

-els que superin la profunditat edificable establerta per aquest Pla General edificats d'acord amb la Normativa vigent en el moment de la construcció.

-les referides en els plànols d'ordenació de la sèrie 0.3 com a volums disconformes.

-els hotels que edificats d'acord amb la Normativa vigent en el moment de la construcció no s'adeqüin a la regulació establerta en aquest Pla General.

-les edificacions en Sòl Rústic que desenvolupades d'acord amb la Normativa vigent en el moment de la construcció no s'adeqüin a la regulació establerta en aquest Pla General.

En els esmentats edificis i instal·lacions els serà d'aplicació el règim previst al punt 2 de la Disposició Addicional 6, per als edificis amb volum disconforme, a excepció de l'augment de volum.

3. En el supòsit de trasllat d'un ús inadequat a un altre emplaçament, els edificis que hagin quedat alliberats no es podran reconvertir a l'ús residencial, a no ser que s'adaptin totalment a l'ordenació urbanística de la zona on estiguin situats.

4. Les edificacions autoritzades per llicències atorgades amb anterioritat a l'aprovació definitiva del Pla General, podran executar-se en els terminis previstos en les pròpies llicències, els quals admetran com a màxim dues pròrrogues d'un any cadascuna. En el cas que, en el moment de l'aprovació definitiva del Pla General, estiguessin esgotats els terminis d'execució previstos en les llicències, els seus titulars tindran un únic termini de divuit mesos per a finalitzar les obres iniciades, sense possibilitat d'obtenir cap pròrroga, sempre i quan l'edifici al que va referida dita llicència no tingués la consideració de fora d'ordenació.

5. Les llicències concedides a partir de l'aprovació definitiva d'aquest Pla General es regularan per aquestes Normes i els annexos normatius que l'acompanyen.

Disposició Transitòria segona

Els hotels existents, fins i tot els situats en zones hoteleres, podran ser transformats en edificis d'apartaments, complint les determinacions d'aquest Pla General i les demés disposicions que els hi siguin d'aplicació.

— o —

Consell Insular de Menorca

Núm. 7161

Conformement amb el que disposa l'article 36.3 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol, del sòl rústic de les Illes Balears, en mèrit a les transferències conferides al Consell Insular de Menorca per la Llei 9/1990, d'atribució de competències als consells insulars en matèria d'urbanisme i habitabilitat, per la present queda sotmès a informació pública per període de quinze dies el següent expedient:

OBRES EN SÒL RÚSTIC:

TERME MUNICIPAL: Ciutadella de Menorca

PROMOTOR: Joan i Nicolau Anglada Torres

ASSUMPTE: Construcció d'un habitatge unifamiliar aïllat al Camí de s'hort de ses Besetes, polígon 2, parcel·la 26 del cadastre de rústica (Finca registral núm. 1.149)

El referit expedient podrà ser examinat durant el termini de quinze dies, comptadors des del següent al de la publicació d'aquest anunci en el BOCAIB, a les dependències administratives del Consell Insular de Menorca, Camí des Castell núm 28 de Maó (Menorca), podent-se efectuar les al·legacions que es considerin pertinents durant el mateix termini.

Maó, 2 de març de 1998.

EL PRESIDENT DE LA COMISSIÓ INSULAR

D'URBANISME DE MENORCA, Cristóbal Triay Humbert

— o —

Núm. 7190

Conformement amb el que disposa l'article 36.3 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol, del sòl rústic de les Illes Balears, en mèrit a les transferències conferides al Consell Insular de Menorca per la Llei 9/1990, d'atribució de competències als

consells insulars en matèria d'urbanisme i habitabilitat, per la present queda sotmès a informació pública per període de quinze dies el següent expedient:

DECLARACIÓ INTERÈS GENERAL:

TERME MUNICIPAL: Alaior

PROMOTOR: Ajuntament d'Alaior

ASSUMPTE: Ordenació de la platja de Son Bou

El referit expedient podrà ser examinat durant el termini de quinze dies, comptadors des del següent al de la publicació d'aquest anunci en el BOCAIB, a les dependències administratives del Consell Insular de Menorca, Camí des Castell núm 28 de Maó (Menorca), podent-se efectuar les al·legacions que es considerin pertinents durant el mateix termini.

Maó, 26 de març de 1998.

EL PRESIDENT DE LA COMISSIÓ

INSULAR D'URBANISME DE MENORCA, Cristóbal Triay Humbert

— o —

Consell Insular de Eivissa y Formentera

Núm. 6695

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

JUNTA DE LOS PUERTOS DEL ESTADO EN BALEARES

REFERENCIA MOPU 51N-11-08

REFERENCIA SERVICIO 850 / G

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE LA SABINA

(Texto refundido con arreglo a la aprobación definitiva acordada por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de Junio de 1997)

INGENIERO JEFE DEL AREA DE
PLANIFICACION Y EXPLOTACION
D. ANGEL MATIAS MATEOS
DIRECTOR DE LOS PUERTOS
D. RAFAEL SOLER GAYA

DICEMBRE 1990

(Nota: SE HACE CONSTAR QUE EN VIRTUD DEL ACUERDO DE LA COMISION INSULAR DE URBANISMO DE IBIZA-FORMENTERA, EN SESION DE 23 DE AGOSTO DE 1995, DEBE CONSIDERARSE SUPRIMIDA LA NUEVA DARSENA Y DIQUE DE ABRIGO AL NORDESTE DEL ISLOTE DE LA SABINA).

DOCUMENTO Nº 1

MEMORIA

La presente Memoria justificativa se redacta en virtud de lo dispuesto en los artículos 58 y 77 del Reglamento de Planeamiento aprobado por Real Decreto 2159/1.978 de 23 de Junio (BB.OO.EE. de 15 y 16 de Septiembre de 1.978).

MEMORIA DE ANTECEDENTES

DOCUMENTOS DE LA MEMORIA

- Justificación de la procedencia de la formulación del Plan Especial.
- Información urbanística.
- Objetivos y criterios de la Ordenación.
- Examen de alternativas y justificación de la elegida.**

DISPOSICION ADOPTADA

El Plan Especial del Puerto se configura como un instrumento urbanístico de los así denominados y prevenidos en el Reglamento de Planeamiento. La documentación que corresponde a este Proyecto de Plan Especial viene determinada por el artículo 77 del citado Reglamento, si bien, dado que se trata de ordenar la Zona de Servicio del Puerto, no ha lugar a la formulación de las normas prevenidas en el apartado e) del punto 2 de dicho artículo. Por lo que concierne a las normas mínimas a que se refiere el punto f) del mencionado artículo, tampoco procede establecerlas, por cuanto, tratándose de obras a realizar por el propio Estado o por los particulares, conforme al Reglamento General de Contratación del Estado o al Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, resultan preceptivos los requisitos que dichas disposiciones señalan con detalle para la

formulación de los Proyectos; en el primer caso, en los artículos 63, 72 y 74 del Reglamento de Contratación y, en el segundo, en los artículos 69 y siguientes del Reglamento de la Ley de 19 de Enero de 1.928.

Por analogía, y en aplicación de lo que reseña el punto 3 del artículo 77 del meritado Reglamento de Planeamiento para el Desarrollo de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (aprobado por Real Decreto 2.159/1.978, de 23 de Junio, BB.OO.EE. de 15 y 16 de Septiembre de 1.978), ha sido adoptada la forma de documentos que, para los Planes Parciales, señalan los artículos 57 y siguientes del mencionado Reglamento, y que son en número de seis, a saber: 1.- Memoria Justificativa de la Ordenación, 2.- Planos de Información, 3.- Planos de Proyecto (o de Ordenación), 4.- Ordenanzas Reguladoras, 5.- Plan de Etapas, y, 6.- Estudio Económico Financiero.

Para la formación de estos documentos, se ha procedido por los propios Servicios de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares, si bien, por Resolución del Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Costas de 10 de Octubre de 1.988 (Expediente 51-N-11-08), fue autorizada la prestación, por medio de contratación, de una Asistencia Técnica. Esta Asistencia Técnica, independientemente de la que ha tenido lugar en los trabajos materiales, se ha centrado, esencialmente, en el Documento nº 3 de Planos de Proyecto o de Ordenación, y, en especial, en los concernientes a los extremos que previene el artículo 60 del tantas veces mencionado Reglamento de Planeamiento.

Los documentos del Proyecto se ordenan así, siguiendo esta pauta de los Planes Parciales, y se numeran conforme ha sido antes expresado.

Palma de Mallorca, a 1 de Diciembre de 1.990

El Director del Estudio,
Angel Matías Mateos

Jefe del Area de Planificación
y Explotación Portuaria

Redactado de conformidad,
El Director de los Puertos
del Estado en Baleares
Rafael Soler Gayá

a) Justificación de la procedencia de la formulación del Plan Especial.

La utilización del Plan Especial como instrumento urbanístico para el desarrollo y la ordenación de los puertos viene expresamente contemplada por el apartado a) del art. 76 del Reglamento de Planeamiento antes citado, donde se contemplan las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones marítimas, cuales son los Puertos. La determinación y contenido de estos instrumentos se concreta en su art. 77 y, la iniciativa y legitimación para su redacción vienen especialmente contempladas en el art. 145.2 y en la O.M. de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de Marzo de 1.979 (B.O.E. de 5 de Abril de 1.979). Correspondiendo a las Juntas de Puertos, en régimen de descentralización, la organización, gestión y administración de los Puertos respectivos, así como la planificación, proyecto, ejecución y conservación de sus futuras ampliaciones, y el enlace de los transportes marítimos y terrestres a través de propio puerto, por disponerlo así el art. 3 de la Ley 27/1.968 de 20 de Junio sobre Juntas de Puertos y estatutos de Autonomía, resulta, pues, de plena aplicación, el articulado a que antes se ha hecho referencia acerca de la legitimación para proceder a la formulación y tramitación del Plan.

La tramitación del Plan viene expresada en el art. 147 del Reglamento de Planeamiento, ahora bien, la necesidad de coonestar la legislación sobre el suelo con la legislación sobre puertos obliga a tener presente lo que previene los arts. 16 y 27 de la Ley de Puertos, aprobada por Decreto Ley de 19 de Enero de 1.928, y el Decreto de 14 de Abril de 1.978 (B.O.E. de 21 de Abril de 1.978), donde se contemplan las atribuciones de los Centros Directivos del M.O.P.U. y, en especial, las concernientes a la Dirección General de Puertos y Costas, que tiene a su cargo los estudios de tráfico y la planificación técnica y económica de los puertos y de sus instalaciones y servicios, la ordenación de las zonas de servicio, y la supervisión y control de los proyectos, obras e instalaciones que realicen tanto el Estado como los particulares, así como los estudios, normas y reglamentaciones y control de la explotación portuaria, así como su gestión financiera.

En suma, cuanto se ha expuesto anteriormente, unido al contenido del apartado f) del art. 7 de la citada Ley 27/1.968 de 20 de Junio sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, lleva a la conclusión de que la formulación y tramitación se ha de realizar por el Organismo Autónomo, Junta de los Puertos del Estado en Baleares, en la que se encuentra integrado el Puerto, en virtud de lo prevenido en el Real Decreto 1547/1.988 de 23 de Diciembre (B.O.E. de 27 de Diciembre de 1.988).

Las Normas Subsidiarias de Formentera no desarrollan suficientemente las determinaciones concernientes al Puerto de interés general que constituye la Sabina que se remiten a la Unidad de Actuación U.A. 6/7; por ello, es de todo punto

imprescindible que la Junta de los Puertos del Estado en Baleares, en el ejercicio de las atribuciones que le confieren las disposiciones antes expresadas, desarrolle el Plan Especial pertinente para llevar a término las futuras ampliaciones, la regulación de uso de la ribera portuaria y las previsiones de infraestructura que la demanda del tráfico requieran.

b) Información urbanística.

Se encuentran aprobadas unas Normas Subsidiarias de Planeamiento de Formentera que fueron redactadas en 1.984 y aprobadas por la sección insular de Ibiza-Formentera de la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares en sesión de 19 de Abril de 1.989. Se adjunta copia del acuerdo, publicado en el B.O.C.A.I.B. de 20 de Junio de 1.989. También se adjunta copia de la parte de dichas Normas Subsidiarias que afecta a la zona portuaria.

También se encuentra aprobada la Zona de Servicio del Puerto (Z.S.P.), cuyo proyecto fue redactado por el extinguido Grupo de Puertos de Baleares y aprobado por O.M. de 10 de Diciembre de 1.965 (Expte. 317) y publicada, dicha O.M., en el B.O.P. de 15 de Enero de 1.966.

El límite de la Z.S.P. coincide, según este expediente, con los antiguos límites de la zona marítimo-terrestre, que vienen definidos por diversos deslindes, a saber:

1.- Deslinde solicitado por Salinera Española S.A. y aprobado por O.M. de 31 de Diciembre de 1.963 (Expte. nº 226-DP).

2.- Deslinde practicado de oficio por la Administración (Grupo de Puertos de Baleares) y aprobado por O.M. de 26 de Marzo de 1.965 (Expte. nº 382-DP). Este deslinde afecta a dos tramos del Puerto: uno en el muelle de ribera y, otro, en el antiguo islote de La Sabina.

3.- Deslinde solicitado por Dña. Margarita Ferrer Mayans, aprobado por O.M. de 28 de Noviembre de 1.959 (Expte. nº 63-D). Este deslinde afecta a dos tramos, ya que se halla en el antiguo istmo comprendido entre la actual dársena portuaria y el Estanque del Peix.

