de las Islas Baleares.</p> <p>c- Impulsar medidas para limitar los meses de verano, el exceso de embarcaciones en el litoral de las Islas y por tanto reducir el incremento de amarres al mínimo imprescindible.</p> <p><b>2. Alegación núm. 2</b></p> <p>En el punto 4 CAPITULO 4, en la parte de la Visión, introducir: «Proteger la navegación tradicional, y promocionar la transición energética de las embarcaciones, cambiando de motor de combustible fósil motor eléctrico.»</p> <p><b>3. Alegación núm. 3</b></p> <p>En el punto 4 CAPITULO 4, en la parte de la Misión, introducir: «Que se vele para proteger las embarcaciones de madera tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico.»</p> <p><b>4. Alegación núm. 4</b></p> <p>En el punto 5.1.4. CAPITULO 4, Añadir: «Introducir servicios dirigidos a pequeñas embarcaciones realizadas por los carpinteros de ribera de las Islas Baleares.»</p> <p><b>5. Alegación núm. 5</b></p> <p>En el punto 5.1.5. CAPITULO 4, Añadir: «Los nuevos amarres contemplados en el Plan serán destinados exclusivamente a embarcaciones que hacen la transición energética y las protegidas por ser embarcaciones tradicionales realizadas por maestros de ribera de las Islas Baleares.»</p> <p><b>6. Alegación núm. 6</b></p> <p>En el punto 5.1.8. CAPITULO 4, Eliminar el párrafo que dice que «se reservarán para chárter los puestos de amarre que se abandonen».</p> <p><b>7. Alegación núm. 7</b></p> <p>En el punto 5.2.5. CAPITULO 4, Añadir: «Impulsar la transición energética y la mitigación del cambio climático, así como la salud de las aguas de las Islas, favoreciendo la progresiva desaparición de los motores de gasóleo o fuel de las embarcaciones, pasando a los motores eléctricos, dando prioridad para la obtención de amarres en las listas de espera, por lo que las embarcaciones de vela y que usan motor eléctrico sean primeras que las otras. Esta prioridad se regulará con un reglamento específico. »</p> <p><b>8. Alegación núm. 8</b></p> <p>En el punto 5.2.8 CAPITULO 4., Añadir:</p>		

«Vincular la reducción de tarifas no a la intensidad de uso, sino a las embarcaciones que contaminen menos.»

**9. Alegación núm. 9**

En el punto 5.2.8. CAPITULO 4, Añadir:

«Promocionar las embarcaciones de multipropiedad, siempre que sean embarcaciones de motor eléctrico a vela, o tradicionales.»

**10. Alegación núm. 10**

En el punto 5.2.8. CAPITULO 4, Añadir:

«Promocionar las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llauts, botes, etc. y las embarcaciones culturalmente protegidas por los organismos pertinentes, o las catalogadas como realizadas por carpinteros de ribera, por lo que tendrán derecho a un amarre, independientemente de quién sea su propietario. Esta prioridad se regulará con un reglamento específico.»

**11. Alegación núm. 11**

En el punto 6.1.3 CAPITULO 4., Añadir:

«Cuando se dé un abandono de embarcaciones tradicionales, la autoridad pertinente se hará cargo de su protección y expropiación en su caso, buscando un tutor adecuado que se haga cargo de su protección y restauración.»

**RESPUESTAS**

1. Se admite parcialmente la alegación. Se incluirá en el Capítulo 1 Apartado 1:  
*“Impulsar e incentivar las actividades náuticas de las embarcaciones de vela y de motor eléctrico, adaptando la navegación del siglo XXI a fórmulas de mitigar el cambio climático, así como adaptarse al cambio de tendencias observadas en la sociedad”*

Con respecto al apartado b) se incluirán diferentes medidas a lo largo del documento que se expondrán en las respuestas a los siguientes apartados de la alegación, aunque no se incluirá como parte del OBJETO DEL ESTUDIO.

Con respecto al apartado c), decir que una de las directrices de partida del Plan General ha sido que *la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos*. El PG se debe entender como un documento de máximos que propone un crecimiento muy moderado del número de amarres y embarcaciones en las instalaciones portuarias dependientes de PortsIB. Este razonamiento es consecuencia del estudio realizado y no una de las premisas de partida del mismo, por lo que no se incluirá como parte del OBJETO DEL ESTUDIO.

2. Se admite la alegación.  
Se incluirá en el Punto 4 Visión. (Capítulos 1 y 4):  
*«Proteger la navegación tradicional, y promocionar la transición energética de las embarcaciones, favoreciendo el cambio progresivo de motor de combustible fósil motor eléctrico.»*
3. Se admite la alegación con matices.  
Se incluirá en el Punto 4 Misión. (Capítulos 1 y 4):  
*«Que se vele para proteger las embarcaciones de madera construidas con técnicas tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico.»*
4. Se admite la alegación con matices.  
**Apartado 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva.** Se admite la alegación para incluir: *“Se contempla la introducción de servicios exclusivos dirigidos al*

*mantenimiento de pequeñas embarcaciones de construcción tradicional". Ports IB ya incluye en los pliegos de concursos para el otorgamiento de concesiones de explotación de los varaderos, la obligación de prestar servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones tradicionales de madera por un carpintero de ribera o mestre d'aixa.*

5. Se admite la alegación con matices.  
Se incluirá en el Punto 5.1.5.

*"En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, éstos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica."*

6. No se admite la alegación. Uno de los objetivos del Plan General es el *"favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárteres, barcos en multipropiedad, clubes de navegación..."*. Esta medida está orientada a dar cumplimiento a este objetivo.

7. Se admite la alegación con matices.  
Se incluirá en el Punto 5.2.5.

*Se dará prioridad a las embarcaciones no contaminantes en la asignación de plazas de amarre.»*

En este sentido, se debe comentar que se instará la modificación de la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento que la desarrolla para dar prioridad a las embarcaciones tradicionales de madera (incluidas las de nueva construcción siguiendo las técnicas tradicionales) o embarcaciones no contaminantes (a vela o propulsión eléctrica) en la asignación de los amarres de los puertos de gestión directa.

8. No se atiende a esta alegación por estar hablando del objetivo Micro de: "AUMENTO DEL INDICE DE ACTIVIDAD DE LAS EMBARCACIONES NAUTICO DEPORTIVAS".

9. No se atiende a esta alegación con matices.  
Se incluirá en el Punto 5.2.8.

*«Promocionar las embarcaciones de multipropiedad o clubes de navegación, preferentemente las que sean embarcaciones de motor eléctrico a vela, o tradicionales.»*

10. Se incluirá un apartado 5.2.9. DEFENSA DE LAS EMBARCACIONES TRADICIONALES, que incluirá las siguientes ideas:

*«Promocionar las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, botes, etc. y las embarcaciones culturalmente protegidas por los organismos pertinentes, o las catalogadas como realizadas por carpinteros de ribera, por lo que tendrán preferencia sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en la asignación de amarres en los puertos de gestión directa, independientemente de quién sea su propietario.»*

*«Se instará la modificación de la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento que la desarrolla para dar prioridad a las embarcaciones tradicionales de madera (incluidas las de nueva construcción siguiendo las técnicas tradicionales) o embarcaciones no contaminantes (a vela o propulsión eléctrica) en la asignación de los amarres de los puertos de gestión directa. »*

*«Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de una bonificación de entre un 10% y un 20% en la tasa G-5 de embarcaciones de recreo de las embarcaciones a motor eléctrico o a vela.»*

11. No se atiende a esta alegación por no ser Ports IB un organismo competente y con los medios necesarios para llevar a cabo esta actuación.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Se incluirá en el Capítulo 1 Apartado 1:  
“Impulsar e incentivar las actividades náuticas de las embarcaciones de vela y de motor eléctrico, adaptando la navegación del siglo XXI a fórmulas de mitigar el cambio climático, así como adaptarse al cambio de tendencias observadas en la sociedad”
- Se incluirá en el Punto 4 Visión. (Capítulos 1 y 4):  
«Proteger la navegación tradicional, y promocionar la transición energética de las embarcaciones, favoreciendo el cambio progresivo de motor de combustible fósil motor eléctrico.»
- Se incluirá en el Punto 4 Misión. (Capítulos 1 y 4):  
«Que se vele para proteger las embarcaciones de madera construidas con técnicas tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico.»
- Apartado 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva. Incluir: “*Se contempla la introducción de servicios exclusivos dirigidos al mantenimiento de pequeñas embarcaciones de construcción tradicional*”.
- Se incluirá en el Punto 5.1.5. “*En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, éstos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.*”
- Se incluirá en el Punto 5.2.5.  
Se dará prioridad a las embarcaciones no contaminantes en la asignación de plazas de amarre.»
- Se incluirá en el Punto 5.2.8.  
«Promocionar las embarcaciones de multipropiedad o clubes de navegación, preferentemente las que sean embarcaciones de motor eléctrico a vela, o tradicionales.»
- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

05	Asociación de Usuarios y Amarradores del puerto de la Colonia de Sant Jordi	28/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE LA COLONIA DE SANT JORDI</b></p> <p>1. Que se suprima la Actuación 5.7. del PG. Se expone que existe una falta de concreción en la definición de la Actuación 5.7., por lo que no se puede determinar la afectación de esta actuación a los distintos planes de gestión con los que cuenta el espacio natural protegido.</p> <p>No se puede plantear una modificación del abrigo del puerto de la Colonia de Sant Jordi sin detallar mínimamente la actuación por las repercusiones ambientales que podría tener.</p> <p>Hay que tener en cuenta las repercusiones ambientales que pueden tener el aumento de la actividad. Debe descartarse cualquier actuación que implique un incremento de tráfico y actividad portuaria en el núcleo urbano ya que mermarán la calidad de vida de los habitantes de la Colonia.</p> <p>El mayor atractivo turístico de la Colonia son sus playas, este entorno natural se debe tener en cuenta para plantear crecimientos en otros lugares en lugar de la Colonia.</p> <p>2. Con respecto a la Actuación 2.3., se muestra apoyo a las iniciativas promovidas por las asociaciones locales para que se permita y ordene el fondeo tradicional.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. La Actuación 5.7 nace de la inoperatividad de los amarres existentes en la dársena exterior en época invernal. El PG propone que se estudien las soluciones para la reversión de esa situación, sin especificar a este nivel cuál puede ser la más adecuada y con menor impacto puesto que ese es el objetivo del estudio de alternativas que debe incluir el necesario proyecto que se tendrá que desarrollar en su momento, previamente a la ejecución de la actuación.</p> <p>En cualquier caso, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.</p> <p>2. La Actuación 2.3. nace de la existencia en la actualidad de una zona de fondeo ilegal de embarcaciones (se han contabilizado al menos 114 embarcaciones durante el mes de agosto de 2021) permanente que está siendo utilizada de forma continua desde hace años, suponiendo una ocupación del dominio público marítimo terrestre sin ningún título habilitante. Actualmente esta superficie de lámina de agua no es competencia de PortsIB.</p> <p>Este tipo de situaciones generan graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.</p> <p>La idea del PG es que estas aguas próximas al puerto puedan ser adscritas al Dominio Público Portuario y tener de esta forma capacidad para ordenar el tráfico marítimo y ordenar y regular la ocupación para proteger los fondos ya actualmente ocupados, tras la realización de un proyecto con la oportuna tramitación medioambiental que incluirá además la limpieza y retirada de todos los elementos depositados en el fondo marino para promover su restauración medioambiental.</p>		

No es objeto del PG determinar la forma de gestión de esta zona de fondeo, que podrá ser gestionada directamente por Ports IB (como complemento de la gestión de los amarres del puerto) o que sea gestionado por un concesionario, previo concurso público. De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Esta alegación no comporta modificaciones del documento del Plan General

06	Club Náutico Sa Rápita	28/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SA RÁPITA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. La Actuación 3.3. y Actuación 5.6. están correctamente incluidas en el PG y su grado de definición permite una amplia interpretación para su concreción.</li><li>2. El CNSR está planteando otras actuaciones que no están incluidas en el PG y que sería conveniente incluir:<ul style="list-style-type: none"><li>- Ampliación del varadero a la zona de aparcamiento del CNSR.</li><li>- Ampliación del edificio social del CNSR.</li></ul></li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se asume la propuesta de mantener la Actuación 3.3. y Actuación 5.6. en los términos planteados.</li><li>2. En relación a las actuaciones no incluidas en el PG:<ul style="list-style-type: none"><li>- La ampliación de varadero no afectará a las instalaciones del puerto, pues sólo implicará un cambio de uso temporal: de aparcamiento en verano a varadero en invierno. Esta disposición de usos deberá ser recogida y aprobada en el Plan de Usos y Gestión.</li><li>- Dentro del objeto del PG no está incluir las actuaciones relativas a edificaciones, las cuales deben ser definidas en los Planes de Uso y Gestión de los puertos.</li></ul></li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. La alegación contestada no conlleva ningún cambio en el Plan General.</li></ol>		

07	Forty Level	27/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE CALA RAJADA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se considera necesario que se modifique la planta del puerto de Cala Rajada para mejorar la agitación interior de la dársena, procurar una mayor operatividad de sus muelles, una mejora de la eficacia de sus pantalanés y lograr una mayor eficiencia en el rebase de diques, por ser lo anterior supuestos que no se consiguen con la ejecución inmediata del proyecto de refuerzo del dique y de construcción de un nuevo martillo, que de ejecutarse en la forma planteada, conllevaría el empeoramiento de navegabilidad en el puerto, serios problemas de agitación interior, de ineficacia de los pantalanés por subidas del nivel del mar, y sin conseguir la eficiencia esperada de rebase en diques.</li></ol> <p>Se considera necesario que se aumente en el puerto de Cala Rajada la superficie de adscripción de Aguas Territoriales Portuarias que se propone en la redacción del Plan General de Puertos de las Illes Balears que ha sido aprobado inicialmente, con el fin de que se puedan realizar obras e infraestructuras para mejorar su seguridad.</p> <p>Se considera necesario que se prevea expresamente en relación con el puerto de Cala Rajada la posibilidad de realizar las infraestructuras necesarias para la mejora de la seguridad, albergando alternativas en planta que mejoren la navegabilidad, la agitación y seguridad de todas las embarcaciones en el acceso al puerto.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Se considera necesario que el Plan General prevea la creación de amarres para esloras de más de 15 metros en el puerto de Cala Rajada, para poner remedio a una necesidad de uso de amarres advertida y recogida con detalle en el estudio de demanda del Plan General, necesidad que junto con el hecho que desde el puerto de Porto Cristo hasta el puerto de Alcudia no existan amarres de más de 15 metros tanto para embarcaciones de base como para transeúntes, provoca que el puerto de Cala Rajada no desarrolle todo su potencial estratégico que por su situación geográfica y su repercusión económica debiera tener dentro de la náutica recreativa.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Ports de les Illes Balears ha redactado, tramitado y aprobado el proyecto constructivo para el refuerzo del dique de Cala Rajada y reordenación de usos que ha sido sometido a información pública, informe del Ajuntament de Capdepera y a la oportuna tramitación ambiental ante la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears y del Ministerio de Transición Ecológica. Las obras recogidas en el citado proyecto ya han sido licitadas y adjudicadas en fecha 1 de octubre de 2021.</li></ol> <p>El proyecto prevé variar la tipología del dique mediante la colocación de un talud con una escollera delante del dique vertical y un martillo para reducir la agitación, además de una pequeña reordenación interior de la dársena y de los usos de la misma.</p> <p>Se ha redactado un proyecto técnico completo, en cuyos objetivos estaba la reducción de la agitación interior y el rebase del dique, y que además ha sido analizado y validado desde el punto de vista de adaptación del cambio climático por el Laboratorio de Ingeniería Marítima de la UPC. En lo relativo al estudio de agitación se realizó un modelo digital y, en cuanto al estudio de rebase se ha realizado asimismo un modelo de laboratorio en escala reducida.</p> <p>Se considera que el proyecto técnico da solución adecuada a todas las problemáticas existentes en el puerto de Cala Rajada.</p>		

Dentro del desarrollo y tramitación de este proyecto, se contempló el estudio de una alternativa que proponía una berma de escollera en la zona de costa para reducir la agitación, que fue rechazada a causa de la tramitación ambiental por la importante ocupación del fondo marino que suponía y su afección al medio.

2. Una de las directrices de partida del Plan General ha sido que *la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos*. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento basada en criterios ambientales.

En esta línea de actuación, no se asumen las conclusiones del Estudio de la Demanda realizado con las metodologías tradicionales que asumen este crecimiento sostenido.

De todas formas, se debe comentar que, si bien los amarres en base que ofrece PortsIB son de hasta 12m, sí que existen en la actualidad amarres para embarcaciones de más de 15 m de eslora en la parte de embarcaciones en tránsito de la zona de gestión directa del puerto en el dique.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. La alegación contestada no conlleva ningún cambio en el Plan General.

08	XXX2122XX	29/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El PG tiene como objetivo potenciar el sector náutico. La náutica ya está masificada &gt; El objetivo del PG debería ser un instrumento de control de esa demanda.</li> <li>2. El EAE no ha analizado adecuadamente lo que supone el aumento del número de embarcaciones en el mar.</li> <li>3. Los estacionamientos para remolques fomentan el uso de embarcaciones contaminantes y van a generar más problemas en el futuro porque no existen suelos aptos para aparcamientos cerca de los puertos de Balears y no se entiende que puedan tener preferencia sobre los usuarios ya existentes.</li> <li>4. Los polígonos de fondeos planteados no disponen de capacidad suficiente ni para las embarcaciones que actualmente están ocupando esos espacios. Previsiblemente generarán nuevos fondeos no controlados, trasladando el problema.</li> <li>5. No se prevé ningún mecanismo para primar o proteger a las embarcaciones tradicionales.</li> <li>6. No se prevé ningún mecanismo para primar las embarcaciones más eficientes (veleros y otras tecnologías).</li> <li>7. Está en desacuerdo con la afirmación de que no existe demanda inatendida de amarres para embarcaciones de base, por las largas listas de espera de los puertos de gestión directa. Para la reducción de las listas de espera se deben adoptar medidas radicales que permitan disminuir la demanda inatendida (exigir un uso mínimo puesto que algunas embarcaciones no salen en años o están abandonadas, exigir en la renovación acreditar el seguro en regla de la embarcación, tener en cuenta la residencia del solicitante...). Señala que las listas de espera están estancadas. En contra de la tasa por renovación de la solicitud.</li> <li>8. Existen muchos servicios deficientes en los puertos, tanto los de gestión directa como los de gestión indirecta.</li> <li>9. No es que existe desinterés de los jóvenes en seguir teniendo barco, es que no es posible tener amarre.</li> <li>10. Las medidas del PG seguirán incrementando la presión en el mar. Se opta por un modelo basado en empresas, altamente estacional.</li> <li>11. El PG parece primar esloras superiores a 12 m cuando las esloras habituales para los usuarios de los puertos son inferiores a 12 m.</li> </ol>		
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>12. Canales de entrada y de salida del puerto saturados, llegando a ser peligrosa la navegación por aglomeraciones de barcos. Zona gasolinera peligrosa.</li> <li>13. Ubicación de la rampa en zona no adaptada al entorno. En zona de paseo de peatones.</li> <li>14. Se considera inadecuado poner una zona de marina seca en los actuales Astilleros Cabanellas y proteger la actividad de este tipo de astilleros.</li> <li>15. Polígono de fondeos planteado no dispone de capacidad para la gran cantidad de embarcaciones que fondean en verano.</li> <li>16. Quedan indeterminadas las posibles actuaciones en los diques, que pueden alterar la dinámica litoral.</li> <li>17. Grave problema de renovación de agua en la playa d'Aubercuix, agravado en los años 90 por ampliación del Club Náutico, Se deberían incorporar medidas paliativas.</li> </ol>		

## RESPUESTAS

1. El Plan General es un instrumento de planificación de las instalaciones portuarias, y entre sus objetivos no puede estar el control de la demanda, pero sí la adecuación de la oferta.

Los objetivos estratégicos del plan general vienen definidos en el artículo 6 del Proyecto de Decreto de Aprobación del Plan General de Puertos de las Islas Baleares entre los que se encuentra el de “Adecuar la oferta a la demanda con criterios de sostenibilidad y viabilidad de los valores ambientales, sociales, económicos y paisajísticos del litoral balear, poniendo el foco en cubrir la demanda de los navegantes, más que en la custodia de las embarcaciones”

2. Las acciones propuestas en el Plan General no van encaminadas a un incremento de las embarcaciones en el mar, sino a desarrollar una oferta de amarres y un cambio en el uso de los mismos que permita reducir la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre.

3. El uso de remolques no tiene ninguna relación con las embarcaciones que pueden transportar, en remolque se pueden transportar embarcaciones a vela o embarcaciones con motorización eléctrica.

La planificación de espacios adecuados para el aparcamiento de remolques es para evitar problemas de convivencia cómo los que se producen actualmente en los alrededores de algunas rampas. La existencia de oferta de aparcamientos adecuados facilita la regulación del aparcamiento en la zona.

4. En relación a los fondeos la propuesta del Plan General es dar una solución al problema existente junto a los puertos.

Su objetivo no es recolocar todas las embarcaciones que actualmente fondean sin título habilitante sino regular, ordenar y limitar el fondeo de estas zonas con criterios de sostenibilidad y viabilidad ambiental, social y paisajística.

En el plan se contemplan actuaciones para tratar que dichas embarcaciones dispongan de otras alternativas al fondeo no regulado y puedan hacer uso de marinas secas y de las rampas, evitando que sigan estando fondeadas sin control.

La configuración y distribución de los polígonos planteados deberá ser analizada durante la redacción del proyecto básico y su posterior tramitación ambiental y solicitud de adscripción a Costas.

5. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.

De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los Ilaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

6. Se ha respondido en la respuesta anterior.

7. En relación a la asignación de amarres en base a través de las listas de espera de los puertos existen puertos que van más atrasados que otros. En el caso del puerto de Pollença, actualmente, se está realizando el plano de distribución de los amarres del puerto de Pollença. Una vez aprobado por el Consejo de Administración y publicado en el BOIB, se procederá al inicio de un proceso de adjudicación de los amarres en base al puerto de Pollença que se encuentren disponibles y que también será publicado en el BOIB.

Una vez iniciado este proceso de adjudicación, la lista de espera de amarre queda bloqueada hasta que éste finalice. Esto implica que cualquier cambio que se solicite entre el inicio y el fin del procedimiento de adjudicación no se hace efectivo hasta que finalice el proceso.

El reglamento de desarrollo de la Ley 10/2005 incluía inicialmente la posibilidad de incluir como prioridad la residencia de los solicitantes de amarres públicos en las islas, este criterio contravendría los principios de igualdad y de libre elección de residencia, que constituyen el ejercicio de un derecho fundamental en base a los artículos 14 y 19 de la Constitución, la cual vincula a todos los poderes públicos.

Estos principios junto con el de libre circulación de personas también vienen determinados por el derecho de la Unión Europea, la cual los ha de respetar en todas sus actividades y para todos sus ciudadanos, no pudiendo adoptar medidas que los limiten salvo en casos muy excepcionales.

Por otro lado, en relación al problema derivado de las embarcaciones que no salen a navegar o que prácticamente están abandonadas, el Plan General prevé que se establecerán mecanismos en la normativa para evitar en la medida de lo posible estas situaciones.

En cuanto a la propuesta de exigir en las renovaciones copia de la póliza del seguro en vigor, se adoptará esta medida mediante la modificación reglamentaria necesaria.

8. En relación a que en determinados puertos tanto de gestión directa como gestión indirecta se pueden prestar servicios de forma deficiente, indicar que en el caso de los puertos de gestión indirecta deben prestar entre otros muchos servicios portuarios un sistema de gestión de calidad medioambiental. Por lo que hace referencia a los puertos de gestión directa, indicar que está en proceso la implantación de un sistema de gestión medioambiental en los mismos y que en los últimos años se han tomado medidas para mejorar el estado de mantenimiento general de las instalaciones con la contratación de un servicio de mantenimiento integral de las instalaciones de todos los puertos a nivel de cada isla. No obstante recordar que se puede enviar cualquier queja o reclamación relativa a la prestación de cualquier servicio a Ports de les Illes Balears.
9. El Plan General plantea acciones para mejorar la oferta de amarres a todo tipo de usuarios, planteando nuevas alternativas de disfrute de la náutica que pretenden facilitar el acceso al mar de manera universal.
10. No se opta por ningún modelo que favorezca a empresas. El objetivo del Plan General es que los ciudadanos puedan disfrutar y salir a navegar sin necesidad de disponer una embarcación en propiedad y lo que se pretende es introducir fórmulas novedosas para que varias personas puedan usar una misma embarcación y amarre, sin que sea necesario

realizar ampliaciones de puertos y nuevos amarres, que conllevan mayor ocupación del Dominio Público.

11. En ningún momento en el PG se prevé favorecer embarcaciones de eslora superiores 12 metros.
12. En relación al hecho denunciado que los canales de entrada y de salida del puerto saturados, llegando a ser peligrosa la navegación por aglomeraciones de barcos, así como que la zona de la gasolinera es peligrosa, no se ha recibido hasta la fecha ninguna denuncia ni queja al respecto por parte de los usuarios de puerto y tampoco por el RCN Port de Pollença.
13. En el marco de la actuación propuesta de habilitación de estacionamiento de remolques está previsto estudiar en el correspondiente proyecto una actuación integral de rehabilitación de la zona del varadero situado junto a la rampa que favorecerá la integración puerto-ciudad y dará continuidad al paseo, reduciendo las interferencias con los usos portuarios.

En cualquier caso no podemos olvidar que dentro de un puerto se realizan actividades portuarias como puede ser la varada de embarcaciones y que las zonas de paso del puerto no son paseos, sino zonas portuarias.

14. Ports de les Illes Balears incluirá la reordenación de la zona del varadero en la zona del Moll Nou y de reparación de embarcaciones para incluir usos de marina seca y gestión de amarres, para lo cual está previsto convocar un concurso para el otorgamiento de una concesión administrativa que englobará los citados usos, en el que se conseguirá también la integración de la futura concesión en el Moll Nou y en la trama urbana.
15. En cuanto a que el polígono de fondeos planteado no dispone de la capacidad para la gran cantidad de embarcaciones que fondean en verano, como ya se ha indicado en la respuesta a la cuestión el objetivo no es dar satisfacción a toda la demanda existente, puesto que siguiendo criterios de sostenibilidad y viabilidad no es posible, es por eso que el Plan General propone el fomento de otras formas de acceso al mar.
16. No hay actuaciones previstas en los diques de abrigo del puerto de Pollença y de las instalaciones del Real Club Náutico de Pollença. En cualquier caso, cualquier proyecto está obligado en base a la normativa existente a analizar y estudiar los efectos sobre la dinámica litoral de la zona donde se desarrolla, además de ser sometido a la correspondiente tramitación ambiental.
17. Los problemas existentes en la zona de la playa de Aubercuix no se deben únicamente a la falta de renovación del agua. Se tiene conocimiento de que el ayuntamiento ha contratado un estudio al IMEDEA de análisis de la problemática actual y de propuesta de acciones de mejora y recuperación de la bahía.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Esta alegación no conlleva modificaciones del documento.

09   Associació Veinal Coll d'en Rabassa	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Que sea considerado el escrito como UNA ALEGACIÓN a la totalidad de todo el proyecto de actuaciones que representa el PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS y en consecuencia sea RETIRADO CON SU TOTALIDAD.</p> <p>Que se realice una reconceptualizar UN NUEVO PLAN GENERAL DE PUERTOS, defendiendo el interés general de la gente de nuestras Islas, desde el punto de vista de nuestra propia idiosincrasia, de nuestra propia visión y capacidad isleña para poder garantizar un futuro esperanzador para las generaciones futuras.</p> <p>Y todo ello contando con la participación activa y directa de las entidades y organizaciones cívicas organizadas de nuestra sociedad.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A CALA GAMBA</b></p> <p>2. Que se retire la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba del PG. Proponen asimismo la retirada de la rampa alegar de Sant Joan de Deu.</p> <p>3. Se manifiestan en contra de la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A SAN ANTONIO PLAYA</b></p> <p>4. Que se retire la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa del PG.</p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</p> <p>La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.</p> <p>La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.</p> <p>En la tramitación del PG se han seguido procesos de participación e información pública mucho más intensos y profundos que los que el marco legal establece. Dentro de estos procesos de participación pública, ya se tuvieron presentaciones del Borrador del Plan General en cada una de las islas en enero de 2019 y reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones que los solicitaron, pasando a formar parte del PG muchas de las sugerencias realizadas.</p> <p>El presente periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.</p> <p>Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.</p>	

2. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.

De todas maneras, y una vez analizadas las alegaciones que exponen que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
  - Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.
3. En relación con la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba, se debe comentar que el capítulo 5 del Plan General recoge actuaciones cuyo objetivo es resolver problemas actuales o futuros de explotación portuaria, relacionados con la agitación portuaria o a los aterramientos de los canales de navegación.

En esta línea se debe comentar que, aunque los problemas han sido detectados, estos proyectos no están definidos a día de hoy y deberán pasar por la fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental.

Al constituir este proyecto una necesidad para la mejora de la explotación portuaria en el periodo de vigencia del Plan General, no se considera eliminarlo como actuación prevista, que deberá ser desarrollada oportunamente mediante el correspondiente proyecto.

4. La Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa, se elimina del Plan General, atendiendo a las alegaciones presentadas.

De todas formas, se incorporará en esta zona una Actuación tipo 4 de rampa de varada, por la imperiosa necesidad de disponer de una rampa pública a lo largo de la línea de costa del municipio de Palma. En esta línea se debe explicar que, al ser el Plan General un documento de máximos, no se considera la eliminación total de la actuación, para no descartar el posible uso portuario de parte de este espacio, siempre que se compatibilice con el proyecto de espacio libre público referencia para la barriada e integrado con el entorno que llegado el momento se pueda desarrollar de manera coordinada y conjunta con el Ayuntamiento de Palma y la participación pública.

En línea con la actuación anterior, se estudiará usar asimismo la parte contigua al aparcamiento exterior del puerto de San Antonio, asegurando de todas maneras una menor ocupación de superficie de playa.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba.

2. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa .  
Sustitución por una nueva actuación de rampas.

10   Bloc per Felanitx	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE PORTOCOLOM</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que se realice un estudio de dinámica litoral en consecuencia con las diferentes actuaciones previstas en el Plan General.</li> <li>2. Que se tenga en cuenta los efectos del cambio climático y el estado de emergencia climática en que nos encontramos.</li> <li>3. Ports IB sea un servicio público y no una empresa dedicada a la recaudación de dinero.</li> <li>4. Que se haga una nueva cartografía completa del fondo marino que incluya los cambios de las praderas subacuáticas y los yacimientos arqueológicos submarinos.</li> <li>5. Que se contemplen todos los elementos patrimoniales (tanto si son de uso náutico o no) dentro de la competencia de Puertos de las Islas Baleares.</li> <li>6. Que se implante un sistema serio de recogida de fecales de los barcos de Portocolom.</li> <li>7. Que se implante un sistema de recogida eficiente de recogidas de aguas a las zonas de varada y sacada de barcos.</li> <li>8. Que no se aumente la carga portuaria de Portocolom tanto en cuanto al número amarres ni a la eslora de estos.</li> <li>9. Que no se realice una rampa de varada y un aparcamiento en la zona de la Bassa Nova Portocolom y que retire toda la superficie de tierra ganada al mar para poner las balsas de decantación durante último dragado de Portocolom.</li> <li>10. Que no se realice la ampliación del muelle comercial o un abrigo adjunto al muelle comercial de Portocolom, recordando que toda la bahía de Portocolom es una zona LIC.</li> </ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública. En el caso de las actuaciones que puedan tener incidencia sobre la dinámica litoral, estos estudios estarán contemplados en la fase correspondiente y según la normativa de aplicación estos proyectos deben contener anejo específico de adaptación al cambio climático.</p> <p>En el caso concreto de la Bahía de Portocolom, PortsIB está tramitando un encargo para realizar un estudio específico de dinámica litoral del puerto que pretende dar respuesta a los aspectos relacionados con la reciente formación de una playa en la zona d'es Riuetó, analizar con detalle la agitación portuaria en la zona del muelle comercial, y la investigación de las causas que han supuesto la degradación de los escars o barracas de la zona de Bassa Nova además de posibles soluciones de cara a su protección frente al oleaje, una vez hayan sido rehabilitados en el marco del proyecto que está tramitando PortsIB.</p> <p>2. Dentro del PG se ha incluido el Plan de Adaptación al Cambio Climático de las instalaciones portuarias de Ports IB para evaluar las afecciones de este fenómeno a las instalaciones portuarias y proponer medidas de adaptación. De todas formas y, en consonancia con los requerimientos de la Ley de Costas, todos los proyectos a desarrollar deberán incluir un anejo específico relativo a la Adaptación al Cambio Climático.</p>	

3. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.

4. En el ámbito de sus competencias, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la *Posidonia oceánica* en las Islas Baleares, Ports IB ya ha encargado al CSIC -IMEDEA la redacción de un Plan de conservación de la Posidonia oceánica existente en la zona portuaria, en el que se estudia la evolución del estado de las praderas en un período plurianual. Otras actuaciones de seguimiento ambiental podrían ser ejecutadas en el ámbito del desarrollo de los proyectos previstos.

En el ámbito de los elementos patrimoniales, Ports IB tiene un convenio firmado con el Consell Insular de Mallorca para la protección del patrimonio arqueológico submarino. Se analizará el lanzamiento de esa acción solicitada en el ámbito de ese convenio.

5. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación inventariar los elementos patrimoniales de los diferentes puertos, si bien establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.

En cualquier caso, Ports IB tiene suscrito un convenio de colaboración con el Consell Insular de Mallorca para la protección del patrimonio portuario y la elaboración de una carta arqueológica subacuática, así como de un inventario de los bienes vinculados a espacios que presenten valores arqueológicos, arquitectónicos o etnológicos, aunque no estén sumergidos.

6. El puerto dispone actualmente de una instalación de recogida de aguas residuales y de sentina a disposición de los usuarios de las embarcaciones.

7. En lo referente a las zonas de varada. La zona de varada de CN Portocolom dispone de un sistema de recogida y tratamiento de aguas. La zona de varada gestionada por Ports IB no dispone de esas instalaciones, por lo que están prohibidos los trabajos de mantenimiento de las embarcaciones en la misma.

8. El puerto de Portocolom tiene una lista de espera para obtener un amarre en base para embarcaciones de recreo de lista 7ª, que se encuentra integrada actualmente por 419 personas, siendo la solicitud de amarre más antigua de 1993. El PG recoge determinadas actuaciones con diferentes fines: poder dar operatividad a las instalaciones de gestión directa ya existente en la bahía, la realización de un nuevo polígono de fondeos regulados en una zona en la que actualmente se producen fondeos de manera ilegal en aras de mantener la seguridad portuaria y proteger las praderas marinas y un nuevo punto de acceso con rampa, siguiendo uno de los objetivos principales del propio PG que es la accesibilidad universal al mar.

9. En lo relativo a la Actuación 4.7, se tramitó en su momento un proyecto básico que fue sometido a información pública, informe del Ajuntament de Felanitx y a evaluación ambiental simplificada. El citado proyecto ha sido modificado como consecuencia del mencionado proceso reduciendo algunos de los aspectos como la anchura de la rampa, la extensión de la actuación y la inclusión del dragado necesario, además de las posibles afecciones de las obras y está previsto continuar la tramitación ambiental ordinaria del mismo.

