Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA
Palma de Mallorca (Illes Balears)

Aprovat definitvament pel Ple de l'Ajuntament en sessió extraordinària de 14 d'octubre de 2024. El secretari general del Ple.
Firmado por CONTI FUSTER NICOLAU - DNI ***0396** el día 15/10/2024 con un certificado emitido por AC Sector Público

DICIEMBRE de 2023

IDOM

IDOM | CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U.

ÍNDICE

0. OBJETO 3

1. ANTECEDENTES 3

1.1 PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA 3

1.2 ACUERDO DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL 3

2. ANTECEDENTES A CONSIDERAR 3

2.1 DOCUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VIGENTES Y/O EN TRAMITACIÓN O ELABORACIÓN 3

2.2 SITUACION ACTUAL Y PLAN ESPECIAL VIGENTE 5

2.3 ESTADO ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES 11

2.4 ESTACIÓN MARÍTIMA Nº4 17

2.4.1 Superficie actual de la terminal 17

2.4.2 Superficie para nivel de servicio adecuado 17

3. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA 18

3.1 CONTRAMOLL MOLLET 18

3.2 MUELLES DE PONIENTE 20

4. MARCO URBANÍSTICO Y LEGAL 23

4.1 PLANEAMIENTO URBANISTICO 23

4.2 PLANEAMIENTO TERRITORIAL 23

4.3 EVALUACIÓN AMBIENTAL 23

4.4 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS 23

5. CONTENIDO Y DOCUMENTOS 24

6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD 24

7. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN 24

8. PARÁMETROS DE LA MODIFICACIÓN 26

8.1 RESUMEN DE LAS MAGNITUDES DE LA MODIFICACIÓN 26

8.2 PARCELAS Y USOS RESULTANTES 27

8.2.1 Contramoll Mollet 27

8.2.2 Muelles de Poniente 29

9. ACTUALIZACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR LOS TRASVASES DE SUPERFICIE Y VOLUMETRÍA (por ampliación de estaciones marítimas) 30

10. NORMAS URBANÍSTICAS DE LA MODIFICACIÓN 36

11. CONDICIONES DE NECESARIA OBSERVANCIA PARA LOS PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y/O EDIFICACIONES EN LAS PARCELAS OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL 36

12. PLAN DE VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA 37

13. PLAN DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL 37

14. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA 37

ANEXO I .....

Informe Ambiental Estratégico de 9 de octubre de 2020 de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, e informes Jurídico y Ambiental de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Palma de 25 enero 2021 y 1 febrero 2021. .....

ANEXO II .....

Consideraciones a los condicionantes emitidos en el informe ambiental Estratégico y en los informes de los Servicios Técnicos Municipales. .....

ANEXO III .....

Condiciones señaladas en el punto 10 (Medidas previstas para reducir los efectos negativos sobre el Medio Ambiente) del Documento Ambiental Estratégico presentado por la APB en el documento de solicitud de inicio de la tramitación ambiental estratégica del Plan Especial. .....

ANEXO IV .....

Planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Palma de Mallorca y del Aeropuerto de Son Bonet .....

ANEXO V .....

Estudio de Integración Paisajística .....

ANEXO VI .....

Respuesta a los requerimientos del Servei d´Ordenación del Territori del Consell de Mallorca .....

0. OBJETO

El objeto principal de la modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma vigente, es realizar los cambios de uso/calificación urbanística necesarios para la reubicación de la volumetría actualmente correspondiente a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 a otra zona del mismo Puerto de Palma, para ampliar el edificio de la terminal ubicada actualmente en la parcela 5.3.07, mediante la creación de una nueva parcela denominada 5.3.13 de 921 m2 de superficie. Esta reubicación de la edificabilidad mencionada impediría que en las actuales parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se pudiera edificar, permitiendo así la generación de un nuevo espacio urbano que mejora la apertura visual de la ciudad hacia el mar.

.

1. ANTECEDENTES

1.1 PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA

El Plan Especial del Puerto de Palma fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Palma, en sesión de 30 de enero de 1997, aprobando también, el 30 de octubre del mismo año, su Texto Refundido.

1.2 ACUERDO DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

En fecha 10 de enero de 2018, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Palma tomó un acuerdo de conformidad con la tramitación de una modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Palma, previa su presentación por la Autoridad Portuaria, y sin más retardos que los derivados del cumplimiento de los trámites previstos legalmente.

En dicho acuerdo se informa la conformidad con el cambio de calificación a espacio libre de edificación de las parcelas con códigos 3.3.03 y 3.3.04 en el vigente Plan Especial del Puerto de Palma, actualmente destinadas al Uso Global Edificios, mediante una modificación del vigente Plan Especial del Puerto de Palma.

Asimismo, se acuerda asumir la futura reubicación en el ámbito del Puerto de Palma de la edificabilidad actualmente prevista por el Plan Especial para las parcelas 3.3.03 y 3.3.04, siempre con la garantía de una buena integración ambiental y paisajística, y mediante la correspondiente modificación del vigente Plan Especial del Puerto de Palma.

2. ANTECEDENTES A CONSIDERAR

2.1 DOCUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VIGENTES Y/O EN TRAMITACIÓN O ELABORACIÓN

Los documentos de Planificación vigentes y/o en tramitación y/o en elaboración a la fecha son:

-. Plan Estratégico: En 2003 se elaboró un primer Plan Estratégico de la APB. Dado el tiempo transcurrido, a finales de 2017 se iniciaron los trabajos para la elaboración de un nuevo Plan Estratégico, estando prácticamente finalizada la fase II de formulación del Plan propiamente dicho (y de despliegue de la Estrategia), que se presentó como borrador, a finales de 2019, para dialogar sobre el mismo en mesas de trabajo con representantes de los principales grupos de interés. Durante 2020 ha estado sometido a información pública y consultas. Pendiente de revisión y en su caso actualización general, a la vista del nuevo Marco Estratégico para el sistema portuario estatal, y en particular de detalles del plan de acción e implementación, en los que se está trabajando internamente.

-. Plan Director de Infraestructuras (PDI): En cuanto al Plan Director de Infraestructuras cabe señalar que se encuentra elaborada (finalizando revisión final) una nueva versión (alternativa a la de 2005, de cuya tramitación se desistió). Con la solución elegida, no se requiere PDI para la realización de las obras. (No se altera la configuración exterior del puerto, definida por el límite entre las zonas I y II de sus aguas).