Con independencia de los tres expedientes de deslinde antes reseñados, hay que señalar, además, el que se halla a levante de la actual dársena, ya que en el presente Plan Especial queda afectado un tramo de costa a continuación de la zona de flotación que allí existe y, por consiguiente, se ocupa la zona marítimo-terrestre del tramo afectado. Se trata del deslinde practicado de oficio por la Administración (Jefatura de Costas) y aprobado por O.M. de 17 de Octubre de 1.975 (Expte. FO-1/26).

También constituye un antecedente la Ordenanza que, a propuesta del extinguido Grupo de Puertos de Baleares y de conformidad con el Ayuntamiento de Formentera, fue aprobada por la Comisión Provincial de Urbanismo y publicada en el B.O.P. Según esta Ordenanza, se dispone todo un sistema de porches a lo largo de la zona portuaria, con una disposición de alturas de edificios y módulos de arquerías.

Las características tanto geológicas como geotécnicas y topográficas afectadas por el Plan Especial, son muy simples, ya que está constituido, el territorio, por una zona de islotes de baja cota de calcarenitas, unidos entre sí por barras de arena; todo ello constituyendo, hoy día, un conjunto, tras las obras de relleno realizadas por el Puerto y por los particulares, especialmente en el islote de La Sabina, en el intermedio del Estanque del Peix y entre éste y la tierra firme.

El terreno natural es de escasa cota y, para la realización de las mínimas infraestructuras portuarias que allí existen, ha tenido que recrecerse mediante rellenos, para alcanzar cotas comprendidas entre 1 y 2 metros de altura.

Los usos y edificaciones existentes son puramente portuarios; desde el antiguo embarcadero de sal, hoy desaparecido, hasta las nuevas instalaciones construidas a lo largo de las últimas décadas en el islote de La Sabina y dedicadas, esencialmente, al tráfico de mercancías y pasajeros, especialmente las líneas de tráfico local que unen La Sabina con el puerto de Ibiza. En el Plano de información del Documento nº 2 se reseñan las situaciones actuales de estos edificios y de las infraestructuras.

La totalidad del suelo que queda afectado por el Plan Especial pertenece al dominio público, ya que se gana al mar, o bien se ocupa la franja marítimo-terrestre, decidida por los deslindes antes relacionados. Únicamente en el islote de La Sabina y en el núcleo que es propiedad privada, se ocupa una franja destinada íntegramente a vialidad, y ello de mutuo acuerdo con el propietario de dicha parcela, que es la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, por cuanto se halla en trámite un expediente de concesión administrativa, en la que, entre las diversas previsiones que se realizan, se encuentra la entrega, al dominio público portuario, de una parte de esta parcela, con el destino expresado. En los Planos de Proyecto se puede apreciar la parte de parcela que queda afectada por este cambio de propiedad de propiedad privada al dominio público portuario, extremo que habrá de ser tenido en cuenta al redactarse el Proyecto reformado de la zona de servicio del Puerto que, en ramo documental independiente, y como consecuencia del acuerdo que pueda recaer sobre el presente Plan Especial, tenga que tramitarse.

COPIA DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS EN
TRAMITACION QUE AFECTAN AL PLAN ESPECIAL

COPIA DE LAS ORDENANZAS PARA APLICACION EN LOS EDIFICIOS
CUYA FACHADA DE A LA ZONA PORTUARIA DEL PUERTO DE LA
SABINA(FORMENTERA)

Redactadas para el
AYUNTAMIENTO DE FORMENTERA

c) Objetivos y criterios de la Ordenación.

Se trata de conseguir que las infraestructuras portuarias puedan ser suficientes en función de las previsiones de tráfico que se ha realizado para un año horizonte en un plazo de 8 años. También se pretende que los diferentes tráficos que han venido padeciendo de una deficiente ordenación ante la insuficiencia de infraestructuras que han obligado a una indeseable promiscuidad, se dispongan debidamente ordenados, de tal suerte que cada uno de ellos quede servido por infraestructuras suficientes e idóneas y de modo que los diferentes usuarios puedan tener un mínimo de prestaciones de servicios típicos de la Autoridad Portuaria.

A estos efectos, debe señalarse que las inversiones en curso son de cierta consideración y que se encuentran en avanzado estado de realización, por lo que, dado el plazo que obligadamente consumirá la tramitación del presente Plan, en los distintos Planos del Documento nº 2 se entienden que se hallan terminadas.

d) Examen y análisis ponderado de las diferentes alternativas .

En base a los criterios expuestos en el apartado anterior, en que se pretende separar debidamente los tráficos para que cada uno se sirva de las infraestructuras idóneas, cabría pensar si el principal de los tráficos que es el de pasajeros, debiera ubicarse en las inmediaciones del muelle de ribera y antiguo muelle de la sal, ya que estos muelles se hallan inmediatos al núcleo de población. Esta idea, sin embargo, se descartó, por cuanto el importante volumen de pasajeros que se produce (que se acerca al millón anual) y, además, distribuido en una punta matutina y otra vespertina, especialmente durante la temporada alta de verano, obliga a la disposición de importantes superficies tanto para los vehículos que se asocian a este tráfico del transporte terrestre, como para los locales e inmuebles (estación marítima, despacho, autoridades) que es preciso afectar a este tipo de actividades; por otra parte, las exigencias de calado de los buques que atienden este tráfico, aunque sea relativamente modesto, no puede ser atendido sin costosos dragados en calcaenita en estos muelles de ribera; por consiguiente, la doble condición de necesidad de superficies y la necesidad de costosos dragados, inclinaron la solución a favor de disponer, como ya el incipiente tráfico lo eligió, el paraje del islote La Sabina para el establecimiento de estos terminales mixtos; no debe tampoco olvidarse que gran parte de estos buques, al igual que sucede en los demás puertos baleares, tienen un tráfico mixto de pasajeros/mercancías, éstas últimas, en gran parte, transportadas o desembarcadas y embarcadas por métodos roll-on/roll-off, lo que, a su vez, implica una mayor demanda de superficies en tierra, que no podía conseguirse en el Muelle de Ribera, a menos de producirse importantes rellenos a costa del espejo de agua que, con independencia de los efectos negativos paisajísticos que pudiera producir, supondría una merma del área de flotación, con lo que quedaría muy menguada la superficie náutica dedicada a las operaciones de la flota que atiende el tráfico.

En cuanto a la ampliación de la dársena comercial, cuya necesidad, por lo que concierne estrictamente al tráfico de mercancías, no se ha puesto de manifiesto en el estudio de capacidades de las terminales para el año horizonte previsto, pero -aunque según la solución que en definitiva se adopte, en relación con una eventual Conferencia de Fletes, para el tráfico local, hoy día en estudio, puede reducirse el gran número de líneas que, en competencia hoy día, prestan servicios al tráfico de pasajeros en el Puerto-, resultaría necesaria si se mantuviera el alto número de embarcaciones que, en su totalidad, prestan servicio y muchas de ellas con simultaneidad de atraque, según se observa en los adjuntos Cuadros.

1.- Buques o embarcaciones para servicio de pasajeros o mercancías que tocan el puerto de La Sabina según los datos de la Junta:

NOMBRE DEL BUQUE	MANGA	T.R.B.	ESLORA	CALADO
IBIZA	11	325	33	3
ESPALMADOR	11	325	33	3
TETHYS	08	105	26	2
ERESO	08	105	26	2
ESMERALDA VERDE	07	064	22	3
SUPER GOLETA	06	047	22	3
LA SAVINA	08	158	36	3
BURLON	08	244	27	4

JUMBO	07	062	23	3
LOS DOS HERMANOS VINYAS	04	010	11	2
PLAYA CALA CONTA	04	016	14	2
FORMENTERA JET	10	225	29	2
PLAYA REAL	07	307	43	3
ILLA DE FORMENTERA	07	204	27	3
JOVEN DOLORES	06	168	24	3
EYRA	09	157	40	2
RAPIDO DE IBIZA	06	104	27	4
RAPIDO DE FROMENTERA	10	250	30	2
PEZ VOLADOR	11	220	32	4
TIBURON	11	130	34	2
NIÑA	04	011	14	1
BRISA	04	012	12	1
BAHIA	04	011	14	1
ESTURION	05	019	17	2
FLIPPER III	05	021	16	2
PORMANY	06	115	19	2
CHIRIPA	04	042	21	2
ROLON PLATA	12	1077	71	4
ROLON ORO	10	770	71	4
SANTA EULALIA	05	032	18	2

2.- Buques o embarcaciones para servicio de pasajeros o mercancías que tocan el puerto de La Sabina según el Ayuntamiento de Formentera.

NOMBRE DEL BUQUE	MANGA	T.R.B.	ESLORA	CALADO
RAPIDO DE IBIZA	06	104	27	4
RAPIDO DE FORMENTERA	10	250	30	2
ROLON PLATA	12	1077	71	4
BALEARES	12		75	4
JOVEN DOLORES	06	168	24	3
ILLA DE FORMENTERA	07	204	27	3
PLAYA REAL	07	307	43	3
EYRA	09	157	40	2
IBIZA	11	325	33	3
ESPALMADOR	11	325	33	3
LA SAVINA	08	158	36	3
JUMBO	07	062	23	3
SUPER GOLETA	06	047	22	3
BURLON	08	244	27	4
ESMERALDA VERDE	07	064	22	3
TETHYS	08	105	26	2
ERESO	08	105	26	2
FORMENTERA JET	10	225	29	2

ANEXO d.1

JUSTIFICACION DE LA CAPACIDAD DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DESTINADAS AL TRAFICO MERCANTIL POR APLICACION DEL «METODO EMPIRICO».

1.- Indicadores.

1.1.- Buques tipo utilizados.

1.2.- Valores medios de las cargas unitizadas.

1.3.- Grúas consideradas.

1.4.- Ie1.- Fase I.- Cálculo, por buque, de la capacidad de descarga.

1.5.- Ie2.- Fase II.- Cálculo, por grúa, de la capacidad de descarga.

1.6.- Ie4.- Fase IV.- Cálculo, por m² y año, de la capacidad de almacenamiento.

2.- Cálculo de la capacidad de terminales en tráfico único o mixto.

1.- INDICADORES PARA EL ESTUDIO DE LAS CAPACIDADES DE LAS TERMINALES.

1.1.- Buques tipo utilizados.

Para el estudio de las diversas terminales se han tenido en cuenta los buques de más frecuente tráfico en las Islas. Estos son los que a continuación se relacionan, habiendo remarcado con un asterisco aquellos cuyos datos figuran en los estudios de las terminales de este Puerto.

Buque	Tipo
*Albufera	Convencional
Arquitecto Gaudí	Cementerio
Arroyofrío I	Cementerio
Atalaya de Alcudia	Carbonero

Benirredra	Ro-ro
Butacuatro	Butano
Campocriptana	Petróleos pesados
Campodarro	Petróleo
Catalina Llabrés	Contenedores - Lo-lo
Ciudad de Badajoz	Canguro
Don Fernando	Ro-ro
García Lorca	Granelero
Hilde del Mar	Contenedores - Lo-lo
Ibiza	Canguro
Kapetan Martinovic	Convencional
Proas	Asfaltos
*Rollon Plata	Plataformas - Ro-ro
Valvanera	Contenedores - Lo-lo

INDICADORES ESPECÍFICOS UTILIZADOS

FASE I

I_{e1} de rendimientos de atraques (Fase I)

Factores de corrección por tipo de terminal

C ₁	Por calados según barco tipo.	
	Barco ajustado al calado	c1=1
	Barco de menor calado	c1 de 1 a 1,20 para doble calado
C ₂	Por carga media.	
	Terminal de concesionarios	c2=0,8
	Terminal pública líneas regulares	c2=0,6
	Terminal pública buques TRAM	c2=1,0
C ₃	Corrección por número de atraques por terminal.	
	Un sólo atraque por terminal	c3=1,1
	Dos atraques por terminal	c3=1,10
	Tres atraques por terminal	c3=1,15
	Cuatro o más atraques por terminal	c3=1,20

Fase II

I_{e2}^g de grúas de pórtico (Fase II)
I_{e2}^p de unidades rodantes operadas (Fase II)
I_{e2}¹ de instalaciones especiales para graneles (Fase II)

Correcciones por tipo de grúa

Por edad.		
Grúa nueva	c=1	
Grúa de 15 años	c=0,8	
Por horas de utilización.		
Carga general	1.600 anuales máximas	
Contenedores	1.000 anuales máximas	

Fase IV

I_{e4}¹ de ciclos de ocupación de superficie en ro-ro (Fase IV).
I_{e4}² de ciclos de ocupación de superficie en contenedores (Fase IV).
I_{e4}³ de ciclos de ocupación de superficie en graneles sólidos (Fase IV).
I_{e4}⁴ de ciclos de ocupación de superficie en mercancía general (Fase IV).
(Buque Tram)
I_{e4}⁵ de ciclos de ocupación de superficie de mercancía general en líneas regulares (con máximo de 182 ciclos) (Fase IV).
I_{e41}^r de rendimiento de ocupación en mercancía general (Fase IV).
I_{e43}^r de rendimiento de ocupación con plataformas en contenedores (Fase IV)
I_{e45}^r de rendimiento de ocupación con plataforma en graneles sólidos (Fase IV)

Factores de corrección M por superficie de manipulación

Tipo de Mercancía	Superficie cubierta	Superficie descubierta
General paletizada	0,60	0,75
Trailerizada		0,50
Conterizada		0,50
Graneles		0,85
General suelta	0,30	0,40

ESTACIONES MARITIMAS

2 M₂ de superficie total (pública mas privada) por pasajero de punta.

1.2.- Valores medios de las cargas unitizadas (incluso taras).