Con relación a la retirada del relleno existente en esta zona, realizar esta acción podría tener mayores perjuicios ambientales que su mantenimiento.

10. La ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanés flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas. De esta forma, los amarres existentes en

tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera y reduciéndose los ingresos al ser las tasas portuarias de base inferiores a las de tránsito.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

La alegación analizada no conlleva ningún cambio en el documento del Plan General.

11	Club Náutico Cala Gamba	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. RELATIVAS AL PROYECTO DE DECRETO:<ul style="list-style-type: none"><li>- Incluir en el Art 6, dentro de los objetivos estratégicos: "promover el fomento de la práctica del deporte náutico" y hacer referencia a las embarcaciones tradicionales.</li></ul></li><li>2. RELATIVAS AL PLAN DE ACCIONES DEL PG:<ul style="list-style-type: none"><li>- Incluir en Cap6 A) Bonificación en el canon de amarre de las embarcaciones tradicionales de madera.</li><li>- En lo relativo al Cap 6C) Son contrarios a las explanadas de varada, que fomentan la navegación a motor. Que va en contra de su forma de entender la náutica.</li><li>- Cap 6G) Apoyan las acciones que se proponen para el fomento del sector náutico deportivo . "promoción de la cultura y patrimonio marítimo, protección de embarcaciones tradicionales"...) </li></ul></li></ol> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A CALA GAMBA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>3. En contra de la Actuación 4.2. Rampa de varada, tal y como se plantea. Propuesta de poner una rampa para recogida de posidonia muerta (y utilización para sistema de aislamiento en las construcciones). Además, ya existe la rampa de Sant Joan de Deu.</li><li>4. Se manifiestan a favor de la Actuación 5.3. Mejora abrigo con atraques de temporada en la parte interior.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se atiende la propuesta de modificar el ARTICULO 6 en relación al deporte náutico, puesto que el fomento del deporte náutico es uno de los principales objetivos del PG y se recogen en el mismo actuaciones para su fomento y promoción tanto del deporte náutico, así como del patrimonio histórico material e inmaterial de la náutica.</li><li>2. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.</li></ol> <p>Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).</p> <p>Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que pueda incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de que sean introducidas en la futura modificación de la Ley 10/2005, de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.</p> <p>De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:</p>		

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
  - En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.
3. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.

De todas maneras, y una vez analizadas las alegaciones que exponen que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- a. En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
  - b. Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.
4. En relación a la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba, se debe comentar que el capítulo 5 del Plan General recoge actuaciones cuyo objetivo es resolver problemas actuales o futuros de explotación portuaria, en relación a la agitación portuaria o a los aterramientos de los canales de navegación.

En esta línea se debe comentar que, aunque los problemas han sido detectados, estos proyectos no están definidos a día de hoy y deberán pasar por la fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Inclusión en el artículo 6 del proyecto de decreto cómo objetivo estratégico el fomento y promoción de la náutica deportiva y del patrimonio histórico material e inmaterial que supone la náutica en las Baleares.
2. Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
3. Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa

4. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba

12 Club Náutico Santa Ponça	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SANTA PONÇA</b></p> <p>1. Se solicita que en el Capítulo 4, punto 8.6, la Actuación 5.1. quede redactada de la siguiente manera: <i>“El Puerto de Santa Ponsa tiene problemas de agitación en su dársena interior delimitada por el Muelle Norte y el Muelle Oeste, cuyos amarres no se pueden usar de forma adecuada en el período invernal. Para optimizar la entrada en el puerto y el uso de estos amarres se realizarán acciones de mejora en el dique de abrigo que resuelvan los problemas, tanto de agitación como de explotación, permitiendo la optimización de la utilización de esta lámina de agua con las condiciones de seguridad apropiadas, todo ello de conformidad a la información, documentación y antecedentes obrantes en PortsIB”.</i></p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. <b>Se atiende a incluir parte de esta información complementaria en la descripción de la actuación.</b></p>	
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>1. <b>Se modificará la descripción de la Actuación 5.1.</b></p>	

13	XXX2477XX, XXX9159XX, XXX0508XX	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE ES BARCARÉS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="319 414 1444 548">1. En relación a la <b>Actuación</b> 4.14. debido a los conflictos existentes y el posible aumento de los residuos, se propone eliminar esta actuación ya que en la zona de Es Barcarés, en lugar de proponer nuevos espacios para aparcamiento de remolques, se debería limitar el número de botaduras diarias.</li><li data-bbox="319 571 1444 672">2. Se propone plantear convenios en puertos de gestión indirecta y también en la creación de nuevas rampas a lo largo del litoral Baleares, en lugares que, por estar más lejos del casco urbano, no interfieren con la tranquilidad de los residentes.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="319 750 1444 952">1. La instalación portuaria de Es Barcarés ha tenido zona de rampa de varada desde su inicio y este servicio portuario continuará siendo uno de los ofrecidos en esta instalación.  La actuación propuesta de adecuación de zona de estacionamiento está prevista con el objeto de poder regular el aparcamiento de remolques en la zona y conciliar los usos existentes.  Con respecto al control del número de botaduras, Ports IB ha instalado un sistema de control de matrículas para revisar que los permisos de los usuarios están vigentes y el pago de las tasas al día, esta acción junto con la regulación del aparcamiento son acciones encaminadas al control de las varadas de embarcaciones.</li><li data-bbox="319 1120 1444 1400">2. La intención del PG es mejorar la red de rampas, reutilizando, adaptando y mejorando instalaciones existentes, reduciendo en lo posible los nuevos impactos en zonas donde no existan estas infraestructuras. Las nuevas rampas propuestas por el Plan General están relacionadas con instalaciones ya existentes.  Dentro de los objetivos del Plan está la accesibilidad universal al mar por esta red de rampas para todos los habitantes de Baleares a precios económicos. Esta visión reduce, en muchos casos, las posibilidades de uso de las rampas de gestión indirecta, con cláusulas concesionales ya definidas.</li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>La alegación contestada no conlleva ningún cambio en el Plan General.</p>		

14	Marina de Bonaire S.L.	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE BONAIRE</b></p> <p>1. El PG expone: “El Puerto de Bonaire se propone ampliar la zona de servicio del Puerto y aprovechar la explanada superior existente para rebajarla a nivel de los muelles circundantes para ampliar la zona de varada e instalar una pequeña marina seca en altura, incorporando al efecto, <i>terrenos propiedad de la concesionaria que serán cedido a Ports de les Illes Balears</i>”.</p> <p>A tal fin, se adjuntan planos que muestran una propuesta de ordenación de la zona de varada en la cual se incluye también una edificación compacta en sustitución de los actuales módulos que han quedado anticuados e insuficientes. Todo ello atendiendo a la normativa urbanística municipal en lo referente a alturas y superficies.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. El PG es un instrumento entre cuyos objetivos está el establecimiento de los criterios generales de ordenación portuaria. No es objeto del PG el desarrollo del diseño en las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo), por lo que no se considera en este ámbito la documentación presentada, que deberá ser objeto, en todo caso del correspondiente proyecto de desarrollo de esta actuación.</p> <p>Los terrenos referidos han sido adquiridos por el concesionario para incorporarlos a la concesión y por acuerdo del Consejo de Administración de Ports de les Illes Balears de 25/03/2021 se ha aceptado la cesión de 1.165,50 m2.</p> <p>Esta actuación supone una modificación del límite de la zona portuaria que deberá ser convenientemente modificada de forma coordinada en la planificación portuaria y urbanística.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>No hay cambios en el documento asociados a esta alegación.</p>		

15	Merlin S.A.	29/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SANTA EULARIA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se solicita que la zona de fondeo propuesta para la zona adyacente al Puerto Deportivo de Santa Eulalia, con las correcciones que en su caso procedan, se incorpore dentro de las actuaciones propuestas en el Plan General de Ports de les Illes Balears para la ordenación de las zonas de fondeo anexas a los puertos.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Se atiende a la alegación presentada.</b></li></ol>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Inclusión de una actuación de regulación de fondeos en la entrada del puerto de Santa Eularia.</b></li></ol>		

**PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO PUNTA PORTALS**

1. Se solicita incluir una nueva descripción del puerto en el Cap`ıtulo 3 Inventario, que refleje las obras en curso de ejecución comprometidas en el nuevo tıtulo concesional, fotografía aérea reciente. Proponen:

*Su promoción se inicia en el año 1975, con la formación del correspondiente proyecto que prácticamente responde a las instalaciones adoptadas definitivamente. Por acuerdo de Consejo de Ministros, en el año 1981 se otorga la concesión solicitada por Puerto Punta Portals SA. Esta concesión de construcción y explotación fue otorgada por un plazo de 50 años, sin perjuicio de lo regulado en la normativa aplicable, en relación a los plazos de las concesiones otorgadas con anterioridad de la Ley de Costas de 1988, y de la solicitud de un nuevo título concesional adaptado a las determinaciones de la Ley 10/2005 de Puertos de las Illes Balears, cuya tramitación ha sido resuelta por Acuerdo del Consejo de Administración de Ports IB (ACAPIB) en sesión de 27/07/2017.*

*Actualmente se encuentran en curso de ejecución las inversiones relevantes previstas en el título nuevo título concesional, así como las previstas en el proyecto adicional denominado "Proyecto básico de parking subterráneo y remodelación de vial frente a los edificios C de Puerto Portals".*

2. En cuanto a la **posibilidad de utilización de la lámina de agua abrigada** o espacio en tierra para la ubicación de nuevos amarres en agua. En la aprobación inicial del nuevo PGP de 2021, se ha eliminado respecto del BORRADOR de 2018 la ACT1.6. que recogía el aprovechamiento de la zona adyacente al dique para "amarres estivales". Se solicita la inclusión de esta actuación en el PG y que su aprovechamiento no quede limitado a época estival.
3. En cuanto a la propuesta de **creación campos de boyas**:
  - Se propone recoger dentro del plan de acción. que se dará a los concesionarios de los puertos adyacentes la facultad de asumir de manera directa la gestión de los polígonos de fondeos adyacentes.
  - El PGP debería aclarar que es un estudio preliminar y que la definición final del campo, su uso, y número y características de los amarres, dependerá de los estudios a detalle que desarrolle el futuro proyecto.
4. En cuanto a los planos del capítulo IV Plan de Acciones: La configuración del puerto es la previa al proyecto de obras contemplado en el título concesional. debidamente aprobado por PORTS IB. por lo que sería necesario su acomodación. Debería contemplarse expresamente la configuración que resulta del mencionado proyecto. en cuanto está debidamente aprobado por PORTS IB y en curso de ejecución.
5. En lo relativo al Artículo 3 del Decreto. Se propone introducir una flexibilización al artículo, introduciendo un apartado:

*4.- las actuaciones que no tengan carácter sustancial. con arreglo a lo previsto en el artículo 16 de la Ley de Puertos. sin perjuicio de la tramitación de la modificación de los planes de uso y gestión de los puertos.*
6. Se propone incluir la necesaria previsión de disposiciones finales y disposiciones transitorias. Se considera especialmente importante introducir una disposición transitoria, en virtud de la cual se exprese que las disposiciones del presente Decreto, y en especial, las prohibiciones contenidas en el artículo 3, relativas a las actuaciones no contempladas

en el Plan, no serán de aplicación a los proyectos aprobados o en tramitación a la fecha de su entrada en vigor.

## RESPUESTAS

1. **Se complementará la descripción del puerto de Puerto Portals en el Capítulo 3: Inventario.**
2. **Se incluirá la actuación prevista de amarres en la zona adyacente al dique, en el desarrollo del correspondiente proyecto deberá justificarse adecuadamente si es posible la viabilidad de estos amarres fuera de temporada estival al encontrarse en zona no totalmente abrigada del puerto.**
3. En relación a la gestión de los polígonos de fondeo, señalar que este aspecto no se definirá a nivel Plan General. Ports IB estudiará cada caso concreto para promover los mecanismos de gestión que se consideren más adecuados en cada caso.

De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.

El Plan General no pretende definir las características finales de los polígonos de fondeo, Se ha realizado un estudio preliminar con el fin de poder valorar la afección paisajística de los mismos. La definición final del campo, su uso, y número características de los amarres, dependerá de los estudios a detalle que desarrolle el futuro proyecto, de igual forma que todas las actuaciones contempladas en el documento.

4. **-Se actualizará el plano que figura en el documento.**

5. En la Exposición de Motivos de la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares se alude a la necesidad de poner en marcha una política portuaria que debe armonizarse con otras políticas sectoriales, como el desarrollo sostenible, la gestión racional de los recursos naturales y, a su vez, un modelo turístico de calidad en el que la oferta de servicios ligados a la navegación deportiva o de recreo sea un componente esencial.

Con la modificación de la Ley de Puertos por la Ley 6/2014, de 18 de julio, se introdujo como novedad la figura del Plan de General de Puertos y de los Planes de Uso y Gestión como instrumentos de ordenación portuaria en sustitución de los Planes Directores previstos inicialmente, configurando al primero como el instrumento estratégico de la política portuaria, en el marco de las directrices de ordenación territorial y, por tanto, el que ha de perseguir alinear las diferentes políticas sectoriales.

La potestad planificadora que la Ley de Puertos atribuye a la Administración Portuaria ha de ajustarse a las directrices que para ello marca la propia Ley y a los principios que señala el artículo 24, como el aludido antes, de utilización racional del litoral.

El artículo 8 determina los objetivos del Plan General, de manera que ha de dar respuesta a la necesidad de amarres con criterios de aprovechamiento óptimo de las superficies ya disponibles, ampliando la capacidad operativa de las infraestructuras existentes evitando ampliar las zonas de servicio delimitadas. Con el fin de ahorrar superficies de ocupación de lámina de agua y evitar los consiguientes impactos ambientales el Plan General preverá una red de marinas secas con criterios de proporcionalidad territorial y de preservación medio ambiental, mediante la adecuada integración en el entorno.

De ahí que, tras ponderar todas las circunstancias y necesidades socioeconómicas, medioambientales y territoriales concurrentes y tras analizar la demanda de amarres en el conjunto de las islas y la capacidad náutica física de la costa balear, el Plan proponga medidas de adaptación de la demanda con criterios de mínima ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre mediante la creación de marinas secas asociadas a zonas portuarias e integradas en el entorno, una red de rampas de varada que permita la accesibilidad al mar y una serie de actuaciones de reordenación de algunos de los puertos existentes, optimizando su capacidad, de acuerdo con las necesidades del horizonte temporal del Plan General.

Con estas medidas se garantiza el interés público que se persigue, un sistema portuario sostenible, razonable y suficiente para cubrir la demanda de amarres existente y previsible en este período, que continua fomentando las actividades náuticas sin necesidad de modificar el litoral ni de crear nuevas infraestructuras con el consiguiente impacto y problemas asociados sobre el medio ambiente que causan; no estando la Administración, por otra parte, abocada inevitablemente a autorizar las mismas.

Por ello, no se puede compartir la alegación formulada sobre el artículo 3 del Decreto por el que se aprueba el Plan, por cuanto con este instrumento se da debido cumplimiento al interés público exigido y se desarrollan convenientemente los objetivos que fija la normativa aplicable, atendiendo a las necesidades existentes. En cualquier caso, se modifica la redacción de este artículo fundamentándolo en los preceptos indicados.

En el desarrollo de los Planes de Uso y gestión, tal y cómo se indica en el artículo 13 de la Ley se establecerán las directrices de uso y gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas en el marco que establecerá el Plan General.

6. **Se contempla la alegación realizada en el sentido de incluir en el Decreto la previsión de disposiciones finales y disposiciones transitorias.**

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. **Modificación de la descripción del puerto de Puerto Portals en el Capítulo 3: Inventario.**
2. **Incluir nueva actuación de amarres en la zona adyacente al dique.**
3. **-Se actualizará el plano de configuración del puerto que figura en el documento ajustándolo a la situación actual del mismo.**
4. **Modificación de la redacción del artículo 3 del proyecto de decreto**
5. **Inclusión en el proyecto de Decreto la previsión de disposiciones finales y disposiciones transitorias.**

17   Amics dels Closos de Can Gaià	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE PORTOCOLOM</b></p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La inclusión de los yacimientos subacuáticos y su compatibilidad con el PG de Ports. Ampliar el yacimiento subacuático de Portocolom, ya que solo se pudo catalogar las superficies de dragado de 2008. Contemplar un plan de gestión de aquellos elementos de competencia de Ports IB que no son de uso náutico: la línea Tamarit, elementos etnológicos como barracas y muelles... Balizar los yacimientos arqueológicos a fin de no fondear sobre ellos; La creación de un catálogo patrimonial de Ports IB para su preservación.</li> <li>2. La creación de una figura que dé prioridad o destinen espacios adaptados a embarcaciones tradicionales, especialmente de madera.</li> <li>3. Que se desarrolle canales deportivos para la práctica de distintos deportes no motorizados desde Riuetó hasta el Faraió de Portocolom, balizados de forma adecuada.</li> <li>4. Que el PG tenga en cuenta el suministro mínimo de agua y luz en las instalaciones que no cuentan con ellos.</li> <li>5. Que se implante un sistema serio de recogida de fecales de los barcos de Portocolom.</li> <li>6. Que se implante un sistema de recogida eficiente de recogidas de aguas a las zonas de varada y botadura de barcos.</li> <li>7. Que se tenga en cuenta la oscilación agresiva del nivel del mar en ciertas zonas para organizar adecuadamente los espacios. Que se haga un nuevo estudio de adaptación al cambio climático no basado en proyecciones, sino en la realizada de Portocolom, que tenga en cuenta el aterramiento de Riuetó, la agitación marina que está destruyendo en el puerto de decenas de escars.</li> <li>8. Actuación 1.6. Que no se alargue el muelle valorando los impactos negativos que puede tener.</li> <li>9. Actuación 4.8. Que la restauración de la rampa se haga con criterios de restauración patrimonial, siguiendo la técnica tradicional.</li> <li>10. Actuación 4.7. Que se valore los inconvenientes de falta de calado y de estar en zona inundable y se busquen alternativas viables.</li> </ol>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ports IB tiene un convenio firmado con el Consell Insular de Mallorca para la protección del patrimonio arqueológico submarino. Dentro del marco de este convenio, se analizará la conveniencia del lanzamiento de las acciones solicitadas.  El balizamiento de los yacimientos arqueológicos se podría acordar en el seno de esta comisión, sin necesidad de que estas acciones deban estar contempladas en el PG.</li> <li>2. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.  Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).</li> </ol>	

Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que pueda incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de que sean introducidas en la futura modificación de la Ley 10/2005, de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.

De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

3. La extensión de la lámina de agua del puerto de Portocolom permite la realización de este tipo de actividades, que se vienen ya realizando tradicionalmente. En este momento, no se considera necesaria la reordenación del puerto en ese sentido, aunque este aspecto podrá estudiar durante la redacción y desarrollo del Plan de Usos y Gestión del puerto de Portocolom.

4. Este tipo de actuaciones pueden desarrollarse fuera del ámbito del PG, siempre que se consideren necesarias y se cumplan los requerimientos ambientales para la ejecución de las mismas.

5. El puerto dispone de una instalación de recogida de aguas residuales y de sentina a disposición de los usuarios de las embarcaciones.

6. En lo referente a las zonas de varada. La zona de varada de CN Portocolom dispone de un sistema de recogida y tratamiento de aguas. La zona de varada gestionada por Ports IB no dispone de esas instalaciones, por lo que están prohibidos los trabajos de mantenimiento de las embarcaciones en la misma.

7. Dentro del PG se ha incluido el Plan de Adaptación al Cambio Climático de las instalaciones portuarias de Ports IB para evaluar las afecciones de este fenómeno a las instalaciones portuarias y proponer medidas de adaptación. De todas formas y, en consonancia con los requerimientos de la Ley de Costas, todos los proyectos a desarrollar deberán incluir un anejo específico relativo a la Adaptación al Cambio Climático.

Adicionalmente, en lo relativo a estos temas PortsIB está tramitando un encargo para realizar un estudio específico de dinámica litoral del puerto que pretende dar respuesta a los aspectos relacionados con la reciente formación de una playa en la zona d'es Riuetó, analizar con detalle la agitación portuaria en la zona del muelle comercial, y la investigación de las causas que han supuesto la degradación de los escars o barracas de la zona de Bassa Nova además de posibles soluciones de cara a su protección frente al oleaje, una vez hayan sido rehabilitados en el marco del proyecto que está tramitando PortsIB.

8. La ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanés flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho

se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas. De esta forma, los amarres existentes en tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera y reduciéndose los ingresos al ser las tasas portuarias de base inferiores a las de tránsito.

9. Como se comenta en el apartado 1 de las respuestas, y en el marco del convenio que Ports IB tiene con el Consell Insular de Mallorca, la Actuación 4.8. se llevará a cabo siguiendo las recomendaciones y los criterios establecidos por el departamento de Patrimonio del Consell Insular de Mallorca.

10. En lo relativo a la Actuación 4.7, existe ya un proyecto desarrollado por Ports IB. El proyecto se encuentra en fase de tramitación ambiental, que ha sido sometido a información pública, evaluación ambiental simplificada y a informe de las administraciones competentes, habiéndose sido ya modificado el proyecto reduciendo algunos de sus aspectos para ser sometido a una nueva evaluación ambiental ordinaria.

#### MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL

Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.

Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

18	Amics de la Mar de la Colonia de Sant Jordi	30/09/21
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE LA COLONIA DE SANT JORDI</b>		
<p>1. Sobre la Actuación 2.3.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sobre la gestión del polígono de fondeo. Amics de la Mar de la Colonia de Sant Jordi ha encargado un proyecto y se propone como candidata para la gestión del campo de boyas.</li> <li>– Sobre el sistema de fondeo. No limitar la posibilidad de amarrar por proa y por popa.</li> <li>- Proponen un cambio de geometría, adaptándose a la zona de fondeo propuesta por el SOCIB.</li> </ul>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<p>1. La Actuación 2.3. nace de la existencia en la actualidad de una zona de fondeo ilegal de embarcaciones (se han contabilizado al menos 114 embarcaciones durante el mes de agosto de 2021) permanente que está siendo utilizada de forma continua desde hace años, suponiendo una ocupación del dominio público marítimo terrestre sin ningún título habilitante. Actualmente esta superficie de lámina de agua no es competencia de PortsIB.</p> <p>Este tipo de situaciones generan graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.</p> <p>La idea del PG es que estas aguas próximas al puerto puedan ser adscritas al Dominio Público Portuario y tener de esta forma capacidad para ordenar el tráfico marítimo y ordenar y regular la ocupación para proteger los fondos ya actualmente ocupados, tras la realización de un proyecto con la oportuna tramitación medioambiental que incluirá además la limpieza y retirada de todos los elementos depositados en el fondo marino para promover su restauración medioambiental.</p> <p>No es objeto del PG determinar la forma de gestión de esta zona de fondeo, que podrá ser gestionada directamente por Ports IB (como complemento de la gestión de los amarres del puerto) o que sea gestionado por un concesionario, previo concurso público. De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.</p> <p>En lo referente al sistema de fondeo, no es objeto del PG definir los detalles constructivos ni los sistemas de fondeo. Se ha realizado una primera propuesta orientativa con el único objetivo de tener una primera previsión de los impactos (sobre todo desde el punto de vista paisajístico) que los polígonos de fondeo propuestos pueden tener sobre el medio en el que se instalan.</p> <p>En lo relativo al cambio de geometría, se atiende la solicitud prevista de adaptar la forma del mismo a la propuesta en el Estudio de Capacidad de Carga anexo al PG, en todo caso la forma definitiva de este polígono de fondeo vendrá definida tras la correspondiente redacción del proyecto y su tramitación, tanto ambiental como de la figura correspondiente ante la Demarcación de Costas que autoricen su instalación.</p>		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>		
<p>Cambio en la forma del polígono de fondeos de la Actuación 2.3 en coherencia con lo incluido en el Estudio de Capacidad de Carga realizado por el SOCIB.</p>		

19	Asociación de Empresas Náuticas de Islas Baleares (AENIB).	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Eliminación del artículo 3 del Decreto, que manifiesta la prohibición de ampliaciones y construcción de nuevos puertos. Se considera que no está motivado técnicamente ni se ajusta a derecho.</li><li>2. Se está de acuerdo con las iniciativas en materia de la promoción de marinas secas, polígonos ordenados de fondeos para la época estival y rampas de varada y la promoción de acciones concretas para mejorar la normativa y fiscalidad a los efectos de mejorar el desarrollo del sector. Se ofrece colaboración para informar de los proyectos que en estos ámbitos AENIB tiene desarrollados.</li><li>3. Puntualizar también que el proyecto no recoge ni atiende los avances en materia de innovación y tecnología en la construcción de embarcaciones de recreo y equipos marinos. Solicitan que se tenga en cuenta los avances en materia de innovación y tecnología en la construcción de embarcaciones de recreo y equipos marinos:<ul style="list-style-type: none"><li>- para encontrar soluciones técnicas alternativas a las propuestas</li><li>- o bien de cara a bonificar o premiar a través de los estímulos fiscales correspondientes este tipo de innovaciones que tienen como finalidad la preservación del medio marino.</li></ul></li><li>4. Manifiestan adhesión a las alegaciones planteadas por la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. En la Exposición de Motivos de la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares se alude a la necesidad de poner en marcha una política portuaria que debe armonizarse con otras políticas sectoriales, como el desarrollo sostenible, la gestión racional de los recursos naturales y, a su vez, un modelo turístico de calidad en el que la oferta de servicios ligados a la navegación deportiva o de recreo sea un componente esencial.</li></ol> <p>Con la modificación de la Ley de Puertos por la Ley 6/2014, de 18 de julio, se introdujo como novedad la figura del Plan de General de Puertos y de los Planes de Uso y Gestión como instrumentos de ordenación portuaria en sustitución de los Planes Directores previstos inicialmente, configurando al primero como el instrumento estratégico de la política portuaria, en el marco de las directrices de ordenación territorial y, por tanto, el que ha de perseguir alinear las diferentes políticas sectoriales.</p> <p>La potestad planificadora que la Ley de Puertos atribuye a la Administración Portuaria ha de ajustarse a las directrices que para ello marca la propia Ley y a los principios que señala el artículo 24, como el aludido antes, de utilización racional del litoral.</p> <p>El artículo 8 determina los objetivos del Plan General, de manera que ha de dar respuesta a la necesidad de amarres con criterios de aprovechamiento óptimo de las superficies ya disponibles, ampliando la capacidad operativa de las infraestructuras existentes evitando ampliar las zonas de servicio delimitadas. Con el fin de ahorrar superficies de ocupación de lámina de agua y evitar los consiguientes impactos ambientales el Plan General preverá una red de marinas secas con criterios de proporcionalidad territorial y de preservación medio ambiental, mediante la adecuada integración en el entorno.</p> <p>De ahí que, tras ponderar todas las circunstancias y necesidades socioeconómicas, medioambientales y territoriales concurrentes y tras analizar la demanda de amarres en</p>		

el conjunto de las islas y la capacidad náutica física de la costa balear, el Plan proponga medidas de adaptación de la demanda con criterios de mínima ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre mediante la creación de marinas secas asociadas a zonas portuarias e integradas en el entorno, una red de rampas de varada que permita la accesibilidad al mar y una serie de actuaciones de reordenación de algunos de los puertos existentes, optimizando su capacidad, de acuerdo con las necesidades del horizonte temporal del Plan General.

Con estas medidas se garantiza el interés público que se persigue, un sistema portuario sostenible, razonable y suficiente para cubrir la demanda de amarres existente y previsible en este período, que continua fomentando las actividades náuticas sin necesidad de modificar el litoral ni de crear nuevas infraestructuras con el consiguiente impacto y problemas asociados sobre el medio ambiente que causan; no estando la Administración, por otra parte, abocada inevitablemente a autorizar las mismas.

Por ello, no se puede compartir la alegación formulada sobre el artículo 3 del Decreto por el que se aprueba el Plan, por cuanto con este instrumento se da debido cumplimiento al interés público exigido y se desarrollan convenientemente los objetivos que fija la normativa aplicable, atendiendo a las necesidades existentes. En cualquier caso, se modifica la redacción de este artículo fundamentándolo en los preceptos indicados.

En el desarrollo de los Planes de Uso y gestión, tal y cómo se indica en el artículo 13 de la Ley se establecerán las directrices de uso y gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas en el marco que establecerá el Plan General.

2. Como se ha venido haciendo hasta la fecha, Ports IB queda a disposición de la AENIB para colaboración en todos los ámbitos de desarrollo del PG.
3. Se atiende a la alegación en el siguiente sentido: Con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:
  - Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
  - En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para este tipo de embarcaciones en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

4. La alegación de la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares se contesta en documento aparte.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Modificación de la redacción del artículo 3 del proyecto de decreto
- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

20	Asociación Patronal de Empresarios de Actividades Marítimas (APEAM).	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>Una vez se destaca la importancia del TRANSPORTE MARÍTIMO NO REGULAR y solicita que se haga una mayor referencia dentro del PG.</li><li>Se solicitan los siguientes cambios en el <b>Proyecto de Decreto</b>:  <b>Artículo 14</b>, referente a la Clasificación de usos, en su apartado d), usos comerciales, se solicita incluir una <i>referencia directa al transporte marítimo turístico</i>, sin que pueda dejarse la interpretación su hipotética inclusión en el apartado e) de usos portuarios básicos.</li><li><b>Artículo 6</b>, al definir los objetivos estratégicos del Plan, en el punto i), que dicta que potenciar el interés por la náutica de los futuros usuarios a través del chárter y las nuevas iniciativas de embarcaciones multiuso o multipropiedad, se considera necesario, <i>que se incluya una clara referencia al transporte marítimo no regular o turístico</i>.  En el <b>Artículo 17</b>, en la regulación que de las líneas de actuación se solicita hacer una referencia específica a la actividad y la inclusión de unas previsiones de futuro para la misma, en atención a que desde la década del 2000 no se han autorizado nuevas plazas de amarre para embarcaciones de transporte marítimo turístico de pasajeros.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>En la versión final del PG, se añadirán algunos aspectos del informe que adjuntan en la descripción del sector.</b></li><li><b>Se atenderá a esta alegación incluyendo un cambio en el Artículo 14.</b></li><li>La actividad de transporte marítimo regular es un sector consolidado en los puertos de Ports IB. Esta realidad queda reflejada en el mantenimiento de las plazas de atraque en los últimos años. El PG propone el mantenimiento de estas plazas para el sector, sin prever un crecimiento del número de amarres en los puertos de gestión directa, debido a las características geométricas de estas embarcaciones (y el espacio necesario para atraque y maniobra) y a que de forma general no se contarán con mayor espacio en estos puertos.  De esta forma, no se estima el cambio en la redacción de los Artículos 6 y 17.</li></ol>		

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Se amplía la descripción del sector del Transporte Marítimo No Regular.
2. Se modifica la redacción del Artículo 14 del Decreto.

21	Asociación Menorquina de Empresas Náuticas (ASMEN)	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. No se comparten los objetivos de partida del PG ni el crecimiento nulo de las instalaciones náutico deportivas (y amarres). Se está penalizando Menorca (ya que solo ha tenido 26 nuevos amarres de 2004 a 2014).</li> <li>2. Marinas secas: Solicitan la previsión de suficientes zonas de tierra cercanas a zonas portuarias (no exclusivamente Cala Molí y Cala n'Busquets).</li> <li>3. Rampas de varada: Sólo se contempla una nueva en Fornells. El resto está fuera de la competencia de PortsIB.</li> <li>4. Campos de boyas: no se prevé ninguno nueva en Menorca, cuando deberían hacerse para proteger determinadas zonas.</li> <li>5. El PG debería incluir regulación de zonas de amarres en pequeñas zonas costeras que han sido ordenadas por los propietarios como Arenal den Castell.</li> <li>6. Es necesario subir el índice de uso de los amarres (más que el de las embarcaciones como propone el PG). Puertos de gestión directa deben hacer uso de los amarres cuando están vacantes.</li> <li>7. La administración no debe promover los clubes de navegación o multipropiedad, pues fomenta la competencia (en muchos casos desleal) al tejido empresarial.</li> <li>8. Proponen una nueva redacción del documento con las necesidades de cada una de las islas (en Menorca no se aprecia abandono del usuario náutico...)</li> <li>9. Ports IB no puede ordenar ni actuar sobre espacios de competencia de APB o DGC.</li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El PG incluye actuaciones que supondrán nuevas posibilidades para acceder al mar y permitir la navegación a los ciudadanos como son las marinas secas planteadas o la oferta de rampas para embarcaciones con remolque, sin la necesidad de crecer en la ocupación de lámina de agua actual.</li> <li>2. Las actuaciones tipo Marina Seca del PG se basan en tener la embarcación situada permanentemente en la zona portuaria y solo botarlo al mar cuando haya previsión de uso. Dentro del estudio se ha realizado un recorrido puerto por puerto para localizar zonas compatibles con este uso, donde se pueda asegurar: Que existan elementos de botadura de las embarcaciones o sean fácilmente construibles y que se respeten los criterios de preservación ambiental haciendo especial hincapié para este caso en la adecuada integración dentro del entorno. En esta línea en la versión inicial sólo se han considerado en Menorca espacios compatibles en Cala Molí y Cala n'Busquets.</li> <li>3. El PG contempla que las rampas incluidas en la versión final del mismo sean gestionadas por Ports IB a través de una adscripción de esos terrenos a dominio público portuario, previa la tramitación correspondiente.</li> <li>4. Los campos de boyas propuestos en el PG se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa, en aguas adyacentes a las de dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las</li> </ol>		

embarcaciones. En el caso de la isla de Menorca no se ha encontrado ningún área que cumpla estos requisitos por lo que no se ha incluido a nivel de Versión Inicial.

5. El objeto del PG no es la regulación de los fondeos en zonas no limítrofes a instalaciones portuarias. Estas instalaciones son competencia de la Dirección General de la Costa y el Mar.
6. Ports de les Illes Balears en los puertos de gestión directa trata de maximizar al máximo los amarres existentes y cuando un usuario comunica la ausencia por un periodo de tiempo, éste amarre queda libre para su asignación para otra embarcación como tránsito o bien tránsito de temporada. El objetivo del Plan General es evitar que se produzcan situaciones en las que embarcaciones permanezcan amarradas sin salir a navegar existiendo demanda de personas inscritas en las listas de espera, fomentando fórmulas como los clubes de navegación.
7. El objeto del fomento de actividades diferentes a la titularidad de las embarcaciones es buscar nuevas fórmulas de dar salida a la demanda de navegación y el acceso a la náutica de la ciudadanía, son fórmulas que deberán integrarse en el tejido empresarial.
8. El PG ha tratado de dar una visión distinta a cada una de las realidades de las islas, atendiendo a las particularidades de cada una de las islas y a las propuestas recogidas en cada una de ellas. En este sentido, Menorca tiene su propia identidad.

Aunque se reconocen estas distintas realidades, las líneas generales recogidas en el Plan General se contemplan para el conjunto de las islas.

9. El PG contempla una ordenación en los puertos de competencia autonómica y en determinadas áreas que actualmente no son dominio público portuario autonómico, pero que se pretende adscribir al mismo tras la aprobación del PG y la tramitación correspondiente ante la Dirección General de la Costa y el Mar.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

No hay cambios en el documento asociados a esta alegación.

**PROPUESTAS GENERALES**1. Relativas al **Proyecto de Decreto**:

**Artículo 1.** El PG debería proponer la norma que permita la legalización y creación de marinas secas en terrenos cercanos a las instalaciones.