En el marco de revisión, actualización y elaboración de una nueva versión del PDI (alternativa a la de 2005), se planteó el diagnóstico de la situación actual del Puerto, tendencias, previsión de tráficos y demanda de instalaciones, así como alternativas de desarrollo, llevándose a cabo un análisis y reflexión (internos y externos) para seleccionar la configuración básica óptima teniendo en cuenta criterios no sólo de capacidad y explotación portuarias, constructivos y económico-financieros, sino de integración con el entorno (natural y urbano) del Puerto y de compatibilidad con la ordenación territorial y urbana.

El 21- de marzo de 2018, el Consejo de Administración de la APB acordó: Redacción del PDI en base a una solución que contemple el tráfico de ferries en la zona Oeste del Puerto, y áreas de reparación y mantenimiento en Muelles Comerciales; realización de estudios técnicos complementarios para verificar, y en lo posible optimizar, las condiciones operativas de la configuración del puerto elegida tanto en espacios en tierra como de seguridad de las maniobras marítimas; y redacción de los proyectos y ejecución de las obras resultantes de los estudios anteriores sin condicionarlos a la aprobación de Plan Director si esto resultase legalmente posible.

Se han realizado estudios técnicos complementarios, en particular los trabajos encargados al CEDEX con simulación de maniobras de buques y seguridad y operatividad marítimas para la nueva configuración de la Dársena SW.

Con ello, el 26 de febrero de 2020, el Consejo de Administración de la APB acordó: Configuración general en planta para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el Puerto de Palma (la llamada “Variante de la B1-2P Mejorada”); y el inicio de todos los trámites para la elaboración de los proyectos -con estudios técnicos y ambientales- y la ejecución de las obras para el desarrollo de las nuevas infraestructuras contempladas en la configuración elegida y en el Plan de Empresa (proponiendo su actualización a medida que se vayan definiendo con mayor detalle los proyectos), así como de las mejoras en los accesos terrestres -en colaboración con el resto de administraciones y organismos implicados-, y de las posteriores superestructuras e instalaciones para su explotación y funcionamiento en las mejores condiciones de eficiencia, calidad de servicio, seguridad y respeto al medio ambiente.

-. Plan Especial (PE): Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Palma de Mallorca en sesión extraordinaria de 30 de enero de 1.997, y publicada su aprobación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares (BOCAIB) nº 26 de 1 de marzo de 1997. El Texto Refundido se aprobó en el Pleno Municipal de 30 de octubre de 1997, publicándose en el BOCAIB nº 2 de 3 de enero de 1998.

-. Plan de Utilización de los Espacios y Usos Portuarios (PUEP): Por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de mayo de 2005 (BOE de 13 de junio de 2005 y BOIB de 7 de julio de 2005) se aprueba definitivamente el PUEP del Puerto de Palma de Mallorca. Dicho PUEP se elaboró en consonancia con el Plan Especial aprobado en 1.997.

-. Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP): Con fecha 20 de agosto de 2019 se contrató una Asistencia Técnica para la elaboración y tramitación de una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (documento que sustituirá al PUEP vigente). Finalizada la propuesta definitiva, se ha presentado a distintos Organismos (Ayuntamiento de Palma, Consell de Mallorca, Puertos del Estado, Dirección General de Costas y Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares).

Tras estas presentaciones realizadas, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, en la sesión celebrada el 5 de mayo de 2021, acordó autorizar el inicio de la tramitación del expediente de propuesta de la DEUP.

Actualmente el expediente se encuentra en fase de información pública y oficial.

Cabe señalar que una vez que se apruebe la citada DEUP, la APB redactará y tramitará un nuevo Plan Especial del Puerto el cual será sometido a su correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria

2.2 SITUACION ACTUAL Y PLAN ESPECIAL VIGENTE

Previamente a describir y justificar la propuesta de modificación del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca, es necesario comentar que derivado del dinamismo del Puerto de Palma así como de la conveniencia de satisfacer las demandas y necesidades del tráfico de mercancías y tráfico de pasajeros y pasajeras, durante estos 21 años se han desarrollado una serie de actuaciones consistentes en ampliaciones de superficie y volumen de las cuatro Estaciones Marítimas de Poniente, amparadas por el vigente Plan Especial.

Cabe tener en consideración lo indicado en el *art. 2.2* de las ordenanzas del vigente Plan Especial del Puerto de Palma, referido a los *usos pormenorizados*, en el que se indica, literalmente que *"Cada uno de los usos globales a que ha hecho referencia el epígrafe anterior se subdividen en usos pormenorizados a título puramente indicativo por cuanto las necesidades del tráfico podrán hacer intercambiable un uso por otro e igualmente la evolución de la operación portuaria – por lo que concierne a la arquitectura naval o a los medios auxiliares o utillaje – puede hacer también variar dicho uso."*

Particularmente, para el caso que nos ocupa, hemos de hacer mención expresa a lo indicado en el *art. 2.2.2 – Depósitos –* en el que se indica que *"También a título puramente indicativo, pues pueden producirse trasvases de usos en función de las necesidades del tráfico – e incluso en la parte que corresponde a edificios disponer algunos de los complementarios que corresponden al epígrafe siguiente de edificios – los usos pormenorizados contemplados son los siguientes: 1) para el tráfico comercial de mercancías; 2) para el tráfico de graneles; 3) para el tráfico de pasajeros y para las mercancías del propio buque; 4) pesca; 5) mantenimiento y reparación de embarcaciones de recreo o deportivas; 6) puestos de depósito en tierra (plazas de "puerto seco"); 7) servicios de puerto; y 8) sin especificar."*

Se transcriben a continuación los artículos del vigente Plan Especial, 2.2.3. Edificios, 3.1. Ocupación Máxima, 3.2. Edificabilidad neta máxima, 3.4. Superficie de suelo, 3.5. Superficie ocupada Máxima, y 3.6. Volumen edificable máximo.

2.2.3.- Edificios.-

Igualmente a título puramente indicativo se señalan los usos pormenorizados que se asignan a los usos globales, también en el bien entendido de que, en este caso, algunos de los usos prevenidos en el presente epígrafe en edificios podrán tener lugar en los que se señalan para el caso anterior si el edificio es de aplicación múltiple, por ejemplo almacén de efectos y atención a pasajeros.

Para el presente caso los usos pormenorizados son los siguientes:

2.2.3.1.- Terminales de transporte.-

Pueden tener lugar en los mismos: 1) pasajeros, y 2) lonja de pescado.