Contenedores
Nº total 1.989 TEU 4.460Carga total 42.882
Valor medio 9,61
(Tm/TEU) 10,00

Remolques o plataformas

Nº total 1.989 Us 23.812
Carga total 305.733
Valor medio 12,84
(Tm/U) 13,00

Camiones o furgones

Nº total 1.989 Us 20.284
Carga total 169.624
Valor medio 8,36
(Tm/U) 8,00Media ro-ro ponderada (de los indicadores anteriores)
Tm/U 11,00

1.3.-Grúas consideradas

Según el tipo de buque se consideran:

a) Carga general:
a.1) De 30 Tm/h en carga o descarga de mercancía ligera.
a.2) De 90 Tm/h en carga o descarga de mercancía pesada.

b) Contenedores Lo-lo: 8 movimientos/hora.

c) Para los puntales, la conocida fórmula de: 0,01 · L · G6

siendo:

L = longitud del muelle, en metros,

G6 = rendimiento, en Tm/h, de la grúa de 6 Tm, o sea, 30 Tm/h.

1.4.- Ie1.- Fase I.- Cálculo, por buque, de la capacidad de descarga .
(en Tm/m.l. año turno)

ALBUFERA

Convencional (2 grúas)

arqueo 1.097 T.R.B.
eslora 74 m
manga 29 m
T.P.M. 1.920
2 grúas de 30 Tm/h

30 x 2 x 6 x 275 = 99.000 Tm/año

[99.000 : (74 x 1,15)] = 1.163 Tm/m.l. año turno

Como este tipo de buque actuará siempre en régimen tramp, se aplica una Tasa de Ocupación de su cuota de tiempo del 60%, resultando, así:

Ie1 = 1.163 x 0,6 = 698

Ie1 = 700 Tm/m.l. año y turno

ARQUITECTO GAUDI

(Cementerio)

arqueo 943 T.R.B.
eslora 62,80 m
manga 10 m
T.P.M. 1.437
Descarga 80 Tm/h

80 x 6 x 275 = 132.000 Tm/año

[132.000 : (62,8 x 1,15)] = 1.828 Tm/m.l. año turno

Ie1 = 1.800 Tm/m.l. año y turno

ARROYOFRIO I

(Ro-ro)

arqueo 1.985 T.R.B.
eslora 96,50 m
manga 18,40 m
T.P.M. 4.680
Carga: 10 unidades/hora
11 unidades / hora (media)
Descarga: 12 unidades/hora

11 x 11 x 6 x 275 = 199.650 Tm/año

[199.650 : (96,5 x 1,15)] = 1.799 Tm/m.l. año turno

Ie1 = 1.800 Tm/m.l. año y turno

ATALAYA DE ALCUDIA

(Carbonero)

arqueo 1.588 T.R.B.
eslora 75,00 m
manga 13,20 m
T.P.M. 2.380

2 Grúas de 120 Tm/h = 240 Tm/h
 $240 \times 6 \times 275 = 396.000 \text{ Tm/año}$
 $[396.000 : (75 \times 1,15)] = 4.591 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 4.600 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

BENIRREDRA (Ro-ro)
 arqueo 2.361 T.R.B.
 eslora 95,47 m
 manga 16,52 m
 T.P.M. 3.786
 Carga: 10 unidades /hora
 11 unidades/hora (media)
 Descarga: 12 unidades/hora
 $11 \times 11 \times 6 \times 275 = 199.650 \text{ Tm/año}$
 $[199.650 : (95,47 \times 1,15)] = 1.818 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 1.800 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

BUTACUATRO (Butanero)
 arqueo 1.500 T.R.B.
 eslora 80,80 m
 manga 4,93 m
 T.P.M. 1.530
 Descarga: 140 Tm/h
 $140 \times 275 \times 6 : 80,80 = 2.800 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 2.800 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

CAMPOCRIPTANA (Petroleos pesados - Fuel)
 arqueo 6.671 T.R.B.
 eslora 136,24 m
 manga 17,24 m
 T.P.M. 10.039
 Descarga: 270 Tm/h
 $270 \times 6 \times 275 = 445.500 \text{ Tm/año}$
 $[445.500 : (136,24 \times 1,15 + 50)] = 2.156 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 2.200 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

CAMPODARRO (Petrolero)
 arqueo 4.272 T.R.B.
 eslora 120,45 m
 manga 16,53 m
 T.P.M. 6.291
 Descarga: 200 Tm/h
 $200 \times 6 \times 275 = 330.000 \text{ Tm/año}$
 $[330.000 : (120,95 \times 1,15 + 50)] = 1.745 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 1.700 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

CATALINALLABRES (Contenedores - Lo-lo)
 arqueo 1.529 T.R.B.
 eslora 73,70 m
 manga 13,50 m
 T.P.M. 3.100
 2 Grúas, 8 movimientos/ x grúa $16 \times 11 = 176 \text{ Tm/h}$
 $176 \times 6 \times 275 = 290.400 \text{ Tm/año}$
 $[294.400 : (73,70 \times 1,15)] = 3.426 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 3.400 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

CIUDAD DE BADAJOZ (Canguro)
 arqueo 7.416
 T.R.B.
 eslora 131,21 m
 manga 20,52 m
 T.P.M. 2.626
 12 unidades/hora
 $12 \times 11 = 132$
 $132 \times 6 \times 275 = 217.800 \text{ Tm/año}$
 $[217.800 : (131,21 \times 1,20)] = 1.383 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 1.400 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

DON FERNANDO (Ro-ro)
 arqueo 2.493
 T.R.B.
 eslora 116,00 m
 manga 18,35 m
 T.P.M. 3.740
 Carga: 12 unidades /hora

13 unidades/hora (media) Descarga: 14 unidades/hora
 $13 \times 11 \times 6 \times 275 = 235.950 \text{ Tm/año}$
 $[235.950 : (116 \times 1,15)] = 1.769 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 1.700 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

GARCIA LORCA (Granelero)
 arqueo 23.427
 T.R.B.
 eslora 196,33 m
 manga 29,00 m
 T.P.M. 44.000
 4 Grúas
 280 Tm/h.
 $280 \times 6 \times 275 = 462.000 \text{ Tm/año}$
 $[462.000 : (196,33 \times 1,15)] = 2.046 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 2.000 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

HILDE DEL MAR (Contenedores - Lo-lo)
 arqueo 4.782 T.R.B.
 eslora 117,00 m
 manga m
 T.P.M. 6.678
 3 Grúas
 8 movimientos de grúas/hora
 $8 \times 3 \times 11 \times 6 \times 275 = 435.600 \text{ Tm/año}$
 $[435.600 : (116 \times 1,15)] = 3.265 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 3.200 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

IBIZA (Transbordador - Canguro)
 arqueo 530
 T.R.B.
 eslora 33,00 m
 manga m
 T.P.M.
 Carga: 12 unidades /hora
 14 unidades/hora (media)
 Descarga: 16 unidades/hora
 $14 \times 7 \times 6 \times 275 = 161.700 \text{ Tm/año}$
 $[161.700 : (33 \times 1,15)] = 4.260 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 Límite: $6 + 6 = 12$ unidades/escala

Si bien la operación de carga y descarga del buque se realiza en poco más de 1 hora, se consideran 2 h. para estas operaciones más las complementarias, lo que supone: 1/3 turno

En consecuencia, se obtiene
 $4.260 : 3 = 1.420$
 $Ie1 = 1.400 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

KAPETAN MARTINOVIC (Convencional)
 arqueo 8.757 T.R.B.
 eslora 154 m
 manga 20,45 m
 T.P.M. 12.808
 3 grúas
 90 Tm/grúa
 $3 \times 90 \times 6 \times 275 = 445.500$
 $[445.500 : (154 \times 1,15)] = 2.515 \text{ Tm/ml. año turno}$
 Como este tipo de buque actúa siempre en régimen tramp, se aplica una tasa de ocupación de la cuota de tiempo del 60%, resultando así:
 $Ie1 = 2.515 \times 0,6 = 1.509$

$Ie1 = 1.500 \text{ Tm/m.l. año y turno}$ **PROAS**

arqueo 3.963 T.R.B.
 eslora 95 m
 manga 17,50 m
 T.P.M. 6.340
 Descarga: 180 Tm/h

$180 \times 6 \times 275 = 297.000 \text{ Tm/año}$
 $[297.000 : (95 \times 1,15)] = 3.126 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 3.100 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

ROLLON PLATA Plataforma / Ro-ro
 arqueo 1.057 T.R.B.
 eslora 76,50 m

manga 12,50 m
 T.P.M. 1.620
 Carga: 9 unidades /hora
 10 unidades/hora (media)
 Descarga: 11 unidades/hora
 $10 \times 11 \times 6 \times 275 = 181.500 \text{ Tm/año}$
 $[181.500 : (76,50 \times 1,15)] = 2.063 \text{ Tm/m.l. año turno}$
 $Ie1 = 2.000 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

La Sabina (Formentera)

Corrección por valor medio de carga unitizada: 7/11

$2.000 \times 7 : 11 = 1.273$

$Ie1 = 1.300 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

VALVANERA

Contenedores / Lo-lo

arqueo 1.588 T.R.B.

eslora 81,64 m

manga 14,00 m

T.P.M. 3.606

2 grúas de 8 movimientos

$2 \times 8 \times 10 \times 6 \times 275 = 264.000 \text{ Tm/año}$

$[264.000 : (81,64 \times 1,15)] = 2.812 \text{ Tm/m.l. año turno}$

$Ie1 = 2.800 \text{ Tm/m.l. año y turno}$

1.5.- Ie2.- Fase II.- Cálculo, por grúa, de la capacidad de descarga.

Grúas de 12 Tm: $Ie2 = 75 \text{ Tm/h}$

Grúas de 6 Tm: $Ie2 = 30 \text{ Tm/h}$

Puntales: $Ipe2 = 0,01 \times 190 \times 30 = 57 \text{ Tm/h}$

1.6.- Ie4.- Fase IV.- Cálculo, por m2 y año, de la capacidad de almacenamiento.

Rendimiento $I'e4$

Plataformas ro-ro $I'e4 = 0,55 \text{ Tm/m}^2$

Carga suelta $I'e4 = 1,25 \text{ Tm/m}^2$

Contenedores lo-lo

(de dos a dos) $I'e4 = 1,40 \text{ Tm/m}^2$

Ciclos según frecuencia de líneas regulares

Ciclos

3,5 semanales $Ie4 = 182 \text{ (tope)}$

3 semanales $Ie4 = 156$

2 semanales $Ie4 = 104$

1 semanal $Ie4 = 52$

La capacidad por m2 año resulta de multiplicar los indicadores $I'e4$ y $Ie4$. Cuando el tráfico es con buque tramp, se adoptan los ciclos estimativos, habitualmente considerados de 30.

Copia de PREVISIONES DE TRAFICO DE LA DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS.

Copia de ESTUDIO DE CAPACIDADES DE LA TERMINAL UNICA FINAL S.1

F.1.- Terminal mixto carga-pasaje (ro-ro)

F.2.- Terminal mixto carga-pasaje (General suelta)

TERMINAL DE USOS MULTIPLES

CALCULO DE LA CAPACIDAD GLOBAL

TRAFICO TIPO DE TRAFICO	CAPACIDADES EN TRAFICO UNICO TN/AÑO			
	F1	F2	F3	Fn
	PLATAFORMA RO-RO	CARGA SUELTA		
FASE I	534.000	462.000		
FASE II	534.000	272.000		
FASE III				
FASE IV	550.000	165.000		
	PROPORCION DE LA ESTRUCTURA DE TRAFICO			
TRAFICOS N° PROPORCIONALES	A1	A2	A3	An
	46.360	28.744		

TRAFICO	F1	F2	F3	Fn
SUMA				
TIEMPOS PROPORCIONALES DE UTILIZACIÓN QUE SUPONEN RELACIONES				
	A1/F1	A2/F2	A3/F3	An/Fn
FASE I	0.09	0.06		0.15

FASE II	0.09	0.11	0.12
FASE III			
FASE IV	0.08	0.17	0.25
PORCENTAJE DE TIEMPO UTILIZACIÓN ANUAL %			
FASE I	60	40	100
FASE II	45	55	100
FASE III			100
FASE IV	32	68	100

CAPACIDAD GLOBAL EN TN/AÑO SEGUN LA ESTRUCTURA DE TRAFICO SUPUESTA (EN CADA FASE)

FASE I	320.000	185.000
FASE II	240.000	150.000
FASE III		
FASE IV	176.000	112.000

<Cos de Texte>

CUADRO RESUMEN DE CAPACIDADES Y TRAFICOS DE TERMINALES.

COMENTARIOS DE SU COMPARACION CON LAS PREVISIONES DE TRAFICO.

COMPARACION DE CAPACIDADES Y TRAFICOS

TRAFICO CAPACIDAD SEGUN PLAN	HABIDO EN 1989 (TM)	PREVISTO EN 1996 (Tm)			
		S	C	F	FASE I
FASE II N° de Pasajeros (en tráfico local)	FASE IV 1.060.454				
Mercancía general suelta (buque Tramp) 150.000	28.744	33.600	29.000	38.000	185.000
112.000 Las actuales infraestructuras son el 33% de líneas de atraque y el 20 % de superficie, que se saturan con: 61.050 Tm (Fase I) y 22.400 Tm (Fase IV).					
Se precisa más superficie:					
$(38.000-22.400) : 22.400 \times 2.150 = 1.500 \text{ m}^2/\text{mes}$					
Contenedores Lo-Lo o Ro-ro (Buque regular)					
Camiones o furgones Ro-ro (Buque regular) 153.000	29.478	37.200	32.400	33.900	203.000
112.000 Igualmente resultan estos límites 50.500 (Fase II) y 22.400 (Fase IV)					
$(33.900-22.400):22.400 \times 2.150 = 1.100 \text{ m}^2/\text{mes}$					
Plataformas y remolques Ro-ro (buque regular) 87.000	16.882	21.300	18.600	19.400	117.000
64.000 Igualmente resultan los límites: 28.700 Tm (Fase II) y 12.800 Tm (Fase IV) y se precisa:					
$(19.400-12.800):12.800 \times 2.150 = 731 \text{ m}^2/\text{mes}$					
Combustibles					
Butano	Se transportan en camión cisterna por los ferrys				
Cemento					
Cereales	Se transportan como mercancía general suelta en buques tramp				
Carbón					
Otros	Se transporta ensacado como carga general				
Totales	75.104	92.100	80.000	91.300	505.000
390.000	288.000				

Resultado de la comparación de capacidades y tráfico.