Se deben detallar los instrumentos de colaboración con otras administraciones implicadas en la gestión portuaria.

**Artículo 2.** Ámbito de aplicación. Se debe extender a las islas de Cabrera, Formentera y Dragonera y a los campos de boyas gestionados por la Consellería de Medio Ambiente,

**Artículo 3.** Prohibición de ampliaciones y construcción de nuevos puertos. Se expone que esta disposición de carácter general, con ausencia total de motivación, no está ajustada a derecho.

**Artículo 6.** Objetivos estratégicos. El PG debería establecer como uno de los objetivos promover el fomento de la práctica del deporte náutico, así como la defensa del patrimonio histórico material e inmaterial que supone la náutica en Baleares, entendido como una forma de vida de los habitantes de esta tierra que se materializa en la navegación tanto recreativa como deportiva.

2. Relativas al **Plan General**. Existen propuestas para los siguientes puntos:

**5.2.1. Mantenimiento de altos niveles de calidad en las infraestructuras.** Deberían detallarse estos incentivos como podrían ser la bonificación en las tasas por la implantación de sistemas de calidad, de igual forma que se hace en los Puertos del Estado, donde estas bonificaciones recogen en el propio texto del Texto Refundido. Es preciso recordar que en los propios títulos concesionales ya existe la obligatoriedad de poseer estos sistemas de calidad.

**5.2.3. Mejoras en la funcionalidad de las instalaciones.** Un número importante de puertos presenta problemas de calados debido a la sedimentación de los fondos. Se solicita una revisión de la legislación medioambiental en lo referente a este tema.

**5.2.6. Mejoras en la Gestión Medioambiental.** Se solicita que los puertos de gestión directa obtengan certificaciones ambientales. Se solicita que Ports IB dicte una ordenanza para la definición y actualización de los planes de emergencia.

**5.2.7. Mejoras en la seguridad portuaria.** Deberían dictarse ordenanzas portuarias para prevenir los actos vandálicos.

## 3. Relativas al Capítulo 6. ACCIONES PROPUESTAS. Existen propuestas para los siguientes puntos:

A. **Planificación común, normativa y fiscalidad.** Se propone que se otorgue a Ports la competencia exclusiva de gestión de las zonas de dominio público portuario.

B. **Acciones dirigidas a una fiscalidad que mejore el desarrollo de la náutica.** Deberían incluirse las siguientes acciones:

- Eliminación de la Tarifa G-5
  
- -Bonificación en el canon por la implantación de sistemas de gestión medioambiental.
- Bonificación en el canon por el amarre de embarcaciones tradicionales declaradas de Interés Cultural.

C. **Acciones dirigidas a una normativa que mejore el desarrollo de la náutica.**

Se propone una modificación legislativa para simplificar el procedimiento de desalojar barcos abandonados.

Se propone dotar de más flexibilidad a los gestores para la gestión de los amarres para tránsitos.

D. **Acciones dirigidas a la adecuación de la oferta a la demanda de forma sostenible y viable.**

- -La propuesta de analizar la presencia de megayates en determinados puertos no es compatible con la pretensión de crecimiento cero.
- Se propone que los polígonos de fondeo para la época estival sigan gestionados por los puertos concesionados más cercanos y que se valore su incorporación a la concesión.
- Marinas secas. Se debe distinguir entre las marinas secas en las propias instalaciones y varaderos de las marinas secas ubicadas fuera de la concesión. En cuanto estas últimas, es necesario coordinarse con Ayuntamientos y Consells para posibilitar esta alternativa y legislar sobre normativa aplicable.
- Rampas de varada. Solo podrán ser usadas por determinados tipos de embarcaciones y deben coordinarse con los Ayuntamientos la creación de aparcamientos para remolques.

**E. Acciones tendentes a la mejora de la gestión y a la calidad de los servicios.**

Se solicita explicación a la acción “creación de fondo de reversión para los puertos”.

Se debe recomendar que los puertos de gestión directa obtengan la certificación ISO 9001.

4. Relativas a las **restituciones de calado**. Se propone:

- Adquisición y adecuación por las administraciones implicadas de una finca en la que depositar los residuos y tratar los mismos.

- Modificación del apartado 3 del Grupo 7 del Anexo 2 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears, de manera que su redacción quede:

*(...) Dragados y vertidos en la misma zona de servicios de puerto, excepto cuando el objeto del proyecto sea mantener las condiciones hidrodinámicas o de navegabilidad en la zona de servicios del puerto con un volumen extraído inferior a 5.000 m<sup>3</sup> /año.*

## RESPUESTAS

1. Artículo 1. El PG pretende ser el documento de organización de los espacios portuarios. Las actuaciones tipo Marina Seca del PG se basan en tener el barco situado permanentemente en la zona portuaria y solo botarlo al mar cuando haya previsión de uso. Dentro del estudio se ha realizado un recorrido puerto por puerto para localizar zonas compatibles con este uso . Los terrenos alejados del puerto para la custodia de embarcaciones se denominan en el PG espacios o naves de hibernaje.

El PG propone la creación de un comité de gestión portuaria con representación de todas las Administraciones portuarias, a la que se invitará a otras administraciones con competencias en este ámbito.

**Artículo 2. Se atiende parcialmente la Alegación de modificar el Artículo 2.**

**Artículo 3.** En la Exposición de Motivos de la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares se alude a la necesidad de poner en marcha una política portuaria que debe armonizarse con otras políticas sectoriales, como el desarrollo sostenible, la gestión racional de los recursos naturales y, a su vez, un modelo turístico de calidad en el que la oferta de servicios ligados a la navegación deportiva o de recreo sea un componente esencial.

Con la modificación de la Ley de Puertos por la Ley 6/2014, de 18 de julio, se introdujo como novedad la figura del Plan de General de Puertos y de los Planes de Uso y Gestión como instrumentos de ordenación portuaria en sustitución de los Planes Directores previstos inicialmente, configurando al primero como el instrumento estratégico de la política portuaria, en el marco de las directrices de ordenación territorial y, por tanto, el que ha de perseguir alinear las diferentes políticas sectoriales.

La potestad planificadora que la Ley de Puertos atribuye a la Administración Portuaria ha de ajustarse a las directrices que para ello marca la propia Ley y a los principios que señala el artículo 24, como el aludido antes, de utilización racional del litoral.

El artículo 8 determina los objetivos del Plan General, de manera que ha de dar respuesta a la necesidad de amarres con criterios de aprovechamiento óptimo de las superficies ya disponibles, ampliando la capacidad operativa de las infraestructuras existentes evitando ampliar las zonas de servicio delimitadas. Con el fin de ahorrar superficies de ocupación de lámina de agua y evitar los consiguientes impactos ambientales el Plan General preverá una red de marinas secas con criterios de proporcionalidad territorial y de preservación medio ambiental, mediante la adecuada integración en el entorno.

De ahí que, tras ponderar todas las circunstancias y necesidades socioeconómicas, medioambientales y territoriales concurrentes y tras analizar la demanda de amarres en el conjunto de las islas y la capacidad náutica física de la costa balear, el Plan proponga medidas de adaptación de la demanda con criterios de mínima ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre mediante la creación de marinas secas asociadas a zonas portuarias e integradas en el entorno, una red de rampas de varada que permita la accesibilidad al mar y una serie de actuaciones de reordenación de algunos de los puertos existentes, optimizando su capacidad, de acuerdo con las necesidades del horizonte temporal del Plan General.

Con estas medidas se garantiza el interés público que se persigue, un sistema portuario sostenible, razonable y suficiente para cubrir la demanda de amarres existente y previsible en este período, que continua fomentando las actividades náuticas sin necesidad de modificar el litoral ni de crear nuevas infraestructuras con el consiguiente impacto y problemas asociados sobre el medio ambiente que causan; no estando la Administración, por otra parte, abocada inevitablemente a autorizar las mismas.

Por ello, no se puede compartir la alegación formulada sobre el artículo 3 del Decreto por el que se aprueba el Plan, por cuanto con este instrumento se da debido cumplimiento al interés público exigido y se desarrollan convenientemente los objetivos que fija la normativa aplicable, atendiendo a las necesidades existentes. En cualquier caso, se modifica la redacción de este artículo fundamentándolo en los preceptos indicados.

En el desarrollo de los Planes de Uso y gestión, tal y cómo se indica en el artículo 13 de la Ley se establecerán las directrices de uso y gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas en el marco que establecerá el Plan General.

#### **Artículo 6. Se atiende la Alegación de modificar el Artículo 6.**

2. **Apartado 5.2.1.** En el caso de los concesionarios en gestión indirecta, las recientes ampliaciones del plazo concesional estaban condicionadas a la implantación de los sistemas de calidad, por lo que no se contempla las reducciones de tasas por estas causas.  
**Apartado 5.2.3.** Se contesta a esta alegación en el apartado 5.  
**Apartado 5.2.6.** Ports IB está trabajando en implantar sistemas de gestión ambiental en los puertos. La competencia de los planes de emergencia es de la Consellería de Interior y mantenerlo actualizado de acuerdo con la normativa es responsabilidad de cada gestor.  
**Apartado 5.2.7.** Ports IB está trabajando para la mejora de este aspecto, realizando una ordenanza de policía, además de establecer puestos de trabajo de trabajo fijo para poder dotar a todo el personal que trabaje en los puertos, de la condición de agente de la autoridad.
3. A) Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. Dentro de la planificación establecida en el Plan General ha solicitado la adscripción de las áreas afectadas por las actuaciones del mismo.

La Autoridad Portuaria de Balears es el otro organismo con competencias sobre el Dominio Público Portuario en las instalaciones portuarias de titularidad estatal.

4. B) Los puertos deportivos disponen de unos títulos concesional relativamente recientes, cuyo plazo ha sido incrementado de 30 a 35 años, estableciéndose un canon que ha sido aceptado por el concesionario.

El hecho imponible de la tasa G5 lo constituye la utilización de las aguas del puerto, de las dársenas y zonas de fondeo, de los servicios generales de policía y, en su caso, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles o pantalanes, por las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes y pasajeros. El sujeto pasivo de esta tasa es el propietario de la embarcación o su representante autorizado.

La procedencia de aplicabilidad de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo en determinados ámbitos portuarios cedidos en concesión viene suficientemente avalada por las disposiciones de la siguiente normativa:

- Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.
- Decreto 11/2011, de 18 de febrero, de aprobación del reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears.
- Ley 6/2014, de 18 de julio, de modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears.
- Ley 2/1997, de 3 de junio, de tasas de la CAIB.
- Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre el Régimen Específico de Tasas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

La partida por ingreso correspondiente a la aplicación de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo en los puertos de gestión indirecta está conveniente recogida en los Presupuestos anuales del ente Port de les Illes Balears.

La aplicación de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo queda reflejada en la práctica totalidad de los títulos concesionales otorgados en puertos de gestión indirecta en el apartado <Tarifas que han de abonar los usuarios> generalmente de la siguiente forma:

prestar.

*17ª.-) El concessionari, ha d'advertir als usuaris que el pagament d'aquestes tarifes no és motiu perquè les embarcacions usuàries del port no abonin les taxes corresponents que fixa la Llei 11/1998, de Taxes de la Comunitat Autònoma, als articles 273 a 282 , (taxa G-5, per a embarcacions esportives i d'esbarjo en instal·lacions de concessionaris), quan sigui procedent.*

En cualquier caso se incluirá como medida fiscal dentro del Plan General: el promover en la nueva modificación de la Ley de Tasas y Reglamento, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

En relación a la solicitud de bonificaciones en el canon por la implantación de sistemas de gestión medioambiental, indicar que la Ley 10/2005 de puertos establece en su artículo 54.2 que entre los servicios que deben prestarse en las dársenas y puertos deportivos se encuentra la implantación de Sistema de gestión de calidad ambiental.

Otra cosa distinta es que en el marco de futuras modificaciones del título concesional, en proyectos presentados por el concesionario o en nuevos títulos concesionales se puedan considerar este tipo de bonificaciones.

- C) En relación con las embarcaciones abandonadas se promoverá la modificación de la ley 10/2005 y del reglamento que la desarrolla para la simplificación de este procedimiento

En relación con la solicitud de dotar de mayor flexibilidad a los gestores con la disponibilidad de disponer de dichos amarres en función de que aumente o disminuya la demanda, tal y como se indica en la propia alegación actualmente el porcentaje de amarres destinados a tránsitos viene determinado en cada título concesional, en cualquier caso puede estudiarse una modificación de los mismos de manera individual para que en el caso de que haya variaciones en la demanda de amarres en base de forma temporal se puedan tomar medidas de flexibilización.

D) En relación a la presencia de megayates, muchas de las concesiones ya han adaptado su espacio para la recepción de este tipo de embarcaciones y otras pueden optar por hacerlo en el futuro.

En relación a la gestión de los polígonos de fondeo, señalar que este aspecto no se definirá a nivel Plan General. Ports IB estudiará cada caso concreto para promover los mecanismos de gestión que se consideren más adecuados en cada caso.

En relación a las marinas secas, el Plan General da este tratamiento a las instalaciones portuarias dentro del dominio público, denominando naves de hibernaje a las instalaciones fuera de las concesiones, que no son objeto de ordenación en este Plan General.

En relación a las rampas de varada y sus aparcamientos asociados, éste es un objetivo primordial del Plan General y las acciones tipo 4 están dirigidas a mejorar este tipo de instalaciones.

F) Se incluirá dentro del PG la recomendación de que los puertos de gestión directa implanten un sistema de gestión medioambiental y obtengan la certificación ISO 9001 u otra similar.

**FONDO DE REVERSIÓN:** Las concesiones administrativas en las que las entidades concesionarias han de revertir, al término de la concesión, los bienes de la misma al Estado, Comunidades Autónomas y otras Administraciones Públicas, cómo es el caso de las instalaciones náutico recreativas, han de dotar contablemente un fondo de reversión que reflejará el importe que, al final de la concesión, quedará pendiente de amortizar, y que supondrá una pérdida efectiva de lo que el concesionario va a sufrir en el momento de reversión de los activos.

Este fondo de reversión se contabiliza en una cuenta de pasivo – 144 Fondo de Reversión-. Y se irá abonando anualmente a la cuenta 690 Dotación al fondo de reversión. El importe que se habrá de cubrir con el fondo de reversión no solo es el valor neto de los activos al final del periodo concesional, incluyendo también las inversiones que se han realizado a lo largo de la concesión, sino también los gastos en los que se prevé incurrir en la entrega de dichos activos y que se recogen en el contrato de concesión.

El concesionario debe tener en cuenta, desde el inicio de la concesión, el valor neto contable de los activos en el momento futuro en que los tendrá que revertir a la Administración Pública para poder ir dotando anualmente el fondo de reversión. Ya que los activos han de revertirse en perfecto estado y funcionamiento, el concesionario también tendrá que ir considerando el valor neto contable al término de la concesión de las inversiones anuales en reposición y mantenimiento que se vayan haciendo a lo largo del periodo concesional, para calcular el fondo de reversión asociado a las mismas.

Estas dotaciones anuales al fondo de reversión son fiscalmente deducibles en el cálculo de la base imponible del concesionario.

5. El PG propone como acción específica la “Realización del plan de vertido de materiales de dragado a nivel de Islas Baleares”, para la definición y tramitación de determinados puntos de vertido en alta mar para aquellos materiales que no cumplan las condiciones de ser reutilizados.

En este trabajo se deben tratar las diferentes posibilidades para el tratamiento de estos materiales.

Los proyectos de definición de los trabajos de dragado deberán seguir las “*Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre*”, tanto a nivel de definición del dragado, caracterización de los materiales y gestión de los mismos que, preferentemente, serán utilizados para usos productivos.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Modificación de la redacción del artículo 2 del proyecto de decreto
- Modificación de la redacción del artículo 3 del proyecto de decreto
- Modificación de la redacción del artículo 6 del proyecto de decreto
- Promover modificación de la ley 10/2005 y del reglamento que la desarrolla para la simplificación del procedimiento de declaración de abandono de embarcaciones.
- Incluir recomendación de que los puertos de gestión directa implanten un sistema de gestión medioambiental y obtengan la certificación ISO 9001 u otra similar

**PROPUESTAS GENERALES**

1. Relativas al Plan General. Existen propuestas para los siguientes puntos:
  - A) 5.1.1. Política estratégica común.** Se deberían enumerar las administraciones intervinientes en el análisis DAFO.
  - B) 5.2.1. Mantenimiento de altos niveles de calidad en las infraestructuras.** Se propone un sistema de bonificación de las tasas de las instalaciones para incentivar las mejoras y actuaciones de tipo medioambiental, como Puertos del Estado.
  - C) 5.2.3. Mejoras en la funcionalidad de las instalaciones.** Una de las cuestiones problemáticas en el mantenimiento de las instalaciones náuticas es el calado. Se propone:
    - Adquisición y adecuación por las administraciones implicadas de una finca en la que depositar los residuos y tratar los mismos.
    - Modificación del apartado 3 del Grupo 7 del Anexo 2 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears, de manera que su redacción quede:  
( ...) *Dragados y vertidos en la misma zona de servicios de puerto, excepto cuando el objeto del proyecto sea mantener las condiciones hidrodinámicas o de navegabilidad en la zona de servicios del puerto con un volumen extraído inferior a 5.000 m3 /año..*
  - D) 5.2.7. Mejoras en la seguridad portuaria.** Se propone dotar de autoridad a los agentes portuarios para que puedan actuar en los casos necesarios para asegurar la seguridad portuaria.
2. Relativas al Capítulo 6. ACCIONES PROPUESTAS. Existen propuestas para los siguientes puntos:
  - A. Acciones dirigidas a una fiscalidad que mejore el desarrollo de la náutica.** Deberían incluirse las siguientes acciones:
    - Eliminación de la Tarifa G-5
    - Bonificación en el canon por la implantación de sistemas de gestión medioambiental.
    - Bonificación en el canon por el amarre de embarcaciones tradicionales declaradas de Interés Cultural.
  - B. Acciones dirigidas a una normativa que mejore el desarrollo de la náutica.**

Se propone una modificación legislativa para simplificar el procedimiento de desalojar barcos abandonados.

Se propone dotar de más flexibilidad a los gestores para la gestión de los amarres para tránsitos.
  - C. Acciones dirigidas a la adecuación de la oferta a la demandade forma sostenible y viable.**
    - Se propone que los polígonos de fondeo para la época estival sigan gestionados por los puertos concesionados más cercanos y que se valore su incorporación a la concesión.
    - Marinas secas. Se debe distinguir entre las marinas secas en las propias instalaciones y varaderos de las marinas secas ubicadas fuera de la concesión. En cuanto estas últimas, es necesario coordinarse con Ayuntamientos y Consells para posibilitar esta alternativa y legislar sobre normativa aplicable.
    - Rampas de varada. Solo podrán ser usadas por determinados tipos de embarcaciones y deben coordinarse con los Ayuntamientos la creación de aparcamientos para remolques.
  - D. Acciones tendentes a la mejora de la gestión y a la calidad de los servicios.**

Se solicita explicación a la acción "creación de fondo de reversión para los puertos".

Se debe recomendar que los puertos de gestión directa obtengan la certificación ISO 9001.

**E. Fomento del sector náutico.**

Las administraciones deben apoyar la asistencia a ferias para ayudar a desestacionalizar la actividad náutica.

**RESPUESTAS**

1. A) **Se acepta la alegación y se incluirá listado de administraciones intervinientes en el análisis DAFO**

B) Apartado 5.2.1. En el caso de los concesionarios en gestión indirecta, las recientes ampliaciones del plazo concesional estaban condicionadas a la implantación de los sistemas de calidad, por lo que no se contempla las reducciones de tasas por estas causas.

C) Apartado 5.2.3. El PG propone como acción específica la “Realización del plan de vertido de materiales de dragado a nivel de Islas Baleares”, para la definición y tramitación de determinados puntos de vertido en alta mar para aquellos materiales que no cumplan las condiciones de ser reutilizados. En este trabajo se deben tratar las diferentes posibilidades para el tratamiento de estos materiales.

Los proyectos de definición de los trabajos de dragado deberán seguir las “*Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre*”, tanto a nivel de definición del dragado, caracterización de los materiales y gestión de los mismos que, preferentemente, serán utilizados para usos productivos.

En relación a la propuesta de modificación de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears, no corresponde al Plan General plantear la modificación de otras leyes, con independencia de que en el trámite de participación de cualquier modificación de la Ley, Ports IB presente alegaciones u aportaciones a la misma.

D) Ports IB está trabajando para la mejora de este aspecto, realizando una ordenanza de policía, además de establecer puestos de trabajo de trabajo fijo para poder dotar a todo el personal que trabaje en los puertos, de la condición de agente de la autoridad..

2. A) Los puertos deportivos disponen de unos títulos concesional relativamente recientes, cuyo plazo ha sido incrementado de 30 a 35 años, estableciéndose un canon que ha sido aceptado por el concesionario.

El hecho imponible de la tasa G5 lo constituye la utilización de las aguas del puerto, de las dársenas y zonas de fondeo, de los servicios generales de policía y, en su caso, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles o pantalanes, por las embarcaciones deportivas o de recreo, y por sus tripulantes y pasajeros. El sujeto pasivo de esta tasa es el propietario de la embarcación o su representante autorizado.

La procedencia de aplicabilidad de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo en determinados ámbitos portuarios cedidos en concesión viene suficientemente avalada por las disposiciones de la siguiente normativa:

- •Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.
- Decreto 11/2011, de 18 de febrero, de aprobación del reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears.
- Ley 6/2014, de 18 de julio, de modificación de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears.
- Ley 2/1997, de 3 de junio, de tasas de la CAIB.

- Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre el Régimen Específico de Tasas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

La partida por ingreso correspondiente a la aplicación de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo en los puertos de gestión indirecta está conveniente recogida en los Presupuestos anuales del ente Port de les Illes Balears.

La aplicación de la tasa para embarcaciones deportivas y de recreo queda reflejada en la práctica totalidad de los títulos concesionales otorgados en puertos de gestión indirecta en el apartado <Tarifas que han de abonar los usuarios> generalmente de la siguiente forma:

prestar.

*17ª.-) El concessionari, ha d'advertir als usuaris que el pagament d'aquestes tarifes no és motiu perquè les embarcacions usuàries del port no abonin les taxes corresponents que fixa la Llei 11/1998, de Taxes de la Comunitat Autònoma, als articles 273 a 282 , (taxa G-5, per a embarcacions esportives i d'esbarjo en instal·lacions de concessionaris), quan sigui procedent.*

En cualquier caso se incluirá como medida fiscal dentro del Plan General: el promover en la nueva modificación de la Ley de Tasas y Reglamento, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

En relación a la solicitud de bonificaciones en el canon por la implantación de sistemas de gestión medioambiental, indicar que la Ley 10/2005 de puertos establece en su artículo 54.2 que entre los servicios que deben prestarse en las dársenas y puertos deportivos se encuentra la implantación de Sistema de gestión de calidad ambiental.

Otra cosa distinta es que en el marco de futuras modificaciones del título concesional, en proyectos presentados por el concesionario o en nuevos títulos concesionales se puedan considerar este tipo de bonificaciones.

B) En relación con las embarcaciones abandonadas se promoverá la modificación de la ley 10/2005 y del reglamento que la desarrolla para la simplificación de este procedimiento

En relación con la solicitud de dotar de mayor flexibilidad a los gestores con la disponibilidad de disponer de dichos amarres en función de que aumente o disminuya la demanda, tal y como se indica en la propia alegación actualmente el porcentaje de amarres destinados a tránsitos viene determinado en cada título concesional, en cualquier caso puede estudiarse una modificación de los mismos de manera individual para que en el caso de que haya variaciones en la demanda de amarres en base de forma temporal se puedan tomar medias de flexibilización.

C) En relación a la gestión de los polígonos de fondeo, señalar que este aspecto no se definirá a nivel Plan General. Ports IB estudiará cada caso concreto para promover los mecanismos de gestión que se consideren más adecuados en cada caso.

No es objeto del PG determinar la forma de gestión de esta zona de fondeo, que podrá ser gestionada directamente por Ports IB (como complemento de la gestión de los amarres del puerto) o que sea gestionado por un concesionario, previo concurso público. De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.

En relación a las marinas secas, el Plan General da este tratamiento a las instalaciones portuarias dentro del dominio público, denominando naves de hibernaje a las instalaciones fuera de las concesiones, que no son objeto de ordenación en este Plan General.

En relación a las rampas de varada y sus aparcamientos asociados, éste es un objetivo primordial del Plan General y las acciones tipo 4 están dirigidas a mejorar este tipo de instalaciones.

D) Se incluirá dentro del PG la recomendación de que los puertos de gestión directa implanten un sistema de gestión medioambiental y obtengan la certificación ISO 9001 u otra similar.

**FONDO DE REVERSIÓN:** Las concesiones administrativas en las que las entidades concesionarias han de revertir, al término de la concesión, los bienes de la misma al Estado, Comunidades Autónomas y otras Administraciones Públicas, cómo es el caso de las instalaciones náutico recreativas, han de dotar contablemente un fondo de reversión que reflejará el importe que, al final de la concesión, quedará pendiente de amortizar, y que supondrá una pérdida efectiva de lo que el concesionario va a sufrir en el momento de reversión de los activos.

Este fondo de reversión se contabiliza en una cuenta de pasivo – 144 Fondo de Reversión-. Y se irá abonando anualmente a la cuenta 690 Dotación al fondo de reversión. El importe que se habrá de cubrir con el fondo de reversión no solo es el valor neto de los activos al final del periodo concesional, incluyendo también las inversiones que se han realizado a lo largo de la concesión, sino también los gastos en los que se prevé incurrir en la entrega de dichos activos y que se recogen en el contrato de concesión.

El concesionario debe tener en cuenta, desde el inicio de la concesión, el valor neto contable de los activos en el momento futuro en que los tendrá que revertir a la Administración Pública para poder ir dotando anualmente el fondo de reversión. Ya que los activos han de revertirse en perfecto estado y funcionamiento, el concesionario también tendrá que ir considerando el valor neto contable al término de la concesión de las inversiones anuales en reposición y mantenimiento que se vayan haciendo a lo largo del periodo concesional, para calcular el fondo de reversión asociado a las mismas.

Estas dotaciones anuales al fondo de reversión son fiscalmente deducibles en el cálculo de la base imponible del concesionario.

E) Este tipo de actuaciones no son objeto del Plan General ni competencia de Ports de les Illes Balears

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir listado de administraciones intervinientes en el análisis DAFO
- Modificación de la redacción del artículo 3 del proyecto de decreto
- Promover modificación de la ley 10/2005 y del reglamento que la desarrolla para la simplificación del procedimiento de declaración de abandono de embarcaciones.
- Incluir recomendación de que los puertos de gestión directa implanten un sistema de gestión medioambiental y obtengan la certificación ISO 9001 u otra similar

<b>24</b>	<b>Asociación de vecinos puerto de Sóller</b>	<b>30/09/21</b>
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SOLLER</b>		
1. Solicitud de cambio de ubicación de la ACTUACION 4.10 (en realidad, 4.11) del PG: Creación de zona de aparcamiento en la rampa de Sóller.		
<b>RESPUESTAS</b>		
1. Se atiende la solicitud presentada, eliminando la ACTUACION 4.11. de la versión definitiva del PG.  En cualquier caso y puesto que el problema del estacionamiento de remolques y teniendo en cuenta las limitaciones de la zona terrestre del puerto se establecerán contactos con el ayuntamiento para la búsqueda de una ubicación cercana a la zona de actividad con la oportuna calificación urbanística que permita dar solución al estacionamiento de remolques de embarcaciones.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>		
Eliminación de la actuación 4.11.		

25	Associació de Barques Tradicionals de Portocolom	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p>1. A1) Sobre el interés general de la protección de las embarcaciones tradicionales &gt; Define EMBARCACION TRADICIONAL &gt; Hecha de madera y por los procedimientos típicos de un lugar (de generación en generación) Necesario el compromiso de la Administración para la protección de esas embarcaciones: Elaboración de marco normativo y directrices de Planificación.</p> <p>A2) Sobre el PG &gt; El PG debería poner los cimientos para la conservación de las embarcaciones tradicionales. (incluir un punto en el DAFO, tener un punto específico en el ART 3, incluir en las encuestas...) En el punto 6 de Acciones Propuestas se debería incluir una mejora en las tasas o fiscalidad de las embarcaciones tradicionales y unas ayudas para su mantenimiento. En las acciones específicas para satisfacer la demanda, falta un capítulo de dedicado a las embarcaciones tradicionales, que no pueden usar rampas o marinas secas.</p> <p>A3) Interés general que ha de regir el PG. &gt; Cambio en Art 5/6 del DECRETO que se incluya un precepto que diga que las embarcaciones tradicionales serán objeto de protección e incluir alguna previsión respecto a tarifas (art 55.3 Ley 10/2005)</p> <p>A5) Necesaria previsión de protección de todas las embarcaciones tradicionales sin perjuicio de las catalogadas.&gt; necesaria su inclusión en la normativa sobre protección del patrimonio histórico y cultural de IB Consell Insular de Mallorca y Consell Insular de Menorca están en tramitación para que la vela latina sea considerada como BIC inmaterial. &gt;&gt; Es necesario la creación de ayudas para este tipo de embarcaciones</p> <p>A6) Interrelación entre sociedad y barcos tradicionales &gt; El PG debe revisar el modelo y reflejar una protección de la interrelación entre los barcos tradicionales, núcleos costeros y la gente.</p>		
<b>PROPUESTAS RELATIVAS A PORTOCOLOM</b>		
<p>2. A4) Portocolom. &gt; Protección del patrimonio de Portocolom. No es un lugar adecuado para marinas secas y rampas... pocos amarres para embarcaciones tradicionales y a precios desorbitados.</p> <p>Falta descripción detallada de las diferentes zonas de los escars (y su mal estado). EAE &gt; No aparecen amplias zonas de escars y se ignora la agitación (y el impacto que ha tenido sobre los escars).</p>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<p>1. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.</p> <p>Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).</p> <p>Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que puedas incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de añadirlo en una eventual modificación de la Ley de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.</p>		

De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los Ilaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para este tipo de embarcaciones en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

2. En la parte que hace relación a las tarifas, debemos comentar que, dentro de las actuaciones propuestas, la ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanes flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas. De esta forma, los amarres existentes en tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera y reduciéndose los ingresos al ser las tasas portuarias de base inferiores a las de tránsito.

En lo que respecta a las diferentes zonas de los escars, debemos informar de que Ports IB ya ha redactado un proyecto básico de rehabilitación de los escars, para la redacción del cual se han mantenido reuniones con el ayuntamiento y con el departamento de Patrimonio del Consell de Mallorca, y cuya tramitación está a punto de iniciarse. Además, se incluirá en el inventario la existencia de esos conjuntos de escars distribuidos en las distintas zonas del puerto.

Este proyecto va a iniciar su tramitación con la evaluación ambiental del mismo, en la que se incluye entre otras la solicitud de informe al departamento de Patrimonio de Consell Insular de Mallorca, entidad con la que ya se han realizado varias reuniones y visitas al puerto de Portocolom

En relación a la agitación existente en la zona de los escars PortsIB está tramitando un encargo para realizar un estudio específico de dinámica litoral del puerto que pretende dar respuesta a los aspectos relacionados con la reciente formación de una playa en la zona

d'es Riuetó, analizar con detalle la agitación portuaria en la zona del muelle comercial, y la investigación de las causas que han supuesto la degradación de los escars o barracas de la zona de Bassa Nova además de posibles soluciones de cara a su protección frente al oleaje, una vez hayan sido rehabilitados en el marco del proyecto que está tramitando PortsIB.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.

Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

## PROPUESTAS GENERALES

### 1. Alegación Nº 1. Sobre la necesidad real de amarre y las iniciativas para cubrir la demanda con respecto al MEDIO AMBIENTE

Se solicita la revisión integral del PG de Puertos para incluir las demandas y necesidades de la población de las Islas Baleares y observando el estado de mar.

Modificar en profundidad el documento 2. RESUMEN SOBRE LA SITUACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO para dar un enfoque de protección ambiental, antes que de fomento y promoción del sector náutico.

Modificar todo el Plan General y todos los documentos, a fin de dar un enfoque de protección ambiental, antes de que de fomento y promoción del sector náutico.

### 2. Alegación Nº 2. Sobre la DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL, misión, visión y objetivos. Referencia al Capítulo 4.

Se solicita la revisión integral de la DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL, misión, visión y objetivos, teniendo en cuenta a la población local y la conservación de mar.

Igualmente en 5.1.1. POLÍTICA ESTRATÉGICA COMÚN se pide crear una política ambiental común, que incluya, entre otros, la certificación ambiental de las instalaciones.

Se solicitan los siguientes cambios en la redacción:

A) Donde dice: "La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, y con calidad de servicio y respeto ambiental:-"

Debe decir: "*La habilitación de campos de boyas de fondeo regulados, que garanticen la protección de los hábitats marinos y su restauración ambiental. Estos campos de boyas ayudarán a regular una actividad que actualmente se realiza de manera espontánea, poniendo en peligro los fondos marinos y la seguridad de las embarcaciones*".

Añadir: "*El fomento de modos de navegación sostenibles, entendidos como los que son movidos con energías renovables como el viento y también las embarcaciones como la vela ligera, priorizándolos ante otros modos como yates con motoras de gran potencia, o motos náuticas*".

B) Donde dice: El favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como Chárter, barcos en multipropiedad, clubes de navegación ....

Añadir: "*El favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárter, barcos en multipropiedad, clubes de navegación y priorizando siempre modos de navegación sostenibles como la vela, o de las mínimas emisiones de gases de efecto invernadero.*

C) Donde dice MISIÓN: Se vele por la sostenibilidad ambiental.

Debe decir: "*Se impulse la sostenibilidad ambiental. Se inculque un respeto a los ecosistemas naturales y a las especies marinas mediante la educación ambiental*

D) Donde dice VALORES:

Añadir: "*Respeto a los ecosistemas naturales y a las especies marinas.*

*Dar a conocer la ecología marina para super mejor conocimiento y conservación*

*Crear, entre los usuarios de las instalaciones, agentes proactivos de la protección del mar y de prevención de la contaminación.*

E) En 5.1.1. POLÍTICA ESTRATÉGICA COMÚN

*Añadir: Crear una política ambiental común, mediante la certificación ambiental de las instalaciones.*

**3. Alegación Nº 3. Sobre la referencia al CAMBIO CLIMÁTICO. Incluir Mitigación.**

Referencia a CAPÍTULO 4.- PLAN DE ACCIÓN. 5.1.3 adaptaciones al cambio climático

El Cambio Climático es una situación que el PG de Puertos ha de abordar de manera integral y no sólo ir a la adaptación, sino sobre todo a la MITIGACIÓN. Hay que tener en cuenta la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

*Añadir: Medidas y un Plan de Acción dirigido a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, haciendo una sustitución gradual de los motores de combustión por otras fuentes, y asumiendo que no hay suficientes energías renovables para abastecer las grandes potencias, sino que estas deberán ir reduciendo.*

Se solicita: Incluir la revisión integral para incluir Medidas efectivas y un Plan de Acción dirigido a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, haciendo una sustitución gradual de los motores de combustión por otras fuentes.

**4. Alegación Nº 4. GESTIÓN AMBIENTAL: Aguas residuales y de sentinas. Aguas de escorrentía superficial. Implantación de SUDS.**

En referencia a CAPÍTULO 4.- PLAN DE ACCIÓN. 5.2 OBJETIVOS MICRO. 5.2.6 MEJORA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL.