2.2.3.2.- Contenedores públicos (edificios de equipamiento).-

Pueden destinarse a 1) administración del Puerto y servicios generales; 2) seguridad; 3) asistencial; 4) cultural; 5) educativo; 6) servicios diversos y 7) sin especificar.

2.2.3.3.- Edificios de actividades y usos auxiliares o complementarios.-

Corresponden a los siguientes usos pormenorizados: 1) almacén, taller, laboratorio o centro asistencial; 2) oficinas o despachos; 3) comercios, bares, cafeterías y restaurantes; 4) viviendas o alojamientos para usuarios portuarios, o establecimientos hosteleros del mismo fin; 5) locales sociales; y 6) sin especificar.

2.2.3.4.- Faros.-

Corresponde a los establecimientos de ayudas a navegación sean activas o pasivas, y en el futuro, las que puedan establecerse para centros del control de trafico marítimo mediante servicios de radio o televisión.

2.2.4.- Instalaciones especiales.-

Podrán disponerse en el Puerto todas aquellas instalaciones especiales que, expresamente determinadas o no en las presentes Ordenanzas, corresponden a los tráficos portuarios a que se refieren los diversos muelles y zonas portuarias a estos afectos. Según las clases tipológicas serán, a título indicativo, las siguientes.

2.2.4.1.- Varaderos.-

En los que cabrán cabrestantes de arrastre, elevadores y cualquier otro tipo de utillaje propio de las izadas o varadas de embarcaciones.

2.2.4.2.- Astilleros.-

Donde tendrán cabida, en las diferentes gradas, las instalaciones de talleres, grúas, flotadores y demás instalaciones propias de la construcción o reparación de barcos.

2.2.4.3- Concesiones de terrazas no edificables.-

Legalización de superficies no edificables, así como aquellas instalaciones que puedan tener alguna relación con la actividad portuaria y no estén especificadas en los epígrafes citados.

2.2.4.4.- Clubs náuticos.-

Con los servicios propios para el mantenimiento o conservación de los barcos de recreo y deportivos.

2.2.4.5.- Instalaciones de infraestructura.-

En este tipo de instalaciones se incluyen todas aquellas propias de la prestación de los servicios de carácter general como son estaciones transformadoras, básculas o balanzas, instalaciones de impulsión y recogida de aguas residuales, instalaciones de recogida de aguas de tanques o sentinas de buques, instalaciones de suministro de combustible y de agua a buques, y demás usos típicos y propios de los puertos relacionados con la actividad portuaria.

2.2.4.6.- Instalaciones recreativas.-

Incluyen las zonas dedicadas a actividades lúdicas o recreativas como son los espacios para la realización de jogging, piscinas complementarias de instalaciones náuticas, establecimientos para el servicio a usuarios portuarios con duchas, aseos, bar o cafetería y otras de esta índole.

3.1.- Ocupación máxima.-

Se refiere al máximo porcentaje de la parcela definida que puede ser ocupado por edificación, dentro de los limites de la parcela a que se refiere el Código y que vienen definidos por los planos.

3.2.- Edificabilidad neta máxima.-

Se refiere a los metros cúbicos por metro cuadrado que es posible edificar correspondientes a la superficie de suelo a que corresponde la parcela. Se excluyen de dicho computo los volúmenes que puedan hallarse bajo la cota de las correspondientes aceras o infraestructuras transitables, así como los espacios abiertos bajo volúmenes exentos del suelo y apoyados en pilares o columnas.

3.4.- Superficie de suelo.-

Es la superficie que corresponde a cada una de las parcelas según el correspondiente código y sobre el que se aplican tanto los coeficientes de ocupación máxima como de edificabilidad neta máxima.

3.5.- Superficie ocupada máxima.-

Es la que corresponde a cada una de las parcelas con aplicación del índice de ocupación máxima; dicha superficie, en parcelas adyacentes del mismo paraje portuario destinado al mismo uso, puede sumarse aplicando a las parcelas globales el índice medio ponderado de edificabilidad neta máxima de ocupación máxima.

3.6.- Volumen edificable máximo.-

Es el que resulta de la aplicación del coeficiente de edificabilidad neta máxima a la superficie de suelo de la parcela; también, en parcelas adyacentes de muelles o zonas portuarias dedicadas al mismo uso genérico, pueden sumarse los volúmenes edificables partiendo de la media ponderada en base a las superficies de las parcelas y de los indicadores de edificabilidad neta máxima.

Apoyándose en estos preceptos, en este tiempo se han desarrollado diferentes actuaciones que han permitido llevar a cabo la adecuación y ampliación de las terminales de transporte de pasajeros y pasajeras (y en muchos casos también de mercancías, dada la tipología mixta de los buques Ro-Pax habituales en las líneas regulares), denominadas Estaciones Marítimas nº 1, nº 2, nº 3, y nº4. Dichas adecuaciones y ampliaciones, que se han llevado a cabo gracias a las edificabilidades y volumetrías inicialmente previstas para las parcelas de Depósitos (D) 5.2.04 y 5.2.05 de los Muelles de Poniente, han servido para poder ir dando respuesta a las necesidades de las operativas portuarias de estos tráficos de pasaje, muy dinámicas y cambiantes, en particular por los cambios que se han ido produciendo en el tipo y tamaño de los buques, de la normativa en materia de protección y seguridad, etc.

A continuación, se muestra una tabla resumen en la que se describe el resultado de la gestión del Plan Especial durante la vigencia de éste.

Partiendo del estado inicial de las previsiones del planeamiento (columna denominada Planeamiento Vigente), se detallan los trasvases de volumetría-edificabilidad realizados entre las diferentes parcelas (columna denominada Trasvases) y la ocupación de superficie asociada a los mismos. Por último, se muestra el estado actual, o resultante, del mismo (columna denominada Situación Actual / Proyectos realizados al amparo del Plan Especial vigente).