Por medio del método empírico se han calculado las capacidades de las diferentes terminales que es preciso, ahora, comparar con las previsiones de

tráfico realizadas para el año 1.996 (aun cuando se supone un horizonte de ocho años para vigencia del Plan Especial, la comparación se realiza para este año de 1.996, que es el conocido como por los estudios realizados, tanto a nivel de Servicio como de la Dirección General de Puertos y Costas). Para la realización de esta comparación, hay que transformar las diversas mercancías de las previsiones de tráfico en otros grupos que, dando el mismo total, correspondan a la tipología de operación portuaria (carga general suelta, carga general en plataformas, contenedores, combustibles, etc.). Para ello, a la vista de la costumbre existente en el Puerto, se ha asignado, a cada tipología de tráfico de la terminal, la mercancía que le es propia; de este modo se ha realizado la primera columna del Cuadro de Capacidades y Tráficos; en la segunda columna, se han dispuesto las cifras que contiene la previsión de tráfico, «S» para la que hizo el Servicio, «C» para la que hizo el Consultor, y «N» la que en definitiva se adoptó tras el con traste de unas previsiones con otras, en reunión tenida al efecto. En la tercera columna se relacionan las capacidades que resultan del estudio de las terminales del Plan con la aplicación del método empírico, señalando las que se obtienen para cada una de las tres Fases estudiadas.

Las instalaciones para pasajeros en el Puerto de La Sabina se hallan actualmente en construcción y responden a una distribución, en dos edificios, uno de ellos específicamente destinado a estación marítima, con sala de espera, cafetería y aseos, y, otro, a despacho de billetes, agencias y servicios complementarios. El primero de los edificios, con su porche, alcanza la superficie de 485 m² y, el segundo, con su porche, tiene, en planta baja, 1.500 m² y, en planta piso (locales y despachos), 600 m², totalizando 2.100 m²; en suma, la superficie total destinada a este tráfico es de 2.585 m², que, habida cuenta del standar de metro cuadrado por persona y punta y de las puntas existentes, que se estiman en unos 1.667 pasajeros en hora punta (se trata de distribuir las 500.000 personas físicas previsibles de tráfico en un año en 150 días y en dos puntas diarias), resulta una infraestructura suficiente.

La mercancía general suelta tiene cierta importancia relativa en el Puerto de La Sabina, ya que, al ser tráfico local desde Ibiza, en determinadas ocasiones es de difícil unitarización, al responder a pequeños expedidores y receptores; la capacidad prevista con la ampliación a una segunda dársena, debe adaptarse, si sólo se quiere considerar la dársena actual, tomando, como proporciones, las líneas de atraque actualmente en aplicación en relación con las totales e igualmente la superficie; si se mantiene la actual dársena, con la disposición y forma que adopte finalmente, se dispondría un 33% de la línea total de atraque, que resultaría de la ampliación con una segunda dársena, y de un 20% de superficie en igual supuesto; en tales hipótesis, la capacidad sin ampliación sería, en Fase IV (que es la más restrictiva) de 22.400 Tm anuales, que resultaría insuficiente; sería necesario, pues, proceder, en una fase intermedia de expansión del Puerto, a la consecución de superficie, a redorsos de la Isla de La Sabina, y en el ángulo que forma el litoral de ésta con el actual dique, ganando del orden de 1.500 m² para acopio de mercancías.

En cuanto al resto de los tráfico habituales en los demás puertos, sólo es presumible que en La Sabina se transporten plataformas y semirremolques o camiones o furgones por el sistema ro-ro, ya que la implantación de utillaje o la utilización de puntales no resulta adecuada, dada la configuración de los terminales y la naturaleza de los tráfico. Según se observa de la comparación de la columna de tráfico previsto en 1.996 y de la columna de las capacidades que resultan, según el Plan, en el supuesto de ganar una segunda dársena, la previsión de capacidades es muy superior a la necesaria en relación con la previsión de tráfico para el año horizonte de 1.996, e igual resultaría para un plazo de ocho años, extrapolando convenientemente. Si, al igual que se ha hecho con la mercancía general suelta, se analiza la capacidad que se tendría con los terminales actuales (cuyas obras se están ultimando) resulta, también, que se padece insuficiencia de superficie tanto en uno como en otro caso, aunque no tan acusadamente como con la mercancía general. Ello obliga a mantener la conclusión anterior de que es precisa una ampliación de unos 1.500 m² para poder atender debidamente los tráfico con la actual dársena.

Por último, debe hacerse especial mención al gran número de embarcaciones menores que realizan viajes tipo «charter» para las excursiones marítimas, con independencia de los pequeños ferrys o correos que relacionan Ibiza con Formentera. Aun cuando es previsible que en el futuro, a través de una Conferencia de Fletes, se reduzca el gran número de viajes de embarcaciones que prestan estos servicios, de mantenerse la situación actual resultaría que, con independencia de las necesidades de línea de atraque que demanda la mercancía, habría de considerarse la que es preciso para los múltiples pequeños buques de estas contrataciones «charter». Como también se produce la circunstancia desfavorable de que el tráfico se da en unas horas determinadas de la mañana y de la tarde (sobre las 10,00 h. llegan al Puerto y salen sobre las 17,00 h.), resulta una necesidad de línea de puro embarque y desembarque que no se puede atender en las inmediaciones de la nueva estación marítima en construcción. Ser preciso, para estos menesteres, dedicar parte de los muelles fronteros a la ribera, donde se produzca una rápida operación de embarque y desembarque para, posteriormente, las pertinentes embarcaciones fondear en el antepuerto o abarloadse en un punto concreto que de signe la Dirección del Puerto, en espera de que se produzca

la operación de embarque.

MEMORIA DEL TEXTO REFUNDIDO

En sesión celebrada por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera el día 11 de Junio de 1997 se adoptó, entre otros, el acuerdo de aprobar definitivamente el Plan Especial del Puerto de La Sabina. El texto íntegro de este acuerdo se recoge como Anexo nº 1 de la presente memoria.

Se hace constar que en virtud del acuerdo de la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera, en sesión de 23 de agosto de 1.995, debe considerarse suprimida la nueva dársena y dique de abrigo al nordeste del islote de La Sabina, tal y como se ha recogido en los correspondientes Planos del Proyecto.

Debe hacerse observar que, al igual que en la memoria primitiva, se recoge en la presente del Texto Refundido y como Anexo Nº 2, la síntesis y cuadro de características.

Palma de Mallorca, a 14 de agosto de 1997

Por la Dirección del Estudio

El Jefe de Departamento

P.A.
Carlos Sanchez Sigüero
Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos

El Jefe de Unidad

José Ignacio Arroyo Cabeza
Arquitecto técnico

Redactado de Conformidad

El Director Técnico
Ángel Matías Mateos
Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos

ANEXO Nº 1

RESOLUCION DE LA COMISION INSULAR DE URBANISMO

(Copia de la Resolución de la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de junio de 1.997).

A N E X O Nº 2

S I N T E S I S Y C U A D R O D E C A R A C T E R I S T I C A S

S I N T E S I S D E L A M E M O R I A

Se inicia con la justificación en base a las disposiciones legales que amparan la redacción del Plan Especial por el Organismo Autónomo «Junta de los Puertos del Estado en Baleares», que tiene a su cargo su administración, construcción y gestión, para seguir con la información urbanística precisa para situar la acción dentro del marco que señalan las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de Formentera y las actuaciones anteriores del propio M.O.P., en base a los deslindes practicados y a la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto que en su día se aprobó.

Segue la exposición de los objetivos y criterios en base a los cuales se ha redactado el Plan especial, así como el examen de diversas alternativas que caben para la ubicación del tráfico de pasajeros y la futura dársena que se prevé a continuación del actual dique.

En el Cuadro de Síntesis se reseñan las principales determinaciones que resultan, tanto de los documentos de los Planos de Proyecto como de las Ordenanzas que constituyen documentos que se exponen a continuación.

C U A D R O D E C A R A C T E R I S T I C A S

En el Cuadro de Características se exponen los siguientes conceptos:

Zona o paraje.- Se refiere a la zona del litoral o ribera del Puerto en el que se contemplan el resto de los conceptos del C. de C. y, si hubiera sido objeto de sigla en el estudio de capacidad de tráfico mercantil, se reseña, entre paréntesis, dicha sigla, a fin de identificar con más precisión la zona.

Superficie.- Se refiere a la superficie total de la zona, es decir, a la que existe entre el límite de la Zona de Servicio del Puerto y el cantil de los muelles o de las riveras ocupadas con obras y, transversalmente, a los límites estipulados para la Zona. En aquellos casos en que no existe o no se prevé obra alguna, no se recoge superficie por corresponder ésta al propio ribazo afectado por la delimitación de la zona marítimo-terrestre únicamente.

Ocupación de ribera.- La cifra expresada en metros lineales se refiere al tramo de ocupación, o al tramo que hace referencia el concepto de la ribera natural del Puerto, de tal suerte que si frente a ella se han realizado obras o está prevista la ejecución de dientes, pantalanos u otras acciones que implicaren un aumento de la dimensión lineal, no se considera ésta .

Edificabilidad.- Se trata de expresar la superficie ocupada por las edificaciones previstas, cualesquiera que sea su altura, en relación con la superficie total de la zona, expresada en la primera columna .

Volumen.- Es la relación existente entre el volumen de los edificios previstos en la zona a la superficie total de ésta, reseñada en la columna primera .

Alturas.- Son las alturas máximas de las edificaciones previstas, contadas sobre el nivel de la explanada del vial o del muelle .

Usos.- Se reseñan sintéticamente aquellos usos previstos en el Plan y que han servido de base para la realización de los estudios de tráfico, en su caso. En aquellos puntos en que no se prevé la realización de infraestructuras en el periodo de tiempo previsto para el Plan Especial, se reseña aquel posible uso que puede ser objeto de aprovechamientos por particulares a través de las correspondientes concesiones administrativas otorgados en aplicación de los arts. 41 y 42 de la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1.928, y arts. 69, 73 y 75 de su Reglamento, de igual fecha.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

ZONA O PARAJE	SUPERFICIE m ²	OCUPACIÓN RIBERA m.l.	EDIFICABI- LIDAD m ² /m ²	VOLUMEN m ³ /m ²	ALTURAS m.l.	USOS
1/ Dársena pesquera. aseos. y imponen las Normas res. 2/ Mantenimiento y reparación de embarcaciones. armadores. embarcaciones menores efectos náuticos, cama- 3/ Muelle de Ribera (Passeig de la Marina). Aparcamientos. 4/ Marina de Formentera.	10.400	170	0,10	0,7	8	Atraque de embarcaciones menores. Secadero de redes. Servicio de cafetería y A lo largo del límite, edificios para servicios relacionados con el tráfico portuario porches, conforme a la ordenanza aprobada y con las limitaciones que Subsidiarias. Aparcamientos. Almaceniillos y despachos para pescadros
5/ Explanada del Freo. 8 Locales, oficinas y dependencias de autoridades portuarias. Despachos para armadores y empresarios portuarios. Aparcamiento de autocares, turismos, motocicletas y bicicletas. Almacenes de útiles y efectos. Kioscos.	15.000	230	0,10	0,7	8	Talleres para reparaciones. Locales para repuestos. Locales para empresarios y En los inmuebles fronteros, locales o despachos para servicio a de pesca, tráfico o recreo. Aparcamientos. Snack-bar, locales de rotes, duchas, aseos y torre de control.
6/ Muelles de la Isla de La Sabina. 7,50 Tráfico de pasajeros y mercancías. Estación marítima. Servicios a buques y pasajeros. Cobertizos.	10.600	230	0,10	0,7	8,50	Atraque y servicio de embarcaciones de excursiones turísticas y de recreo. Kioscos.
SUMAS	76.000	980	—	—	—	Servicios de embarcaciones de recreo.

Por otra parte, se halla la legislación sobre el suelo y, en especial, el artículo 61 del Reglamento de Planeamiento aprobado por Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, donde se exige reglamentar la utilización que ha de hacerse de los espacios, con expresión de sus usos pormenorizados, y las condiciones comunes a edificación, volumen, uso, con expresión, también, igual que en el Reglamento anterior, de las prohibiciones existentes.

Parece procedente, pues, mantener, por una parte, el "Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto", dándole el carácter de Ordenanzas del Plan Especial y señalar, en otro apartado, aquellas determinaciones que son propias específicamente, del art. 61 del Reglamento de Planeamiento, no repitiendo, en éstas, las condiciones concernientes al uso específico, que se hallan mucho más detalladas en el Reglamento anterior.

Se procederá, pues, a hacer esta división en dos partes, según a continuación se expresa:

(Copia del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto)

Condiciones en cuanto a edificación, volumen, altura y uso

1.- Ordenanzas de edificabilidad (m²/m²).

1.1.- La edificabilidad será igual a 0,03 m²/m² en la zona o paraje de Muelle de la Isla de La Sabina.

1.2.- La edificabilidad será igual a 0,10 m²/m² en las zonas o parajes de: Dársena Pesquera, Mantenimiento y Reparación de Embarcaciones y Muelle de Ribera (Passeig de la Marina).