Se solicitan los siguientes cambios en la redacción:

A) Donde dice:

- Existencia de sistemas de recogida de aguas grises y residuales de las embarcaciones.
- Existencia de Puntos Verdes en los puertos: recogida selectiva de residuos.

Se propone decir:

- *Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.*

B) Donde dice: Mejora del saneamiento de la zona técnica de los puertos

Se propone decir: *Implementar Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) que recojan las aguas de escorrentía del puerto con contaminación potencial, y sean tratadas antes de ser vertidas al mar.*

**5. Alegación Nº 5. GESTIÓN AMBIENTAL. Planes de gestión de riesgos naturales y antrópicos**

En referencia a CAPÍTULO 4.- PLAN DE ACCIÓN. 5.2 OBJETIVOS MICRO. 5.2.6 MEJORA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL. Planes de gestión de riesgos naturales y antrópicos

Donde dice:

Definición y actualización de los Planes de emergencia.

5.2.7 Mejoras EN LA SEGURIDAD PORTUARIA

Medidas de autoprotección frente a accidentes: derramas de ACEITES o hidrocarburos ...

Se propone decir:

- *Formulación y aplicación de Planes de Emergencia ante Riesgos naturales y antrópicos.*

#### **6. Alegación Nº 6. GESTIÓN AMBIENTAL: GESTIÓN DE RESIDUOS**

En referencia a CAPÍTULO 4.- PLAN DE ACCIÓN. 5.2 OBJETIVOS MICRO. 5.2.6 MEJORA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL. GESTIÓN DE RESIDUOS

Se solicita: La revisión integral para incluir completar la infraestructura necesaria de Áreas de Aportación y Puntos Verdes, que incluyan la correcta separación de residuos en origen, y aseguren la recogida y tratamiento de los residuos peligrosos (aceites, pinturas -incluyendo sus botas-, sprays, etc.).

Crear puntos de "Prevención de residuos" que permitan la reutilización o reparación de enseres y bienes, antes de que sean convertidos en residuos.

Poner especial atención al desguace de embarcaciones, que se hagan de manera que se puedan reutilizar al máximo los materiales y que se haga cumpliendo toda la normativa de residuos.

Se solicitan los siguientes cambios en la redacción:

Donde dice:

Existencia de Puntos Verdes en los puertos: recogida selectiva de residuos.

Establecimiento de puntos de recogida de ACEITES.

Debe decir:

- *Completar la infraestructura necesaria de Áreas de Aportación y Puntos Verdes, que incluyan la correcta separación de residuos en origen, y aseguran la recogida y tratamiento de los residuos peligrosos (ACEITES, pinturas -incluyendo sobre botas-, sprays, etc.).*

- *Crear puntos de "Prevención de residuos" que permitan la reutilización o reparaciones de útiles y bien, antes que sean convertidos en residuos.*

#### **7. Alegación Nº 7. Sobre las actuaciones tipo 2 campos de boyas adyacentes**

Se solicita: La revisión integral de las actuaciones tipo 2 para enfocarlas hacia la conservación de mar, y no hacia la ampliación encubierta y la explotación de los puertos. Incluir equipos pluridisciplinarios con conocimiento de los fondos marinos, en los equipos de diseño (ciencias ambientales, ciencias del mar, biología, química, geología, entre otras disciplinas).

Suspender las actuaciones de polígonos de fondeo hasta disponer de conocimiento y estudios de detalle.

Establecer criterios de proporcionalidad. En ningún caso, las plazas dispuestas en polígonos de fondeo pueden suponer más de un 10% de las plazas del puerto, y en el caso de Puerto Pollensa la superficie ocupada será mucho mayor que la del Puerto.

Que los criterios en la gestión tengan en primer lugar la conservación de los fondos marinos, antes de que el afán de lucro.

En los casos de Puerto de Pollença y Puerto de Sóller y Portocolom sacarlos del Plan General y dedicar un estudio pormenorizado en cada ámbito para llegar a las mejores soluciones.

#### **8. Alegación Nº 8. Sobre las actuaciones tipo 3 de marinas secas y tipo 4 de rampas de varada**

Se solicita: La revisión integral de las actuaciones tipo 3 y 4 para enfocarlas hacia la conservación de mar, y no hacia la explotación de los puertos.

En el caso de las marinas secas: Eliminar la actuación 3.2 de creación de una marina seca en San Antonio de la playa por aberrante.

Establecer mecanismos de control de embarcaciones (capacidad de carga) en marina seca y rampa de varada.

Crear sistemas de control de las capturas de pesca recreativa (infraestructura de procesado, limpieza y pesado del pescado, residuos orgánicos).

**9. Alegación N° 9. Sobre el servicio de mantenimiento de embarcaciones**

Indica que los servicios de mantenimiento de embarcaciones que se deban crear en zonas próximas a los puertos pero fuera de la zona de contacto con el mar usando polígonos industriales y que las instalaciones de mantenimiento de embarcaciones en los puertos deben cumplir con la normativa ambiental (atmósfera, residuos, ruidos, aguas) y velar que especialmente que las aguas de escorrentía superficial no arrastren residuos peligrosos al mar.

Se solicita: la creación de un programa propio de servicio de mantenimiento de embarcaciones. Que las adaptaciones a la normativa de residuos, aguas y energía tengan un programa de actuaciones propio dentro del apartado de infraestructura básica.

**10. Alegación N° 10. Sobre la necesidad de personal cualificado en la gestión ambiental en las instalaciones**

Se solicita: Ampliar la relación de puestos de trabajo de Ports IB para incluir el perfil de ciencias ambientales en un lugar de coordinación de todo el Plan, y disponer de profesionales ambientólogos en los principales Puertos: Ciutadella, Portocolom, San Antonio, Pollença, Sóller, ....).

**11. Alegación N° 11. Sobre el uso de las instalaciones: fomento de la protección del mar, educación ambiental y restauración ambiental**

Se solicita:

- Fomentar, mediante programas específicos y líneas de financiación, que las actuales instalaciones tengan un uso de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental en todos los niveles para fomentar la protección de mar.
- Para esta línea se pueden contratar profesionales licenciados o graduados en ciencias ambientales.
- Crear programas de educación ambiental a los puertos para dar a conocer los valores de los recursos marinos.
- Crear infraestructuras de apoyo al usuario de procesado, limpieza y pesado del pescado, residuos orgánicos que ayuden a tomar datos a los puertos deportivos sobre las capturas de la pesca recreativa.

**12. Alegación N° 12. Sobre incluir una estrategia de Infraestructura Verde y Azul, que incluya un capítulo de Conservación de ecosistemas y Restauración Ambiental**

Señala que la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas ha sido aprobada en octubre de 2020 y publicada en el BOE por Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, que tiene por objetivo marcar las directrices para la identificación y conservación de los elementos del territorio que componen la infraestructura verde del territorio español, terrestre y marino, y para que la planificación territorial y sectorial que realicen las Administraciones públicas permita y asegure la conectividad ecológica y la funcionalidad de los ecosistemas, la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático, la desfragmentación de áreas estratégicas para la conectividad y la restauración de ecosistemas degradados.

Se solicita: Incluir el capital natural, los servicios ecosistémicos y la estrategia de infraestructura verde (y azul) en la política estratégica de Puertos de las Islas Baleares, de acuerdo con el ordenamiento jurídico actual y las políticas y líneas de financiación europeas.

**13. Alegación Nº 13. Sobre el estudio económico y la fiscalidad ambiental**

En referencia a CAPÍTULO 6.- Estudio económico. Sobre la fiscalidad ambiental. Se solicita:

- Destinar un presupuesto, como mínimo del 10% del total, a la conservación de los recursos marinos.
- Revisar la política fiscal y de precios públicos para dirigirla a la conservación de mar.
- Crear una política de precios públicos para grabar el uso de combustibles fósiles y premiar el uso de energías renovables.

**14. Alegación Nº 14. Sobre la fiscalidad y normativa. Banderas internacionales y umbrales de protección**

En referencia a CAPÍTULO 4. FISCALIDAD y NORMATIVA. En el apartado:

1. PLANIFICACIÓN COMÚN, NORMATIVA Y FISCALIDAD
- 1.2. ACCIONES

***Se propone que se habilite una normativa para que las embarcaciones residentes en puertos habitualmente tengan que disponer de bandera española.*** Se puede habilitar un periodo de adaptación a las que no disponen, y un período máximo de estancia en las embarcaciones con banderas Internacionales (por ejemplo 4 meses en el conjunto de Ports IB en 1 año).

- 1.3. ACCIONES dirigidas UNA NORMATIVA QUE mejoría EL DESARROLLO DE LA NÁUTICA

Añadir:

- Velar por el cumplimiento de la normativa estatal, autonómica y local, con especial cuidado por la normativa de seguridad náutica y normativa de protección ambiental.*
- Crear la normativa interna que no permita que embarcaciones con banderas internacionales dispongan de puestos de amarre permanentes a los Ports IB, fomentando así la navegación local y la vigilancia de la normativa.*

**15. Alegación Nº 15. Sobre la inclusión de Normas de aplicación (contaminación lumínica, ruido, aguas de baño, cambio climático, ...)**

Se solicita añadir la siguiente relación de normativa:

Ámbito comunidad Autónoma:

Modificar: Donde dice: "Ley 12/2016, de 17 de agosto, de Evaluación Ambiental de las Islas Balear · "debe decir" *Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares* ".

Añadir: *Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Islas Baleares. Plan director sectorial de prevención y gestión de residuos peligrosos de las Islas Baleares (Decreto 14/2020, de 8 de abril).*

*Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección de medio nocturno de las Islas Baleares.*

*Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Islas Baleares.*

*Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.*

*Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Islas Baleares.*

Ámbito estatal:

*Real Decreto 1084/2009, de instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (MARPOL).*

*Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.*

*Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.*

*Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.*

*Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño*

**16. Alegación Nº 16. Sobre el ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO y la referencia a la biodiversidad, los recursos pesqueros y la contaminación marina**

En referencia a CAPÍTULO 2. ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO sobre la biodiversidad, los recursos pesqueros y la contaminación marina. En todo el ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO, se solicita hacer referencia a la biodiversidad, los recursos naturales y contaminación marina.

Solicita que se cambie la denominación 6.1 ESPACIOS AMBIENTALES PROTEGIDOS por 6.1 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Solicita incluir los decretos que recogen el instrumento de gestión de los parques naturales de s'Albufera y de s'Albufera des Grau de Menorca, y enunciar el Parque Natural de Es Trenc i Salobrar de Campos.

Solicita incluir un nuevo punto 6.3 SITUACION DE LOS RECURSOS MARINOS Y LA CALIDAD DE LAS AGUAS y recoger la situación actual de sobreexplotación de los recursos marinos.

Solicita incorporar las aguas de baño cercanas a infraestructuras portuarias para asegurar la correcta convivencia entre usos portuarios y baño en condiciones sanitarias adecuadas

Solicita añadir un punto: Hacer especial referencia a *Puffinus mauretanicus*, ave más amenazada de Europa, que ha visto muy reducida su población por la ocupación de litoral, y que también se ve afectada por captura accidental por artes de pesca.

**17. Alegación Nº 17. Sobre el ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO y la situación socioeconómica y turística. Añadir la saturación y la capacidad de carga del litoral**

En referencia a CAPÍTULO 2. ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO sobre la situación socioeconómica y turística. Se solicita añadir la saturación y la capacidad de carga del litoral.

Se solicita añadir nuevo punto. Capacidad de carga del litoral

Visto que la presión para la demanda de embarcaciones experimenta un crecimiento lineal desde 2007, mientras que el litoral es un recurso no renovable, finito y que no ha experimentado ni experimentará ningún crecimiento, para evitar la saturación del litoral, la capacidad de carga debe situarse en los puertos y zonas de acceso al mar.

Mediante herramientas de satélite, teledetección, análisis de imagen aérea y muchas técnicas más, se puede hacer un conteo y análisis de la situación en los meses de julio y agosto.

Añadir también un punto al Capítulo 4: PLAN DE ACCIONES.

Apartado 2. RESUMEN SOBRE LA SITUACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO

*Hacer referencia a la sobreexplotación de los recursos marinos, la dificultad de estimar la presión del sector pesquero recreativo, y la saturación del litoral.*

**18. Alegación Nº 18. Sobre la participación de las ENTIDADES y los grupos de INVESTIGACIÓN en la gestión de los PUERTOS IB**

Se solicita una mayor implicación en la exposición pública y trato con entidades sociales y ambientales. Este periodo de exposición pública ha brillado por la ausencia de ninguna presentación, mesas de diálogo social, talleres o mesas de debate.

Se solicita incluir mesas de diálogo social con entidades de conservación, grupos de investigación y tener en cuenta sus indicaciones en la toma de decisiones.

**RESPUESTAS**

1. El enfoque del Plan General no es de fomento y promoción del sector náutico sino de promoción de la cultura náutica desde la protección ambiental, la minimización de la ocupación del dominio público y la apertura de la náutica a la ciudadanía.

2. A) Se añadirá en el apartado de **DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL**, entre los pilares fundamentales:

**"El fomento de modos de navegación sostenibles, entendidos como los que son movidos con energías renovables como el viento y también las embarcaciones a propulsión eléctrica y las tradicionales"**

Se sustituirá el párrafo *"La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, y con calidad de servicio y respeto ambiental."*

Por el siguiente:

**"La habilitación de campos de boyas de fondeo regulados, que garanticen la protección de los hábitats marinos en equilibrio con el uso portuario ordenando zonas de fondeo consolidado que permitan absorber una parte de las puntas de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre anuales, manteniendo el criterio de calidad de servicio, respeto ambiental, conservación del medio y mínima ocupación"**

B) Se modificará el párrafo *"El favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como Chárter, barcos en multipropiedad, clubes de navegación ...."*

Añadiendo, **"dando prioridad en las formas reglamentariamente posibles a las embarcaciones tradicionales y a las de modos de navegación sostenibles, como la vela o las de motorización eléctrica."**

C) Se acepta parcialmente la alegación. Donde dice MISIÓN: Se vele por la sostenibilidad ambiental, se sustituirá por: **Se impulse la sostenibilidad ambiental.**

D) Se acepta parcialmente la alegación. Donde dice VALORES, se añadirá: **Respeto a los ecosistemas naturales y a las especies marinas.**

No se asumen el resto de las propuestas, en el sentido en el que Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal y no es una autoridad competente en conservación de la naturaleza ni tampoco es la responsable de la educación ambiental, existiendo ya en la Conselleria de Medi Ambient una DG de Residus i Educació Ambiental. Ello no es óbice para que Ports IB tenga en cuenta como lleva haciendo desde hace tiempo todos esos valores y realizando actuaciones para favorecer esos aspectos como por ejemplo el Convenio firmado con Palma Aquarium para la recogida de tortugas o con las acciones realizadas con diversas entidades como el proyecto LIBERA. Estando además recogido este aspecto ya en la vigente Ley 10/2005 de PortsIB

E) Indicar que actualmente es obligatorio, de acuerdo al artículo 54.2.t) de la Ley 10/2005 de puertos, que todos los puertos de gestión indirecta otorgados en concesión administrativa dispongan como un servicio portuario más de un sistema de gestión medioambiental, disponiendo además la gran mayoría de ellos de los correspondientes certificados de gestión medioambiental. Adicionalmente, Ports IB realiza controles bianuales de cumplimiento de las obligaciones de los títulos concesionales de todas sus instalaciones de gestión indirecta durante la gestión de las concesiones.

Asimismo, Ports IB está trabajando en la implantación de un sistema de gestión ambiental de sus instalaciones de gestión directa.

3. El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará por que en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación y que son de obligado cumplimiento.

De todas maneras, y como política de promoción de estas embarcaciones no contaminantes, en **la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones tradicionales de madera, a vela y a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:**

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005 de puertos y su reglamento correspondiente.

Asimismo, y respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

4. En relación a los sistemas de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, comentar que tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones. De todas formas, a modo de recordatorio, se añadirá en el apartado 5.2.6. **“Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.”**

En relación a las aguas de escorrentía de los puertos, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados, dando cumplimiento a la normativa de vertido de agua al mar en caso de que se realicen este tipo de vertidos.

5. -. Actualmente los puertos ya disponen de planes de emergencia o de autoprotección dentro de los cuales se incluyen tanto los riesgos de origen natural como riesgos antrópicos. De hecho, la Ley 10/2005 recoge en su artículo 27.r) que entre las funciones de Ports IB está la realización de planes de prevención, seguridad y emergencias en cada uno de los puertos, de acuerdo con la normativa vigente y define los planes de emergencias y seguridad como un servicio portuario básico y de obligada prestación también en los puertos deportivos.

En cualquier caso se acepta la modificar el punto 5.2.7 Mejoras EN LA SEGURIDAD PORTUARIA, sustituyendo *“Medidas de autoprotección frente a accidentes: derramas de*

**ACEITES o hidrocarburos ...” por “Formulación y aplicación de Planes de Emergencia ante Riesgos naturales y antrópicos”**

6. En relación a la gestión de residuos, todos los puertos tanto de gestión directa como de gestión indirecta, disponen de un sistema de recogida selectiva de residuos, así como Puntos Verdes donde se pueden depositar los diferentes residuos peligrosos, para ser tratados por gestor autorizado.

Dentro del Estudio Ambiental Estratégico del PG (Apartado 4.3.2.), se informa que Ports IB ha elaborado en el año 2020 el “*Plan de recepción y Manipulación de Deshechos de los puertos de Gestión Directa*”, donde se especifican los tipos y cantidades de deshechos generados en las instalaciones dependientes de Ports IB.

El Plan concluye que los puertos de gestión directa tienen unas instalaciones de recogida más que suficiente para los distintos tipos de residuos. Los incrementos previstos por las actuaciones del Plan General se estiman sobre un 5%. Estos aumentos se consideran asumibles y no significativos.

Adicionalmente, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la necesidad de que los concesionarios tengan vigente y aprobado por Ports IB su propio *Plan de recepción y Manipulación de Deshechos*, para lo cual es necesario informe previo de la Capitanía Marítima correspondiente.

En lo relativo al desguace de embarcaciones que han sido previamente declaradas abandonadas por PortsIB, tras la Declaración de Abandono de una embarcación, y siempre y cuando esta no pueda ser subastada para su reutilización, se entrega la misma a gestores autorizados por la Consellería de Medi Ambient i Territori para su desguace, cumpliendo toda la normativa de residuos.

7. Los campos de boyas han sido concebidos para dar servicio en las puntas de demanda estivales en las zonas de fondeo anexas a los puertos. Estas actuaciones se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa. Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones y a su vez, se protejan los fondos marinos dañados por los fondeos irregulares en estas zonas. La situación actual genera graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.

De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos o la Capitanía Marítima. Sin ir más lejos ya se han celebrado varias reuniones por ejemplo en el caso de Pollença con la participación de estas administraciones además de la Demarcación de Costas en Illes Balears y la Direcció General d’Espais Naturals i Biodiversitat en las que todas ellas están de acuerdo en la necesidad de solventar la problemática actual y viendo de forma positiva la propuesta realizada por el Plan General de Puertos.

En relación a los actuaciones previstas en los puertos de Pollença, Sóller y Portocolom, no se considera adecuado eliminarlas del PG, pues su posterior tramitación no sería posible. El desarrollo de estos proyectos deberá ser llevado a cabo tras un estudio de detalle incluyendo un análisis de la situación actual, con el fin de llegar a las mejores soluciones.

De hecho, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

8. Se atiende la alegación de eliminar la Actuación 3.2 de Creación de una Marina Seca en San Antonio de la Playa.

En relación al mecanismo de control de las embarcaciones Ports IB tiene en proyecto establecer un sistema de control de acceso con lector de matrículas para conocer el grado de uso de cada una de las rampas. Este sistema ya se ha instalado en 3 instalaciones durante el verano del 2021 y está previsto ampliarlo gradualmente a todas las rampas dependientes de PortsIB.

En relación a la creación de sistemas de control de las capturas de pesca recreativa, siendo este aspecto competencia de la DG Pesca i Medi Marí, Ports IB se pone a disposición de la misma para establecer los medios necesarios que considere esta Consellería para llevar a cabo acciones de este tipo.

9. Las instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones existentes dentro de las zonas portuarias como no puede ser de otra forma deben cumplir toda la normativa en vigor en cada momento. En relación a un programa propio de mantenimiento de embarcaciones se está trabajando en la redacción de una orden que regule la prestación del servicio de varaderos de reparación de embarcaciones en el ámbito de las competencias de PortsIB

10. No es objeto del PG la regulación laboral del Ente Público Ports IB ni la RPT.

11. En relación a la realización de actividades de carácter ambiental y el fomento de programas específicos de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental; Ports IB ya participa actualmente en determinadas iniciativas como el Fondo Posidonia y realiza actividades de educación ambiental con alumnos de los colegios que lo solicitan, visitando las instalaciones portuarias a su cargo. Ports IB colabora asimismo con instituciones de carácter científico (IEO, SOCIB, IMEDEA, UIB, IGN) permitiendo la colocación de mareógrafos y otros sensores de oleaje y corrientes y facilitando el amarre de las embarcaciones necesarias para sus estudios. Asimismo, Ports IB participa en jornadas de limpieza del fondo marino de sus puertos y colabora con entidades de defensa y protección del medio.

En este tipo de líneas de trabajo, PortsIB está abierto a participar en nuevas iniciativas que sean presentadas por distintos actores de la sociedad civil. De todas formas, no se considera necesario incluir dentro del PG una planificación de este tipo de medidas.

12. En relación a la infraestructura verde señalar que la propia estrategia indica literalmente que *“la identificación de elementos que pueden formar parte de la Infraestructura Verde, a día de hoy, no está desarrollada completamente, existiendo un listado de referencia de elementos a considerar que no constituye una enumeración exhaustiva. Igualmente, no están establecidos con claridad las características y criterios que debe reunir cualquier elemento para ser considerado como integrante de la IV. No existe tampoco, a día de hoy, una cartografía de Infraestructura Verde a nivel estatal, si bien, algunos de los elementos que pueden formar parte de ella, como los Espacios Protegidos, hábitat de interés, las vías pecuarias o los ríos, sí están cartografiados y, una vez definidos con claridad los criterios para su integración como elementos de la IV, se podrían establecer las bases para la cartografía de la IV en su conjunto”*. Por tanto este aspecto no parece que vaya a ser implementado con carácter inmediato en un horizonte temporal cercano y en cualquier caso le corresponderá su desarrollo a la conselleria de Medi Ambient i Territori si se desarrolla desde un ámbito autonómico o al Ministerio de Transición Ecológica y Reto

Demográfico si se desarrolla desde un ámbito estatal, prestando lógicamente PortsIB la debida colaboración interadministrativa.

13. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados por la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. Los presupuestos de este órgano, están fundamentalmente destinados a cumplir sus finalidades institucionales, con el máximo respeto al medio ambiente. En esta línea no se considera dedicar partidas generalistas a la conservación de los recursos marinos. De todas formas, Ports IB participa activamente en acciones de este tipo, como el *Fondo Posidonia*.

En diciembre de 2020, tras la modificación de la Ley 10/2005, se ha incluido dentro de las funciones de Ports IB la gestión de los campos de fondeo incluidos existentes en Red Natura 2000 para la protección de la Posidonia Oceánica, lo que pone de manifiesto el compromiso de Ports IB en la protección del medio marino.

Ports IB junto con la Consellería de Medi Ambient i Territori han iniciado la redacción de nuevos proyectos para la instalación y regulación de nuevos campos de fondeo en zonas que el Decreto de Conservación de la Posidonia califica como “a regular”.

En relación a grabar fiscalmente el uso de combustibles fósiles, este aspecto no pertenece a las competencias propias de PortsIB. De todas formas, para el fomento del uso de este tipo de instalaciones, éstas tendrán determinados tratos preferenciales expuestos en el apartado 3

14. En relación a incluir como acción dirigida a una normativa que mejore el desarrollo de la náutica, el velar por el cumplimiento de la normativa estatal, autonómica y local, con especial cuidado por la normativa de seguridad náutica y normativa de protección ambiental, se considera innecesario porque existe múltiple normativa de obligado cumplimiento.

Con relación a la propuesta de crear la normativa interna que no permita que embarcaciones con banderas internacionales dispongan de puestos de amarre permanentes a los Ports IB, fomentando así la navegación local y la vigilancia de la normativa, indicar que no se pueden establecer este tipo de normas limitantes en un contexto internacional en el que España forma parte de la UE y por lo que respecta al cumplimiento de la normativa, las administraciones competentes deben tener los mecanismos necesarios para velar y vigilar, y su caso, sancionar cualquier incumplimiento.

15. Se añadirán las referencias normativas solicitadas.

16. En el ESTUDIO SOBRE EL MEDIO COSTERO se incluirá el cambio de la denominación 6.1 ESPACIOS AMBIENTALES PROTEGIDOS por 6.1 ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS,

Se incluirán los decretos que recogen el instrumento de gestión de los parques naturales de s'Albufera y de s'Albufera des Grau de Menorca, y enunciar el Parque Natural de Es Trenc i Salobrar de Campos.

En relación a la sobreexplotación de recursos marinos y de contaminación marina o la estimación de la presión del sector pesquero recreativo, no es objeto del presente PG ni responsabilidad de Ports de les Illes Balears, siendo la administración competente para valorar la situación real de los recursos la Direcció General de Pesca i Medi Mari.

En cuanto a la propuesta de incorporar las aguas de baño para asegurar la correcta convivencia entre usos portuarios y de baño en condiciones sanitarias, indicar que corresponde a la Conselleria de Salut i Consum la realización de las campañas y controles

relativos a la calidad de las aguas de baño y tampoco se pueden incorporar zonas de baño a las zonas de servicio de los puertos.

La referencia a la situación de la población de *Puffinus mauretanicus*, ave más amenazada de Europa se considera que no es objeto de un instrumento de planificación portuaria como es el PG y que debe ser abordada por las administraciones con competencias de conservación y protección de la naturaleza y en su caso en materia de pesca

17. La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.

El PG ha hecho un primer acercamiento al Estudio de la Capacidad de Carga del Litoral desde el ANÁLISIS ESPACIAL DE LA CAPACIDAD DE FONDEO DE EMBARCACIONES DE RECREO EN LA COSTA DE LAS ILLES BALEARS. Este estudio está realizado desde un punto de vista puramente físico como herramienta para analizar la situación general de las infraestructuras portuarias. Las conclusiones del estudio, a fecha 2017, son:

- En la isla de Mallorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 79,93 % de la flota existente (46,22 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En la isla de Menorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 86,90 % de la flota existente (61,17 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En las islas Pitiusas existe una capacidad de fondeo correspondiente al 308,62 % de la flota existente (154,17 % si consideramos solo fondo arenoso).

Aunque la simultaneidad de uso de las embarcaciones deportivas es pequeña incluso en los fines de semana de verano, la situación actual refleja un mercado maduro, donde en las islas de Mallorca y Menorca existen más puestos de amarre disponibles (entre amarres en marinas o pantalanes de temporada, marinas secas, boyas de fondeo ...) que puestos de fondeo en los destinos de calas y playas.

Por ello, una de las directrices de partida del Plan General ha sido que **la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos**. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento y de la mínima ocupación del DPMT.

Con respecto a la limitación del número de embarcaciones que pueden estar amarradas y fondeadas en la zona costera/litoral de Baleares, señalar que Ports IB es el organismo responsable del área calificada como dominio público portuario y no puede ejercer ninguna competencia fuera de la misma. Esta es una de las razones principales que han llevado a la solicitud de la gestión de los campos de fondeo anexos a los puertos, para poder ordenar los mismos desde el punto de vista de la seguridad marítima y de la gestión ambiental.

18. Dentro del marco de participación pública en este Plan General, ya se tuvieron reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones en la presentación del BORRADOR del PG en enero de 2019. En esta línea se tuvieron reuniones con diversas entidades conservación del mar, cuyas aportaciones han servido para avanzar en la redacción del PG hasta su VERSIÓN INICIAL, incluyendo, por ejemplo, el "Análisis espacial de la capacidad de fondeo de embarcaciones recreativas en la Costa de las Islas Baleares" realizado por el SOCIB.

Este periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.

Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.

Además, PortsIB, como entidad gestora de los puertos de titularidad autonómica, está abierto a la colaboración con las entidades y grupos de investigación en el marco de la planificación portuaria y el desarrollo de las actuaciones de detalle.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Se añadirá en el apartado de **DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL**, entre los pilares fundamentales:  
**"El fomento de modos de navegación sostenibles, entendidos como los que son movidos con energías renovables como el viento y también las embarcaciones a propulsión eléctrica y las tradicionales"**
- Se sustituirá el párrafo "La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, y con calidad de servicio y respeto ambiental."  
Por el siguiente:  
**"La habilitación de campos de boyas de fondeo regulados, que garanticen la protección de los hábitats marinos en equilibrio con el uso portuario ordenando zonas de fondeo consolidado que permitan absorber una parte de las puntas de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre anuales, manteniendo el criterio de calidad de servicio, respeto ambiental, conservación del medio y mínima ocupación"**
- Se modificará el párrafo "El favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como Chárter, barcos en multipropiedad, clubes de navegación ...."  
Añadiendo, **"dando prioridad en las formas reglamentariamente posibles a las embarcaciones tradicionales y a las de modos de navegación sostenibles, como la vela o las de motorización eléctrica."**
- Donde dice MISIÓN: Se vele por la sostenibilidad ambiental, se sustituirá por: **Se impulse la sostenibilidad ambiental.**
- Donde dice VALORES, se añadirá: **Respeto a los ecosistemas naturales y a las especies marinas.**
- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones

tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

- Añadir en el apartado 5.2.6. **“Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.”**
- Modificar el punto 5.2.7 Mejoras EN LA SEGURIDAD PORTUARIA, sustituyendo *“Medidas de autoprotección frente a accidentes: derramas de ACEITES o hidrocarburos ...”* por **“Formulación y aplicación de Planes de Emergencia ante Riesgos naturales y antrópicos”**
- Eliminar la Actuación 3.2 de Creación de una Marina Seca en San Antonio de la Playa
- Añadir la siguiente relación de normativa:

Ámbito comunidad Autónoma:

- Modificar: Donde dice: "Ley 12/2016, de 17 de agosto, de Evaluación Ambiental de las Islas Balear · "debe decir" *Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares* ".
- Añadir: *Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Islas Baleares. Plan director sectorial de prevención y gestión de residuos peligrosos de las Islas Baleares (Decreto 14/2020, de 8 de abril).*
- *Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección de medio nocturno de las Islas Baleares.*
- *Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Islas Baleares.*
- *Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.*
- *Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Islas Baleares.*

Ámbito estatal:

- Real Decreto 1084/2009, de instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (MARPOL).
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño
- Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, por la que se aprueba la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas

27	CERCLE MALLORQUI DE NEGOCIS	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Que sea considerado el escrito como UNA ALEGACIÓN a la totalidad de todo el proyecto de actuaciones que representa el PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS y en consecuencia sea RETIRADO CON SU TOTALIDAD.</p> <p>Que se realice una reconceptualizar UN NUEVO PLAN GENERAL DE PUERTOS, defendiendo el interés general de la gente de nuestras Islas, desde el punto de vista de nuestra propia idiosincrasia, de nuestra propia visión y capacidad isleña para poder garantizar un futuro esperanzador para las generaciones futuras.</p> <p>Y todo ello contando con la participación activa y directa de las entidades y organizaciones cívicas organizadas de nuestra sociedad.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A CALA GAMBA</b></p> <p>2. Que se retire la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba del PG. Proponen asimismo la retirada de la rampa alegar de Sant Joan de Deu.</p> <p>3. Se manifiestan en contra de la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A SAN ANTONIO PLAYA</b></p> <p>4. Que se retire la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa del PG.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</p> <p>La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.</p> <p>La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.</p> <p>En la tramitación del PG se han seguido procesos de participación e información pública mucho más intensos y profundos que los que el marco legal establece. Dentro de estos procesos de participación pública, ya se tuvieron presentaciones del Borrador del Plan General en cada una de las islas en enero de 2019 y reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones que los solicitaron, pasando a formar parte del PG muchas de las sugerencias realizadas.</p> <p>El presente periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.</p> <p>Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.</p>		

2. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.

De todas maneras, y una vez analizadas las alegaciones que exponen que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
  - Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.
3. En relación con la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba, se debe comentar que el capítulo 5 del Plan General recoge actuaciones cuyo objetivo es resolver problemas actuales o futuros de explotación portuaria, relacionados con la agitación portuaria o a los aterramientos de los canales de navegación.

En esta línea se debe comentar que, aunque los problemas han sido detectados, estos proyectos no están definidos a día de hoy y deberán pasar por la fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental.

Al constituir este proyecto una necesidad para la mejora de la explotación portuaria en el periodo de vigencia del Plan General, no se considera eliminarlo como actuación prevista, que deberá ser desarrollada oportunamente mediante el correspondiente proyecto.

4. La Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa, se elimina del Plan General, atendiendo a las alegaciones presentadas.

De todas formas, se incorporará en esta zona una Actuación tipo 4 de rampa de varada, por la imperiosa necesidad de disponer de una rampa pública a lo largo de la línea de costa del municipio de Palma. En esta línea se debe explicar que, al ser el Plan General un documento de máximos, no se considera la eliminación total de la actuación, para no descartar el posible uso portuario de parte de este espacio, siempre que se compatibilice con el proyecto de espacio libre público referencia para la barriada e integrado con el entorno que llegado el momento se pueda desarrollar de manera coordinada y conjunta con el Ayuntamiento de Palma y la participación pública.

En línea con la actuación anterior, se estudiará usar asimismo la parte contigua al aparcamiento exterior del puerto de San Antonio, asegurando de todas maneras una menor ocupación de superficie de playa.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba.

2. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa .  
Sustitución por una nueva actuación de rampas.