Este estado resultante de la gestión del Plan Especial servirá de punto de partida actualizado para abordar la modificación puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

Planeamiento Vigente		Trasvases					Situación actual / Proyectos realizados al amparo del Plan especial vigente	
		Est. Marítima 1 (5.3.08)	Est. Marítima 2 (5.3.05)	Est. Marítima 3 (5.3.04)	Est. Marítima 4 (5.3.07)	Parcela 5.2.01		
PARCELA 5.2.04 - Uso Global	**(D) Depósitos**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.2.04 - Uso Global**	**(D) Depósitos**
Superficie de suelo (m2)	15.198,00	1.320,00	-	-	795,86	-	Superficie de suelo (m2) *	13.082,14
Superficie ocupada máxima (m2)	1.519,80	1.320,00	-	-	795,86	-	Superficie ocupada máxima (m2)	-
Volumen edificable máximo (m3)	15.198,00	13.200,00	-	-	1.998,00	-	Volumen edificable máximo (m3)	-
PARCELA 5.2.05 - Uso Global	**(D) Depósitos**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.2.05 - Uso Global**	**(D) Depósitos**
Superficie de suelo (m2)	16.725,00	-	784,15	292,29	-	777,00	Superficie de suelo (m2) *	14.871,56
Superficie ocupada máxima (m2)	1.672,50	-	784,15	292,29	-	-	Superficie ocupada máxima (m2)	-
Volumen edificable máximo (m3)	16.725,00	-	7.841,50	2.922,90	5.960,60	-	Volumen edificable máximo (m3)	-
PARCELA 5.2.01 - Uso Global	**(D) Depósitos**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.2.01 - Uso Global**	**(D) Depósitos**
Superficie de suelo (m2)	625,00	-	-	-	-	777,00	Superficie de suelo (m2) *	1.402,00
Superficie ocupada máxima (m2)	625,00	-	-	-	-	777,00	Superficie ocupada máxima (m2)	1.402,00
Volumen edificable máximo (m3)	-	-	-	-	-	-	Volumen edificable máximo (m3)	-
PARCELA 5.3.08 / EM.1 - Uso Global	**(E) Edificaciones**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.3.08 / EM.1 - Uso Global**	**(E) Edificaciones**
Superficie de suelo (m2)	666,00	1.320,00	-	-	-	-	Superficie de suelo (m2)	1.986,00
Superficie ocupada máxima (m2)	666,00	1.320,00	-	-	-	-	Superficie ocupada máxima (m2)	1.986,00
Volumen edificable máximo (m3)	7.326,00	13.200,00	-	-	-	-	Volumen edificable máximo (m3)	20.526,00
PARCELA 5.3.05 / EM.2 - Uso Global	**(E) Edificaciones**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.3.05 / EM.2 - Uso Global**	**(E) Edificaciones**
Superficie de suelo (m2)	1.497,00	-	784,15	-	-	-	Superficie de suelo (m2)	2.281,15
Superficie ocupada máxima (m2)	1.497,00	-	784,15	-	-	-	Superficie ocupada máxima (m2)	2.281,15
Volumen edificable máximo (m3)	16.467,00	-	7.841,50	-	-	-	Volumen edificable máximo (m3)	24.308,50
PARCELA 5.3.04 / EM.3 - Uso Global	**(E) Edificaciones**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.3.04 / EM.3 - Uso Global**	**(E) Edificaciones**
Superficie de suelo (m2)	1.497,00	-	-	292,29	-	-	Superficie de suelo (m2)	1.789,29
Superficie ocupada máxima (m2)	1.497,00	-	-	292,29		-	Superficie ocupada máxima (m2)	1.789,29
Volumen edificable máximo (m3)	16.467,00	-	-	2.922,90	-	-	Volumen edificable máximo (m3)	19.389,90
PARCELA 5.3.07 / EM.4 - Uso Global	**(E) Edificaciones**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**Trasvase**	**PARCELA 5.3.07 / EM.4 - Uso Global**	**(E) Edificaciones**
Superficie de suelo (m2)	1.168,00	-	-	-	795,86	-	Superficie de suelo (m2)	1.963,86
Superficie ocupada máxima (m2)	1.168,00	-	-	-	795,86	-	Superficie ocupada máxima (m2)	1.963,86
Volumen edificable máximo (m3)	12.848,00	-	-	-	7.958,60	-	Volumen edificable máximo (m3)	20.806,60

Superficie de suelo total de las parcelas	37.376,00
Superficie ocupada total de las parcelas	8.020,30
Volumen edificable total de las parcelas	85.031,00

Superficie de suelo total de las parcelas	37.376,00
Superficie ocupada total de las parcelas	8.020,30
Volumen edificable total de las parcelas	85.031,00

*Los trasvases de volumetría para la EM nº4, provienen 1998,00 m3 de la 5.2.04 y 5960,60 m3 de la 5.2.05. Y se han ejecutado sobre la parcela originaria 5.2.04, ocupando una superficie de 795,86 m2
Dicha ampliación de la EM nº 4 se resta de la superficie de suelo de la parcela 5.2.04, quedando una superficie libre restante de 13.082,14
Los trasvases de edificabilidad para ampliar las Estaciones Marítimas, provenientes de las parcelas 5.2.04 y 5.2.05, se han realizado al amparo de las Ordenanzas 3.5 y 3.6

Notas interpretativas del cuadro anterior:
A.T. de soporte al departamento de infraestructuras para la redacción de proyectos en el periodo 2023-2024
EPA

(En rojo los decrementos y en azul los incrementos)

Ports de Balears
Autoritat Portuària de Balears

- *En las parcelas de uso global **Depósitos**,*
    - *La superficie de suelo indicada en la columna "Situación actual" se refiere a la superficie libre actual de la parcela, es decir, la superficie original de la parcela menos la superficie de dicha parcela que actualmente se encuentra ocupada por las edificaciones correspondientes a la ampliación de las terminales correspondientes.*
    - *El volumen edificable máximo se refiere al volumen posible que podría edificarse en cada una de estas parcelas, considerando que la totalidad, o parte, de este volumen se ha trasvasado para posibilitar la ampliación de las Estaciones Marítimas.*
    - *La superficie ocupada máxima se corresponde con la posible ocupación que se podría materializar en caso de existir volumen edificable vinculado a la parcela.*
- *En las parcelas de uso global **Edificaciones,***
    - *La superficie de suelo indicada en la columna "Situación actual" se refiere a la superficie ocupada actualmente por cada una de las Estaciones Marítimas, es decir, la superficie correspondiente a la parcela establecida en el Plan Especial vigente, más la superficie que se ocupa en parcelas adyacentes destinadas a depósitos.*
    - *El volumen edificable máximo se refiere al volumen posible que podría edificarse para cada Estación Marítima, si bien una parte de este volumen corresponde con el volumen propio de la parcela determinada por el Plan Especial vigente y la parte restante se corresponde con el volumen inicialmente vinculado a las parcelas de depósito y que ha sido objeto de trasvase.*
    - *La superficie ocupada máxima se corresponde con la superficie correspondiente a la parcela determinada por el Plan Especial vigente como Uso Global Edificaciones (Estación Marítima) a la que se suma la superficie ocupada por la volumetría objeto de trasvase.*

Así las cosas, se aprecia que las parcelas 5.2.04 y 5.2.05 en la actualidad no tienen asignada volumetría edificable en tanto que dicha volumetría, junto con la superficie correspondiente, ha sido objeto de trasvase (art. 2.2 y art 2.2.2 de las ordenanzas) entre estas parcelas de uso depósitos a las parcelas destinadas a las Estaciones Marítimas.