1.3.- La edificabilidad será igual a 0,20 m²/m² en la zona o paraje de Explanada del Freo.

1.4.- La edificabilidad de la zona o paraje de la Marina de Formentera será la permitida en la Orden Ministerial de la Concesión.

2.- Ordenanzas de volumen (m³/m²).

2.1.- El volumen será igual a 0,15 m³/m² en la zona o paraje de los Muelles

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE LA SABINA

(Texto refundido con arreglo a la aprobación definitiva acordada por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de Junio de 1997)

DOCUMENTO Nº 4

ORDENANZAS REGULADORAS

Las presentes Ordenanzas se redactan en virtud de lo dispuesto en los artículos 61 y 77 del Reglamento de Planeamiento aprobado por Real Decreto 2159/1.978 de 23 de Junio (BB.OO.EE. de 15 y 16 de Septiembre de 1.978).

INTRODUCCIÓN.-

Las Ordenanzas que han de regular la actividad en la zona portuaria se derivan de dos ramas de disposiciones que son de aplicación. Por una parte, se encuentra la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 y art. 63 del Reglamento para su ejecución, la Ley 27/1968 de 20 de junio sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, otras disposiciones especiales de Puertos que dan lugar a un cuerpo de normas prevenido en el art. 31 de la primera Ley antes citada y que ha venido siendo tradicionalmente el titulado "Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto", encaminado esencialmente a la utilización y explotación de las obras portuarias y a la mejor utilización u óptimo aprovechamiento de las mismas.

de la isla de La Sabina.

2.2.- El volumen será igual a 0,7 m³/m² en la zona o paraje de los Muelles de la Isla de La Sabina.

2.3.- El volumen será igual a 1,40 m³/m² en la zona o paraje de Explanada del Freo.

2.4.- El volumen de la zona o paraje de la Marina de Formentera será la permitida en la Orden Ministerial de la concesión.

3.- Ordenanzas de altura (m.l.).

3.1.- La altura máxima será de 7,50 m.l. en la zona o paraje de muelle de la Isla de La Sabina.

3.2.- La altura máxima será de 8 m.l. en las zonas o parajes de: Dársena Pesquera, Mantenimiento y Reparación de Embarcaciones y Explanada del Freo.

3.3.- La altura máxima será de 8,50 m.l. en la zona o paraje de Muelle de la Ribera (Passeig de la Marina).

3.4.- La altura máxima permitida en la zona o paraje de la Marina de Formentera será la permitida en la Orden Ministerial de la Concesión.

4.- Ordenanza de usos.

Los usos permitidos serán los siguientes:

4.1.- Dársena Pesquera: Atraque de embarcaciones menores. Secadero de redes. Servicio de cafetería y aseos. A lo largo del límite, edificios para servicios relacionados con el tráfico portuario y porches, conforme a la Ordenanza aprobada y con las limitaciones que imponen las Normas Subsidiarias. Aparcamientos. Almacenes y despachos para pescadores.

4.2.- Mantenimiento y reparación de embarcaciones: Talleres para reparaciones. Locales para repuestos. Locales para empresarios y armadores. En los inmuebles fronteros, locales o despachos para servicio a embarcaciones menores de pesca, tráfico o recreo. Aparcamientos. Snack-bar, locales de efectos náuticos, camarotes, duchas, aseos y torre de control.

4.3.- Muelle de Ribera (Passeig de la Marina): Atraque y servicio de embarcaciones de excursiones turísticas y de recreo. Aparcamientos. Kiosco.

4.4.- Marina de Formentera: Servicios de embarcaciones de recreo.

4.5.- Explanada del Freo: Locales, oficinas y dependencias de Autoridades Portuarias. Despachos de armadores y empresarios portuarios. Aparcamientos de autocares, turismos, motocicletas y bicicletas. Almacenes de útiles y efectos. Kioscos.

4.6.- Muelles de la Isla de La Sabina: Tráfico de pasajeros y mercancías. Estación Marítima. Servicios a buques y pasajeros. Cobertizos.

4.7.- General: En todo caso los usos deberán ajustarse a la normativa establecida en la Ley de Puertos en cuanto a que las obras e instalaciones, deberán ser destinadas a los usos y servicios propios de la zona portuaria.

5.- Ordenanzas Generales relativas a alturas y a edificios fronteros.

5.1.- Alturas.

Las alturas señaladas para las distintas edificaciones según las zonas, se entienden máximas y contadas a partir del nivel del muelle, explanada o acera, en cada caso.

Se exceptúan, de este límite de alturas, las obras o instalaciones siguientes:

a) Torres para control de tráfico marítimo o establecimientos de ayudas a la navegación.

b) Instalaciones especializadas de carga y descarga de mercancías o manipulación de las mismas sobre muelle.

c) Grúas de pórtico convencionales o de tipo gantry para la carga y descarga

de contenedores.

d) Utillajes para mantenimiento y reparación de buques o embarcaciones, sean fijos o móviles.

e) Antenas, chimeneas, semáforos, ventiladores, depósitos, cámaras de observación, cámaras de ascensores, pretilas, remates y elementos similares.

5.2.- Edificios cuya fachada da a la zona portuaria del Puerto de La Sabina (Formentera).

a) Alineaciones.

Las alineaciones se sujetarán al estado de alineaciones que se definen en el Plano, que señalará sobre el terreno, a instancia de parte, la Dirección Facultativa de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares.

b) Disposición de los edificios

Construcción, con un pórtico público frontal -de arcos de anchura y altura mínimos, respectivamente y libres, de 4,00 m. y 3,00 m.- y de estilo similar al de los existentes.

c) Altura máxima de edificios.

Desde el nivel de la acera del pórtico hasta el punto más alto del pretil de terraza, la altura máxima será la que permitan las Normas Subsidiarias y no se dispondrán balcones o salientes.

d) Aguas residuales.

Será preceptivo el uso de la red de alcantarillado. Interín no se disponga de ella, se evacuarán con dispositivos depuradores, siendo preceptiva la fosa séptica o aparato similar, con cámaras anaerobias y cuerpos biológicos de capacidad suficiente en cada caso. Los efluentes se verterán a pozo absorbente.

e) Usos.

Los locales y dependencias que tengan acceso por la zona portuaria se destinarán a usos relacionados con la actividad mercantil, pesquera, de embarcaciones de recreo o de servicios complementarios del Puerto, correspondiendo a la Dirección del Puerto interpretar, en cada caso, si se da esta circunstancia.

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE LA SABINA

(Texto refundido con arreglo a la aprobación definitiva acordada por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de Junio de 1997)

DOCUMENTO Nº 5

PLAN DE ETAPAS

El presente Plan de Etapas se redacta en virtud de lo dispuesto en los artículos 62 y 77 del Reglamento de Planeamiento aprobado por Real Decreto 2159/1.978 de 23 de Junio (BB.OO.EE. de 15 y 16 de Septiembre de 1.978).

1.- Tipos de inversiones y acomodación al Programa de Inversiones Públicas (P.I.P.).

Siendo, las infraestructuras previstas, elementos integrantes de un Puerto a cargo del Estado, las etapas para su realización van subordinadas, necesariamente, al Programa de Inversiones Públicas (P.I.P.) que determina una Comisión Interministerial.

Este Programa es objeto de un documento específico del Presupuesto de Explotación y Capital de Organismo que anualmente es objeto de aprobación por las Cortes. Este documento, el P-347-A, recoge las previsiones de inversión cuatrienales.

En el presente caso, las inversiones pendientes de realizar y que son precisas, en la parte que concierne al sector público para la ejecución de los muelles, viales o demás obras previstas, pueden dividirse en dos clases: las que están ya incluidas en el P.I.P. y las que no lo están.

Por este motivo, se recogen, en primer término, y en el mismo impreso P-347-A, las inversiones actualmente previstas y la etapa plurianual en que se encuentran .

La etapa correspondiente a las inversiones que no están programadas se inician no antes de 1.994, tanto por razones de inversión presupuestaria, como por exigencias de consumo de plazos en la tramitación de los instrumentos urbanísticos. Las inversiones relativas a esta etapa se relacionan con independencia en el adjunto estado .

Por último, existen aquellas inversiones que, aunque previstas, no conciernen al sector público, sino que está prevista su realización en aplicación de lo que previene el art. 45 de la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1.928 o el art. 201 del Reglamento General de Contratación, aprobado por Decreto 2956/75, de 23 de Diciembre .

Entre estas últimas puede encontrarse, esencialmente, La Nueva Dársena Pesquera, si se opta por su construcción en base a Contrato de Gestión de Servicios Públicos, para una zona deportiva en las actuales instalaciones pesqueras .

2.- Inversiones pormenorizadas incluidas en el P.I.P. del cuatrienio 1.991-1.994 .

2.1.- Amojonamiento de la Zona de Servicio .

Se trata de disponer nuevos mojones en los vértices del límite de la zona de servicio o del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, en aquella parte de ribera que está previsto ocupar con la nueva dársena pesquera y que, por imperativo del art. 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1.928, pasaría a formar parte integrante de la Zona de Servicio del Puerto .

2.2.- Obra civil de balizamiento .

Para completar el actual balizamiento, arregladamente a la O.M. que lo define, es precisa la realización de nuevas torretas y canalizaciones para alimentación por medio de energía eléctrica. Las nuevas instalaciones de balizamiento se proporcionan por el Área de Señales Marítimas de la Dirección General de Puertos y Costas .

2.3.- Señalización vial .

Se trata de disponer la señalización vertical y horizontal a lo largo del muelle de ribera, conforme al tipo de señales que establece el Código de Circulación. También incluye, la acción, la disposición de carteles o placas bilingües, castellano -catalán, para definir los parajes con los topónimos establecidos o los que tradicionalmente vienen siendo aplicados por la población .

3.- Acciones más importantes que incluye el Plan Especial y que no se hallan relacionadas en el Programa de Inversiones Públicas del cuatrienio 1.991-1.994

3.1.- Proyecto de nueva dársena comercial .

La nueva dársena comercial se prevé al noroeste del actual dique de abrigo, ocupando la ribera del islote de La Sabina y disponiendo un nuevo dique distanciado del actual 160 metros. Dicho nuevo dique, con una longitud previsible, a partir de la Isla de La Sabina de 350 metros (el actual tiene 300 metros), se prevé con una forma y disposición similar al actual dique y con una construcción a base de cajones flotantes y rellenos de áridos y de hormigón, con cimentación, tras del dragado, sobre las calcarenitas que constituyen el firme del fondo. Este dique, de 8 metros de anchura (o la que un estudio específico señale en el futuro) lleva el correspondiente espaldón y un muelle adosado, con la única finalidad de proporcionar atraque, pero sin superficie para la manipulación de mercancías .

En el fondo de la nueva dársena se dispone un muelle de ribera, con superficie suficiente para las operaciones portuarias, con dos zonas dedicadas al acopio, de 5.000 y 2.000 m², respectivamente, de cabida, que no incluye la de la zona de operaciones a lo largo del cantil del muelle ni, tampoco, los viales generales.

El tramo adosado al actual dique en el arranque del mismo, a lo largo de 150 m de longitud, se ensancha para proporcionar un terminal para buques transbordadores y, en el resto del dique, se procede a la demolición del espaldón,

para habilitar el paramento exterior del dique para apoyo o atraque de los buques transbordadores que utilizan el terminal antes señalado .

Resulta así posible aumentar la capacidad del Puerto para tres transbordadores o ferrys del tipo mayor (similares al roll-on/roll-off «Plata») y para otros dos de tipo menor (similares al tipo «Ibiza» o «Espalmador») .

Obviamente, también puede ser utilizada la totalidad de la línea de atraque, sea mediante atraque de costado, sea mediante atraque de punta, por multitud de embarcaciones menores que se dedican a las operaciones tipo charter del transporte de turistas y pasajeros en general, utilizándose, para estos menesteres, tanto los muelles que en principio se prevén para el tráfico de mercancías (y que según las previsiones de tráfico no son necesarios en el lapso de tiempo considerado de ocho años), como los de los propios diques, que no pueden prestar ni su función que la de embarque y desembarque de pasajeros .

Esta acción concierne, pues, especialmente a:

- 1.- Construcción de un dique de 350 m de longitud en cajones .
- 2.- Construcción de un muelle de ribera, con el relleno correspondiente y espacio o explanada dedicada a las operaciones portuarias de tipo comercial .
- 3.- Habilitación de dos dientes y de un muelle adosado al actual dique para atraque de embarcaciones con operación por popa o proa .
- 4.- Demolición del actual espaldón y habilitación de las superficies de servicio existentes en el Puerto para prestar, también, atención a estas nuevas terminales (canalizaciones subterráneas, suministro de energía y alumbrado, amueblamiento urbano) .

3.2 Nueva Dársena Pesquera

En lo que concierne a su ubicación, se ha tratado de que el Puerto de la Sabina quede ordenado conforme a los tráficos actuales y previsibles futuros.