28	Club Náutico S' Estanyol	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE S'ESTANYOL</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Que la problemática derivada de los episodios de rebase se tenga en cuenta en el PLAN GENERAL DE PORTS DE LES ILLES BALEARS incluyendo, además de las actuaciones contempladas, la reconstrucción del dique de abrigo con el recrecido del espaldón para mitigar la acción del rebase sobre el dique de abrigo del CN s'Estanyol a lo largo de sus dos alineaciones.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se modificará la definición de la actuación 5.4 de Mejora del abrigo en la zona de la bocana, incluyendo la mejora de la estabilidad y rebasabilidad del dique de abrigo.</li></ol> <p>Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico con estudio de alternativas y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament y otros que pudieran ser necesarios.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p><b>Se modifica la definición de la actuación 5.4</b> ACTUACIÓN 5.4. MEJORA ABRIGO EN LA ZONA DE LA BOCANA Y MEJORA DE LA ESTABILIDAD Y REBASABILIDAD DEL DIQUE DE ABRIGO Se propone la mejora del abrigo de la bocana y de la zona de gestión directa del Port de S'Estanyol y las acciones necesarias para mejorar la estabilidad del dique de abrigo y las posibles soluciones para mejorar los problemas de rebase que se producen en la actualidad.</p>		

29	Club Náutico Porto Colom	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. A1) En contra del Artículo 3 del DECRETO: no es ajustado a derecho. El Artículo 6 debería recoger que uno de los principales objetivos del PG es promover el fomento del deporte náutico, así como el patrimonio histórico material e inmaterial de la náutica.</p> <p><b>RELATIVAS A PORTOCOLOM</b></p> <p>2. A2) Con las actuaciones propuestas en el PG se hace patente la elevadísima demanda que existe en el puerto. (se enmascara la ampliación puerto de GD) A3) Mayor escasez debido al cierre de los escars (mal estado) indicando que no se ha efectuado la reversión de los mismos ni se ha realizado el proyecto de acondicionamiento de los mismos y que supone una considerable merma de la viabilidad del Club Náutico de Portocolom Presenta propuesta para 81 nuevos amarres en 3 pantalanes (un pantalán para embarcaciones tradicionales) &gt; menos ocupación que la propuesta del PG, indicando que no superaría el 20% de la superficie de la concesión actual de CN de Portocolom y se podría ejecutar mediante una autorización de PortsIB sin necesidad de concurso público.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. <b>En lo referente al artículo 3 del proyecto de Decreto</b></p> <p>En la Exposición de Motivos de la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares se alude a la necesidad de poner en marcha una política portuaria que debe armonizarse con otras políticas sectoriales, como el desarrollo sostenible, la gestión racional de los recursos naturales y, a su vez, un modelo turístico de calidad en el que la oferta de servicios ligados a la navegación deportiva o de recreo sea un componente esencial.</p> <p>Con la modificación de la Ley de Puertos por la Ley 6/2014, de 18 de julio, se introdujo como novedad la figura del Plan de General de Puertos y de los Planes de Uso y Gestión como instrumentos de ordenación portuaria en sustitución de los Planes Directores previstos inicialmente, configurando al primero como el instrumento estratégico de la política portuaria, en el marco de las directrices de ordenación territorial y, por tanto, el que ha de perseguir alinear las diferentes políticas sectoriales.</p> <p>La potestad planificadora que la Ley de Puertos atribuye a la Administración Portuaria ha de ajustarse a las directrices que para ello marca la propia Ley y a los principios que señala el artículo 24, como el aludido antes, de utilización racional del litoral.</p> <p>El artículo 8 determina los objetivos del Plan General, de manera que ha de dar respuesta a la necesidad de amarres con criterios de aprovechamiento óptimo de las superficies ya disponibles, ampliando la capacidad operativa de las infraestructuras existentes evitando ampliar las zonas de servicio delimitadas. Con el fin de ahorrar superficies de ocupación de lámina de agua y evitar los consiguientes impactos ambientales el Plan General preverá una red de marinas secas con criterios de proporcionalidad territorial y de preservación medio ambiental, mediante la adecuada integración en el entorno.</p> <p>De ahí que, tras ponderar todas las circunstancias y necesidades socioeconómicas, medioambientales y territoriales concurrentes y tras analizar la demanda de amarres en el conjunto de las islas y la capacidad náutica física de la costa balear, el Plan proponga medidas de adaptación de la demanda con criterios de mínima ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre mediante la creación de marinas secas asociadas a zonas portuarias e integradas en el entorno, una red de rampas de varada que permita la accesibilidad al mar y una serie de actuaciones de reordenación de algunos de los puertos</p>		

existentes, optimizando su capacidad, de acuerdo con las necesidades del horizonte temporal del Plan General.

Con estas medidas se garantiza el interés público que se persigue, un sistema portuario sostenible, razonable y suficiente para cubrir la demanda de amarres existente y previsible en este período, que continua fomentando las actividades náuticas sin necesidad de modificar el litoral ni de crear nuevas infraestructuras con el consiguiente impacto y problemas asociados sobre el medio ambiente que causan; no estando la Administración, por otra parte, abocada inevitablemente a autorizar las mismas.

Por ello, no se puede compartir la alegación formulada sobre el artículo 3 del Decreto por el que se aprueba el Plan, por cuanto con este instrumento se da debido cumplimiento al interés público exigido y se desarrollan convenientemente los objetivos que fija la normativa aplicable, atendiendo a las necesidades existentes. En cualquier caso, se modifica la redacción de este artículo fundamentándolo en los preceptos indicados.

En el desarrollo de los Planes de Uso y gestión, tal y cómo se indica en el artículo 13 de la Ley se establecerán las directrices de uso y gestión de los puertos y de las instalaciones marítimas en el marco que establecerá el Plan General.

#### **En lo referente al artículo 6 del proyecto de Decreto**

Se atiende la propuesta de modificar el ARTICULO 6 puesto que el fomento del deporte náutico es uno de los principales objetivos del PG y se recogen en el mismo actuaciones para su fomento y promoción tanto del deporte náutico, así como del patrimonio histórico material e inmaterial de la náutica.

2. La ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento. De esta forma, las embarcaciones usuarias podrán pasar de usuarios en tránsito (y solo utilizarlos en meses estivales) a usuarios de base, con la consiguiente bajada de las tasas asociadas.

Debido a las condiciones de calado de la bahía, la zona propuesta en el PG se considera mucho más propicia que la solicitada por el Club Náutico de Porto Colom, que supondría incrementar el número de amarres actual de 246 a 327 amarres, por lo que no se considera adecuada la actuación propuesta.

En relación con los escars existentes PortsIB ya ha redactado un proyecto básico de rehabilitación de los escars, para la redacción del cual se han mantenido reuniones con el ayuntamiento y con el departamento de Patrimonio del Consell de Mallorca, y cuya tramitación está a punto de iniciarse, este proyecto incluye los que ahora mismo gestiona el CN de Portocolom a precario hasta el momento de la reversión.

En relación con la afección a la viabilidad económica del Club Náutico señalar que el título concesional otorgado para la explotación de la dársena es independiente a cualquier otro tipo de autorización o concesión y por lo tanto no está vinculado en ningún caso a la explotación de otros elementos como podrían ser los escars, de cuya concesión el CN era conecedor que finalizaba en 2018 en virtud de lo establecido en la Ley 22/1988, de Costas, o a la autorización para la explotación de los campos de boyas.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la redacción del artículo 3 del proyecto de decreto

Inclusión en el artículo 6 del proyecto de decreto cómo objetivo estratégico el fomento y promoción de la náutica deportiva y del patrimonio histórico material e inmaterial que supone la náutica en las Baleares.

30 Federacio Associacio Veinats Palma	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Que sea considerado el escrito como UNA ALEGACIÓN a la totalidad de todo el proyecto de actuaciones que representa el PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS y en consecuencia sea RETIRADO CON SU TOTALIDAD.</p> <p>Que se realice una reconceptualizar UN NUEVO PLAN GENERAL DE PUERTOS, defendiendo el interés general de la gente de nuestras Islas, desde el punto de vista de nuestra propia idiosincrasia, de nuestra propia visión y capacidad isleña para poder garantizar un futuro esperanzador para las generaciones futuras.</p> <p>Y todo ello contando con la participación activa y directa de las entidades y organizaciones cívicas organizadas de nuestra sociedad.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A CALA GAMBA</b></p> <p>2. Que se retire la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba del PG. Proponen asimismo la retirada de la rampa alegar de Sant Joan de Deu.</p> <p>3. Se manifiestan en contra de la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A SAN ANTONIO PLAYA</b></p> <p>4. Que se retire la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa del PG.</p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</p> <p>La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.</p> <p>La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.</p> <p>En la tramitación del PG se han seguido procesos de participación e información pública mucho más intensos y profundos que los que el marco legal establece. Dentro de estos procesos de participación pública, ya se tuvieron presentaciones del Borrador del Plan General en cada una de las islas en enero de 2019 y reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones que los solicitaron, pasando a formar parte del PG muchas de las sugerencias realizadas.</p> <p>El presente periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.</p> <p>Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.</p>	

2. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.

De todas maneras, y una vez analizadas las alegaciones que exponen que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
  - Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.
3. En relación con la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba, se debe comentar que el capítulo 5 del Plan General recoge actuaciones cuyo objetivo es resolver problemas actuales o futuros de explotación portuaria, relacionados con la agitación portuaria o a los aterramientos de los canales de navegación.

En esta línea se debe comentar que, aunque los problemas han sido detectados, estos proyectos no están definidos a día de hoy y deberán pasar por la fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental.

Al constituir este proyecto una necesidad para la mejora de la explotación portuaria en el periodo de vigencia del Plan General, no se considera eliminarlo como actuación prevista, que deberá ser desarrollada oportunamente mediante el correspondiente proyecto.

4. La Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa, se elimina del Plan General, atendiendo a las alegaciones presentadas.

De todas formas, se incorporará en esta zona una Actuación tipo 4 de rampa de varada, por la imperiosa necesidad de disponer de una rampa pública a lo largo de la línea de costa del municipio de Palma. En esta línea se debe explicar que, al ser el Plan General un documento de máximos, no se considera la eliminación total de la actuación, para no descartar el posible uso portuario de parte de este espacio, siempre que se compatibilice con el proyecto de espacio libre público referencia para la barriada e integrado con el entorno que llegado el momento se pueda desarrollar de manera coordinada y conjunta con el Ayuntamiento de Palma y la participación pública.

En línea con la actuación anterior, se estudiará usar asimismo la parte contigua al aparcamiento exterior del puerto de San Antonio, asegurando de todas maneras una menor ocupación de superficie de playa.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba.

2. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa .  
Sustitución por una nueva actuación de rampas.

31 Federación Balear de Cofraries de Pescadors	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Se proponen algunas modificaciones relativas a dar mayor precisión a la información que se da en el primer párrafo del Apartado 2.3. del PG. En realidad, la flota pesquera de las Islas Baleares dispone de un contingente de al menos 320 embarcaciones, de las que el 52,7% ubicadas en Ports IB y el 47,3% restante ubicado a 5 Puertos dependientes de APB.</p> <p>Asimismo en el último párrafo del citado 2.3, entendemos que al margen de que se relacione la importancia económica del sector y que convive con las otras actividades o usos portuarios sería conveniente <i>añadir el valor cultural, tradicional y de influencia gastronómica, tanto por los habitantes de las islas, como por la actividad principal económica de las islas relacionada con el sector del turismo.</i></p> <p>En el punto 6, genérico sobre instalaciones pesqueras, se propone incorporar una introducción que hable de la actividad pesquera, como un sector tradicional y de mantenimiento de una actividad, un sector a proteger y tratar de forma bien diferenciada, tanto a nivel tarifario, que ya se da, como a nivel de mejorar progresivamente sus instalaciones, imprescindibles para su actividad presente y futura.</p> <p>2. Se solicita como sector pequero contar con una serie de amarres disponibles por los cambios de puerto base temporales o definitivos para atender las solicitudes que se puedan dar.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE ANDRATX</b></p> <p>3. Actuación 1.2. relativa a la reorganización de la dársena sur del Puerto de Andratx. Se precisa realizar un estudio específico que defina la mejora necesaria de las obras de abrigo. En este caso, solicitamos añadir contando con la colaboración de la Cofradía de Pescadores de Andratx para conseguir la mejor operativa de amarre.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE FORNELLS</b></p> <p>4. Actuación 1.8. Relativa a la reforma integral del Puerto de Fornells. Sobre reordenación de la flota, así como la creación de una nueva rampa de acceso a la mar, con algunas medidas adicionales sobre operaciones de dragado por el mantenimiento del calado. En este caso, la reordenación de la flota pesquera de Fornells debería tener en cuenta la dotación de aparcamiento y el juicio de la Cofradía de Pescadores de Fornells.</p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. <b>Se recogen parcialmente las modificaciones solicitadas modificando el apartado 2.3. y el punto 6.</b></p> <p>2. En relación a esta alegación indicar que se incluirá en el Plan General que los amarres destinados en la actualidad a usos pesqueros, se mantengan para dicho uso en caso de que la embarcación de pesca abandone el puerto o el amarre quede libre por cualquier causa, pudiendo ser destinados para cambios de base definitivos o temporales, o a actividades vinculadas como la pesca-turismo o similares.</p>	

Con el objeto de optimizar el uso de las instalaciones portuarias, PortsIB podrá dedicar estos amarres libres para embarcaciones de recreo de lista 7 de forma temporal siempre que sea compatible con la actividad pesquera.

3. En lo relativo a la Actuación 1.2. cuando se lleve a cabo la redacción del proyecto del diseño de la actuación prevista Ports IB se pondrá en contacto con la Cofradía de Pescadores del puerto de Andratx. Este proyecto deberá atenerse así mismo a trámite ambiental y de información pública.
4. En lo relativo a la Actuación 1.8 corresponde a un proyecto constructivo de reforma integral del puerto de Fornells-fase 2 que ya ha sido tramitado y aprobado por Ports de les Illes Balears tas la oportuna tramitación y exposición pública. La ejecución de las obras ya se ha iniciado y durante el proceso de tramitación ha participado la Cofradía de Pescadores de Fornells y se está en contacto con ellos durante la ejecución de las obra para minimizar las afecciones.

#### MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL

1. **Modificación en la redacción del apartado 2.3. y el punto 6.**
2. **Se incluirá la reserva de los amarres de embarcaciones de pesca libres para usos como cambios de base definitivos o temporales u otras actividades vinculadas como la pesca-turismo, incluyendo la posibilidad de uso de estos amarres de forma temporal para embarcaciones de recreo de lista 7 mientras no sean ocupados por embarcaciones de pesca.**

32	XXX2809XX	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p>1. A1) Sobre el interés general de la protección de las embarcaciones tradicionales &gt; Define EMBARCACION TRADICIONAL &gt; Hecha de madera y por los procedimientos típicos de un lugar (de generación en generación) Necesario el compromiso de la Administración para la protección de esas embarcaciones: Elaboración de marco normativo y directrices de Planificación.</p> <p>A2) Sobre el PG &gt; El PG debería poner los cimientos para la conservación de las embarcaciones tradicionales. (incluir un punto en el DAFO, tener un punto específico en el ART 3, incluir en las encuestas...) En el punto 6 de Acciones Propuestas se debería incluir una mejora en las tasas o fiscalidad de las embarcaciones tradicionales y unas ayudas para su mantenimiento. En las acciones específicas para satisfacer la demanda, falta un capítulo de dedicado a las embarcaciones tradicionales, que no pueden usar rampas o marinas secas.</p> <p>A3) Interés general que ha de regir el PG. &gt; Cambio en Art 5/6 del DECRETO que se incluya un precepto que diga que las embarcaciones tradicionales serán objeto de protección e incluir alguna previsión respecto a tarifas (art 55.3 Ley 10/2005)</p> <p>A5) Necesaria previsión de protección de todas las embarcaciones tradicionales sin perjuicio de las catalogadas.&gt; necesaria su inclusión en la normativa sobre protección del patrimonio histórico y cultural de IB Consell Insular de Mallorca y Consell Insular de Menorca están en tramitación para que la vela latina sea considerada como BIC inmaterial. &gt;&gt; Es necesario la creación de ayudas para este tipo de embarcaciones</p> <p>A6) Interrelación entre sociedad y barcos tradicionales &gt; El PG debe revisar el modelo y reflejar una protección de la interrelación entre los barcos tradicionales, núcleos costeros y la gente.</p>		
<b>PROPUESTAS RELATIVAS A PORTOCOLOM</b>		
<p>2. A4) Portocolom. &gt; Protección del patrimonio de Portocolom. No es un lugar adecuado para marinas secas y rampas... pocos amarres para embarcaciones tradicionales y a precios desorbitados.</p> <p>Falta descripción detallada de las diferentes zonas de los escars (y su mal estado). EAE &gt; No aparecen amplias zonas de escars y se ignora la agitación (y el impacto que ha tenido sobre los escars).</p>		
<b>RESPUESTAS</b>		
<p>1. La normativa portuaria no contempla como objetivo de este instrumento de planificación la protección y necesaria clasificación de las embarcaciones tradicionales, sino la protección de los bienes de dominio público portuario, en su ámbito competencial. No obstante, establece que Ports IB ha de colaborar con entidades relacionadas con la protección del patrimonio marítimo de las islas y con las Administraciones competentes para ello.</p> <p>Para contribuir a su preservación, sí permite garantizar un porcentaje mínimo de amarres públicos para las embarcaciones tradicionales con valor histórico y patrimonial que hayan sido declaradas Bien de Interés Cultural (artículo 68 Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares).</p> <p>Debido a que estas embarcaciones declaradas Bien de Interés Cultural son minoría, se está trabajando con los Consells Insulars en una definición más amplia de embarcación tradicional, que puedas incluir a todas aquellas embarcaciones de madera realizadas por técnicas tradicionales, con el objetivo de añadirlo en una eventual modificación de la Ley de Puertos autonómica y de otras acciones que pueda realizar esta entidad para cumplir con sus funciones.</p>		

De todas formas, con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los Ilaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para este tipo de embarcaciones en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

2. En la parte que hace relación a las tarifas, debemos comentar que, dentro de las actuaciones propuestas, la ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanes flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas. De esta forma, los amarres existentes en tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera y reduciéndose los ingresos al ser las tasas portuarias de base inferiores a las de tránsito.

En lo que respecta a las diferentes zonas de los escars, debemos informar de que Ports IB ya ha redactado un proyecto básico de rehabilitación de los escars, para la redacción del cual se han mantenido reuniones con el ayuntamiento y con el departamento de Patrimonio del Consell de Mallorca, y cuya tramitación está a punto de iniciarse. Además, se incluirá en el inventario la existencia de esos conjuntos de escars distribuidos en las distintas zonas del puerto.

Este proyecto va a iniciar su tramitación con la evaluación ambiental del mismo, en la que se incluye entre otras la solicitud de informe al departamento de Patrimonio de Consell Insular de Mallorca, entidad con la que ya se han realizado varias reuniones y visitas al puerto de Portocolom

En relación a la agitación existente en la zona de los escars PortsIB está tramitando un encargo para realizar un estudio específico de dinámica litoral del puerto que pretende dar respuesta a los aspectos relacionados con la reciente formación de una playa en la zona

d'es Riuetó, analizar con detalle la agitación portuaria en la zona del muelle comercial, y la investigación de las causas que han supuesto la degradación de los escars o barracas de la zona de Bassa Nova además de posibles soluciones de cara a su protección frente al oleaje, una vez hayan sido rehabilitados en el marco del proyecto que está tramitando PortsIB.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.

Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

**PROPUESTAS GENERALES**

1. Se propone realizar los siguientes cambios en el texto del Capítulo 1:

**a) Capítulo 1. Política Estratégica. Sección 1. Objeto del estudio. Apartado b).**

◦ Reformulación del primer párrafo para introducir los conceptos de sostenibilidad y capacidad de carga náutica: *“Estudiar las necesidades del sector náutico, teniendo en consideración parámetros de sostenibilidad y la capacidad de carga náutica del litoral Balear, en cuanto a las instalaciones de acceso al mar y los servicios complementarios a dicho sector estratégico, con prioridad de la flota pesquera y las actividades comerciales relacionadas con el turismo náutico y, en general, de todas aquellas actividades de carácter lúdico y deportivo, cuidando especialmente de un mejor reparto territorial de las instalaciones”.*

◦ Incorporar a la redacción: *“Impulsar medidas que limiten el exceso de embarcaciones en el litoral durante los meses de máxima afluencia y valorar el incremento de amarres, para cada isla”.*

**b) Capítulo 1. Política Estratégica. Sección 4. Definición del modelo sectorial.**

◦ Reformulación de la frase: *“La creación de una red de naves de invernaje y marinas secas, que permita alternativas al puesto de amarre en lámina de agua, teniendo en cuenta la oferta de amarres existentes y el techo de capacidad de carga náutica de cada isla.”*

◦ Reformulación de la frase: *“La mejora y ampliación del sistema de rampas de varada existente, que permita y fomente el acceso de las pequeñas embarcaciones almacenadas en tierra al mar, de la forma más cómoda posible y la ampliación de estas, siempre que no se haya sobrepasado la capacidad de carga náutica de la isla.”*

**c) Capítulo 1. Política estratégica. Sección 4. Definición del modelo sectorial: visión, misión y valores.**

En el Apartado *“Los otros pilares fundamentales del modelo serán”*, añadir el texto: *La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, con calidad de servicio y respeto ambiental y visual del litoral balear.*

En el Apartado *“Para ello el camino a seguir (misión) será la creación de puertos donde”*, añadir el texto: *“Se velará por una coherencia y armonía visual del litoral evitando una saturación de boyas o de embarcaciones en el mar”.*

2. Se propone realizar los siguientes cambios en el texto del Capítulo 4:

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 5. Objetivos propuestos. Apartado 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva.**

Se propone incorporar al texto: *“Se contempla la introducción de servicios exclusivos dirigidos al mantenimiento de pequeñas embarcaciones de construcción tradicional”*

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 5. Objetivos propuestos. Apartado 5.1.5 Iniciativas para la cobertura de la demanda respecto al medio ambiente:**

Se propone incorporar al texto: *“Para aquellas zonas que no haya llegado al techo de capacidad de carga náutica, los nuevos amarres se destinaran exclusivamente a embarcaciones de construcción tradicional, vela, motor eléctrico o impulsadas con tecnologías más sostenibles que los combustibles fósiles.*

*Para aquellas zonas que ya haya llegado al techo de capacidad de carga náutica, se establece la siguiente orden de prioridad de tipología de embarcaciones para cubrir los puntos de amarre que queden libres por cualquier motivo:*

- *Embarcaciones de construcción tradicional en madera*
- *Veleros*
- *Embarcaciones a motor eléctrico*
- *Embarcaciones impulsadas con tecnologías más sostenibles que los combustibles fósiles.*
- *Otras embarcaciones por orden de lista de espera.”*

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 5. Objetivos propuestos. Apartado 5.1.8. Potenciar el chárter y otras actividades:**

Se propone eliminar: *“En esta línea el Plan General propone que los puestos de amarre de los puertos de gestión directa que queden libres por el abandono de embarcaciones náutico-deportivas sean reservados para embarcaciones de 6ª lista”.*

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 5. Objetivos propuestos. Apartado 5.2.5. Medidas de mitigación del cambio climático**

Se propone añadir: *“▪ Promoción de las embarcaciones a vela o propulsadas por motor eléctrico, u otras tecnologías más sostenibles que los combustibles fósiles, mediante reducciones en las tarifas de amarre.*

- *Promoción de las embarcaciones a vela o propulsadas por motor eléctrico, u otras tecnologías más sostenibles que los combustibles fósiles, dando prioridad en las listas de espera para la obtención de amarres.”*

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 5. Objetivos propuestos. Apartado 5.2.6. Mejora en gestión medioambiental.**

Hay algunas actividades que se han implantado en los últimos años y que son fuente de protestas por parte de otros usuarios, así como de afectaciones importantes en el medio natural.

Sería el caso, por ejemplo, de las prácticas de esquí acuático en la bahía de Fornells. Un deporte que requiere embarcaciones con motores potentes que alcancen altas velocidades. Dentro de una bahía como es la de Fornells, provoca constantemente oleaje y un aumento en la turbidez de las aguas más someras y una constante contaminación sonora.

Añadir el texto: *“Se regularán ciertas actividades náuticas dentro de los puertos y sus inmediaciones teniendo en cuenta los valores ambientales de la zona y los inconvenientes provocados por ruidos, oleaje, velocidad o afectación al fondo marino”.*

**Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 6. Acciones propuestas. Punto 4. Excelencia en la gestión de puertos. Apartado 4.2. Acciones para la mejor de la gestión ambiental y la mitigación del cambio climático:**

Incorporar:

- *Debilidad detectada/Área de mejora: **Conocimiento de la evolución del medio natural inmediato.***

- *Acción propuesta: Estudio de valores ambientales de los puertos y áreas con instalaciones náuticas y comparativa, siempre que sea factible, con los estudios realizados por el GOIB en 2000, 2003 y 2005 para analizar la tendencia en el nivel de conservación del medio natural cercano a las instalaciones.*
- *Naturaleza de la acción: Estudios*
- *Horizonte temporal: CP*

### **PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO D' ADDAIA**

3. Se propone eliminar la Actuación 1.7 "Ampliación del puerto de Addaia en lámina de agua abrigada.

La actuación afecta de forma directa o indirecta a varios parajes protegidos con elevado valor ecológico y *afecta de forma residual a una pequeña franja mixta de poblaciones de Caulerpa y Cymodocea existente...*)

Como reconoce el propio documento del PG (Capítulo II, Punto 7.1.2.2) la actuación propuesta en Addaia contradice lo que establece el Plan Territorial Insular de Menorca, artículo 14.1. *"Es asumible la reordenación de los puertos deportivos e instalaciones de Port d'Addaia, Cala Galdana y Cala en Bosch para mejorar su aprovechamiento, pero sin ampliar la superficie abrigada."*

La actuación contradice los principios del PG: *"Sólo se dispondrán nuevas obras de abrigo para la mejora de las condiciones en instalaciones ya existentes, que tengan problemas de explotación derivados de la agitación portuaria."*

### **PROPUESTAS RELATIVAS A OTRAS ACTUACIONES DE MARINAS SECAS Y RAMPAS**

4. **Capítulo 4. Plan de acciones. Sección 8. Actuaciones específicas para satisfacer la demanda. Apartado 8.4. Actuaciones tipo 3. Mejora de la red de marinas secas.**

Preocupa mucho que existan y se quieran potenciar explanadas y rampas de varada donde a menudo se observan actuaciones de mantenimiento de embarcaciones (tipo rascado de pinturas, cambios de aceite y similares) que no disponen de ningún sistema de control de la llegada de sustancias tóxicas al mar, algunas de ellas consideradas como sustancias prioritarias a controlar a nivel europeo.

Se propone eliminar las siguientes actuaciones de marinas secas:

- Actuación 3.11. Construcción de marina seca en el ámbito de las rampas de cala Molí (T.M. Es Mercadal)
- Actuación 3.12. Marina seca en cala En Busquets

Se propone eliminar las siguientes actuaciones de rampas:

- Actuación 4.15. Construcción de una nueva rampa en Fornells.
- Actuación 4.16. Habilitación de zona de aparcamiento diurno para remolques.
- Actuación 4.18. Mejora de la rampa de Santo Tomás.

Se propone modificar las siguientes actuaciones de rampas:

- Actuación 4.17. Construcción de aparcamiento en el ámbito de las rampas de Graus. Sin pavimentación y con arbolado en sintonía con el aparcamiento existente.

## RESPUESTAS

1. El capítulo 1: Política Estratégica recoge los objetivos del Plan General, tras un profundo estudio de la situación actual, análisis y reflexión por parte de los diferentes estamentos de PortsIB. Por esta razón, no se atenderá a las alegaciones que soliciten la variación de la definición del Objeto del estudio.

Dentro de la Definición del modelo sectorial se admite la alegación de incluir en el Apartado "*Los otros pilares fundamentales del modelo serán*":

La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, con calidad de servicio y respeto ambiental **y visual del litoral balear**.

2. Sobre el capítulo 4:

**Apartado 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva.** Se admite la alegación para incluir: "*Se contempla la introducción de servicios exclusivos dirigidos al mantenimiento de pequeñas embarcaciones de construcción tradicional*". Ports IB ya incluye en los pliegos de concursos para el otorgamiento de concesiones de explotación de los varaderos, la obligación de prestar servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones tradicionales de madera por un carpintero de ribera o mestre d'aixa.

**Apartado 5.1.5 Iniciativas para la cobertura de la demanda respecto al medio ambiente:**

- Se procederá a impulsar la modificación de la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en los puertos de gestión directa, de cuya ejecución se generen nuevos amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica

**Apartado 5.1.8. Potenciar el chárter y otras actividades:**

Se mantiene la redacción actual

**Apartado 5.2.5. Medidas de mitigación del cambio climático**

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para las embarcaciones tradicionales con amarre en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas y Reglamento, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales, incluyendo las construidas según la técnica tradicional y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

**Apartado 5.2.6. Mejora en gestión medioambiental.**

Entre las medidas que actualmente se están llevando a cabo está el establecimiento a instancias de la DG Espais Naturals i Biodiversitat la exigencia de presentación de un

estudio de repercusiones ambientales sobre Xarxa Natura 2000 en el caso de actividades que se desarrollan en dichos espacios, para dar cumplimiento a la LECO.

**Apartado 4.2. Acciones para la mejor de la gestión ambiental y la mitigación del cambio climático:** En relación a este aspecto indicar que en el ámbito de sus competencias, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceanica en las Islas Baleares, Ports IB ya ha encargado al CSIC -IMEDEA la redacción de un Plan de conservación de la Posidonia oceanica existente en la zona portuaria, en el que se estudia la evolución del estado de las praderas en un período plurianual. Otras actuaciones de seguimiento ambiental podrían ser ejecutadas en el ámbito del desarrollo de los proyectos previstos.

En relación a la posibilidad de realizar estudios fuera de la zona portuaria, se entiende que no corresponde a Ports de les Illes Balears la realización de los mismos. No obstante, Ports de les Illes Balears forma parte del Comité Posidonia, previsto en el mencionado Decreto, y colabora con el fondo Posidonia, que permite actuaciones de este tipo por parte de la Conselleria de Medi Ambient i Territori.

3. En relación a la **Actuación 1.7. del Puerto Deportivo de Addaia.**

*El Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia*, en el TM de es Mercadal, y el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos a información pública mediante anuncio publicado en el BOIB núm. 176 de 21/12/13, por edicto expuesto en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Mercadal, de día 23/12/13 a día 14/02/14, y en anuncio publicado en el periódico "Es Diari Menorca" de día 9/01/14.

El objeto del proyecto no se limita a incrementar la oferta de amarres, sino principalmente a dar una solución efectiva a la problemática generada por la proliferación de fondeos no regulados en la zona, que en época estival pueden superar las 100 unidades. Es decir, se trata de sustituir los fondeos incontrolados por los 114 amarres que se crean con la instalación de tres nuevos pantalanes flotantes, los cuales, a diferencia de los fondeos, tendrán acceso a todos los servicios portuarios que la Ley 10/2005 de Puertos de les Illes Balears exige y estarán gestionados en el marco de sistemas de calidad y respeto al medio ambiente avalados con las normativas ISO 9001 e ISO 14001, además de contar con el correspondiente plan de autoprotección.

La actuación proyectada no afecta directamente a ningún espacio natural protegido, pero si indirectamente, ya que delimita con el Parque Natural de s'Albufera des Grau y el LIC y ZEPA ES0000233. El Subcomité de Xarxa Natura 2000 en fecha 29/01/15 informó favorablemente el proyecto en relación a Xarxa Natura 2000 y al Parque Natural de s'Albufera. El Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears, en sesión de 10/03/15, informa favorablemente el proyecto en relación a la evaluación de impacto ambiental, e igualmente lo informa favorablemente, en relación a la evaluación de afección a Xarxa Natura 2000, ya que no se prevé que pueda afectar de forma apreciable ni significativa a los hábitats naturales y las especies de interés comunitario por los cuales se declaró el espacio protegido LIC ZEPA ES0000233 de 'Addaia a s'Albufera.

El PTI de Menorca, en el apartado 6.3.4. Puertos deportivos, informa lo siguiente: "(...) *con la finalidad de proteger al máximo el litoral balear, se dará preferencia a la ampliación de las instalaciones actuales o la óptima utilización de las aguas actualmente abrigadas. En este sentido se prevé la reordenación de los puertos deportivos de Addaia, Cala Galdana y Cap d'Artrutx con el objetivo de mejorar su aprovechamiento sin ampliar la superficie abrigada*"

Según el informe del Consell de Menorca de 14/01/14, el Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de

Addaia, en el TM de es Mercadal es coherente con las directrices señaladas en el PTI de Menorca, en tanto que se respeta el criterio general que da preferencia a la óptima utilización de las aguas actualmente abrigadas dentro del puerto natural y a la ampliación de las instalaciones actuales evitando la construcción de nuevos puertos deportivos. En concreto, el PTI señala la reordenación del puerto deportivo de Addaia como una actuación estratégica en materia de puertos y transporte marítimo.

Actualmente y desde el 30/03/15, el procedimiento correspondiente a la aprobación definitiva del Proyecto básico para la reordenación y unificación de gestión de fondeos existentes en el ámbito del puerto de Addaia, en el TM de es Mercadal, se halla pendiente de la emisión por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del informe de adscripción del dominio público marítimo-terrestre necesario para la ejecución de las obras.

Por estas razones, **no se considera la alegación** de eliminar esta actuación del PG.

4. En relación a las actuaciones de marinas secas y rampas:

En relación a la **eliminación de la Actuación 3.12. Marina seca en cala En Busquets**. PortsIB ya ha licitado un concurso para definir a nivel proyecto esta actuación. Debido a la naturaleza de la topografía de la zona y a su situación, se considera un lugar indicado para este tipo de acción. Por estas razones **no se considera esta alegación**. En el marco de la definición de este proyecto se realizará un estudio de alternativas y el estudio de repercusiones de cada una de las soluciones, así como la documentación de definición y ambiental necesaria para la correcta y completa tramitación del proyecto asegurando la exposición pública para dar lugar a la participación ciudadana.

En relación a la **eliminación de la Actuación 3.11. Construcción de marina seca en el ámbito de las rampas de cala Molí**. Esta actuación está incluida en el PG tras haberla analizado conjuntamente con el Ajuntament d'Es Mercadal. Es una actuación necesaria para dar soporte a las rampas existentes, por lo que **no se considera esta alegación**.

En relación a la **eliminación de la Actuación 4.15. Construcción de una nueva rampa en Fornells**, indicar que se trata de una actuación incluida en el proyecto de reforma del puerto de Fornells fase 2 que ha sido aprobado definitivamente por Ports de les Illes Balears, tras la oportuna tramitación e información pública, incluyendo el dictamen favorable de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears condicionado al cumplimiento de una serie de condiciones y el informe favorable de compatibilidad con las estrategias marinas emitido por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico. La obra ha sido adjudicada y ya se ha iniciado hace pocas semanas y se ejecutará dando cumplimiento a las prescripciones establecidas por la Comissió de Medi Ambient. . Por estas razones no se considera esta alegación

En relación a la **eliminación de la Actuación 4.16. Habilitación de zona de aparcamiento diurno para remolques en Ciutadella**. Se eliminará la actuación.

En relación a la **eliminación de la Actuación 4.18. Mejora de la rampa de Santo Tomás**, no se encuentra justificación para eliminarla y se estudiará la viabilidad en el correspondiente proyecto.