2.2.- Pormenorizados.-

Cada uno de los usos globales a que ha hecho referencia el epígrafe anterior se subdividen en usos pormenorizados a título puramente indicativo por cuanto las necesidades del trafico podrán hacer intercambiable un uso por otro e igualmente la evolución de la operación portuaria -por lo que concierne a la arquitectura naval o a los medios auxiliares o utillaje- puede hacer también variar dicho uso. Con esta prevención se contemplan los usos pormenorizados que a continuación se señalan.

Los usos portuarios son los que se definen a título indicativo como usos pormenorizados.

2.2.1.- Muelles.-

En el trafico comercial de mercancías: el trafico tipo roll-on/roll-off, el de contenedores, el convencional, el de graneles sólidos con instalación especial, el de graneles sólidos sin instalación especial, y por último el de graneles líquidos.

En el trafico de pesca: el correspondiente a los sistemas de aparejo, de cerco y de arrastre.

En el trafico mixto: el de líneas regulares de pasajeros, el trafico local o de bahía (excursiones a puntos próximos de la costa), el de visitantes y paseantes, el de mercancías ro-ro asociado y el de mercancías por sistemas convencionales, también asociado.

En los de recreo: el de barcos de paso, el de barcos de base o fijos, y el trafico de mantenimiento y reparación de embarcaciones de recreo o deportivas.

En el especial: se contemplan los muelles para servicios de remolcadores o de mantenimiento del puerto, el de buques inactivos, el de reparaciones o desguaces, el de servicios administrativos específicos (como pueden ser buques de guerra, muelles de la Armada, Aduanas etc.), el de tráfico local, el de tráfico de pasajeros y el de graneles.

2.2.2.- Depósitos.-

También a título puramente indicativo, pues pueden producirse trasvases de usos en función de las necesidades del trafico -e incluso en la parte que corresponde a edificios disponer algunos de los complementarios que corresponden al epígrafe siguiente de edificios- los usos pormenorizados contemplados son los siguientes: 1) para el tráfico comercial de mercancías; 2) para el tráfico de graneles; 3) para el tráfico de pasajeros y para las mercancías del propio buque; 4) pesca; 5) mantenimiento y reparación de embarcaciones de recreo o deportivas; 6) puestos de depósito en tierra (plazas de "puerto seco"); 7) servicios de puerto; y 8) sin especificar.

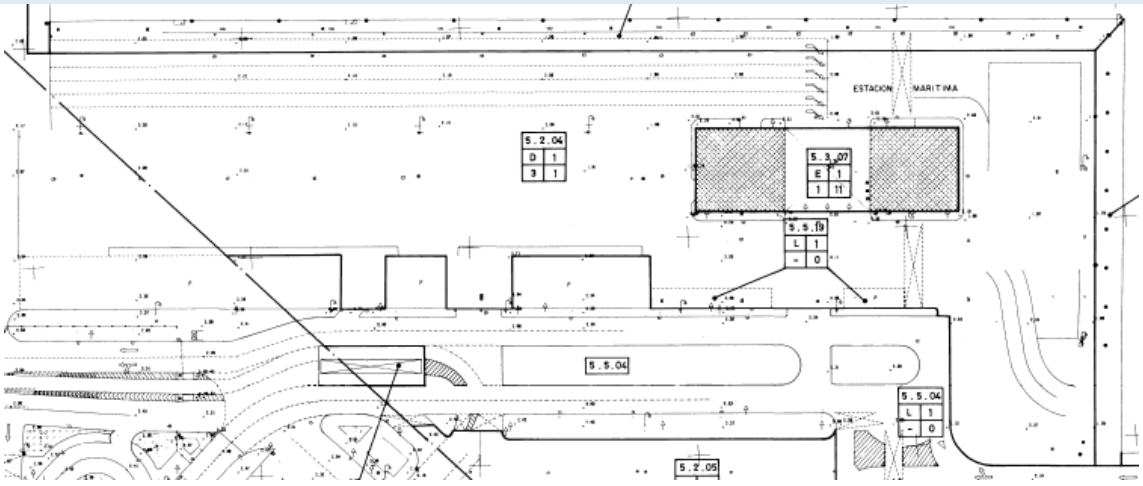
Se puede apreciar igualmente que el balance de superficies y volumetría máxima edificable entre la situación de partida y la situación actual es un balance 0.

2.3 ESTADO ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES

La situación actual de las edificaciones que han sido objeto de ampliación, de acuerdo con los datos y comentarios aportados en el apartado anterior, se muestra a continuación:

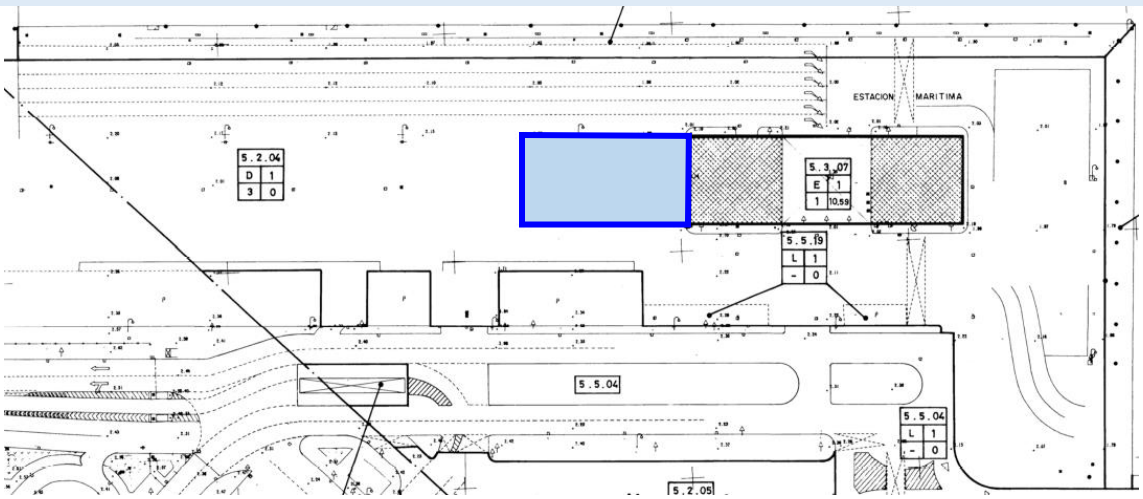
Estación Marítima 4 (parcela 5.3.07 vs 5.2.04)