Por ello, según se define en el plano, se reserva de acuerdo con las actuaciones que están ya en curso, la zona ubicada en las inmediaciones de la antigua Isla de la Sabina para el tráfico mercantil y de pasajeros, sean de línea sean de los excursiones charter; en esta misma zona, cabe la ampliación del puerto mediante una segunda dársena que permita absorber eventuales nuevos tráficos de este tipo, a saber de mercancías o pasajeros. Sigue a esta zona, otra dedicada a las embarcaciones de recreo, comprendida entre la antigua Isla de la Sabina y el antiguo embarcadero englobando en ella la actual concesión de Marina de Formentera. Sin perjuicio de que en un modo puramente transitorio se continúe prestando servicio a los antiguos pequeños motoveleros -tipo Playa Real y Río Mundo -que se encuentran en acusada decadencia, el espacio que siente frente al antiguo embarcadero de sal, hoy en desuso, se aplica a la reparación y mantenimiento de embarcaciones menores mediante el establecimiento de una rampa varadero, la posibilidad de disponer de un elevador o travel lift y una zona de depósito en tierra para operaciones de este tipo; cabe además en las inmediaciones la ubicación de algunos locales para apoyo de establecimientos complementarios de la carpintería de Ribera, relacionados con estas operaciones; por último se dispone la dársena de embarcaciones pesqueras con una transición obligada para conseguir unas condiciones de ataque y de abrigo suficientes; esta zona de transición, que se corresponde con la boca de esta dársena, durante el invierno no podrá tener suficiente abrigo pero sincera utilizable durante el verano en que se producen grandes demandas de líneas de ataque por las embarcaciones de recreo; por ello esta antedársena también se dedica en principio a esta finalidad; sin perjuicio de que puedan atracar asimismo aquellas embarcaciones que requieran reparaciones a flote y que puedan prestarse por otro contratista de gestión de servicios que se haga cargo de las instalaciones de mantenimiento reparación.

Esta distribución se haya de acuerdo con las posibilidades de calado que se ofrecen en un modo natural después de haber realizado los dragados que se prevén en las acciones en curso y, por supuesto, aprovecharse los dragados anteriores. También está de acuerdo la distribución con las exigencias de los distintos tráficos tanto en relación con los espejos de agua como con los calados así como con la utilización que se hace del suelo en la parcelas de propiedad privada adyacentes a la zona portuaria; la zona dedicada a embarcaciones de recreo se halla complementado con múltiples establecimientos fronteros al muelle de Ribera que se dedican a actividades que bien pueden prestar servicio a los usuarios de la zona, a saber pasajeros y tripulantes de embarcaciones visitantes; la zona destinada a mantenimiento y reparación, así como la pesquera, se encuentran adosadas a las antiguas instalaciones de la salinera sin que existan en la actualidad establecimientos de tipo turístico recreativo ni tampoco inmuebles residenciales.

Y en lo concerniente a la morfología de las obras de la nueva dársena pesquera sustitutiva cabe hacer observar que no se ha superado la sonda cinco y

que, en consecuencia, no se resta espacio para la navegación de los buques tipo ferry que prestan servicio para el tráfico de pasajeros y de mercancías, es decir se aprovecha una zona residual de espejo de agua semiabrigada por el actual dique vertical.

Esta distribución de la parcela se ha dispuesto para que se produzcan eventuales reflexiones hacia el interior del actual espejo de agua, por lo que, por una parte, el talud se dispone de escollera, con ausencia de diques reflejantes verticales y, por otra parte, la orientación de la alineación de abrigo de la dársena, observada en relación con en plano de oleaje adaptado que se recoge en el plano, tampoco implica reflexión según se observa en los ángulos de incidencia de la línea de onda que aborda el manto de la escollera.

Por último debe hacerse observar que la dársena pesquera sustitutiva se ha dispuesto en planta de tal manera que compense aproximadamente la misma superficie después espejo de agua que actualmente se dedica con intrusión de flotas de recreo a la flota espera de la localidad; esta superficie, es, actualmente, de unos 7.400 m², con una línea de ataque, contando los bajos calados del muelle de Ribera que alcanza los 415 metros lineales contando los dos pantalanos intermedios de la dársena, en la nueva dársena, que tiene un dique paralelo de abrigo, que contempla el dique exterior para producir ausencia de agitación en la dársena (las embarcaciones pesqueras estarán mejor abrigadas en la dársena sustitutiva que en la actual, especialmente por lo que concierne a los vientos del primer cuadrante), la superficie es también de unos 7.400 m². Y en la línea de ataque desciende a 295 metros lineales; ahora bien se podrá contar durante el verano de otros 170 lineales en un muelle de ribera y pequeño contradique que habrá de disponerse en claraboya para evitar reflexiones.

Según se observa en el plano, independientemente de estos servicios que son total y absolutamente sustitutivos de los actuales, se contemplan tres nuevos, que corresponden el primero a locales, el segundo a una rampa con carro (eventualmente contemplada con una elevador en el testero del actual muelle titulado "comercial", pero que en el futuro dejará de serlo) y con un edificio para cafetería y servicios de aseo.

ANEXO 1

Copia de la FICHA DEL P.I.P P-347-A/1.991 y acciones no incluidas en el P.I.P.

(Presupuestos sin I.V.A.)

Acciones no incluidas en el Programa de Inversiones Públicas. Prevista, su realización . después de 1.994

Presupuestos sin I.V.A.

Tipo de acción	Presupuesto en 1000 Pts del 90
1. Nueva Dársena Comercial	939.285
1.1 Terminal mixto de pasaje y carga	260.714
1.2 Muelles y explanadas para el nuevo Dique de Abrigo	678.571
2. Nueva dársena pesquera	245.536
2.1 Rellenos	26.206
2.2 Escolleras	47.550
2.3 Muro de atraque	34.759
2.4 Pavimentaciones	55.999
2.5 Instalaciones	25.084
2.6 Edificio de servicios pesqueros	55.938
TOTAL	1.184.821

ANEXO

Copia de la Ficha del P.I.P P-347-A/1.991

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE LA SABINA

(Texto refundido con arreglo a la aprobación definitiva acordada por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de Junio de 1997)

DOCUMENTO N° 6

ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

El presente Estudio se redacta en virtud de lo dispuesto en los artículos 63 y 77 del Reglamento de Planeamiento aprobado por Real Decreto 2159/1.978 de 23 de Junio (BB.OO.EE. de 15 y 16 de Septiembre de 1.978).

Metodología seguida

Dentro de los sistemas que son habituales para la evaluación de la rentabilidad de las inversiones en el sector público, el que más se utiliza es el de calcular la Tasa de Rendimiento Interno. Con arreglo a esta metodología, se produce una ecuación en la que se igualan los productos de los cánones y tarifas que se esperan recibir a lo largo de la vida de la obra con los importes de las inversiones, actualizando, en ambos casos, los valores al momento actual .

De este modo, se obtiene una ecuación donde la incógnita es la Tasa de Rendimiento y que se calcula por métodos informáticos para que se produzca la igualdad antes señalada .

Para establecer esta ecuación, es necesario realizar diversas hipótesis simplificadoras según a continuación se expresa, tanto concernientes a los ingresos como a las amortizaciones .

Los ingresos que son obtenibles y evaluables corresponden a las tarifas por servicios generales según las previsiones de tráfico que han servido de base para la comprobación de la idoneidad de las soluciones al calcular las capacidades por el método empírico .

Conociendo que los buques del futuro tráfico no han de apartarse de los que han sido adoptados como tipo en las capacidades y habida cuenta de la frecuencia considerada, es fácil evaluar el producto bruto de las tarifas G-1 y G-2 que son aplicables al buque .

En base a las previsiones de mercancía que también se han tenido en cuenta para la comprobación de la idoneidad de las terminales, se puede también considerar el ingreso por tarifa G-3, ya que, en aquellos terminales especializados, la mercancía es conocida y, en consecuencia, el grupo tarifario de dicha tarifa que resultará de aplicación; en cuanto a contenedores y carga general, el grupo de aplicación es muy variable, pero, teniendo en cuenta la experiencia habida, se puede cifrar en una tarifa media igual a la media ponderada de cabotaje de los grupos 4° y 5° la que es de aplicación en los terminales .

Y, en lo concerniente a pasajeros, la evaluación de los ingresos se puede realizar sobre la clase II de la tarifa G-3, con lo que se obtiene una cifra asumible a estos efectos .

Por lo que concierne a los ingresos por ocupación de superficie, puede adoptarse un valor medio extraído de la experiencia de los últimos años en la aplicación del Decreto 238/63 de 7 de Febrero, modificado por Real Decreto 1926/78 de 23 de Junio, que regula las autorizaciones de ocupación temporal para la mercancía o el utillaje; es previsible que, en las futuras ampliaciones, se continúe aplicando este procedimiento, sea para la mercancía propiamente dicha, sea para la ocupación por mercancía, útiles y enseres de pesca; así pues, se limita el cálculo del rendimiento de la tarifa E-2, al transformarla en un canon medio por autorizaciones de ocupación temporal .

Por lo que concierne a los demás servicios específicos, agua, energía eléctrica, almacenes, no se produce cálculo, ya que, dada la escasa cuantía de los ingresos que por este motivo se producen y la experiencia de que la amortización es automática con la tarifa, no parece procedente entrar en cálculos ociosos .

Queda por determinar cuál es la parte de estos ingresos que se puede destinar a la financiación de las inversiones, ya que el producto de las tarifas, de acuerdo con la legislación aplicable en los puertos, no sólo se aplica a la amortización de las inversiones, sino también a sufragar las necesidades derivadas de los gastos corrientes. Ello se determina en base a la última cuenta de resultados del ejercicio (1.989) de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares y que se adjunta. De dicho estado se consideran los gastos de personal (código de cuenta 303), los gastos por trabajos, suministros y trabajos exteriores (código de cuenta 312), los gastos de prestaciones sociales (código de cuenta 317), los gastos de compensación de cuotas del Montepío (código de cuenta 337) y las transferencias corrientes (código de cuenta 319), admitiendo que la diferencia de la suma de estos gastos a los ingresos brutos totales pueden destinarse a financiación y a compras de productos para prestación de los servicios.

Descontadas, pues, las compras (código de cuenta 302), resulta una cifra que, dividida por el total de los ingresos, da el coeficiente de aplicación a éstos para las evaluaciones de rentabilidad .

En cuanto a la evaluación del coste de las inversiones, han sido adoptados criterios de comparación, estableciendo unos presupuestos iguales a los que figuran en el Programa de Inversiones Públicas, o en obras similares con presupuesto actualizado, tomando, como pauta, en Índice de Precios al Consumo.

Queda por determinar cuál es el plazo de amortización de la obra y, a estos efectos, ha sido adoptado el que, a sugerencia del Banco Mundial, ha venido siendo utilizado en los diversos estudios de planificación, ha venido siendo utilizado, a lo largo de los últimos lustros, en el Organismo, siguiendo pautas de la Dirección General de Puertos y Costas .

Este método ha sido aplicado tan sólo al conjunto de terminales conside-

radas como una sola multiuso.

Hay otras inversiones, como son las relativas a instalaciones de carácter general o viales, donde la fuerte incidencia de la rentabilidad económica y social, no considerada en los cálculos anteriores, desvirtuaría el resultado que ofreciera la simple consideración de la rentabilidad financiera.

ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

- Valoración de las terminales.
- Previsión de ingresos.
- Porcentaje de recursos con destino a financiaciones.
- Cálculo de la tasa de rendimiento interno.
- Resultados.

a) VALORACION DE TERMINALES

	Ptas.
a.1. Terminal mixta carga y pasaje .	
Dique de abrigo 270 m.l. x 2.816.000 (incl. I.V.A.)	760.320.000
Muelle de atraque en nueva dársena	
Línea de atraque 274 m.l. x 475.800 ptas/m.l. (incluido porcentaje de Contrata e I.V.A.)	130.369.200
Rellenos 47.600 m2 a 1.350 x 1,3776	85.245.900
Pavimentos y canalizaciones 12.500 m2 a 4.400 x 1,3776	75.768.000
	1.051.703.100

a.2. Dársena pesquera .

Rellenos	21.316.000
Escollera	38.595.300
Muro de atraque	28.273.300
Pavimentaciones	45.600.000
Instalaciones	20.403.400
Edificios de servicios pesqueros 700 x 65.000	45.500.000
	199.688.000
Contrata e I.V.A. 37,76%	75.402.000
	275.090.000

b) Previsión de ingresos anuales por Tarifas y Cánones (valores aprobados por OO.MM. 27/03/1.990 y 20/12/88)

b.1) Coeficientes de reducción de G-1 y G-2

Tipo	G-1	G-2	Coeficiente
Buques ro-ro	0,5	0,5	
Buques ferry	0,5	0,25	C1
Buques lo-lo	1,0	0,75	
Buque quincenal	0,85	0,85	
Buque semanal	0,70	0,70	C2
Buque alterno	0,65	0,65	
Buque diario	0,60	0,60	

Coeficiente final y tarifa de aplicación T en lugares de líneas regulares:

$$T = C_1 C_2 t$$

donde:

T = tarifa de aplicación al volumen de la base (TRB ó Tm)

C₁ = coeficiente medio por duración de escala.

C₂ = coeficiente medio por frecuencia de escala.

t = tarifa del cuadro, según grupo de mercancía.

b.2) Determinación de ingresos según Terminales por tarifas portuarias y cánones

b.2.1) Terminal mixto carga-pasaje (S-1)

Ciclos

Tarifa	Base	Importe unitario	C1	C2	anuales (x nº atraques)	Importe (ptas.)
Ro-ro						
G-1	6	229,70	0,5	0,65	182x4	326.082
G-2	33	133,30	0,5	0,65	182x4	1.040.780
G-3	67.000	54,88:2	-	-	-	1.838.480
Carga general suelta						
G-1	12	229,70	1	0,85	30x4	281.153
G-2	74	133,30	1	0,85	30x4	1.006.148
G-3	24.300	109,75	-	-	-	2.666.925
Ocupación de superficie:						
11.000 x 0,3 x 602						1.986.600
						9.146.168
Pasajeros:						
550.000 x 6,40						3.520.000
TOTAL						12.666.168

b.2.2) Dársena Pesquera

Despachos: 210 m2 a 577 x 12	1.454.040
Locales: 490 m2 a 611,70 x 12	3.596.796
Superficie uso Cofradía: 2.000 m2 a 602	1.204.000

Se computan, asimismo, 120 x 10 x 0,8 == 960 m2 de espejo de agua por tarifa G-5 (embarcaciones de recreo) y el 50% a devengar, por este tipo de embarcación, en los actuales pantalanes para embarcaciones de pesca:

960 x 13 x 360 x 75	3.369.600
8 x 50 x 2 x 13 x 360 x 0,5	1.872.000
6 x 30 x 2 x 13 x 360 x 0,5	842.400
	6.084.000
	1.480.496
I.V.A. 12%	1.480.496
Arbitrio s/valor pesca	1.100.000
	14.919.000

Redondeando: 14.919.000 ptas.