En relación a la **modificación de la Actuación 4.17. Construcción de aparcamiento en el ámbito de las rampas de Graus**. Se informa que la solución técnica del proyecto se definirá tras los estudios técnicos de alternativas y, en su caso, la tramitación ambiental.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Se incluirá en el apartado "Los otros pilares fundamentales del modelo" de la definición del modelo sectorial, la componente visual en la ampliación de la red de campos de boyas de boyas de fondeo regulado que quedará redactado de la siguiente forma: *La ampliación de la actual red de campos de boyas de fondeo regulados que permitan absorber los picos de demanda estacional sin tener que recurrir a la creación de nuevas plazas de amarre, con calidad de servicio y respeto ambiental y **visual del litoral balear.***
- Apartado 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva. Incluir: "*Se contempla la introducción de servicios exclusivos dirigidos al mantenimiento de pequeñas embarcaciones de construcción tradicional*".
- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.
- Se eliminará la actuación prevista 4.16 Habilitación de una zona de aparcamiento diurno para remolques junto a la rampa del puerto interior de Ciutadella

33b	GOB	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li> <p>Que se planifiquen los puertos competencia del Gobierno de las Islas Baleares con criterios de decrecimiento, desmercantilización y socialización de los amarres, para potenciar su uso local, de embarcaciones de pequeña eslora y bajo impacto ambiental: de vela, y protegiendo las embarcaciones tradicionales de madera, las que cambian a motores eléctricos, piraguas, etc.</p> <p>Que su planificación atienda criterios ecológicos y no de "capacidad de carga espacial", por prevenir y combatir el cambio climático y no sólo para ampliar su capacidad, aprovechando la excusa de adaptar las infraestructuras portuarias al cambio climático.</p> </li> <li> <p>Que se defiendan de los derechos de la naturaleza y de la población que no puede disfrutar del uso de embarcaciones, rebajando la presión náutica y balizas las zonas de baño.</p> </li> <li> <p>Que se retiren sin más demora los cientos de puntos de fondeo ilegal que se extienden por nuestra costa, y que en muchos casos afectan praderas de Posidonia, Cymodocea o Zostera.</p> <p>Que impulsen urgentemente la tramitación de los Planes de Gestión de los espacios protegidos por la Red Natura 2000, que llevan años de retraso en su aprobación, y que deberían diagnosticar la situación ecológica y ordenar los usos náuticos para salvaguardar las comunidades biológicas.</p> </li> <li> <p>Que se retire la propuesta de cobrar menos a lo que más salgan a navegar, mientras no sean embarcaciones libres de emisiones.</p> </li> <li> <p>Que se impulse la reducción de embarcaciones más contaminantes y que las cuotas del amarre vayan en función de lo contaminan.</p> <p>Que no se haga promoción de uso de embarcaciones contaminantes (ni a ferias y mercados extranjeros, ni en la población local). Hay alternativas ecológicas para fomentar la cultura marina, vinculados al conocimiento y valores del patrimonio marítimo insular.</p> </li> <li> <p>Que se concreten exactamente cómo piensan hacer cumplir la normativa en los puertos de gestión indirecta de los que desconocemos ganancias, consumos y planes de recogida y tratamiento de residuos.</p> </li> <li> <p>Que el Plan defina mucho más cuál es la propuesta de educación ambiental para concienciar a los usuarios sobre los impactos que pueden producir y fomentar buenas prácticas.</p> </li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li> <p>Una de las directrices de partida del Plan General ha sido que <i>la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos</i>. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento.</p> </li> <li> <p>Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados por la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</p> </li> </ol>		

Dentro de este marco de actuación, Ports IB no es un organismo competente fuera de la delimitación de este dominio público portuario, cómo puede ser el balizamiento de las playas o las zonas de fondeo no regulado.

Entre los objetivos del Plan general está adecuar la oferta con criterios de sostenibilidad y viabilidad de los valores ambientales, sociales, económicos y paisajísticos del litoral balear.

3. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados por la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. Dentro de este marco de actuación, Ports IB no es un organismo competente fuera de la delimitación de este dominio público portuario.

En concreto, la tramitación de los Planes de Gestión de los espacios protegidos por la Red Natura 2000 es competencia de la Consellería de Medi Ambient i Territori.

De todas formas, en diciembre de 2020, tras la modificación de la Ley 10/2005, se ha incluido dentro de las funciones de Ports IB la gestión de los campos de fondeo incluidos existentes en Red Natura 2000 para la protección de la Posidonia Oceánica, lo que pone de manifiesto el compromiso de Ports IB en la protección del medio marino mediante el compromiso adquirido en esta gestión delegada. Estas instalaciones, al no ser portuarias, no forman parte de la presente planificación portuaria. En concreto la nueva redacción de la Ley dice:

*“u) La elaboración y aprobación de los proyectos, como también la instalación, ejecución, gestión, mantenimiento y explotación de los campos de boyas previstos en la normativa autonómica sobre la conservación de la posidonia oceánica, sin perjuicio de los títulos habilitantes para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre y de las competencias de la consejería competente en materia de medio ambiente”*

En esta línea de actuación, Ports IB junto con la Consellería de Medi Ambient i Territori han iniciado la redacción de nuevos proyectos para la instalación y regulación de nuevos campos de fondeo en zonas que el Decreto de Conservación de la Posidonia califica como “a regular”.

4. No se admite la alegación. Uno de los objetivos del Plan General es el *“favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárteres, barcos en multipropiedad, clubes de navegación....”*. Esta medida está orientada a dar cumplimiento a este objetivo.
5. Se atiende esta alegación en el siguiente sentido: en la Versión Final del Plan General y con el fin de promover la conservación de las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., así como incentivar la existencia de embarcaciones de vela o a propulsión eléctrica, se incluirán las siguientes acciones en el plan general:
  - Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
  - En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas portuarias, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para las embarcaciones tradicionales en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

6. Adicionalmente, Ports IB realiza controles bianuales de cumplimiento de las obligaciones de los títulos concesionales de todas sus instalaciones de gestión indirecta durante la gestión de las concesiones.

Dentro de estos controles que se realizan, se ha incluido dentro del check-list, la necesidad de que los concesionarios tengan vigente y aprobado por Ports IB su propio *Plan de recepción y Manipulación de Deshechos*, para lo cual es necesario informe previo de la Capitanía Marítima correspondiente.

En relación a los consumos ya sea de agua y electricidad, indicar que es preceptivo de acuerdo al artículo 54.2.t) de la Ley 10/2005 de puertos que todos los puertos de gestión indirecta otorgados en concesión administrativa dispongan como un servicio portuario más un sistema de gestión medioambiental, disponiendo además la gran mayoría de ellos de certificados de gestión medioambiental.

7. En relación a la realización de actividades de carácter ambiental y el fomento de programas específicos de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental; PortsIB ya participa actualmente en determinadas iniciativas como el Fondo Posidonia y realiza actividades de educación ambiental con alumnos de los colegios que lo solicitan, visitando las instalaciones portuarias a su cargo. PortsIB colabora asimismo con instituciones de carácter científico (IEO, SOCIB, IMEDEA, UIB, IGN) permitiendo la colocación de mareógrafos y otros sensores de oleaje y corrientes y facilitando el amarre de las embarcaciones necesarias para sus estudios. Asimismo, PortsIB participa en jornadas de limpieza del fondo marino de sus puertos.

En este tipo de líneas de trabajo, PortsIB está abierto a participar en nuevas iniciativas que sean presentadas por distintos actores de la sociedad civil. De todas formas, no se considera necesario incluir dentro del PG una planificación de este tipo de medidas.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

34	Inversiones Martí Riera	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE FORNELLS</b></p> <p>1. Se está a la espera de contestación por parte de Ports IB relativa a la solicitud de concesión del proyecto “Construcción de nueva dársena exterior en el Puerto de Fornells, para uso náutico-recreativo”, presentado a 10/06/2014, con registro de entrada 3652.</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Según consta en el Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 08/06/2017:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En fecha 10 de Junio de 2014 la Sra.Catalina Riera Garriga presenta solicitud de concesión administrativa y proyecto básico de construcción de un nuevo puerto deportivo en la Bahía de Fornells. El expediente se haya pendiente de inicio de la fase de consultas previas respecto a la tramitación ambiental del proyecto.</li><li>• En fecha 3 de marzo de 2017 el Consejo de Administración aprobó proponer desestimar dicha solicitud por no existir planificación portuaria en la zona (Plan General y Plan de usos y gestión) lo que hace que dicho proyecto se oponga notoriamente a la normativa vigente y al interés público, con devolución de la fianza depositada en su caso.</li><li>• Intentada la notificación personal sin éxito, la anterior propuesta ha sido notificada al interesado mediante anuncio publicado en el BOE de 12.05.1. No consta que se hayan formulado alegaciones en el plazo concedido.</li><li>• Se acuerda desestimar la solicitud para la obtención de una concesión administrativa según proyecto básico presentado para la construcción de una instalación portuaria ubicada frente a la UA-FOR-6 de Fornells por las razones expuestas.</li></ul> <p>Actualmente Ports IB ha realizado, tramitado y aprobado definitivamente el proyecto de reforma del puerto de Fornells (Fase 2) que incluye la ordenación de toda la superficie marítima del puerto de Fornells, actuación que se contempla en el PG, tras haber sido sometido a información pública y haberse completado la tramitación ambiental del mismo. Este proyecto ha sido ya licitado y está actualmente en fase construcción y no se contemplan actuaciones adicionales en este ámbito. El proyecto de la rehabilitación integral del Port de Fornells se adapta a los criterios y objetivos planteados en el Plan General de reordenación de láminas de agua portuarias para su optimización, con la mínima ocupación de Dominio Público Marítimo Terrestre y minimización de afecciones al medio ambiente.</p> <p>El proyecto archivado mediante ACAPIB de fecha 08/06/2017 no cumple con los objetivos establecidos en el plan general y es por esta razón que no puede considerarse dentro de las actuaciones previstas en el mismo.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>1. Esta alegación no supone ningún cambio en el documento de Plan General.</p>		

35	Laboratori Interdisciplinari sobre Canvi Climàtic UIB	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>		
<p><b>1. Sobre la necesidad real de amarres y las pretensiones de cubrir la demanda ampliando los puertos con campos de boyas y marinas secas</b></p> <p>Se solicita la revisión integral del PG de Puertos para incluir las demandas y necesidades de la población de las Islas Baleares y observando el estado de mar. Se pide modificar en profundidad el documento 2. RESUMEN SOBRE LA SITUACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO para dar un enfoque de protección ambiental, antes de que de fomento y promoción del sector náutico.</p> <p><b>2. Sobre la DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL, misión, visión y objetivos</b></p> <p>Se solicita la revisión integral de la DEFINICIÓN DEL MODELO SECTORIAL, misión, visión y objetivos, teniendo en cuenta a la población local y a la conservación del mar.</p> <p>Igualmente en 5.1.1. POLÍTICA ESTRATÉGICA COMÚN se pide crear una política ambiental común, que incluya, entre otros, la certificación ambiental de las instalaciones.</p> <p><b>3. Sobre la referencia al CAMBIO CLIMÁTICO, incluir Mitigación.</b></p> <p>Toda la referencia al cambio climático es para la adaptación, e implica más obras. El Cambio Climático es una situación que el PG de Puertos ha de abordar de manera integral y no sólo ir a la adaptación, sino sobre todo a la MITIGACIÓN. Hay que tener en cuenta la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.</p> <p>Los Puertos deportivos y recreativos deben sufrir una profunda transformación en los próximos 15 años, hacia modos de náutica sostenible hasta desaparecer los combustibles fósiles. Ante todo, se debe asumir que no hay suficientes energías renovables para abastecer las embarcaciones de gran potencia de motor, sino que éstas se tendrán que ir reduciendo. Este PG de Puertos parece obviar todo este escenario y seguir haciendo una apuesta decidida por las grandes esloras y las motoras.</p> <p>Se solicita: La revisión integral para incluir Medidas efectivas y un Plan de Acción dirigido a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, haciendo una sustitución gradual de los motores de combustión por otras fuentes.</p> <p><b>4. Aguas residuales y de sentinas. Aguas de escorrentía superficial. Implantación de SUDS.</b></p> <p>Se solicita: La revisión integral para completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.</p> <p>Implementar Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) que recojan las aguas de escorrentía del puerto con contaminación potencial, y sean tratadas antes de su vertido al mar.</p> <p><b>5. Gestión de residuos</b></p> <p>El PG no le dedica ningún apartado específico a la Gestión de Residuos.</p> <p>Se solicita: La revisión integral para incluir completar la infraestructura necesaria de Áreas de Aportación y Puntos Verdes, que incluyan la correcta separación de residuos en origen, y aseguren la recogida y tratamiento de los residuos peligrosos (aceites, pinturas - incluyendo sus botas-, sprays, etc.).</p> <p>Crear puntos de "Prevención de residuos" que permitan la reutilización o reparación de enseres y bienes, antes de que sean convertidos en residuos.</p>		

Poner especial atención al desguace de embarcaciones, que se hagan de manera que se puedan reutilizar al máximo los materiales y que se haga cumpliendo toda la normativa de residuos.

#### **6. Sobre las actuaciones tipo 2 : Campos de boyas**

Se solicita: La revisión integral de las actuaciones tipo 2 enfocadas hacia la conservación de mar, y no hacia la explotación de los puertos.

Incluir equipos pluridisciplinarios con conocimiento de los fondos marinos, en los equipos de diseño (ciencias ambientales, ciencias del mar, biología, química, geología, entre otras disciplinas).

Suspender las actuaciones de polígonos de fondeo hasta disponer de conocimiento.

Establecer criterios de proporcionalidad. En ningún caso, las plazas dispuestas en polígonos de fondeo pueden suponer más de un 15% de las plazas del puerto, y en el caso de Port de Pollença se multiplica por 4.

Que los criterios en la gestión tengan en primer lugar la conservación de los fondos marinos, antes de que el afán de lucro.

En los casos de Port de Pollença y Puerto de Sóller y Portocolom, sacarlos del Plan General y dedicar un estudio pormenorizado en cada ámbito para llegar a las mejores soluciones.

#### **7. Sobre las actuaciones tipo 3: Marinas secas y tipo 4: Rampas de varada**

Se solicita: La revisión integral de las actuaciones tipo 3 y 4 enfocándolo hacia la conservación de mar, y no hacia la explotación de los puertos.

En el caso de las marinas secas,

- Eliminar la Actuación 3.2 de creación de una marina seca en San Antonio de la playa.
- Establecer mecanismos de control de embarcaciones (capacidad de carga) en marina seca y rampa de varada.
- Crear sistemas de control de las capturas de pesca recreativa (infraestructura de procesado, limpieza y pesado del pescado, residuos orgánicos).

#### **8. Sobre la adecuación y el uso de las instalaciones y el apoyo a la ciencia y la educación ambiental**

Se solicita:

Fomentar, mediante programas específicos y líneas de financiación, que las actuales instalaciones tengan un uso de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental en todos los niveles para fomentar la protección de mar.

Crear programas de educación ambiental en los Puertos para dar a conocer los valores de los recursos marinos.

Crear infraestructuras de apoyo al usuario de procesado, limpieza y pesado del pescado, residuos orgánicos que ayuden a tomar datos a los puertos deportivos sobre las capturas de la pesca recreativa.

#### **9. Sobre el estudio económico y la fiscalidad ambiental y los precios públicos**

Se solicita:

Destinar un presupuesto, como mínimo del 10% del total, la conservación de los recursos marinos.

Revisar la política fiscal y de precios públicos para dirigirla a la conservación de mar.

Crear una política de precios públicos para grabar el uso de combustibles fósiles y premiar el uso de energías renovables.

**10. Sobre el ESTUDIO DEL MEDIO COSTERO y la referencia a la biodiversidad, los recursos pesqueros y la contaminación marina. Añadir la saturación y la capacidad de carga del litoral.**

Se solicita: La revisión integral para incluir la situación real de la biodiversidad en el estudio costero, poniendo de relieve las problemáticas ambientales a que se enfrenta.

Recoger la situación actual de sobreexplotación de los recursos marinos y de contaminación marina.

Incorporar las aguas de baño cercanas a infraestructuras portuarias para asegurar la correcta convivencia entre usos portuarios y baño en condiciones sanitarias adecuadas.

Añadir la capacidad de carga del litoral. Visto que la presión para la demanda de embarcaciones experimenta un crecimiento lineal desde 2007, mientras que el litoral es un recurso no renovable, finito y que no ha experimentado ni experimentará ningún crecimiento, para evitar la saturación del litoral, la capacidad de carga debe situarse en los puertos y zonas de acceso al mar.

Hacer referencia a la sobreexplotación de los recursos marinos, la dificultad de estimar la presión del sector pesquero recreativo, y la saturación del litoral.

**11. Sobre la participación de las ENTIDADES y los grupos de INVESTIGACIÓN en la gestión de los PUERTOS IB**

Los Ports IB son públicos y de utilidad pública. Este periodo de exposición pública ha brillado por la ausencia de ninguna presentación, mesas de diálogo social, talleres o mesas de debate.

Por otra parte, se podrían incluir mesas de diálogo social con entidades de conservación del mar, grupos de investigación y tener en cuenta sus indicaciones en la toma de decisiones.

**RESPUESTAS**

1. El enfoque del Plan General no es de fomento y promoción del sector náutico sino de promoción de la cultura náutica desde la protección ambiental, la minimización de la ocupación del dominio público y la apertura de la náutica a la ciudadanía.
2. El modelo sectorial propuesto está basado en la satisfacción de las necesidades tanto de los usuarios locales como de las personas que visitan las islas.

Por otro lado, indicar que actualmente es obligatorio, de acuerdo al artículo 54.2.t) de la Ley 10/2005 de puertos, que todos los puertos de gestión indirecta otorgados en concesión administrativa dispongan como un servicio portuario más un sistema de gestión medioambiental, disponiendo además la gran mayoría de ellos de los correspondiente certificados de gestión medioambiental.. Adicionalmente, Ports IB realiza controles bianuales de cumplimiento de las obligaciones de los títulos concesionales de todas sus instalaciones de gestión indirecta durante la gestión de las concesiones.

Asimismo, Ports IB está trabajando en la implantación de un sistema de gestión ambiental de sus instalaciones de gestión directa.

3. El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará por que

en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación y que son de obligado cumplimiento.

Con respecto a las embarcaciones eléctricas, a día de hoy existe un número testimonial de este tipo de embarcaciones en las instalaciones de PortsIB, y no existe un mercado desarrollado de compra-venta de las mismas. En esta incipiente realidad incluir puntos de conexión en los pantalanes es un simple problema de cambio en las instalaciones eléctricas, pues a día de hoy, la mayoría de los pantalanes ya incluyen suministro eléctrico a los barcos mediante torretas de suministro. Por lo tanto se tratará simplemente, en caso de que sea necesario un incremento de potencia, de una modificación de las instalaciones eléctricas ya existentes.

De todas maneras, y como política de promoción de estas embarcaciones no contaminantes, en la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley y su reglamento correspondiente.

Respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, se promoverá en la nueva modificación de la Ley de Tasas y Reglamento, la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

4. En relación a los sistemas de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones. Estas instalaciones son de uso gratuito. Dentro de las campañas de concienciación ambiental propuestas en el PG se realizarán acciones encaminadas a concienciar a los usuarios del beneficio del uso de estas instalaciones.

En relación a las aguas de escorrentía del puerto Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados y está actuando de igual modo en los puertos de gestión directa.

5. En relación a la gestión de residuos, todos los puertos tanto de gestión directa como de gestión indirecta disponen de un sistema de recogida selectiva de residuos, así como Puntos Verdes donde se pueden depositar los diferentes residuos peligrosos, para ser tratados por gestor autorizado.

Dentro del Estudio Ambiental Estratégico del PG (Apartado 4.3.2.), se informa que Ports IB ha elaborado en el año 2020 el "*Plan de recepción y Manipulación de Deshechos de los puertos de Gestión Directa*", donde se especifican los tipos y cantidades de deshechos generados en las instalaciones dependientes de Ports IB.

El Plan concluye que los puertos de gestión directa tienen unas instalaciones de recogida más que suficiente para los distintos tipos de residuos. Los incrementos previstos por las actuaciones del Plan General se estiman sobre un 5%. Estos aumentos se consideran asumibles y no significativos.

Adicionalmente, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las

concesiones, la necesidad de que los concesionarios tengan vigente y aprobado por Ports IB su propio *Plan de recepción y Manipulación de Deshechos*, para lo cual es necesario informe previo de la Capitanía Marítima correspondiente.

En lo relativo al desguace de embarcaciones, Ports IB tras la Declaración de Abandono de una embarcación, que no esté en condiciones de ser subastada para su reutilización, entrega la misma a gestores autorizados por la Consellería de Medi Ambient i Territori para su desguace, cumpliendo toda la normativa de residuos y trazando todo el proceso en el correspondiente expediente.

6. Los campos de boyas han sido concebidos para dar servicio en las puntas de demanda estivales en las zonas de fondeo anexas a los puertos. Estas actuaciones se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa. Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones y a su vez, se protejan los fondos marinos dañados por los fondeos irregulares en estas zonas. La situación actual genera graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.

De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos o la Capitanía Marítima. Sin ir más lejos ya se han celebrado varias reuniones por ejemplo en el caso de Pollença con la participación de estas administraciones además de la Demarcación de Costas en Illes Balears y la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat en las que todas ellas están de acuerdo en la necesidad de solventar la problemática actual y viendo de forma positiva la propuesta realizada por el Plan General de Puertos.

En relación a los actuaciones previstas en los puertos de Pollença, Sóller y Portocolom, no se considera adecuado eliminarlas del PG, pues su posterior tramitación no sería posible. El desarrollo de estos proyectos deberá ser llevado a cabo tras un estudio de detalle incluyendo un análisis de la situación actual, con el fin de llegar a las mejores soluciones.

De hecho, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

7. Se atiende la alegación de eliminar la Actuación 3.2 de Creación de una Marina Seca en San Antonio de la Playa.

En relación al mecanismo de control de las embarcaciones Ports IB tiene en proyecto establecer un sistema de control de acceso con lector de matrículas para conocer el grado de uso de cada una de las rampas.

En relación a la creación de sistemas de control de las capturas de pesca recreativa, siendo este aspecto competencia de la DG Pesca i Medi Marí, Ports IB se pone a disposición de la misma para establecer los medios necesarios que considere esta Consellería para llevar a cabo acciones de este tipo.

8. En relación a la realización de actividades de carácter ambiental y el fomento de programas específicos de divulgación del medio marino, divulgación de la ciencia y acciones de educación ambiental; Ports IB ya participa actualmente en determinadas iniciativas como el *Fondo Posidonia* y realiza actividades de educación ambiental con

alumnos de los colegios que lo solicitan, visitando las instalaciones portuarias a su cargo. Ports IB colabora asimismo con instituciones de carácter científico (IEO, SOCIB, IMEDEA, UIB, IGN) permitiendo la colocación de mareógrafos y otros sensores de oleaje y corrientes y facilitando el amarre de las embarcaciones necesarias para sus estudios. Asimismo, Ports IB participa en jornadas de limpieza del fondo marino de sus puertos y colabora con entidades de defensa y protección del medio.

En este tipo de líneas de trabajo, PortsIB está abierto a participar en nuevas iniciativas que sean presentadas por distintos actores de la sociedad civil. De todas formas, no se considera necesario incluir dentro del PG una planificación de este tipo de medidas.

9. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados por la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal. Los presupuestos de este órgano, están fundamentalmente destinados a cumplir sus finalidades institucionales, con el máximo respeto al medio ambiente. En esta línea no se considera dedicar partidas generalistas a la conservación de los recursos marinos. De todas formas, Ports IB participa activamente en acciones de este tipo, como el *Fondo Posidonia*.

En diciembre de 2020, tras la modificación de la Ley 10/2005, se ha incluido dentro de las funciones de Ports IB la gestión de los campos de fondeo incluidos existentes en Red Natura 2000 para la protección de la Posidonia Oceánica, lo que pone de manifiesto el compromiso de Ports IB en la protección del medio marino.

Ports IB junto con la Consellería de Medi Ambient i Territori han iniciado la redacción de nuevos proyectos para la instalación y regulación de nuevos campos de fondeo en zonas que el Decreto de Conservación de la Posidonia califica como “a regular”.

En relación a grabar fiscalmente el uso de combustibles fósiles, este aspecto no pertenece a las competencias propias de PortsIB.

10. En relación a la sobreexplotación de recursos marinos y de contaminación marina o la estimación de la presión del sector pesquero recreativo, no es objeto del presente PG ni responsabilidad de Ports de les Illes Balears, siendo la administración competente para valorar la situación real de los recursos la Direcció General de Pesca i Medi Mari

En cuanto a la propuesta de incorporar las aguas de baño para asegurar la correcta convivencia entre usos portuarios y de baño en condiciones sanitarias, hay que indicar que corresponde a la Conselleria de Salut i Consum la realización de las campañas y controles relativos a la calidad de las aguas de baño y tampoco se pueden incorporar zonas de baño a las zonas de servicio de los puertos.

Cada una de las actuaciones en el desarrollo de sus correspondientes proyectos deberá evaluar entre los posibles impactos el que pueda causar en el litoral

11. Dentro del marco de participación pública en este Plan General, ya se tuvieron reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones en la presentación del BORRADOR del PG en enero de 2019. En esta línea se tuvieron reuniones con diversas entidades conservación del mar, cuyas aportaciones han servido para avanzar en la redacción del PG hasta su VERSIÓN INICIAL, incluyendo, por ejemplo, el “Análisis espacial de la capacidad de fondeo de embarcaciones recreativas en la Costa de las Islas Baleares” realizado por el SOCIB.

Este periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.

Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.

Además, PortsIB, como entidad gestora de los puertos de titularidad autonómica, está abierto a la colaboración con las entidades y grupos de investigación en el marco de la planificación portuaria y el desarrollo de las actuaciones de detalle.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.
- Se elimina la actuación 3.2 de Creación de una Marina Seca en San Antonio de la Playa.

36	Més per Mallorca-APIB a Lluçmajor	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se solicita que, en cualquier caso, las actuaciones de mejora de las instalaciones y reordenamiento interior no supongan un aumento significativo de las plazas de amarre ni un cambio en la tipología de estas.</li> <li>2. Se solicita que se tenga en cuenta los efectos del cambio climático y el estado de emergencia climática en la que nos encontramos.</li> <li>3. Se solicita que se haga una nueva cartografía completa del fondo marino que incluya los cambios las praderas subacuáticas y los yacimientos arqueológicos submarinos.</li> </ol>		
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE S'ARENAL</b></p>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Relativa a la Actuación 1.3. <i>Cambio de bocana y reordenación interior del puerto de S'Arenal</i>. Se propone que se realice un estudio detallado de la dinámica litoral en la zona CN S'Arenal por las actuaciones prevista en el Plan General.</li> </ol>		
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE S'ESTANYOL</b></p>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Relativa a la Actuación 4.3. <i>Recuperación ambiental de la rampa de S'Estanyol II-Punta Plana</i>. Que se garantice el respeto máximo por los valores ambientales y patrimoniales de la zona en la actuación.</li> <li>6. Relativa a la Actuación 4.4, <i>Mejora del abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de S'Estanyol</i>, por desproporcionada e injustificada, señalando que dicha infraestructura se esconde la intención oculta de ir sacando de los clubes náuticos las embarcaciones de pequeña eslora (residentes) y por estos motivos se refuerzan las rampas, campos de boyas y marinas seca, para su sustitución dentro de los clubes por embarcaciones de mayor eslora</li> <li>7. Relativa a la actuación 5.4. <i>Mejora abrigo en la zona de la bocana del CN s'Estanyol</i> y la actuación 5.5. <i>Mejora de las obras de resguardo del varadero del CN s'Estanyol</i>, indica que no debería tener por objetivo el aumento de amarres ni la reordenación hacia grandes esloras, que tendría como consecuencia el desplazamiento de las embarcaciones pequeñas y tradicionales del pueblo y de la cultura marinera. Se deben evitar actuaciones y ampliaciones que no vayan destinadas a la mejora de las instalaciones portuarias para la gente local.</li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Una de las directrices de partida del Plan General ha sido que <i>la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos</i>. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento.  Los aumentos de amarre previstos en cada uno de los puertos se recogen en la versión final del PG. No existe previsión de cambios significativos en la tipología de los amarres.</li> <li>2. El PG ha realizado un Plan de Adaptación al Cambio Climático de los puertos autonómicos y las conclusiones del mismo serán tenidas en cuenta en la realización de cada proyecto.</li> </ol>		

Además la normativa en vigor ya establece que cualquier proyecto deba incluir un estudio específico del cambio climático..

El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará para que en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación.

3. En el ámbito de desarrollo de sus proyectos Ports IB va actualizando la cartografía de fondos marinos y yacimientos arqueológicos, cumpliendo los requisitos ambientales y patrimoniales de cada uno de ellos.
4. La Actuación 1.3. *Cambio de bocana y reordenación interior del puerto de S'Arenal*, corresponde al Proyecto básico de cambio de bocana, redistribución de amarres e integración en el entorno del Club Náutico El Arenal que ya ha iniciado su tramitación ambiental y la documentación incluye todos los requisitos solicitados por el órgano ambiental. El proyecto ha estado en exposición pública a disposición de cualquier órgano interesado y se ha solicitado el preceptivo informe municipal, habiendo sido publicado el anuncio en el BOIB de fecha 20/03/2021. Actualmente y desde julio de 2021 está pendiente de declaración de IA en la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears. La documentación del proyecto en tramitación incluye los estudios pertinentes de dinámica litoral.
5. Sobre la Actuación 4.3. *Recuperación ambiental de la rampa de S'Estanyol II-Punta Plana*, Ports IB tramitará su desafectación como dominio público portuario, al no tener uso portuario y poder realizar las actuaciones correspondientes teniendo en cuenta la restauración de los valores naturales de la zona.
6. En lo relativo a la Actuación 4.4, *Mejora del abrigo y explanada de la rampa de gestión directa de S'Estanyol*, se expone que actualmente en esta zona existe una instalación secundaria de gestión directa con problemas de explotación (relativos a la agitación y la acumulación de hojas de Posidonia oceánica muerta) que provocan la inhabilitación de la rampa durante largos períodos de tiempo e incluso de varios amarres.

La voluntad del PG es incluir una solución a este problema y quizá la ampliación de la zona de aparcamiento de remolques, cuyo objetivo es poder dar servicio de varada a las embarcaciones pequeñas en áreas gestionadas directamente por Ports IB que, en ningún caso, supondrá la reducción del número de amarres para embarcaciones pequeñas en los puertos. Por todo ello, esta actuación se mantendrá dentro del PG.

El detalle relativo al diseño y el área de afección final de este proyecto deberá ser desarrollado en los posteriores estudios (estudio de alternativas y proyecto de construcción) que Ports IB encargará en relación al mismo.

Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

7. En lo relativo a las actuaciones 5.4 y 5.5 referentes a las instalaciones del CN s'Estanyol las actuaciones tienen por objeto resolver problemas existentes en la actualidad y no un cambio o reordenación hacia grandes esloras.

Como se ha comentado en la respuesta anterior estas actuaciones como todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus

estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Esta alegación no conlleva modificaciones en los documentos del Plan General

37	Mes per Sóller	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SOLLER</b></p>		
<p>1. AG) Necesidad de que el PG incluya de forma más precisa los impactos ambientales... Existe preocupación de que los fondeos sean parte de la causa por la que la calidad de agua no es muy buena. Necesario un estudio de capacidad de carga relativo a la zona del puerto que tenga en cuenta los fondos bentónicos.</p> <p>2. A1) Que no se aumente el número de amarres y se prioricen los usuarios locales.</p> <p>3. A2) ACT 4.11. Se considera desacertada el área prevista para remolques.</p> <p>4. A3) ACT 2.9. Que los polígonos de fondeo no supongan una limitación de la potencial extensión máxima de la zona de baño</p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p>		
<p>1. Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública. En el caso de las actuaciones que puedan tener incidencia sobre la calidad del agua, estos estudios estarán contemplados en la fase correspondiente. En cualquier caso, Ports de les Illes Balears está realizando un programa de seguimiento de la calidad de las aguas portuarias en los puertos en base a la Recomendación para Obras Marítimas ROM 5.1., incluyendo la calidad del sedimento y de la columna de agua en varios puntos de la zona portuaria.</p> <p>2. El reglamento de desarrollo de la Ley 10/2005 incluía inicialmente la posibilidad de incluir como prioridad la residencia de los solicitantes de amarres públicos en las islas, este criterio contravendría los principios de igualdad y de libre elección de residencia, que constituyen el ejercicio de un derecho fundamental en base a los artículos 14 y 19 de la Constitución, la cual vincula a todos los poderes públicos.</p> <p>Estos principios junto con el de libre circulación de personas también vienen determinados por el derecho de la Unión Europea, la cual los ha de respetar en todas sus actividades y para todos sus ciudadanos, no pudiendo adoptar medidas que los limiten salvo en casos muy excepcionales.</p> <p>3. Se atiende la solicitud presentada, eliminando la ACTUACION 4.11. de la versión definitiva del PG.</p> <p>En cualquier caso y puesto que el problema del estacionamiento de remolques y teniendo en cuenta las limitaciones de la zona terrestre del puerto se establecerán contactos con el ayuntamiento para la búsqueda de una ubicación cercana a la zona de actividad con la oportuna calificación urbanística que permita dar solución al estacionamiento de remolques de embarcaciones.</p> <p>4. El área de los polígonos de fondeo respeta las distancias a las playas establecidas en la Ley de Costas para zonas de baño, por lo que no suponen ninguna limitación a las mismas.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p>		
<p>Eliminación de la actuación 4.11.</p>		

38	Associació Llaüt Associatiu Guillermo	30/09/21
<b>PROPUESTAS GENERALES</b>  1. Se solicita que, en los diferentes documentos, donde se habla de nuevas fórmulas diferentes de la titularidad de las embarcaciones, además de los ejemplos que aparecen (clubs náuticos, clubs de navegación, alquiler, chárter, multipropiedad, multiuso...) se especifica con claridad la gestión o la propiedad asociativa de las embarcaciones. Esto es importante porque marcará una línea inequívoca de cara al posterior desarrollo de los planes de uso y gestión de cada puerto.		
<b>RESPUESTAS</b>  1. Uno de los objetivos del Plan General es el <i>“favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárteres, barcos en multipropiedad, clubes de navegación...”</i> . Esta línea de trabajo del Plan General pretende que se aumente el índice de utilización de las embarcaciones y que no se ocupe el escaso espacio de dominio público portuario para amarres con embarcaciones de las que no se hace uso.  No es objeto del Plan determinar cuáles pueden ser las vías específicas para conseguir este objetivo, más allá de dar algunos posibles ejemplos ya existentes (clubes de navegación, embarcaciones multipropiedad...). Estas vías específicas se han de determinar y definir mediante las modificaciones normativas adecuadas tal y como se indica en el Plan General durante la vigencia del mismo para conseguir cumplir con los objetivos del mismo.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>  1. Esta alegación no implica modificaciones en el documento del Plan General		

## PROPUESTAS GENERALES

1. A nivel de infraestructura se plantean **medidas mitigadoras del cambio climático** que tienen un efecto testimonial que ni siquiera está cuantificado en el PGPIB.

En cuanto a las medidas correctoras, el recrecimiento de diques es una medida de gran impacto, por lo que debería estudiarse y analizarse la viabilidad de diques exentos sumergidos o de otras medidas que no tengan tan elevado impacto visual, que altera significativamente la línea visual desde la costa.

Dado que los puertos no tienen la rotación que sería deseable y que no es posible ya realizar actuaciones que aumenten significativamente el número de amarre disponibles, se proponen medidas encaminadas a facilitar el acceso al mar a través de rampas, sin evaluar correctamente la capacidad y uso que se hace actualmente de estas infraestructuras.

Las rampas facilitan el acceso al mar de embarcaciones de pequeñas o medianas dimensiones, de tipo deportivo, que normalmente disponen de gran potencia. Son las que hacen más ruido y las más contaminantes. Todas las medidas que se plantean para combatir el cambio climático quedan reducidas a la nada cuando se contraponen al fomento del incremento de uso de las rampas. Además, la potenciación de las rampas llevará asociada la necesidad de crear más amarres en seco (marinas secas y explanadas) y de más aparcamientos para los remolques en las zonas cercanas a los puertos, necesidades no estudiadas suficientemente en el PGPIB, ya que no se ha evaluado tan sólo si existe suelo apto para estas funciones a distancias adecuadas de las rampas.