Planeamiento vigente (hoja 22 del Plan Especial)



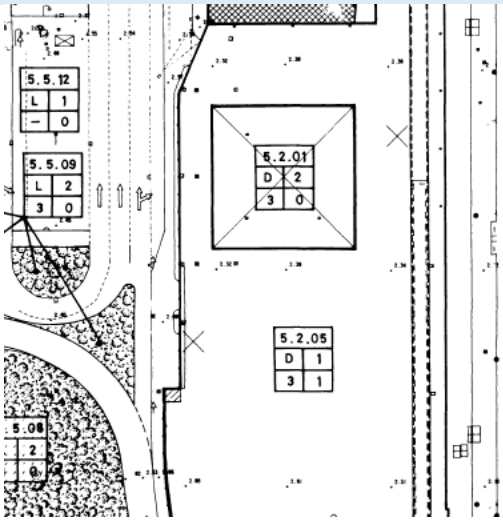
Estado actual (ortofoto – resaltado en amarillo la ampliación de la terminal):

Estado actual (sobre Planeamiento vigente – en azul la ampliación de la terminal sobre suelo de la parcela 5.2.04)

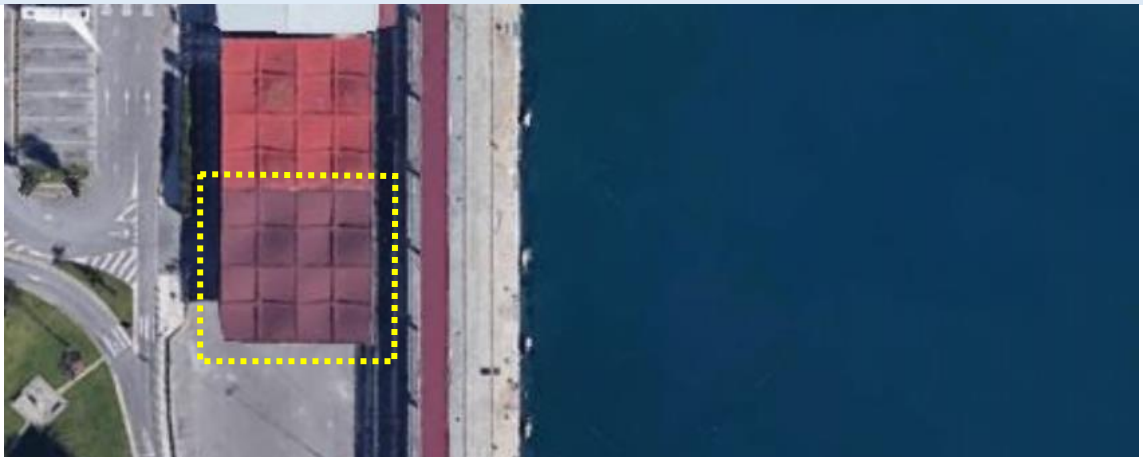


Depósitos Ampliación Muelle de Poniente - Porto Pi (Parcela 5.2.01 vs 5.2.05)

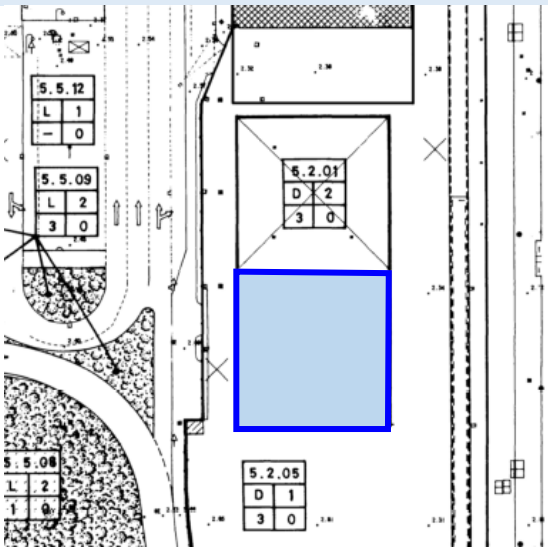
Planeamiento vigente (hoja 21 del Plan Especial)



Estado actual (ortofoto – resaltado en amarillo la ampliación de la terminal):

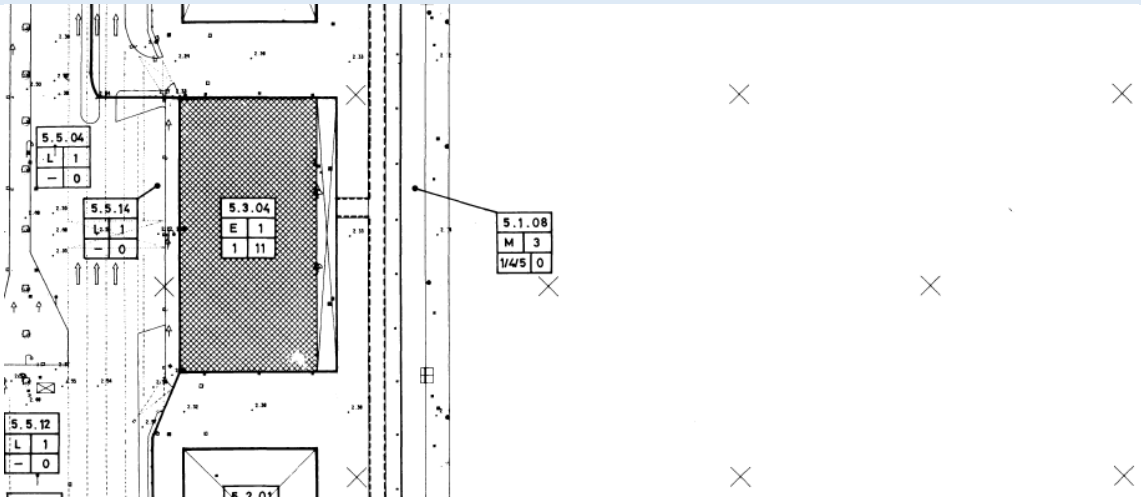


Estado actual (sobre Planeamiento vigente – en azul la ampliación del edificio de depósitos sobre suelo de la parcela 5.2.05)