Copia de las tarifas de los puertos de Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón e Ibiza-Formentera

c) CALCULO DEL PORCENTAJE DE RECURSOS CON DESTINO A FINANCIACIONES

	1000 ptas
Ingresos totales 1.989 del Organismo	1.706.202
Cargas y gastos deducibles	
Personal	581.469
Trabajos y suministros externos	253.665
Compras	1.581
Transferencias corrientes	64.391
Prestaciones	52
Aplicable a financiación:	901.158

$$\frac{1.706.202 - 901.158}{1.706.202} = \frac{805.044}{1.706.202} = 0,4718$$

por lo que, presumiendo alguna mejora en la gestión, se adoptará un porcentaje del 50% .

d) CALCULO DE LA TASA DE RENDIMIENTO INTERNO (R)

d.1. Terminal mixto carga y pasaje .	
Coste de las obras	1.051.703.100
Ingresos anuales previsto	12.666.168
Recursos con destino a financiación	

50% s/12.666.168÷ 6.333.084
I.V.A. 12% 759.970

7.093.054

Redondeando: 7.093.000 ptas
Inversión: 3 años
Amortización 75 años

$$\frac{1051,7}{3} \left[(1+R^3) - 1 \right] = 7,1 \left[1 - \left(\frac{1}{1+R} \right)^{75} \right]$$

$$49,37 \left[(1+R)^3 - 1 \right] = 1 - \left(\frac{1}{1+R} \right)^{75}$$

Dando valores a R, obtenemos los siguientes para cada uno de los miembros de la ecuación

R	1er miembro	2º miembro	Diferencia
-0	0,000000	0,000000	0,000000
-1	- 1,466335	- 1,124999	- 0,341336
-2	- 2,903350	- 3,550346	- 0,646997
-3	- 4,311332	- 8,820149	- 4,508817
-4	- 5,690587	- 20,362920	- 14,672340
-5	- 7,041398	- 45,852240	- 38,810840
-6	- 8,364068	- 102,612100	- 94,248010
-7	- 9,658896	- 230,089700	- 220,430800
-8	- 10,926170	- 518,891200	- 507,965000
-9	- 12,166200	- 1179,804300	- 1166,877000
-10	- 13,379270	- 2701,979300	- 2688,414000

Examinando con más detalle el tramo entre -1 y -2

R	1er miembro	2º miembro	Diferencia
-1	- 1,466335	- 1,124999	- 0,341336
-1.1	- 1,611350	- 1,292336	- 0,319015
-1.2	- 1,756080	- 1,473025	- 0,283056
-1.3	- 1,900510	- 1,668161	- 0,232350
-1.4	- 2,044654	- 1,878951	- 0,165704
-1.5	- 2,188490	- 2,106565	- 0,081924
-1.6	- 2,332051	- 2,352488	- 0,020437
-1.7	- 2,475310	- 2,618163	- 0,142853
-1.8	- 2,618280	- 2,905154	- 0,286874
-1.9	- 2,760971	- 3,215284	- 0,454313
-2	- 2,903350	- 3,550346	- 0,646997

Que prácticamente quedan igualados para una tasa de R = -1,6%

d.2. Dársena pesquera.

Coste de las obras	275.090.000
Ingresos anuales previstos	14.919.000
Recursos con destino a financiación	
50% s/14.919.000÷	7.459.500
Inversión: 3 años	
Amortización 75 años. Ingresos a partir del 4º año.	

$$\frac{275,09}{3} \left(\frac{1}{1+R} + \frac{1}{(1+R)^2} + \frac{1}{(1+R)^3} \right) =$$

$$= 7,46 \left(\frac{1}{(1+R)^4} + \dots + \frac{1}{(1+R)^{78}} \right)$$

$$12,29 \left[(1+R)^3 - 1 \right] = 1 - \left(\frac{1}{(1+R)} \right)^{75}$$

Dando valores a R, obtenemos los siguientes para cada uno de los miembros de la ecuación

R	1er miembro	2º miembro	Diferencia
1	0,372399	0,525870	- 0,153471
2	0,752245	0,773542	- 0,021297
3	1,139614	0,891054	0,248560
4	1,534577	0,947216	0,962959
5	1,937208	0,974248	1,360234
6	2,347585	0,987351	1,772036
7	2,765781	0,993745	2,194975
8	3,191862	0,996887	2,627468
9	3,625908	0,998440	3,068778
10	4,067991	0,999214	3,068778

Examinando con más detalle el tramo entre 2 y 3:

R	1er miembro	2º miembro	Diferencia
2	0,752245	0,773542	- 0,021297
2.1	0,790643	0,789588	0,001055
2.2	0,829113	0,804483	0,024630
2.3	0,867664	0,818311	0,049353
2.4	0,906290	0,831150	0,101917
2.5	0,944985	0,843068	0,101917
2.6	0,983762	0,854136	0,129625
2.7	1,022608	0,864413	0,158195
2.8	1,061536	0,873958	0,187578
2.9	1,100539	0,882822	0,217717
3	1,139614	0,891054	0,248560

Que prácticamente quedan igualados para una tasa de R = 2,1%

e) Resultados obtenidos

En el Puerto de La Sabina se estudia la Tasa de dos inversiones, a saber: Terminal mixto de carga y pasaje y la Nueva Dársena Pesquera .

El resto de eventuales acciones ser de muy escasa incidencia, dada la gran actividad inversora que en este momento se está realizando en el Puerto por parte del organismo .

En cuanto al terminal mixto de pasaje y carga, que implica la construcción del nuevo dique de abrigo, se ha observado que, por lo que concierne al tráfico de mercancías, no resulta programable dentro del periodo a que se refiere el Plan especial; ello no obstante, como, en parte, se precisará mayor superficie en tierra, a conseguir con o sin nuevo dique y, por otra parte, el número de embarcaciones y servicios charter y líneas regulares para pasaje es muy elevado, se ha previsto el estudio de la Tasa como si fuera a tener lugar parte de la inversión en el presente año, en caso de que la nueva superficie a ganar -que se estima en 1.500 m² y ha de tener lugar dentro del periodo-, fuera asociada con la construcción del dique .

La Tasa resultante es negativa y ello por dos razones esenciales, a saber: a) Porque las tarifas de tráfico local que se aplican son extraordinariamente reducidas y dan lugar a una captación de recursos muy discreta .

b) El coste de las obras en La Sabina es relativamente elevado en comparación con las inversiones en otras islas, donde las condiciones de transporte no son tan desfavorables. Se junta, así, esta condición, con la de una alta protección del régimen tarifario -que lleva implícita la consideración de rentabilidad social- y, en consecuencia, el resultado es una Tasa negativa.

Acaso el restablecimiento de una tarifa específica, similar a la que regía antes de 1.966, en que entró el régimen tarifario actual, y que correspondía al «tráfico interinsular», pudiera restablecer el equilibrio financiero que se encuentra, en estos momentos, roto.

Para la inversión en la nueva dársena pesquera ha sido considerado tan sólo el producto de los cánones y tarifas que resultan de la explotación de la nueva dársena, aun cuando, en parte, se han considerado servicios a los barcos de lista 5^l y no sólo a los de lista 3^l, ya que, aun cuando sólo tenga lugar en algunos de los años primeros, ha lugar para la prestación de estos servicios a estas embarcaciones. La rentabilidad resultante es, también, muy discreta, pues alcanza tan sólo el 2,1%, pero es preciso añadir que esta rentabilidad puramente financiera, con los toscos supuestos de que se partido, ha de experimentar un aumento, si se tienen en cuenta los siguientes factores:

a) Que la posibilidad de disponer de los actuales puestos de atraque que ocupa la flota pesquera, tanto en el muelle de ribera de La Marina, como en los pantalanes en ella construídos, para otro tipo de tráfico más idóneo en relación con los establecimientos o locales próximos, cual es el de recreo, ha de suponer, a través de la percepción de la tarifa G-5, una mayor rentabilidad de la dársena, de un modo indirecto, ya que este aprovechamiento no ha de dar lugar a inversiones apreciables.

b) Que, desde el punto de vista de ordenación del Puerto, se gana una mayor funcionalidad, al establecer, a lo largo y frente al muelle

de ribera del Paseo de La Marina, las distintas

instalaciones para prestación de servicio a las embarcaciones deportivas o de recreo de la lista 51, que ahora se ven entremezcladas con las de pesca; igualmente, caso de no disponer de instalaciones para las embarcaciones charter en las nuevas infraestructuras en construcción o previstas en el muelle de la isla de La Sabina, podrían utilizarse las de este muelle y las del inmediato espigón de mantenimiento (espigón de la sal), para las embarcaciones charter que transportan turistas entre Ibiza y Formentera .

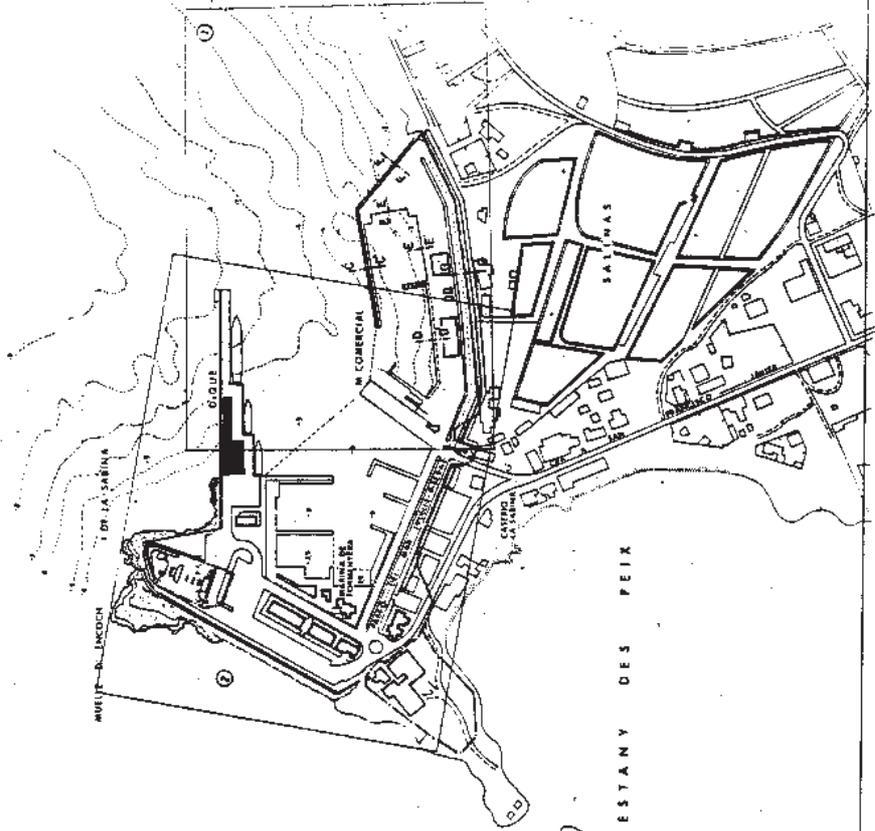
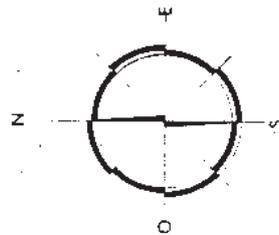
PIU. DE CALA SABINA