2. Por otra parte, en este PGPIB se aprecia una intención firme de Ports IB para **gestionar los espacios de fondeo actualmente no controlado en los espacios cercanos** de los puertos. No se ha estudiado suficientemente el análisis de las consecuencias de esta actuación. Porque el establecimiento de boyas para el control de estas zonas de fondeo cercanas a los puertos, provocarán un efecto de traslación del problema a otras zonas cercanas, ambientalmente mejor conservadas, que recibirán la presión del fondeo incontrolado que antes se situaba cerca de los puertos.
3. Otro aspecto que debe considerarse de forma especial en el PGPIB es la **relación de los puertos con los núcleos urbanos que los rodean**. Por un lado, la relación entre el ente autonómico que gestiona los puertos y las administraciones municipales que les rodean parecen a veces inexistentes. Por otra, la sensibilidad de Puertos IB para los vecindarios del puerto es muy deficiente. En muchos puertos se observa una excesiva privatización del espacio público portuario mediante concesiones en la zona donde hay confluencia con las calles y finca de viviendas que lo rodean, Las terrazas de bares y cafeterías no dejan casi paso a los peatones y a las bicicletas; los aparcamientos que muchas horas están medio vacíos, se reservan para los usuarios del puerto, y ni siquiera en horarios nocturnos se permite el estacionamiento de los vecinos; con la excusa de crear puntos de carga de vehículos eléctricos se construyen marquesinas para placas fotovoltaicas que crean nuevos muros para la visual del mar; se colocan puntos de información y venta de billete para actividades privadas ocupando espacios que eran de los niños; no se hace ningún esfuerzo para minimizar las actividades de mantenimiento o limpieza.
4. Con el pretexto de un supuesto derecho universal de acceso al mar y de la importancia del sector náutico dentro de la economía balear, el PGPIB pretende poner los cimientos para llevar a cabo medidas que son claramente desarrollistas. Además de las ya mencionadas en relación con rampas, explanadas y aparcamientos, se pretende fomentar

al cliente náutico deportivo de fuera, potenciar el **chárter** y nuevas actividades náuticas dentro de los puertos. Son medidas nuevamente encaminadas al crecimiento del sector, sin tener en cuenta las consecuencias para la costa, para el mar y por los propios habitantes.

5. En cuanto a los chárter, se solicita:

Eliminar del PG que los amarres en abandono deberían asignarse a embarcaciones de la lista 6ª.

6. La gestión de los puertos debe mejorar. En cuanto a las listas de espera, señala que están estancadas desde hace años y propone incorporar un sistema para el otorgamiento de amarres por puntos de renovación periódica y que incluya los siguientes aspectos:

- Priorización de las embarcaciones tradicionales y de aquellas menos contaminantes, como las embarcaciones de vela.
- Se considera que una forma de favorecer este tipo de embarcaciones tradicionales y de vela es permitir que el amarre, para este tipo de embarcaciones, pueda transmitirse mortis causa. Actualmente no hay forma de transmitir un amarre entre personas físicas, pero sí para personas jurídicas.
- La proximidad a los puertos también es un factor que debería considerarse en el acceso a los amarres. Las listas de espera para un puerto determinado deberían dar más puntuación a las personas del mismo municipio.
- Sería adecuado también penalizar a la gente que tiene un amarre, pero no saca la barca más que una vez o dos en todo el año.
- El PGPIB indica que debe favorecerse el uso de la pesca tradicional y los usos de chárter. Una buena política de listas de espera puede ser una buena forma de conseguir este objetivo.
- En la renovación de los amarres, sería esencial exigir a todos los propietarios de una embarcación con amarre que tuvieran los papeles en regla de la barca, tanto los que acreditan el correcto estado técnico de la embarcación como el seguro. También, todos aquellos titulares de amarre que no estuvieran al día de pago en el momento de renovación del amarre deberían perderlo sin excepción.

7. En el PGPIB también se incide poco en la **política fiscal** que debe establecerse por Puertos IB, que es el otro gran instrumento, además de las condiciones de acceso a los amarres, para conseguir los objetivos marcados.

Se deben subir las tasas correspondientes a aquellas embarcaciones que son más contaminantes o que hacen mucho ruido, tanto si utilizan rampas como amarres.

Se deben bajar tasas en las embarcaciones tradicionales o de vela.

Se coincide con la propuesta recogida en el PGPIB en relación con la disminución de tasas para las embarcaciones que acrediten un mayor uso, pero se considera sólo recaudatoria la tasa propuesta por renovación de las listas de espera.

8. Otro problema que impide una gestión unitaria y coherente de los puertos de las Illes Balears y del que el PGPIB no aporta ningún tipo de solución es la existencia de una triple vertiente en la gestión de nuestros puertos.

Por un lado, existen los puertos que gestiona Puertos del Estado a través de la Autoridad Portuaria de Baleares, que es la que marca los objetivos para su gestión. Estos objetivos

también deberían ser coherentes con el PGPIB, pero la esfera competencial lo impide. Sin embargo, sí que se menciona la posible reclamación del traspaso de los puertos del Portitxol y de Es Molinar.

Entendiendo que en determinados casos es conveniente para la administración la gestión indirecta de las infraestructuras, es esencial que en este caso se haga un estricto control y fiscalización de las mismas, porque los concesionarios miran por su interés particular (o sus socios, en caso de clubes náuticos), pero no por el interés general, que es el que debería garantizar PortsIB.

Es incomprensible, para conseguir una gestión óptima de los amarres de nuestros puertos, que los concesionarios de los puertos de gestión indirecta no tengan una política común de precios con los puertos de gestión directa, Y no solo los precios de los amares debería ser los mismo, sino que las condiciones de acceso a los amarres también deberían ser los mismos. Todo lo que se ha comentado de la gestión de las listas de espera es extensible para el acceso de los amarres de los puertos gestionados por clubes náuticos u otros concesionarios privados, Los servicios adicionales que se puedan ofrecer en las instalaciones, no justifican en ningún caso los elevados precios de los amarres en los puertos que gestionan

Mención especial tienen los clubes náuticos, que en general hacen una gestión no demasiado transparente en los puertos que gestionan. Ports IB debería auditar donde va hasta el último euro que recaudan estas entidades. Y en ningún caso se debería favorecer que se renueven las concesiones, en muchos casos sin concurso (a cambio de obras innecesarias), cuando se podrían recuperar y poner al servicio de forma decida para el interés general.

La gestión indirecta de los puertos debe dotarse de mayor transparencia, precios y condiciones de acceso igualitarias y de objetivos comunes con el resto de los puertos.

9. Por último, es preocupante que con este PGPIB los criterios económicos sean prevalentes frente a los criterios sociales o ambientales. De ahí que se encuentre desalentador que se promueva la adaptación de las infraestructuras portuarias para embarcaciones más grandes o que se siga favoreciendo la privatización del espacio público portuario.

Se echan de menos medidas para mejorar la limpieza de la lámina de agua de nuestros puertos, para favorecer la presencia de llaüts y barcas de vela o para proteger mejor la flora y fauna marina.

Se configura un futuro con unos puertos elitistas de grandes embarcaciones y mega-yates, empresas de chárter que sólo podrán permitirse determinados turistas y unos puertos aislados de los habitantes de estas islas y que habrán perdido todo rastro de su índole tradicional.

## RESPUESTAS

1. El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará para que en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019,

Como política de promoción de las embarcaciones no contaminantes, en la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005, de puertos y su reglamento correspondiente.

Estas embarcaciones tendrán asimismo un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, que se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, mediante la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

2. Los campos de boyas han sido concebidos para dar servicio en las puntas de demanda estivales en las zonas de fondeo anexas a los puertos. Estas actuaciones se desarrollan en zonas que actualmente tienen un uso consolidado como fondeo permanente de embarcaciones sin regulación administrativa. Para mejorar esta situación se propone la creación de polígonos de fondeo regulados que se deberán adscribir al dominio público portuario, donde el explotador (público o concesionario) pueda dar los servicios mínimos necesarios a las embarcaciones y a su vez, se protejan los fondos marinos dañados por los fondeos irregulares en estas zonas. La situación actual genera graves problemas medioambientales asociados a la instalación de muertos de fondeo de cualquier tipología, borneo de cadenas sobre el fondo, o vertidos en la costa como consecuencia de que las embarcaciones puedan acabar varadas en la playa tras los temporales.

De hecho, este tipo de actuaciones han tenido una acogida muy positiva en las alegaciones recibidas por los distintos Ayuntamientos o la Capitanía Marítima. Sin ir más lejos ya se han celebrado varias reuniones por ejemplo en el caso de Pollença con la participación de estas administraciones además de la Demarcación de Costas en Illes Balears y la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat en las que todas ellas están de acuerdo en la necesidad de solventar la problemática actual y viendo de forma positiva la propuesta realizada por el Plan General de Puertos.

Con respecto a la posibilidad de que, una vez realizado una ordenación del espacio mediante un polígono de fondeo regulado con boyas, se produzca un traslado de las embarcaciones a otras zonas del litoral próximo, señalar que Ports IB es el organismo responsable del área calificada como dominio público portuario y no puede ejercer ninguna competencia fuera de la misma, y no le corresponde la ordenación del litoral en su conjunto. No obstante, la solicitud de la gestión de los campos de fondeo anexas a los puertos, es una primera medida para poder ordenar los mismos desde el punto de vista de la seguridad marítima y de la gestión ambiental evitando problemas que se producen actualmente y será necesaria en cualquier caso la colaboración y actuación de todas las administraciones implicadas en la gestión de la costa.

No es objeto del PG determinar la forma de gestión de esta zona de fondeo, que podrá ser gestionada directamente por Ports IB (como complemento de la gestión de los amarres del puerto) o que sea gestionado por un concesionario, previo concurso público. De todas formas, la primera idea que emana del PG es que estas zonas de fondeo sean gestionadas por el puerto de gestión directa en el que se encuentren, y sólo en el caso de que no haya un puerto de gestión pública exista un concesionario, con objeto de poder atender a las peticiones de amarre existentes en las listas de espera de los puertos de gestión directa con precios reducidos como los de las tasas portuarias.

3. La relación de los puertos con los núcleos urbanos que los rodean se vehiculan a partir de las relaciones con el Ajuntament correspondiente, existiendo reuniones con los equipos municipales y firmándose en algunos casos convenios de colaboración entre ambas administraciones. La Ley 10/2005 prevé la participación municipal en el desarrollo de los

proyectos que no sean de actuaciones de mantenimiento, siendo preceptiva la solicitud de informe municipal y de exposición pública del proyecto para la aprobación del mismo.

En relación a la privatización del espacio público portuario por parte de bares y terrazas y la falta de espacio para peatones y bicicletas, señalar que la voluntad de PortsIB es iniciar en breve la tramitación de una ordenanza para la ocupación de la zona portuaria que regulará todos estos aspectos y que incluirá una consulta pública previa. Por otro lado, el instrumento adecuado para la ordenación reglada de estos espacios son los Planes de uso y gestión de cada uno de los puertos que deberán ser desarrollados tras la aprobación del Plan General.

En cuanto a la situación de los estacionamientos existentes en los diferentes puertos, tanto el número de aparcamientos como el grado de ocupación de los mismos es distinto en cada puerto y se han ido adaptando soluciones distintas en cada caso, que van desde el establecimiento de una ORA en algunos puertos, acceso restringido solo a embarcaciones profesionales (pesca) y muchas otras formas intermedias. En cualquier caso no es objeto del Plan General establecer las formas de gestión de estas zonas de aparcamiento.

4. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.

La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.

La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.

El PG ha hecho un primer acercamiento al Estudio de la Capacidad de Carga del Litoral desde el ANÁLISIS ESPACIAL DE LA CAPACIDAD DE FONDEO DE EMBARCACIONES DE RECREO EN LA COSTA DE LAS ILLES BALEARS. Las conclusiones del estudio, a fecha 2017, son:

- En la isla de Mallorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 79,93 % de la flota existente (46,22 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En la isla de Menorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 86,90 % de la flota existente (61,17 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En las islas Pitiusas existe una capacidad de fondeo correspondiente al 308,62 % de la flota existente (154,17 % si consideramos solo fondo arenoso).

Aunque la simultaneidad de uso de las embarcaciones deportivas es pequeña incluso en los fines de semana de verano, la situación actual refleja un mercado maduro, donde en las islas de Mallorca y Menorca existen más puestos de amarre disponibles (entre amarres en marinas o pantalanes de temporada, marinas secas, boyas de fondeo ...) que puestos de fondeo en los destinos de calas y playas.

Por ello, una de las directrices de partida del Plan General ha sido que **la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos**. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento

5. No se admite la alegación ya que uno de los objetivos del Plan General es el *“favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárteres, barcos en multipropiedad, clubes de navegación....”*. Esta medida está orientada a dar cumplimiento a este objetivo.

6. En relación a las propuestas de mejorar la asignación de amarres en base y las listas de espera, se recoge en la contestación del Apartado 1 de la alegación las políticas de favorecimiento de embarcaciones no contaminantes y tradicionales que se recogerán en la Versión Final del Plan General.

En relación a la solicitud de dar preferencia a los habitantes del municipio en la asignación de amarres indicar que el reglamento de desarrollo de la Ley 10/2005 incluía inicialmente la posibilidad de incluir como prioridad la residencia de los solicitantes de amarres públicos en las islas, este criterio contravendría los principios de igualdad y de libre elección de residencia, que constituyen el ejercicio de un derecho fundamental en base a los artículos 14 y 19 de la Constitución, la cual vincula a todos los poderes públicos.

Estos principios junto con el de libre circulación de personas también vienen determinados por el derecho de la Unión Europea, la cual los ha de respetar en todas sus actividades y para todos sus ciudadanos, no pudiendo adoptar medidas que los limiten salvo en casos muy excepcionales.

El Plan General prevé la implantación de medidas fiscales que favorezcan el índice de uso de las embarcaciones, una de las formas podría ser la imposición de penalizaciones para las embarcaciones que salen poco o establecer un uso mínimo de las embarcaciones para mantener el derecho de uso de un amarre. En cualquier caso estas medidas necesitan un desarrollo normativo adecuado cuyo impulso plantea el PG.

7. Como se recoge en la respuesta al apartado 1 de la alegación, las embarcaciones a propulsión eléctrica y las embarcaciones de madera tradicionales tendrán asimismo un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, que se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, mediante la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

8. El PG propone la creación de un comité o consorcio permanente de todas las Administraciones portuarias con el fin de poder establecer una planificación común y una implementación de objetivos coordinada.

La gestión de los puertos en concesión se adecua a las condiciones establecidas en los títulos concesionales otorgados, con fechas de finalización, en general, posterior al horizonte de planificación del PG. Si bien para la redacción de nuevos pliegos de concesión se podrán tener en cuenta los comentarios realizados no es objeto del Plan General establecer las formas de gestión de las diferentes instalaciones ni las condiciones a incluir en los posibles pliegos de futuros concursos.

9. No se comparte la apreciación de que dentro del PGPIB los criterios económicos sean prevalentes frente a los criterios sociales o ambientales

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en

la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.

- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

40   Plataforma veinats Son Espanyolet	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <p>1. Que sea considerado el escrito como UNA ALEGACIÓN a la totalidad de todo el proyecto de actuaciones que representa el PLAN GENERAL DE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARNS y en consecuencia sea RETIRADO CON SU TOTALIDAD.</p> <p>Que se realice una reconceptualizar UN NUEVO PLAN GENERAL DE PUERTOS, defendiendo el interés general de la gente de nuestras Islas, desde el punto de vista de nuestra propia idiosincrasia, de nuestra propia visión y capacidad isleña para poder garantizar un futuro esperanzador para las generaciones futuras.</p> <p>Y todo ello contando con la participación activa y directa de las entidades y organizaciones cívicas organizadas de nuestra sociedad.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A CALA GAMBA</b></p> <p>2. Que se retire la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba del PG. Proponen asimismo la retirada de la rampa alegar de Sant Joan de Deu.</p> <p>3. Se manifiestan en contra de la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba.</p> <p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A SAN ANTONIO PLAYA</b></p> <p>4. Que se retire la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa del PG.</p>	
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</p> <p>La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.</p> <p>La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.</p> <p>En la tramitación del PG se han seguido procesos de participación e información pública mucho más intensos y profundos que los que el marco legal establece. Dentro de estos procesos de participación pública, ya se tuvieron presentaciones del Borrador del Plan General en cada una de las islas en enero de 2019 y reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones que los solicitaron, pasando a formar parte del PG muchas de las sugerencias realizadas.</p> <p>El presente periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.</p> <p>Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.</p>	

2. Con respecto a la Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba, se debe informar que el objetivo del Plan General es encontrar ubicaciones viables para la construcción y gestión de rampas de uso público, donde PortsIB puede ejercer control efectivo en las mismas y no estén condicionadas por la existencia de un gestor privado y unas cláusulas condicionales ya pactadas en relación al régimen de uso y las tarifas establecidas.

De todas maneras, y una vez analizadas las alegaciones que exponen que la ubicación seleccionada no es la más adecuada, se estima esta solicitud y se modifica en el Plan General la ubicación propuesta, eliminando la ubicación propuesta.

En esa línea se propone en la versión final del PG dos posibles ubicaciones para esta rampa:

- En la línea de los propuesto en el Informe Técnico del Ajuntament, una de las opciones podría ser la utilización de la rampa de Sant Joan de Deu, añadiendo una pequeña superficie de aparcamiento.
  - Una segunda opción podría ser utilizar la parte contigua al CN Cala Gamba hacia la zona oeste.
3. En relación con la Actuación 5.3. Prolongación del Dique Exterior y Amarres de temporada en Cala Gamba, se debe comentar que el capítulo 5 del Plan General recoge actuaciones cuyo objetivo es resolver problemas actuales o futuros de explotación portuaria, relacionados con la agitación portuaria o a los aterramientos de los canales de navegación.

En esta línea se debe comentar que, aunque los problemas han sido detectados, estos proyectos no están definidos a día de hoy y deberán pasar por la fase de proyecto de detalles y sus trámites de información pública e información ambiental.

Al constituir este proyecto una necesidad para la mejora de la explotación portuaria en el periodo de vigencia del Plan General, no se considera eliminarlo como actuación prevista, que deberá ser desarrollada oportunamente mediante el correspondiente proyecto.

4. La Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa, se elimina del Plan General, atendiendo a las alegaciones presentadas.

De todas formas, se incorporará en esta zona una Actuación tipo 4 de rampa de varada, por la imperiosa necesidad de disponer de una rampa pública a lo largo de la línea de costa del municipio de Palma. En esta línea se debe explicar que, al ser el Plan General un documento de máximos, no se considera la eliminación total de la actuación, para no descartar el posible uso portuario de parte de este espacio, siempre que se compatibilice con el proyecto de espacio libre público referencia para la barriada e integrado con el entorno que llegado el momento se pueda desarrollar de manera coordinada y conjunta con el Ayuntamiento de Palma y la participación pública.

En línea con la actuación anterior, se estudiará usar asimismo la parte contigua al aparcamiento exterior del puerto de San Antonio, asegurando de todas maneras una menor ocupación de superficie de playa.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

1. Cambio de ubicación de Actuación 4.2. Nueva rampa de varada en el puerto de Cala Gamba.

2. Eliminación de la Actuación 3.2. Nueva Marina Seca en el Puerto de San Antonio Playa .  
Sustitución por una nueva actuación de rampas.

41	Real Club Náutico del Puerto de Pollença	30/09/21
----	--	----------

### PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA

1. Se echa en falta un estudio más cuidadoso de los posibles escenarios en cuanto a propuestas de actuación. No se llega a diagnosticar la realidad concreta del puerto de Pollença y, aun así, se llega a tres propuestas muy concretas,
2. Sobre la Actuación 2.8. Polígonos de fondeo. Se solicita un estudio en detalle de un acceso adecuado de la zona norte de la concesión.
3. Sobre la Actuación 3.10. Marina Seca. Se comparte la propuesta de crear marinas secas, pero no su ubicación. Se considera que el Moll Nou no es idóneo y se debería integrar dentro del paseo marítimo. > Se presenta un anteproyecto de Reconversión del Moll Nou del puerto de Pollença. Propone realizar una reconversión del espacio con un interés general y utilizar estos terrenos para usos sociales como pueden ser una escuela de vela, un centro de formación y/o investigación con el objeto de potenciar el deporte y la educación.  
  
El RCN Pollença es partidario de que los servicios de mantenimiento de embarcaciones se sitúen en lugares de menor impacto paisajístico que el Moll Nou.
4. Sobre la Actuación 4.10 se propone recuperar parte del espacio de esta zona para eliminar la discontinuidad del paseo marítimo.
5. Sobre las fórmulas distintas a la titularidad de las embarcaciones, no puede emitir opinión al carecer de los detalles de la propuesta.

**Asimismo presenta adhesión a las alegaciones presentadas por la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares.**

### RESPUESTAS

1. Las actuaciones propuestas en el plan general son el resultado de un análisis y de un posterior debate como consecuencia de la participación pública del mismo que se ha realizado anteriormente a la aprobación inicial del mismo
2. En cuanto a la necesidad de un estudio de detalle de la propuesta de campo de boyas regulado, todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament.
3. La ubicación prevista en el PG de la marina seca en unos terrenos de la concesión extinguida de Astilleros Cabanellas se considera la más acertada dentro del puerto para permitir ese uso y hacerla compatible con los usos que deben mantenerse en la zona portuaria y no cómo se propone en la alegación de situar dichas marinas secas en la parte posterior de los núcleos urbanos haciendo referencia a al Decreto Ley 8/2020 que en realidad menciona las naves de hibernaje y de reparación de embarcaciones.

Las marinas secas, tal y como se conciben en el Plan General, se deben situar en la zona de servicio del puerto o a lo sumo en terrenos colindantes con dicha zona de servicio.

En cualquier caso Ports de les Illes Balears **incluirá la reordenación de la zona de varadero en la zona del Moll Nou y de reparación de embarcaciones para incluir usos de marina seca y gestión de amarres**, para lo cual tiene previsto convocar un concurso para el otorgamiento de una concesión administrativa que englobará los citados usos y que

contará con la participación del Ajuntament de Pollença, en el que se conseguirá también la integración de la concesión en el Moll Nou y en la trama urbana.

Ports de les Illes Balears debe garantizar la prestación de los servicios portuarios y se considera idónea la concentración de usos en una única zona que además permitirá liberar otras zonas más céntricas junto al paso Saralegui para uso pública e integración puerto-ciudad.

En cuanto a la escuela de vela el RCNPP es titular de una concesión cuya duración recientemente ampliada, con un proyecto en el que se prestan ya los servicios de escuela de vela.

4. La habilitación de zona de estacionamiento de remolques en la rampa de varada, se definirá y detallará como todas las actuaciones del PG más adelante. Todas ellas deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament. En cualquier caso, se integrará para dar continuidad a la zona del paseo.

Se prevé la recuperación para uso público de la zona de varadero situada junto a la rampa de remolques para la mejora de la zona peatonal dando continuidad al paseo y habilitación de aparcamiento de remolques

5. Las fórmulas como la multipropiedad o clubes de navegación, etc se desarrollarán en la modificación de la Ley 10/2005 de Ports

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la descripción de la actuación 3.10 y de su ámbito de actuación, incluyendo la previsión de realizar en la nueva zona delimitada la actividad de varadero y reparación de embarcaciones, trabajos de carpintería de ribera, ubicación de una marina seca y zona de amarres asociada.

Esta actuación irá asociada a la recuperación de parte del paseo Saralegui en la zona donde actualmente se prestan servicios de varadero y la reordenación de la zona de esta zona para mejorar el servicio de la rampa de varada de embarcaciones de la red de rampas de varada (actuación 4.10)

42	Plataforma Salvem Portocolom	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS A PORTOCOLOM</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Que el PG haga una nueva previsión sobre las expectativas de crecimiento para no desbordar la capacidad de carga náutica de las Islas Baleares.</li> <li>2. Que se haga una nueva redacción de los mapas y textos relativos al puerto de Portocolom dando respuesta a todo lo que marca art 11. de la Ley 10/2005 (describiendo todos los escars y muelles).</li> <li>3. Que la nueva redacción aclare el número real de amarres del puerto (antes y después de las actuaciones).</li> <li>4. Que se aclare que la ACT 2.6 se propone para proteger la pradera de Posidonia.</li> <li>5. Que se haga un estudio de adaptación al cambio climático que no esté basado en proyecciones, sino en la realidad de Portocolom. (aterramientos de Riueto, agitación marina...)</li> </ol> <p>Que se haga un estudio riguroso de dinámica marina que ayude a entender los fenómenos anteriores.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Que se haga un estudio de carga ambiental sobre la presión que las embarcaciones ejercen sobre la bahía (que es un ecosistema singular y se deberían plantear acciones para protegerlo). Que se planteen alternativas de decrecimiento.</li> <li>7. Sobre las actuaciones: ACT 1.6. No se debería alargar el muelle por el impacto. ACT 4.8. Que la restauración se haga con criterios de restauración patrimonial. ACT 4.7. Que se busquen otras alternativas viables (la zona es inundable y tiene falta de calado).</li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dentro del proceso de realización del Estudio de Evaluación Ambiental Estratégico, se ha realizado el trabajo de ANÁLISIS ESPACIAL DE LA CAPACIDAD DE FONDEO DE EMBARCACIONES DE RECREO EN LA COSTA DE LAS ILLES BALEARS. Las conclusiones del estudio, a fecha 2017, son: <ul style="list-style-type: none"> <li>•En la isla de Mallorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 79,93 % de la flota existente (46,22 % si consideramos solo fondo arenoso).</li> <li>•En la isla de Menorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 86,90 % de la flota existente (61,17 % si consideramos solo fondo arenoso).</li> <li>•En las islas Pitiusas existe una capacidad de fondeo correspondiente al 308,62 % de la flota existente (154,17 % si consideramos solo fondo arenoso).</li> </ul> <p>Aunque la simultaneidad de uso de las embarcaciones deportivas es inferior al 20% incluso en los fines de semana de verano, la situación actual refleja un mercado maduro en cuanto a la oferta de amarres.</p> <p>Por ello, una de las directrices de partida del Plan General ha sido que <i>la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos.</i></p> </li> <li>2. <b>Se atiende la alegación y se revisará la descripción del puerto de Portocolom.</b></li> </ol>		

3. En relación al número de amarres del puerto de Portocolom se han revisado los datos y se corregirán las deficiencias observadas en el número de amarres existentes actualmente detectadas en la versión inicial del plan, tanto en el inventario como en las tablas:

- Inclusión de las boyas de gestión directa de explotación durante todo el año (77 boyas)
- Corrección del número de amarres existentes en los escars o barraques (son 185 barraques)
- Corrección en el número de amarres situados en la dársena de la concesión otorgada al Club Náutico de Portocolom puesto que son 246 y no 250

4. **Se atiende la alegación y se incluirá ese aspecto en la redacción del documento.**

5. Dentro del PG se ha incluido el Plan de Adaptación al Cambio Climático de las instalaciones portuarias de Ports IB para evaluar las afecciones de este fenómeno a las instalaciones portuarias y proponer medidas de adaptación. De todas formas y, en consonancia con los requerimientos de la Ley de Costas, todos los proyectos a desarrollar deberán incluir un anejo específico relativo a la Adaptación al Cambio Climático.

Adicionalmente, en lo relativo a estos temas PortsIB está tramitando un encargo para realizar un estudio específico de dinámica litoral del puerto que pretende dar respuesta a los aspectos relacionados con la reciente formación de una playa en la zona d'es Riuetó, analizar con detalle la agitación portuaria en la zona del muelle comercial, y la investigación de las causas que han supuesto la degradación de los escars o barracas de la zona de Bassa Nova además de posibles soluciones de cara a su protección frente al oleaje, una vez hayan sido rehabilitados en el marco del proyecto que está tramitando PortsIB.

6. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.

En el ámbito de sus competencias, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la *Posidonia oceanica* en las Islas Baleares, Ports IB ya ha encargado al CSIC -IMEDEA la redacción de un Plan de conservación de la *Posidonia oceanica* existente en la zona portuaria, en el que se estudia la evolución del estado de las praderas en un período plurianual. Otras actuaciones de seguimiento ambiental podrían ser ejecutadas en el ámbito del desarrollo de los proyectos previstos.

7. La ampliación del dique de abrigo (Actuación 1.6) es una actuación necesaria para dar abrigo a las instalaciones de gestión directa ya existentes en el emplazamiento, en concreto a los pantalanes flotantes, que no cumplen con lo establecido en la normativa portuaria al estar sometidos a una agitación importante siendo la operatividad media anual de dichos atraques inferior a la mínima establecida en las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM). De hecho, se supera el umbral máximo de inoperatividad anual de 240 horas/año en la que supera la altura de ola  $H_s > 0,2$  m para embarcaciones deportivas. De esta forma, los amarres existentes en tránsito, que sólo pueden usarse con seguridad durante los meses de verano, podrán pasar a ser explotados como amarres en base durante todo el año, siendo asignados los amarres a las personas que figuran inscritos en la lista de espera, descongestionando dicha lista de espera y reduciéndose los ingresos al ser las tasas portuarias de base inferiores a las de tránsito.

En el marco del convenio que Ports IB tiene con el Consell Insular de Mallorca para la protección del patrimonio arqueológico submarino, la Actuación 4.8. se llevará a cabo siguiendo las recomendaciones y los criterios establecidos por el departamento de Patrimonio del Consell Insular de Mallorca.

En lo relativo a la Actuación 4.7, existe ya un proyecto desarrollado por Ports IB. El proyecto se encuentra en fase de tramitación ambiental, que ha sido sometido a información pública, evaluación ambiental simplificada y a informe de las administraciones competentes, habiéndose sido ya modificado el proyecto reduciendo algunos de sus aspectos para ser sometido a una nueva evaluación ambiental ordinaria.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificar descripción del puerto de Portocolom para ajustarla a la realidad incluyendo los escars y actualizar el inventario de amarres incluyendo esta información.

Modificar la descripción de la actuación 2.6 indicando que el objetivo de la actuación es la preservación de la pradera de posidonia de esta zona

<b>43</b>	<b>Unidas Podemos Pollença</b>	<b>30/09/21</b>
-----------	--------------------------------	-----------------

**PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA**

1. El PG debe incorporar una actuación previa y detallada (y presupuestada) que implique la limpieza completa y absoluta de los elementos ajenos al fondo y medio marino actualmente existentes en el fondo de la bahía: muertos, embarcaciones hundidas, cadenas, y restos diversas en todo el ámbito que finalmente se determine para constituir el campo de boyas ecológicas controlado y supervisado.
2. El PG debe contemplar una nueva actuación que intervenga bajo el Puerto "antiguo" del Puerto de Pollença para ampliar las canalizaciones / vías existentes que favorecen y permiten un mayor hidrodinamismo y circulación de la corriente marina.
3. A efectos de ofrecer un resguardo seguro y real para las embarcaciones que harán el viaje entre las barcas fondeadas en el campo de boyas y la zona del Puerto (dinguis), el PG debe plantearse establecer una zona de pantalanes flotantes temporales (a retirar en época de invierno), con anclajes ecológicos, teniendo en cuenta la zona de canal de acceso y salida y el estado de gran degradación del entorno, para una capacidad máxima de 30 embarcaciones de pequeño tamaño (máx. 4 metros aproximadamente). Esto requerirá de un dragado previo de la zona y eliminación de todo elemento ajeno al fondo marino.
4. Se solicita establecer los pasos necesarios para que, regulando a través del instrumento competente (que podría ser el Plan General de Ports IB de las Islas Baleares), se establezcan los mecanismos de optimización de gestión del Puerto situado en Pollença (gestión pública), obligando las embarcaciones a ocupar su amarre en concesión un mínimo de 10 meses anuales y reduciendo al mínimo legal exigido los amarres dedicados a embarcaciones transeúntes.
5. Se debería introducir el pago y control efectivo de uso de la rampa actualmente existente. Ports IB ha de proyectar la construcción de una rampa con rail de madera (actualmente inexistente), para aquellas embarcaciones que lo requieran. Sólo podrán aparcar dentro del parking para remolques quienes hayan identificados correctamente y hayan abonado la correspondiente tasa por uso de las instalaciones.
6. Se solicita la reducción de los fondeos proyectados en el campo de boyas ecológicas de 168 fondeos a 90, así como desplazamiento del campo de boyas hacia el oeste de la zona inicialmente planteada, eliminación del polígono de fondeo sur y redistribución de las esloras, quedando así:

Esloras > 20m: 0 embarcaciones  
 Esloras entre 15 y 20 m: 5 embarcaciones  
 Esloras entre 12 y 15 m: 10 embarcaciones  
 Esloras entre 8 y 12 m: 75 embarcaciones  
 Esloras menos de 8 m: 0 embarcaciones (utilizarían la rampa de varada)

**RESPUESTAS**

1. En relación a la propuesta de incluir una partida para la limpieza del fondo marino y retirada de elementos depositados en el mismo, en el marco de la actuación 2.8. creación de nuevos polígonos de fondeo en Pollença prevista en el Plan General, en el caso de que esta actuación se lleve a cabo el proyecto que desarrollará dicha actuación contemplará la limpieza del fondo marino y la retirada de todos los elementos depositados en todo el ámbito del polígono que sea adscrito por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2. La propuesta de abrir algún tipo de comunicación bajo los muelles en la zona del puerto más antigua para favorecer y permitir un mayor hidrodinamismo y circulación de la corriente marina, se considera inadecuada porque puede afectar a los tramos de litoral colindantes, producir aterramientos en el interior de la zona abrigada del puerto y no garantiza una renovación de las aguas portuarias.
3. La zona de pantalanes flotantes temporales propuesta (a retirar en época de invierno), con anclajes ecológicos, para el amarre de dinguis de las embarcaciones fondeadas, a pesar de que inicialmente se considera que es suficiente la zona existente actualmente en el Moll Vell, de cara a mejorar el servicio se estima adecuada y que puede **incluirse como complemento en la descripción de la actuación 2.8 campo de fondeo regulado**.
4. Los mecanismos de optimización de la gestión portuaria propuestos para establecer en el Plan General la obligación de las embarcaciones a ocupar su amarre en autorización un mínimo de 10 meses anuales y reduciendo al mínimo legal exigido los amarres dedicados a embarcaciones transeúntes, deberían en su caso recogerse en una modificación de la Ley 10/2005 de Puertos y en su reglamento de desarrollo.

En cualquier caso, Ports IB está trabajando para reducir al máximo los amarres que actualmente son ocupados por embarcaciones en tránsito de larga duración en el puerto de Pollença y que todos ellos sean asignados a personas inscritas en la lista de espera para obtener un amarre de embarcaciones de lista 7ª. No obstante, siempre deberá existir un porcentaje de amarres reservado para embarcaciones en tránsito que actualmente no puede ser inferior al 25%, excepto en casos justificados, de acuerdo con lo que establece el Reglamento de la Ley 10/2005.

La obligación de ocupar el amarre un mínimo de 10 meses anuales no se considera necesaria ni justificada. Actualmente si una embarcación en base se ausenta del amarre que ocupa debe comunicarlo a PortsIB y queda disponible para su asignación temporal a otra embarcación.

5. La rampa actualmente existente en puerto de Pollença será equipada con sistema de control como los ya instalados en otras rampas gestionadas por Ports IB basados en la lectura de las matrículas de los vehículos que permiten comprobar si el usuario dispone de la tarjeta para uso de la rampa y ha abonado la tasa correspondiente, y en caso contrario, proceder a formular la oportuna denuncia. El estacionamiento de los remolques sólo se permitiría si disponen de la tarjeta o han abonado la tasa.