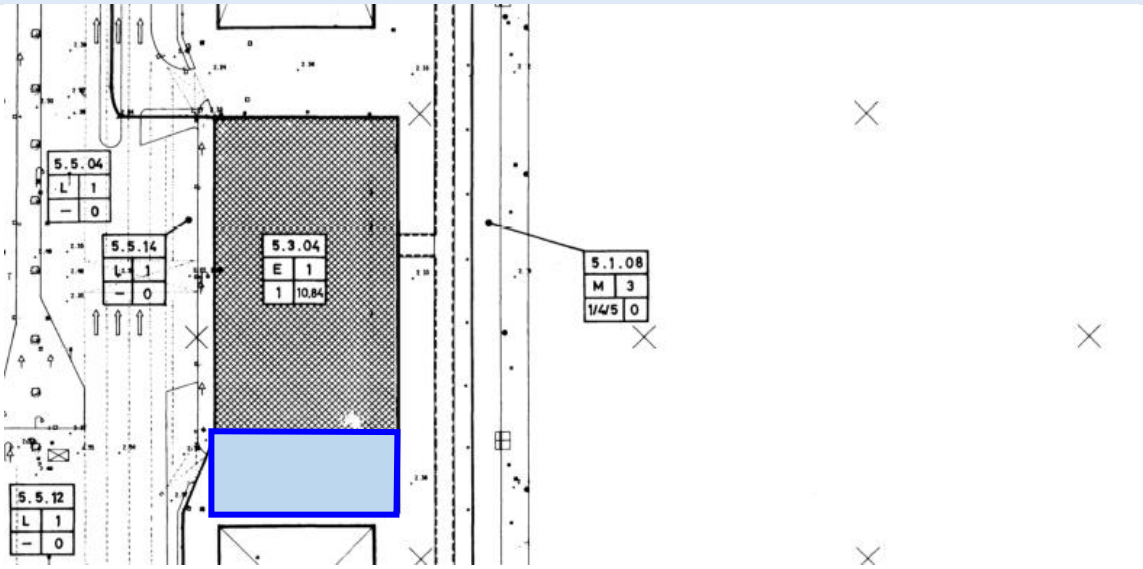
Estación Marítima 3 (parcela 5.3.04 vs 5.2.05)

Planeamiento vigente (hoja 21 del Plan Especial)



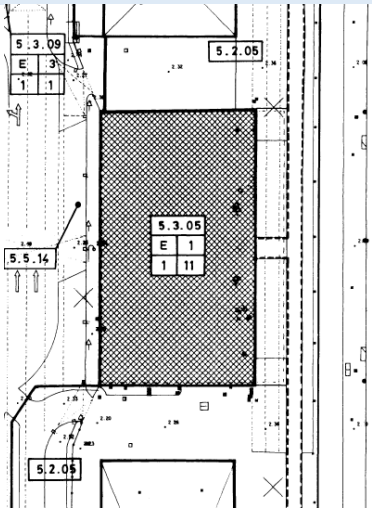
Estado actual (ortofoto – resaltado en amarillo la ampliación de la terminal):

Estado actual (sobre Planeamiento vigente – en azul la ampliación del edificio de depósitos sobre suelo de la parcela 5.2.05)



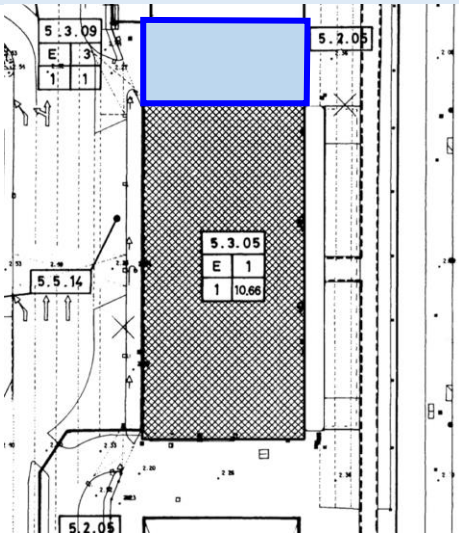
Estación Marítima 2 (parcela 5.3.05 vs 5.2.05)

Planeamiento vigente (hoja 21 del Plan Especial)



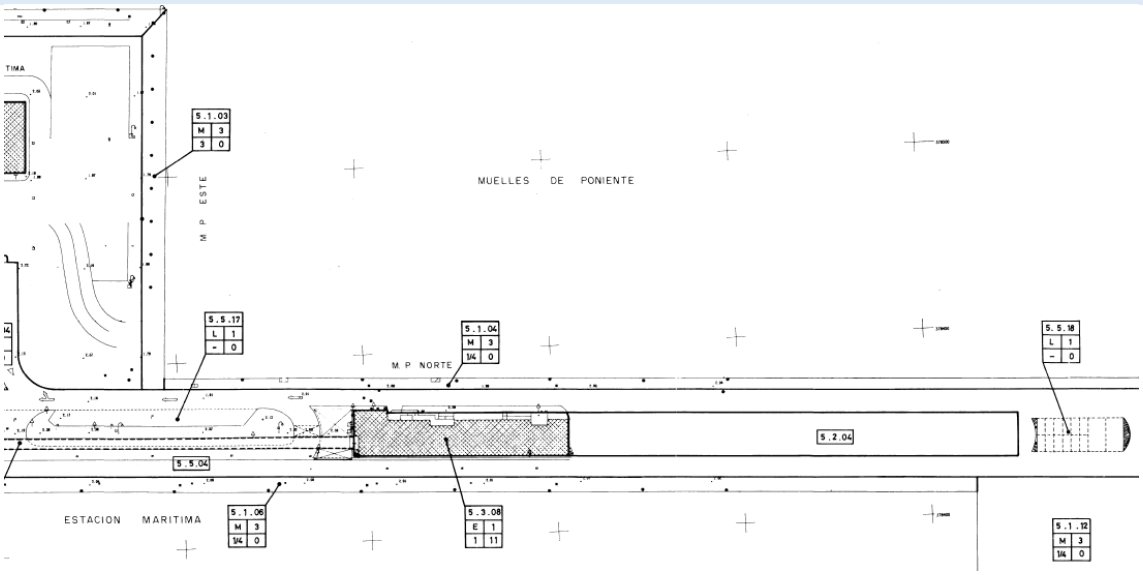
Estado actual (ortofoto – resaltado en amarillo la ampliación de la terminal):

Estado actual (sobre Planeamiento vigente – en azul la ampliación del edificio de estación marítima sobre suelo de la parcela 5.2.05):