Escala 1:2500



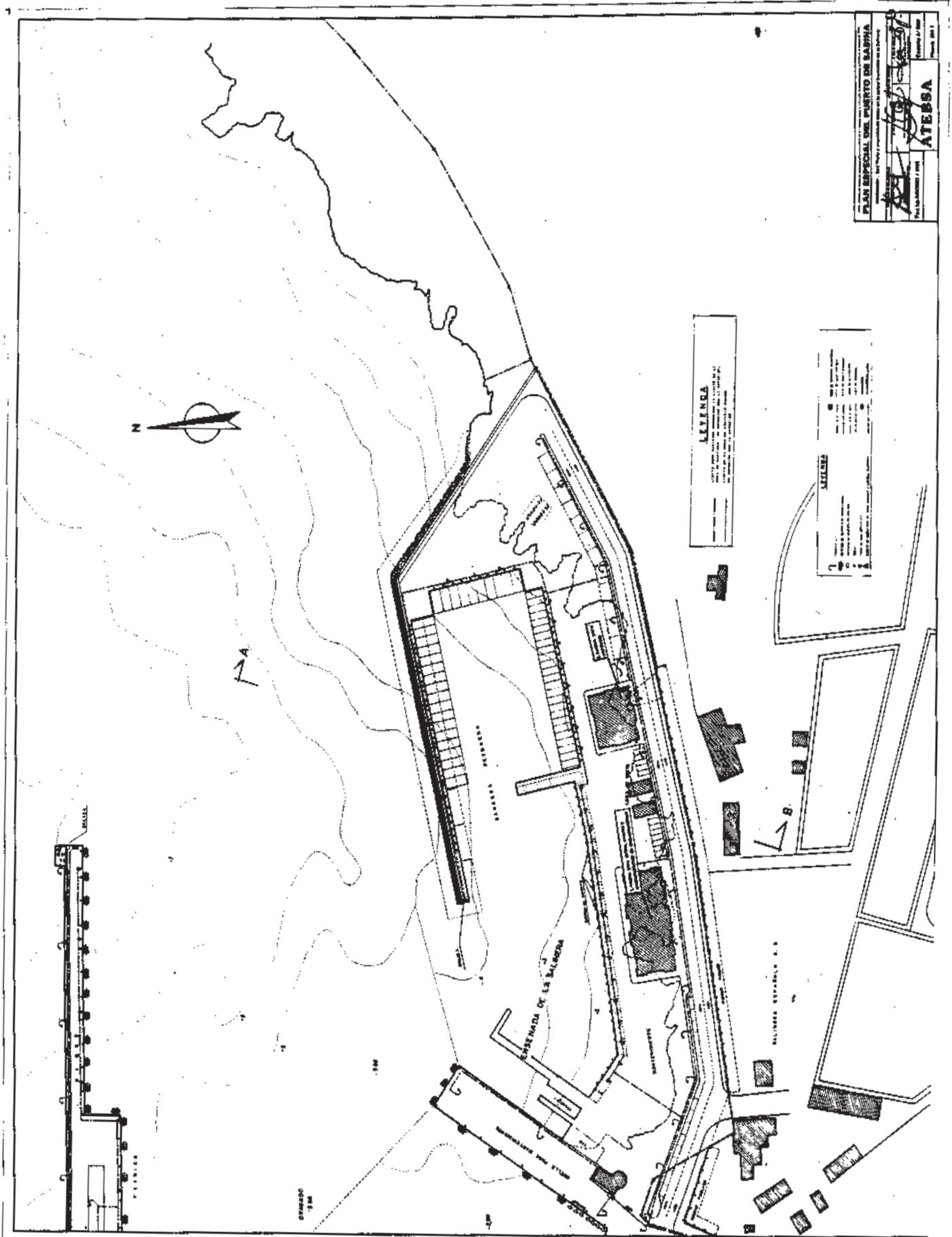
M E D I T E R R A N E O

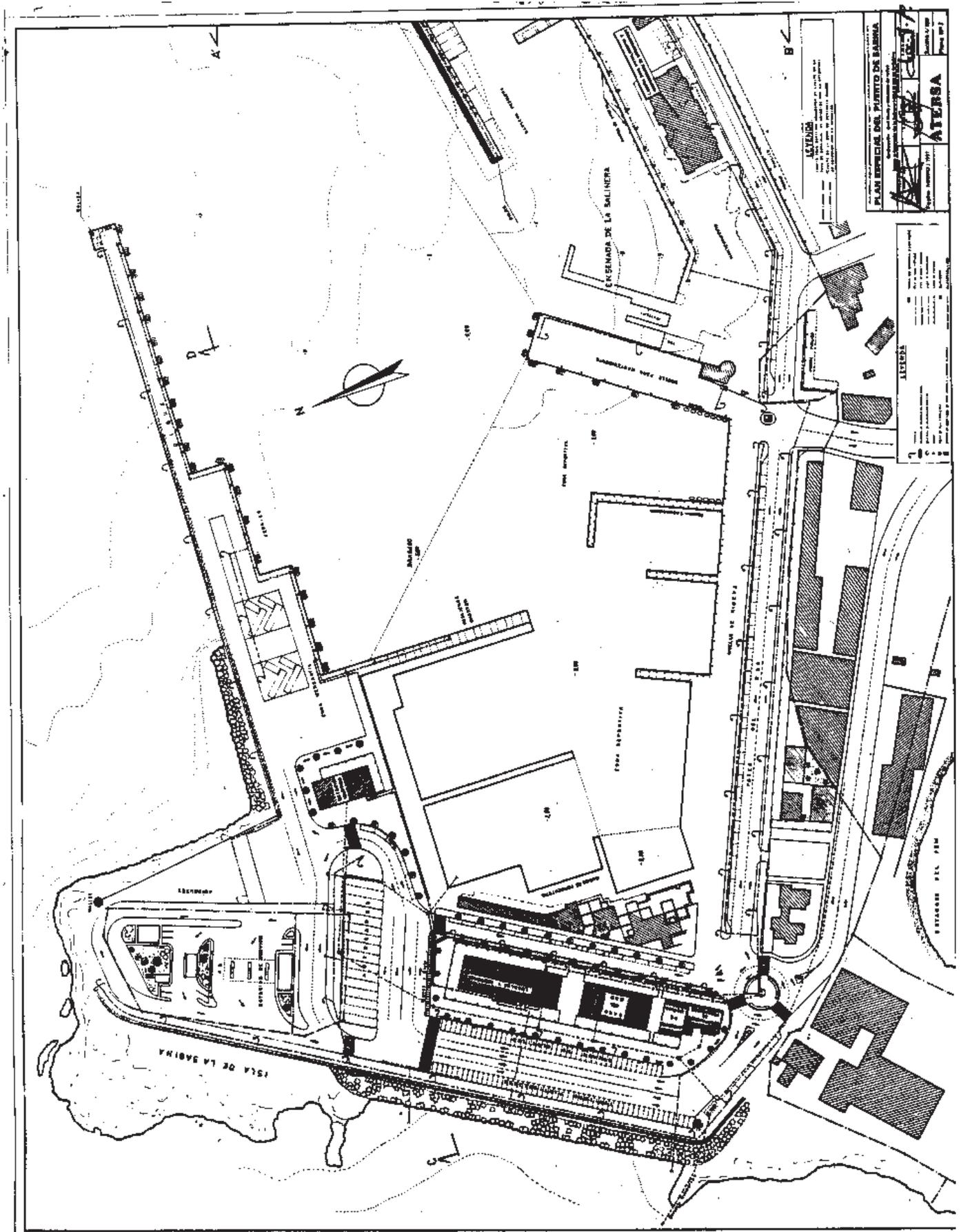
M A R



LEYENDA
LÍNEA DE TRAZADO DEL PERÍMETRO DEL PUERTO DE LA SABINA
LÍNEA DE TRAZADO DEL PERÍMETRO DEL MUELLE DE LA SABINA
LÍNEA DE TRAZADO DEL PERÍMETRO DEL ESPIGÓN DE LA SAL
LÍNEA DE TRAZADO DEL PERÍMETRO DEL ESPIGÓN DE MANTENIMIENTO

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SABINA 2007/1998 - San Feliu i Llorenç de la Mar - Balears	
1998/1998 1998/1998	Escala 1:2500 Hoja N.º 0
ATEBSA	







Todo ello implica una rentabilidad social, cuando no económica, que no ha sido considerada en las hipótesis que han llevado al resultado de la Tasa del 2,1%

También es preciso señalar que, por el contrario, tanto la Tasa calculada para el terminal mixto de carga y pasaje como la de la dársena pesquera tienen en contra el hecho de haberse considerado amortizadas las inversiones realizadas en las últimas décadas, tanto en los terminales de pasaje como en los de pasajeros y de pesca. Existen inversiones que, dados los plazos utilizados para calcular la amortización, no se hallan debidamente amortizadas y en que el 50% de los ingresos destinados a financiación, según se ha partido como hipótesis, no resulta adecuado, ya que habría de detraer, de los ingresos, la parte destinada a estas amortizaciones.

ANEXO

Copia de la Cuenta de Resultados 1.989

— o —

Sección IV - Administración Municipal

Ajuntament de Palma de Mallorca

Núm. 7001

DISCIPLINA URBANISTICA (09.02.03.21) PROTECCION Y EJECUCION SUBSIDIARIA

Habiendo resultado fallida la práctica de la notificación, relativa al Consejo de Gerencia de Urbanismo de fecha 4 de febrero de 1998 a D. GABRIEL J. VILLALONGA MOLLA, y a fin de poder seguir adelante con la tramitación del expediente DP-1995/2191 C/Francisco Sales nº92, Referencia catastral nº00727506 del Negociado de Protección y Ejecución Subsidiaria, de conformidad con el art. 59.4 de la Ley 30/92 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y 194 del Reglamento de Organización Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, a través del presente Edicto se le notifica lo siguiente:

El Consejo de Gerencia de Urbanismo en sesión celebrada el día 4 de febrero de 1998, acordó lo siguiente:

1º- INICIAR EXPEDIENTE SANCIONADOR conforme a lo dispuesto al artículo 11 de la Ley de Disciplina Urbanística de la CAIB en relación a los artículos 225 y siguientes del Real Decreto 1346/76 de 9 de Abril, Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, artículos 3,4 y 9 del Reglamento de Régimen Jurídico del Procedimiento General Sancionador Municipal de 29 de Diciembre de 1994 BOCAIB 9/21-01-1995 y artículo 3,1, i) del Reglamento de la Gerencia de Urbanismo, designando como Instructor y Secretario a D. Miguel Fiol Castaño y a D. Rafael Calle Castañeda respectivamente, a:

A D. GABRIEL JESUS VILLALONGA MOLLA, propietario del solar deficientemente vallado sito en C/ Francisco de Sales nº92, por no haber dado cumplimiento en el plazo de 30 días al correcto vallado del referenciado solar, ordenado por Acuerdo del Consejo de Gerencia de Urbanismo de fecha 4 de Septiembre de 1996.

Los hechos descritos constituyen una INFRACCION URBANISTICA de incumplimiento de orden de ejecución de acuerdo a los artículos 25 y 27 c) de la Ley 10/1990 de Disciplina de la C.A.I.B., sancionada con una MULTA de 15.000 pesetas por el artículo 59 del RDL 781/86, Texto Refundido de Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local a imponer por el Ilmo. Sr. Alcalde conforme al artículo 5º,3 del Reglamento de la Gerencia de Urbanismo, 21,1, K de la Ley 7/85 de 2 de Abril Reguladora de las Bases de Régimen Local, artículo 41,23 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales y artículo 3 del Reglamento de Régimen Jurídico del Procedimiento General Sancionador Municipal de 29 de Diciembre de 1994.

2º) NOTIFICAR el presente acuerdo para audiencia de los interesados que en el plazo de quince días podrá formular alegaciones, aportando los documentos e informaciones o proponiendo cualesquiera medio de proueba admisible en derecho que estime conveniente, advirtiéndole que, en el caso de no realizarlas en el

plazo previsto, la iniciación podrá ser considerada como propuesta de resolución cuando contenga el pronunciamiento preciso acerca de la responsabilidad imputada, conforme a lo dispuesto por el artículo 9, g) del Reglamento de Régimen Jurídico del Procedimiento General Sancionador de 29 de Diciembre de 1994.

Lo que le comunico a Ud. para su conocimiento y efectos oportunos, al objeto de que conforme a lo establecido en el art.9, g) del Reglamento de Régimen Jurídico del Procedimiento General Sancionador Municipal de 29 de diciembre de 1994, pueda, en el **PLAZO DE 15 DIAS**, contados a partir del día siguiente a la publicación de este Edicto, formular **ALEGACIONES**, presentar los documentos que estimen convenientes para su defensa, así como en su caso proposición y práctica de prueba. Advirtiéndole que de no efectuar alegaciones sobre el contenido del presente acuerdo de iniciación en el plazo anteriormente señalado, la iniciación podrá ser considerada propuesta de resolución al contener de acuerdo con el art. 9,g) pronunciamiento preciso acerca de la responsabilidad imputada.

En cuanto a la designación de Instructor y Secretario del expediente de sanción, podrá formular recusación contra las personas designadas en cualquier momento previo a la resolución del expediente, conforme a lo establecido en los arts. 28 y 29 de la ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de del Procedimiento Administrativo Común, y art. 9-D del Reglamento de Régimen Jurídico del procedimiento general Sancionador Municipal de 29 de diciembre de 1994.

Palma, a 24 de marzo de 1998

EL ALCALDE, P.D. EL TENIENTE DE ALCALDE, Fdo.: Carlos Ripoll Martínez de Bedoya.

— o —

Núm. 7002

DISCIPLINA URBANISTICA (09.02.03.21) PROTECCION Y EJECUCION SUBSIDIARIA

Habiendo resultado fallida la práctica de la notificación, relativa al Consejo de Gerencia de Urbanismo de fecha 10 de septiembre de 1997 a D ALFONSO PALMER MONER, y a fin de poder seguir adelante con la tramitación del expediente DP-1993/2229 C/ Sant Magí números 57 y 59, referencia catastral 088035-10 del Negociado de Protección y Ejecución Subsidiaria, de conformidad con el art. 59.4 de la Ley 30/92 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y 194 del Reglamento de Organización Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, a través del presente Edicto se le notifica lo siguiente:

El Consejo de Gerencia de Urbanismo en sesión celebrada el día 10 de septiembre de 1997, acordó lo siguiente:

1º- INICIAR EXPEDIENTE SANCIONADOR conforme a lo dispuesto al artículo 11 de la Ley de Disciplina Urbanística de la CAIB en relación a los artículos 261 y 273 del Real Decreto Legislativo 1/92 de 26 de Junio, Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana, artículos 3,4 y 9 del Reglamento de Régimen Jurídico del Procedimiento General Sancionador Municipal de 29 de Diciembre de 1994 BOCAIB 9/21-01-1995 y artículo 3,1, i) del Reglamento de la Gerencia de Urbanismo, designando como Instructor y Secretario a D. Miguel Fiol Castaño y a D. Rafael Calle Castañeda respectivamente, a:

A D. ALFONSO PALMER MONER, propietario del inmueble sito en C/ Sant Magí nºs 57 y 59, por no haber dado cumplimiento en el plazo de quince días al tapiado de todos los accesos y el saneamiento de la fachada para evitar desprendimientos a la vía pública; ordenado por Decreto de la Alcaldía nº 02753 de fecha 4 de Abril de 1997. (Expte DP1993/2229).

Los hechos descritos constituyen una INFRACCION URBANISTICA de