La propuesta de proyectar la construcción de una rampa con rail de madera (actualmente inexistente), para aquellas embarcaciones que lo requieran se podrá analizar en el marco del proyecto de estacionamiento de remolques junto a la rampa y mejora de la misma.

6. En relación a la propuesta de reducir el número de puntos de fondeos regulado previstos en la actuación 2.8 de creación de un polígono de fondeo para el puerto de Pollença, de los 168 que indicaba a modo indicativo el Plan General a 90 fondeos, respecto a los 479 existentes actualmente de forma no regulada según la propia alegación, eliminando el polígono de fondeo situado más al sur y dedicando todos los fondeos para embarcaciones de más de 8m, proponiendo que las embarcaciones de menos de 8m utilicen la rampa, estos aspectos pueden ser analizados en el proyecto de desarrollo de esta actuación.

Todas las actuaciones contempladas en el PG deberán tener un desarrollo en su diseño a través de las diferentes etapas de los proyectos (Proyecto Básico y Proyecto Constructivo) y sus estudios ambientales asociados a la Tramitación Ambiental que conlleven, además de la correspondiente exposición pública e informe del Ajuntament, y será donde se concretará el número exacto de puntos de fondeo y las dimensiones máximas de las embarcaciones que pueden fondear y el período en que dichos campos de fondeo estarán operativos.

**MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la descripción de la actuación 3.10 y de su ámbito de actuación, incluyendo la previsión de realizar en la nueva zona delimitada la actividad de varadero y reparación de embarcaciones, trabajos de carpintería de ribera, ubicación de una marina seca y zona de amarres asociada.

Esta actuación irá asociada a la recuperación de parte del paseo Saralegui en la zona donde actualmente se prestan servicios de varadero y la reordenación de la zona de esta zona para mejorar el servicio de la rampa de varada de embarcaciones de la red de rampas de varada (actuación 4.10)

Modificación de la descripción de la actuación 2.8 de creación de campo de fondeo para incluir la posibilidad de instalación de pantalanes flotantes temporales para dar servicio a los dinguis del campo de fondeo, en los términos de la propuesta realizada en esta alegación.

44	Sóller Beach	30/09/21
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SOLLER</b>  1. Solicitan el desistimiento de la ACTUACION 4.11, y su traslado a cualquier punto de la marina del puerto.		
<b>RESPUESTAS</b>  1. Se atiende la solicitud presentada, eliminando la ACTUACION 4.11. de la versión definitiva del PG.  En cualquier caso y puesto que el problema del estacionamiento de remolques y teniendo en cuenta las limitaciones de la zona terrestre del puerto se establecerán contactos con el ayuntamiento para la búsqueda de una ubicación cercana a la zona de actividad con la oportuna calificación urbanística que permita dar solución al estacionamiento de remolques de embarcaciones.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>  Eliminación de la actuación 4.11.		

45	Terraferida	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS GENERALES</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La redacción del PG en lengua catalana.</li> <li>2. La retirada y la reconceptualización de todo el Plan de Ports de les Illes Balears. La elaboración urgente de un nuevo documento a partir de las bases que siguen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la consulta y la participación de una representación más diversa de la sociedad balear.</li> <li>- la atención a los criterios científicos y no sólo a los estrictamente mercantiles.</li> <li>- la evaluación de la capacidad de carga ambiental del litoral balear.</li> <li>- la planificación del decrecimiento de la actividad náutica recreativa en las islas.</li> <li>- la prioridad de los criterios ambientales y sociales.</li> <li>- el uso adecuado de los recursos públicos en favor de la gran mayoría.</li> <li>- la adaptación de los objetivos y el Plan de acciones al contexto de decrecimiento forzoso que se deriva tanto de la escasez de recursos naturales y energéticos como de la emergencia climática.</li> <li>- la adecuación del Plan a los acuerdos internacionales sobre el clima.</li> <li>- la toma en consideración de los efectos del proyecto de dictamen presentado por la presidenta Francina Armengol al Pleno del 12-14 de octubre de 2020 al Comité Europeo de Regiones. Este punto de vista (<i>la especial vulnerabilidad de los ecosistemas mediterráneos en el marco actual de crecimiento económico y emergencia climática y la prioridad debida a los objetivos de "neutralidad climática"</i>) diametralmente opuestos a las líneas estratégicas y los planes de actuación definidos en el Plan general de puertos que se somete a exposición pública.</li> </ul> </li> </ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La tramitación del PG de Ports de les Illes Balears es un proceso muy complejo en el que participan muchas instituciones y colectivos. Como paso previo a su aprobación definitiva, debe ser informado de forma vinculante por la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Este hecho, ha instado la decisión de Ports IB de redactarlo en lengua castellana, una de las lenguas oficiales en las Islas Baleares.</li> <li>2. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.</li> </ol> <p>La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.</p> <p>La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.</p> <p>En la tramitación del PG se han seguido procesos de participación e información pública mucho más intensos y profundos que los que el marco legal establece. Dentro de estos procesos de participación pública, ya se tuvieron presentaciones del Borrador del Plan General en cada una de las islas en enero de 2019 y reuniones preliminares con representantes de diferentes asociaciones que los solicitaron, pasando a formar parte del PG muchas de las sugerencias realizadas.</p> <p>El presente periodo de consulta pública es una nueva oportunidad de hacer aportaciones para la VERSION FINAL del PG.</p>		

Por otra parte, se debe indicar que PortsIB cuenta con un órgano permanente de consulta y participación, como es el Consejo Asesor. En él las entidades de conservación del mar están representadas a través del GOB Mallorca. Otras instituciones podrían solicitar la participación en este Consejo, respetando el régimen de composición que establece la Ley 10/2005 y los estatutos del Consejo.

En esta versión final y con el fin de promocionar las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, bots, etc., además de la promoción de embarcaciones de propulsión eléctrica, para estos tipos de embarcaciones:

- Se procederá a trabajar para modificar la Ley 10/2005 de puertos y el reglamento de desarrollo para que dichas embarcaciones tradicionales (así como las embarcaciones a propulsión eléctrica y a vela) tengan preferencia en la asignación de amarres en base para embarcaciones de lista 7ª sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- En las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa previstas para mejorar el abrigo y la agitación y otros problemas como aterramiento en las bocanas, que como resultado final de la actuación conlleven la posibilidad de incrementar el número de amarres, estos serán destinados necesariamente a embarcaciones tradicionales, a vela o a propulsión eléctrica.

Respecto a un **tratamiento más favorable en la aplicación de tasas**, cabe recordar que la Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre Régimen específico de Tasas de la Comunidad Autónoma contempla, actualmente, en su artículo 278 bonificaciones en la tasa G5 para las embarcaciones tradicionales en base (del 10% o del 20% para las construidas antes de 1935) si se cumplen las condiciones mínimas que señala dicho precepto.

Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de esta bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Se incluirán medidas de promoción de las embarcaciones tradicionales y de propulsión eléctrica:

- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.

### PROPUESTAS GENERALES- CAPACIDAD DE CARGA

1. Se solicita poner freno al desarrollo desmedido para garantizar la conservación de los ecosistemas marinos, no incrementar la contaminación acústica ni de las aguas, y mantener la calidad de la experiencia de la navegación.

Se solicita no realizar la ampliación de ningún muelle ni realizar nuevas construcciones que impliquen ampliación de infraestructuras de los puertos, ni de los campos de boyas existentes.

Se solicita la realización de un estudio de la capacidad de carga náutica de las Islas Baleares que tenga en cuenta criterios ambientales y sociales.

Se solicita una cuantificación del número total real de embarcaciones que visitan las Islas durante la temporada alta y consecuentemente, poner una limitación al número de embarcaciones que pueden estar amarradas y fondeadas en la zona costera/litoral de Baleares. Esta limitación debería ir acompañada de un régimen sancionador para que sea efectiva.

### PROPUESTAS PARA BAHIAS POCO PROFUNDAS

2. Se solicita:
  - La reducción de la presión náutica en las bahías poco profundas por una protección efectiva de estos ecosistemas tan frágiles como valiosos
  - No incrementar el número de amarre en estos espacios
  - Que el plan incluya una disminución gradual de la presión náutica y del número de amarre en estos ecosistemas singulares.
  - Que exista un régimen sancionador asociado para poder hacer efectiva esta reducción.

### PROPUESTAS CONTAMINACIÓN

3. Se solicita exigir a todos los puertos y clubes náuticos a tener unas infraestructuras en buen estado de funcionamiento por la recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, así como en la recogida de sus aguas de escurrimiento para ser tratadas antes de que se puedan verter en el mar.

En el CAPÍTULO 4. Plan de acción. **Apartado 5.2.6 Mejora en la gestión medioambiental,**

-Se solicita cambiar el texto: "Existencia de sistemas de recogida de aguas grises y residuales de las embarcaciones. Existencia de Puntos Verdes en los puertos: recogida selectiva de residuos." por "*Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.*"

- Se solicita cambiar el texto: "Mejora del saneamiento de la zona técnica de los puertos." por "*Implementar Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDS) que recojan las aguas de escurrimiento del puerto con contaminación potencial, y sean tratadas antes de su vertido al mar.*"

### PROPUESTAS CAMBIO CLIMÁTICO

4. A) En el **capítulo 4: Plan de acción, en el apartado 4. Visión,**

-Se solicita añadir: "Proteger la navegación tradicional, y promocionar la transición energética de las embarcaciones, cambiando de motor de combustible fósil a motor eléctrico."

- Se solicita añadir: "Que se vele por proteger las embarcaciones de madera tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico."

**B) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.1.3. Adaptación al cambio climático,**

Se solicita la revisión integral del Plan General de Puertos para incluir medidas efectivas contra el cambio climático y un Plan de Acción dirigido a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, haciendo una sustitución paulatina de los motores de combustión por otras fuentes.

- Se solicita añadir referencia a la mitigación (política de reducción de las emisiones) y no sólo en la adaptación.

- Se solicita añadir medidas y un plan de acción dirigido a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, haciendo una sustitución paulatina de los motores de combustión por otros menos contaminantes e ir reduciendo las embarcaciones con motores de gran potencia.

**C) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva,**

Se solicita añadir: "Introducir servicios dirigidos a pequeñas embarcaciones realizadas por los maestros de ribera de las Illes Balears."

**D) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.1.5. Iniciativas por la cobertura de la demanda con respecto al medio ambiente,**

Se solicita añadir: "Los nuevos amarres contemplados en el Plan serán destinados exclusivamente a embarcaciones que realizan la transición energética y las protegidas por ser embarcaciones tradicionales realizadas por maestros de ribera de las Illes Balears."

**E) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.1.8. Potenciar el chárter y otras actividades,**

Se solicita eliminar el párrafo que dice "se reservarán para chárter los lugares de amarre que se abandonen."

**F) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.2.5. Medidas de mitigación del cambio climático,**

-Se solicita añadir: "Impulsar la transición energética y la mitigación del cambio climático, así como la salud de las aguas de las Islas, favoreciendo la progresiva desaparición de los motores de gasoil o fuel de las embarcaciones, pasando a los motores eléctricos",

- Se solicita añadir: "Dando prioridad para la obtención de amarres en las listas de espera en las embarcaciones de vela y que usen motor eléctrico."

**G) En el capítulo 4: Plan de acción, 5.2.8. Aumento del índice de actividad de las embarcaciones náuticas deportivas,**

-Se solicita vincular la reducción de tarifas a una reducción de la contaminación de las embarcaciones.

- Se solicita promocionar las embarcaciones de multipropiedad sólo si son embarcaciones de motor solar o eléctrico, a vela o tradicionales.

-Se solicita promocionar las embarcaciones tradicionales de las Islas, como los llaüts, botes, etc. y las embarcaciones culturalmente protegidas por los organismos pertinentes, o las catalogadas como realizadas por maestros de ribera.

## RESPUESTAS

1. Ports IB es el ente público responsable de las competencias y funciones ejecutivas de los puertos gestionados de la comunidad autónoma y ejerce sus funciones como tal.

La redacción del presente Plan General es una de las obligaciones que este ente debe llevar a cabo en el marco de la Ley 10/2005.

La Política Estratégica sobre la que se asienta el Plan General está definida en el Capítulo 1 del mismo. Una de las bases de partida es aproximar la náutica a todos los ciudadanos, de manera que no se tienda a concentrar la oferta en determinados perfiles adquisitivos ni zonas concretas.

El PG ha hecho un primer acercamiento al Estudio de la Capacidad de Carga del Litoral desde el ANÁLISIS ESPACIAL DE LA CAPACIDAD DE FONDEO DE EMBARCACIONES DE RECREO EN LA COSTA DE LAS ILLES BALEARS. Este estudio está realizado desde un punto de vista puramente físico como herramienta para analizar la situación general de las infraestructuras portuarias. Las conclusiones del estudio, a fecha 2017, son:

- En la isla de Mallorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 79,93 % de la flota existente (46,22 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En la isla de Menorca existe una capacidad de fondeo correspondiente al 86,90 % de la flota existente (61,17 % si consideramos solo fondo arenoso).
- En las islas Pitiusas existe una capacidad de fondeo correspondiente al 308,62 % de la flota existente (154,17 % si consideramos solo fondo arenoso).

Aunque la simultaneidad de uso de las embarcaciones deportivas es pequeña incluso en los fines de semana de verano, la situación actual refleja un mercado maduro, donde en las islas de Mallorca y Menorca existen más puestos de amarre disponibles (entre amarres en marinas o pantalanes de temporada, marinas secas, boyas de fondeo ...) que puestos de fondeo en los destinos de calas y playas.

Por ello, una de las directrices de partida del Plan General ha sido que **la explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y presión sobre el medio ambiente, por lo que no parece razonable que el sector siga creciendo a los ritmos históricos**. Por esta razón, el Plan General, como documento de máximos, recoge las actuaciones cuya tramitación ya está en marcha y las derivadas de las líneas estratégicas del mismo, siempre bajo el prisma de la contención en el crecimiento y de la mínima ocupación del DPMT.

Con respecto a la limitación del número de embarcaciones que pueden estar amarradas y fondeadas en la zona costera/litoral de Baleares, señalar que Ports IB es el organismo responsable del área calificada como dominio público portuario y no puede ejercer ninguna competencia fuera de la misma. Esta es una de las razones principales que han llevado a la solicitud de la gestión de los campos de fondeo anexos a los puertos, para poder ordenar los mismos desde el punto de vista de la seguridad marítima y de la gestión ambiental.

2. Las bahías suelen ser lugares abrigados frente al oleaje (al menos en alguna de las direcciones) por lo que tradicionalmente han sido espacios de asentamiento de embarcaciones e instalaciones portuarias.

En el PG estos espacios han sido tratados desde el mismo prisma territorial, con unas propuestas potenciales de crecimiento moderadas orientadas a la regulación de la ocupación que se produce actualmente sin autorización administrativa y a la

preservación ambiental.

Cada uno de los proyectos individuales deberá pasar su fase de prediseño, tramitación ambiental y diseño constructivo y se llevarán a cabo todos los estudios de detalle necesarios para su tramitación, teniendo especial consideración con las zonas que puedan tener especial protección, cómo pueden ser las altinas de posidonia. Destacar como ejemplo la tramitación del Proyecto de Rehabilitación Integral del Port de Fornells.  
Fase

3. En relación a los sistemas de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones, comentar que tanto los puertos de gestión directa como los concesionarios tienen obligación de tener este tipo de instalaciones. De todas formas, a modo de recordatorio, se añadirá en el apartado 5.2.6. **“Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.”**

En relación a las aguas de escorrentía de los puertos, Ports IB ha incluido dentro del check-list de sus controles bianuales del cumplimiento de las exigencias de los títulos concesionales durante la gestión de las concesiones, la revisión de estas instalaciones de drenaje y sus permisos asociados, dando cumplimiento a la normativa de vertido de agua al mar en caso de que se realicen este tipo de vertidos.

4. A) Se admite la alegación con matices. Se incluirá en el Punto 4 Misión. (Capítulos 1 y 4): *«Que se vele para proteger las embarcaciones de madera construidas con técnicas tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico.»*

B) El Plan General desarrolla unas líneas estratégicas relativas a las medidas de mitigación del Cambio Climático. No es objetivo del PG el desarrollo de los proyectos específicos que permitan valorar el impacto general de estas medidas. En este sentido, se velará por que en el desarrollo de estos proyectos se cumplan las condiciones de la Ley 10/2019, comentadas en la alegación y que son de obligado cumplimiento.

De todas maneras, y como política de promoción de estas embarcaciones no contaminantes, en **la Versión Final del Plan General y con el fin de promocionar las embarcaciones tradicionales de madera, a vela y a propulsión eléctrica, este tipo de embarcaciones:**

- Tendrán derecho de asignación preferente (así como las embarcaciones de madera tradicionales) en los nuevos amarres que deriven de las actuaciones del Plan General en los puertos de gestión directa.
- Tendrán en un futuro preferencia en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa, una vez se haya modificado la Ley 10/2005 de puertos y su reglamento correspondiente.

Asimismo, y respecto a un tratamiento más favorable en la aplicación de tasas, se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, la aplicación de una bonificación en la tasa G5 a estas embarcaciones.

C) Se introducirá en el **capítulo 4: Plan de acción, 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva:** *«Obligatoriedad de ofrecer servicios de mestre d'aixa en los concursos para el otorgamiento de nuevas concesiones para la explotación de varaderos. En la redacción de los nuevos pliegos concesionales de varadero, se incluirá la necesidad de incluir estos servicios de carpintería de ribera (mestres d'aixa)».*

D) Este aspecto ya está respondido en el apartado B.

E) No se admite la alegación ya que uno de los objetivos del Plan General es el *“favorecimiento del acceso a la náutica mediante fórmulas distintas a la titularidad de embarcaciones, como chárteres, barcos en multipropiedad, clubes de navegación....”*. Esta medida está orientada a dar cumplimiento a este objetivo.

F) Este aspecto ya está respondido en el apartado B.

G) Se admite parcialmente esta alegación incluyendo los beneficios a las embarcaciones poco contaminantes comentados en el apartado B.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

- Añadir en el apartado 5.2.6. **“Completar la infraestructura necesaria para hacer efectivo un sistema de recogida de aguas residuales y de sentina de las embarcaciones.”**
- Se incluirá en el Punto 4 Misión. (Capítulos 1 y 4): *«Que se vele para proteger las embarcaciones de madera construidas con técnicas tradicionales, y embarcaciones a vela y motor eléctrico.»*
- Incluir que los incrementos en el número de amarres que se sucedan como resultado final de la ejecución de las actuaciones de reordenación de láminas de agua, actuaciones de mejora del abrigo, de actuaciones para solucionar problemas de aterramientos en bocana o similar se destinarán a embarcaciones tradicionales, de vela o de propulsión eléctrica.
- Se incluye la acción de promover la modificación de la Ley 10/2005 y el reglamento de desarrollo de la misma para incluir la preferencia de las embarcaciones tradicionales en la asignación de amarres sobre las embarcaciones con propulsión a combustión en los puertos de gestión directa.
- Se promoverá en la nueva modificación de la Ley 11/1998 de Tasas, que incluya la aplicación de una bonificación en la tasa G5 al concepto ampliado de embarcaciones tradicionales (incluyendo también las de reciente construcción siguiendo las técnicas tradicionales) y a las embarcaciones de recreo a motor eléctrico o a vela.
- Se introducirá en el **capítulo 4: Plan de acción, 5.1.4. Oferta diversificada en la náutica deportiva**: *«Obligatoriedad de ofrecer servicios de mestre d'aixa en los concursos para el otorgamiento de nuevas concesiones para la explotación de varaderos. En la redacción de los nuevos pliegos concesionales de varadero, se incluirá la necesidad de incluir estos servicios de carpintería de ribera (mestres d'aixa)».*

**PROPUESTAS GENERALES**

1. El documento parte de una diagnosis previa de la situación en la isla de Ibiza errónea, ya que incluye como rampas 2 instalaciones que no son operativas.

1) La rampa denominada Cala Tarida (realmente Cala Corral) no existe. Es fácilmente verificable que no existe rampa en dicha zona sino un pequeño dique a modo de pequeño puerto, sin rampa alguna.

2) Las rampa que se indica en Es Canar es totalmente impracticable al quedar incluida entre embarcaciones, sin posibilidad de maniobrar con un vehículo, no es por tanto una instalación a considerar.

Por tanto, el número real de rampas a considera en la isla de Ibiza es de 9 rampas, 2 de ellas de gestión indirecta y acceso restringido, es decir 7 rampas abiertas directamente al público.

La dotación de rampas en la isla de Ibiza (9 rampas) frente al número de infraestructuras existentes en otras islas (38 en Mallorca y 26 en Menorca) , pone de manifiesto la situación extremadamente deficitaria de infraestructuras de este tipo en la isla de Ibiza.

2. Solicita un mayor número de rampas en la isla de Ibiza por tener mucha menor dotación que Mallorca o Menorca.

Las rampas propuestas (Botafoc en Eivissa, Siesta en Santa Eulària o espigón en Sant Antoni), pese a ser MUY NECESARIAS Y EFECTIVAS, son de compleja ejecución y autorización y supondría una carga mayor para el tráfico en la zona.

La rampa de San Antoni tiene además un coste demasiado alto y se considera una propuesta DESACERTADA.

3. Las rampas propuestas de Sa Caleta y la Cova de Ses Dones, que si bien son actuaciones MUY EFECTIVAS, también lo son de difícil ejecución al encontrarse en el Parque Natural de Ses Salines y ser compleja su autorización.

4. En este sentido, se proponen nuevas ubicaciones:

A) Construcción de nueva rampa en Zona Oeste de cala de Port des Torrent en Sant Josep, junto a casetas varadero de Punta Pedrera (ETRS89 UTM 31N X:349484, Y:4314786)

B) Construcción de nueva rampa junto en tramo de costa entre restaurante Can Pujol y hotel Seaview en Cala de Bou (ETRS89 UTM 31N X:350623, Y:4314812)

C) Construcción de rampa de acceso libre al público en Cala Corral, donde se indicaba erróneamente la existencia de una rampa. (ETRS89 UTM 31N X:346985, Y:4312092).

D) Construcción de nueva rampa de grandes dimensiones en zona junto a desaladora de Sant Antoni (ETRS89 UTM 31N X:351545, Y:4317420).

E) Cala Llonga: Podría realizarse una rampa por uno de sus laterales, similar a la existente en Cala Vadella.

F) Playa Niu Blau o Torrent de S'Aguadar en Santa Eulària, aprovechando el delta ya empleado como puerto en la zona o en un lateral de la playa (ETRS89 UTM 31N X:374739, Y:4316940)

5. Del mismo modo, el Plan debería indicar la necesidad de salvaguardar las rampas existentes en Punta Xinxó en Sant Josep, y es Calo des Moro en Sant Antoni, las cuales quedarán afectadas por el futuro Paseo Marítimo que irá desde Port des Torrent hasta cala Gració.

## RESPUESTAS

1. **Se corregirá el nombre de Cala Tarida a Cala Corral y se eliminará del inventario la rampa de Es Canar.**
2. **Se acepta la alegación en los siguientes términos:**
  - Se elimina la Actuación 4.19. Construcción de una nueva rampa en Botafoc.
  - Se elimina la Actuación 4.20. Construcción de una nueva rampa en Santa Eulalia Del Río (Siesta)
  - Se elimina la Actuación 4.21. Construcción de una nueva rampa en Port Sant Antoni.
3. **Se acepta parcialmente la alegación en los siguientes términos:**
  - Se elimina la Actuación 4.23. Acondicionamiento de rampa y aparcamiento en la Cova de Ses Dones.
4. **Se acepta parcialmente la alegación en los siguientes términos. Se incluirá en el Plan General:**
  - Construcción de nueva rampa junto a desaladora de Sant Antoni (ETRS89 UTM 31N X:351545, Y:4317420). No se contempla una nueva rampa en la cala de Port des Torrent en Sant Josep, junto a casetas varadero de Punta Pedrera ni la rampa de la zona de Cala de Bou, ya que se encuentran a menos de 1,2 millas náuticas de la anterior.
  - Construcción de rampa en Cala Corral.
  - Se contempla una nueva rampa en la zona de Ses Estaques, no contemplándose las de Cala Llonga ni la de Playa Niu Blau.
6. Aunque se comparte el espíritu de la alegación (una de estas rampas estaba incluida en la versión inicial del plan general), actualmente Ports IB no es el organismo responsable para la toma de decisiones en esta zona que está fuera del dominio público portuario de su competencia. solo teniendo capacidad de emitir informe en trámite de información pública.

## MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL

1. **Se corregirá el nombre de Cala Tarida a Cala Corral y se eliminará del inventario la rampa de Es Canar.**
2. **Se elimina la Actuación 4.19. Construcción de una nueva rampa en Botafoc.**
3. **Se elimina la Actuación 4.20. Construcción de una nueva rampa en Santa Eulalia Del Río (Siesta)**
4. **Se elimina la Actuación 4.21. Construcción de una nueva rampa en Port Sant Antoni.**

5. **Se elimina la Actuación 4.23. Acondicionamiento de rampa y aparcamiento en la Cova de Ses Dones**
6. **Se incluye nueva actuación de construcción de nueva rampa junto a desaladora de Sant Antoni (ETRS89 UTM 31N X:351545, Y:4317420).**
7. **Se contempla una nueva rampa en la zona de Ses Estaques (Santa Eulària).**

<b>48</b>	<b>Asociación hotelera de Sóller</b>	<b>30/09/21</b>
<b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE SOLLER</b>		
1. Solicitan el cambio de ubicación de la ACTUACION 4.10 (en realidad, 4.11) a otra localización menos lesiva.		
<b>RESPUESTAS</b>		
1. Se atiende la solicitud presentada, eliminando la ACTUACION 4.11. de la versión definitiva del PG.  En cualquier caso y puesto que el problema del estacionamiento de remolques y teniendo en cuenta las limitaciones de la zona terrestre del puerto se establecerán contactos con el ayuntamiento para la búsqueda de una ubicación cercana a la zona de actividad con la oportuna calificación urbanística que permita dar solución al estacionamiento de remolques de embarcaciones.		
<b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b>		
Eliminación de la actuación 4.11.		

49	Astilleros Cabanellas S.L.	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El Plan General contiene inexactitudes e incoherencias internas, pues en unos apartados contempla la existencia de la concesión de Astilleros Cabanellas, y en otros la obvia. Se afirma que la concesión demanial está activa, no se ha iniciado un expediente de reversión ni de caducidad de la concesión.</li><li>2. No está justificada debidamente la sustitución de un servicio esencial como es el de los astilleros por el servicio de marina seca. Está injustificado el CAMBIO DE USO en el PG, es de los pocos astilleros en zona pública y el único que da servicio a las embarcaciones tradicionales con "Mestres d'Aixa" técnica declarada BIC por el Consell Insular de Mallorca.</li><li>3. No se ha evaluado debidamente el impacto económico de esta medida. Se debe tener en cuenta en el ESTUDIO ECONÓMICO la indemnización que PortsIB debería pagar a Astilleros Cabanellas.</li><li>4. Ha habido un CAMBIO DE CRITERIO por parte de PortsIB que hasta ahora siempre ha alegado que se debe mantener el astillero, pero garantizar la concurrencia pública.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El Plan General tiene que recoger las actuaciones previstas de cara al futuro, pero no contiene un inventario específico de todas concesiones administrativas existentes en los mismos, ni en el caso de puerto de Pollença ni en el resto de puertos.</li></ol> <p>En cualquier caso como se expone en la propia alegación en el inventario se habla de que existe una concesión destinada a astillero y a la reparación de embarcaciones en el puerto de Pollença, con independencia de la situación jurídica del expediente.</p> <p>El expediente al que alude, en el que ostenta la condición de interesado, se ha resuelto recientemente acordando mediante Acuerdo del Consejo de Administración de Ports de les Illes Balears de fecha 30 de septiembre de 2021 tener por extinguida la concesión otorgada al Sr. Cabanellas Seguí por vencimiento de plazo, de conformidad con lo dispuesto la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares y demás normativa de aplicación; desestimando la solicitud de prórroga de la misma.</p> <p>En cualquier caso, el Plan General se ha de ajustar a los objetivos y contenido que establece la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares, modificada por la Ley 6/2014, de 18 de julio. Por ello, el Plan proyecta las directrices generales y previsiones sobre las prioridades y usos de la ordenación portuaria, que se concretarán puerto por puerto en los planes de usos y gestión.</p> <p>Como documento estratégico de la política portuaria, no puede reflejar la situación particular de los procedimientos administrativos que pueden existir en relación al dominio público portuario; que se tramitan y resuelven por la vía establecida legalmente, al igual que posibles reclamaciones.</p> <p>Por otra parte, la política de ampliación de concesiones que transcribe, (apartado 2.2.3 del Capítulo 4 -Plan de Acciones, relativo a la oferta de amarres en los puertos), tal y como se infiere de su lectura, se circunscribe a las concesiones otorgadas para la gestión y explotación de puertos, al derecho que reconocía a sus titulares la disposición transitoria 4ª de la Ley 10/2005, de 21 de junio a su entrada en vigor.</p>		

2. La propuesta del plan es mantener el uso de reparación de embarcaciones en los terrenos de la concesión otorgada en su momento al Sr. Antonio Cabanellas Tocho y añadir otros usos considerados compatibles como el de marina seca para embarcaciones, además de otros que se puedan considerar de interés.

Ports de les Illes Balears incluirá la reordenación de la zona del varadero en la zona del Moll Nou y de reparación de embarcaciones para incluir usos de marina seca y gestión de amarres, para lo cual está previsto convocar un concurso para el otorgamiento de una concesión administrativa que englobará los citados usos, en el que se conseguirá también la integración de la futura concesión en el Moll Nou y en la trama urbana.

3. No es objeto del Plan General entrar a valorar hechos hipotéticos.
4. No se ha producido ningún cambio de criterio por Parte de PortsIB como se ha explicado en la respuesta número 2.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la descripción de la actuación 3.10 y de su ámbito de actuación, incluyendo la previsión de realizar en la nueva zona delimitada la actividad de varadero y reparación de embarcaciones, trabajos de carpintería de ribera, ubicación de una marina seca y zona de amarres asociada.

Esta actuación irá asociada a la recuperación de parte del paseo Saralegui en la zona donde actualmente se prestan servicios de varadero y la reordenación de la zona de esta zona para mejorar el servicio de la rampa de varada de embarcaciones de la red de rampas de varada (actuación 4.10)

50	XXX0907XX	30/09/21
<p><b>PROPUESTAS RELATIVAS AL PUERTO DE POLLENÇA</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El Plan General contiene inexactitudes e incoherencias internas, pues en unos apartados contempla la existencia de la concesión de Astilleros Cabanellas, y en otros la obvia. Se afirma que la concesión demanial está activa, no se ha iniciado un expediente de reversión ni de caducidad de la concesión.</li><li>2. No está justificada debidamente la sustitución de un servicio esencial como es el de los astilleros por el servicio de marina seca. Está injustificado el CAMBIO DE USO en el PG, es de los pocos astilleros en zona pública y el único que da servicio a las embarcaciones tradicionales con "Mestres d'Aixa" técnica declarada BIC por el Consell Insular de Mallorca.</li><li>3. No se ha evaluado debidamente el impacto económico de esta medida. Se debe tener en cuenta en el ESTUDIO ECONÓMICO la indemnización que PortsIB debería pagar a Astilleros Cabanellas.</li><li>4. Ha habido un CAMBIO DE CRITERIO por parte de PortsIB que hasta ahora siempre ha alegado que se debe mantener el astillero, pero garantizar la concurrencia pública.</li></ol>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. El Plan General tiene que recoger las actuaciones previstas de cara al futuro, pero no contiene un inventario específico de todas concesiones administrativas existentes en los mismos, ni en el caso de puerto de Pollença ni en el resto de puertos.</li></ol> <p>En cualquier caso como se expone en la propia alegación en el inventario se habla de que existe una concesión destinada a astillero y a la reparación de embarcaciones en el puerto de Pollença, con independencia de la situación jurídica del expediente.</p> <p>El expediente al que alude, en el que ostenta la condición de interesado, se ha resuelto recientemente acordando mediante Acuerdo del Consejo de Administración de Ports de les Illes Balears de fecha 30 de septiembre de 2021 tener por extinguida la concesión otorgada al Sr. Cabanellas Seguí por vencimiento de plazo, de conformidad con lo dispuesto la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares y demás normativa de aplicación; desestimando la solicitud de prórroga de la misma.</p> <p>En cualquier caso, el Plan General se ha de ajustar a los objetivos y contenido que establece la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares, modificada por la Ley 6/2014, de 18 de julio. Por ello, el Plan proyecta las directrices generales y previsiones sobre las prioridades y usos de la ordenación portuaria, que se concretarán puerto por puerto en los planes de usos y gestión.</p> <p>Como documento estratégico de la política portuaria, no puede reflejar la situación particular de los procedimientos administrativos que pueden existir en relación al dominio público portuario; que se tramitan y resuelven por la vía establecida legalmente, al igual que posibles reclamaciones.</p> <p>Por otra parte, la política de ampliación de concesiones que transcribe, (apartado 2.2.3 del Capítulo 4 -Plan de Acciones, relativo a la oferta de amarres en los puertos), tal y como se infiere de su lectura, se circunscribe a las concesiones otorgadas para la gestión y explotación de puertos, al derecho que reconocía a sus titulares la disposición transitoria 4ª de la Ley 10/2005, de 21 de junio a su entrada en vigor.</p>		

2. La propuesta del plan es mantener el uso de reparación de embarcaciones en los terrenos de la concesión otorgada en su momento al Sr. Antonio Cabanellas Tocho y añadir otros usos considerados compatibles como el de marina seca para embarcaciones, además de otros que se puedan considerar de interés.

Ports de les Illes Balears incluirá la reordenación de la zona del varadero en la zona del Moll Nou y de reparación de embarcaciones para incluir usos de marina seca y gestión de amarres, para lo cual está previsto convocar un concurso para el otorgamiento de una concesión administrativa que englobará los citados usos, en el que se conseguirá también la integración de la futura concesión en el Moll Nou y en la trama urbana.

3. No es objeto del Plan General entrar a valorar hechos hipotéticos.
4. No se ha producido ningún cambio de criterio por Parte de PortsIB como se ha explicado en la respuesta número 2.

#### **MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL**

Modificación de la descripción de la actuación 3.10 y de su ámbito de actuación, incluyendo la previsión de realizar en la nueva zona delimitada la actividad de varadero y reparación de embarcaciones, trabajos de carpintería de ribera, ubicación de una marina seca y zona de amarres asociada.

Esta actuación irá asociada a la recuperación de parte del paseo Saralegui en la zona donde actualmente se prestan servicios de varadero y la reordenación de la zona de esta zona para mejorar el servicio de la rampa de varada de embarcaciones de la red de rampas de varada (actuación 4.10)

51	Ibanat	01/10/21
<p>1. Ofrecen la capa de cartografía actualizada de Posidonia oceanica, que es el resultado de un proyecto llamado "Atlas Posidonia" <a href="http://www.atlasposidonia.com">www.atlasposidonia.com</a></p>		
<p><b>RESPUESTAS</b></p> <p>1. Se tendrá en cuenta esta nueva información en la revisión del EAE.</p>		
<p><b>MODIFICACIONES ASUMIDAS PARA LOS DOCUMENTOS DEL PLAN GENERAL</b></p> <p>1. Revisión de los planos con la inclusión de la cartografía actualizada de Posidonia oceanica.</p>		