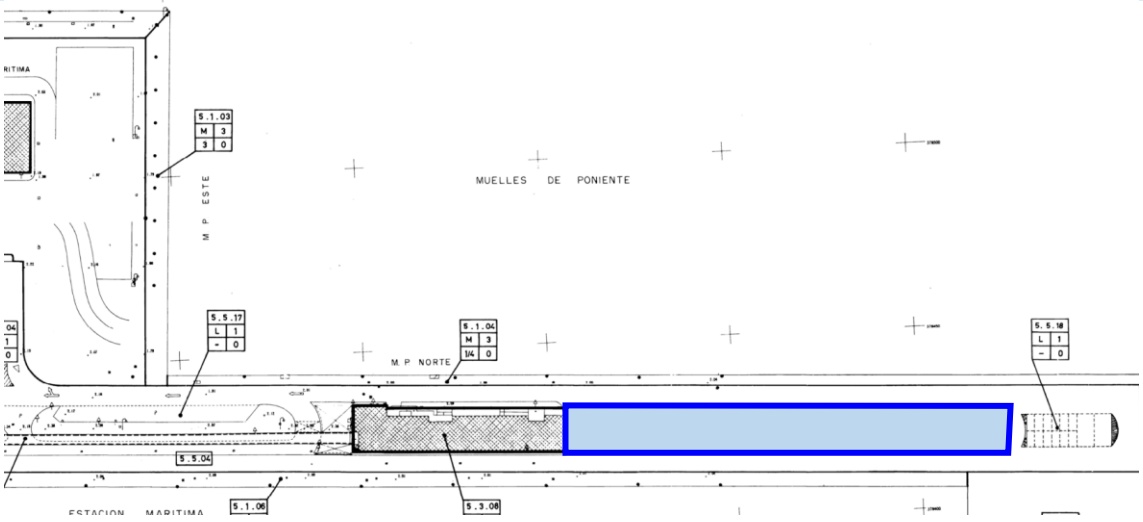
Estación Marítima 1 (parcela 5.3.08 vs 5.2.04)

Planeamiento vigente (hoja 22 del Plan Especial)



Estado actual (ortofoto – resaltado en amarillo la ampliación de la terminal):

Estado actual (sobre Planeamiento vigente – en azul la ampliación del edificio de estación marítima sobre suelo de la parcela 5.2.04)



2.4 ESTACIÓN MARÍTIMA Nº4

2.4.1 Superficie actual de la terminal

La Estación Marítima EM-4, inicialmente situada íntegramente en la parcela 5.3.07, se amplió en octubre del año 2011 en 795,86 m2 ocupando superficie de la parcela colindante 5.2.04 (que se habría reducido en esos mismos m2). Con la ampliación realizada, dicha parcela y la Estación Marítima cuenta actualmente con una superficie en planta de 1.963,86 m2 y dos plantas de altura (superficie de techo 3.927,72 m2), y el volumen edificado de la misma se ajusta al volumen edificable máximo en esa parcela –con los trasvases ejecutados-, que asciende a un total de 20.806,60 m3 (10,59 m3/m2) (ver cuadro de trasvases de edificabilidad).

La Estación Marítima nº 4 hasta el año 2018 estuvo dando servicio a los buques que atracaban en el muelle A. Poniente Norte. Dicho muelle estaba diseñado para atracar buques de hasta 250 m. de eslora (que tienen una capacidad máxima para 2.700 pasajeros y pasajeras aproximadamente). Entre el año 2018 y 2021 el Muelle A. Poniente Norte ha sufrido una ampliación, pudiendo dar servicio a buques de hasta 360 m. de eslora.

Los pasajeros y pasajeras de los cruceros turísticos que utilizan la Estación Marítima nº4, pueden ser de dos tipos, según la operativa portuaria que lleven a cabo. Por un lado están los pasajeros y pasajeras de "inicio-final" o "base", que utilizan la Estación Marítima para realizar las operaciones de control de accesos, embarque (check-in), desembarque (check-out) y gestión de equipajes, que hacen un uso intensivo de la estación, empleando la totalidad de la superficie interior de la EM, y también una parte de la superficie exterior, ya que no se dispone de espacio suficiente en el interior para llevar a cabo estas operaciones. Por otro lado están los pasajeros y pasajeras "en tránsito", que únicamente transitan por la Estación Marítima para realizar las operaciones de control de embarque, utilizando menos del 20% de la superficie total de la Estación Marítima.

Tal y como se ha indicado, hasta el año 2018, la EM4 estaba operando hasta un total de 2.700 pax, por lo que se tenía una ratio de superficie disponible de 1,45 m2/pax. Esta ratio es totalmente inadecuada, y de hecho, parte de la operativa de los cruceros de "base" ha tenido que realizarse fuera de la Estación Marítima (en condiciones precarias) ya que la superficie interior de la EM4 resulta insuficiente para atender a la operativa de gestión de equipajes.

2.4.2 Superficie para nivel de servicio adecuado

En el documento "Referencial de calidad de servicio para el tráfico de cruceros" elaborado por Puertos del Estado con fecha de 17 de septiembre de 2012, se establecen unas dimensiones mínimas de espacios y de capacidad para el interior de terminales de cruceros, indicándose que *"las instalaciones, ya sean fijas o provisionales, se dimensionan de tal forma que se dispone de al menos 2 m2/persona".*

Dicha ratio de 2 m2/pasajero es coherente con el valor obtenido en el estudio específico de alternativas para la optimización de las terminales para el tráfico de pasajeros y pasajeras en el Puerto de Palma (Poniente Peraires) que se realiza en mayo de 2018.

En dicho estudio se proponen diferentes alternativas de actuación en los muelles de Poniente Peraires atendiendo al tráfico de pasajeros y pasajeras en el Puerto de Palma, situación ante la cual se aprecia una cierta carencia de infraestructura portuaria (principalmente estaciones marítimas) para atender a dichos pasajeros y pasajeras en condiciones de seguridad y

al mismo tiempo proporcionando una calidad de servicio adecuada (comodidad para el usuario y usuaria, fluidez, seguridad…)

Para determinar los ratios óptimos de superficie para una Estación Marítima, se elabora un benchmarking de varias Estaciones Marítimas significativas, entre las que se incluyen la EM6 de Palma de Mallorca, la EM E de Barcelona, así como la EM A de Málaga, y se obtiene como resultante una ratio óptima de 2 m2 / pax.

De acuerdo con dicha ratio, la superficie necesaria de techo con la que debería contar la EM4 ascendería a un total de 5.400 m2, superficie mayor que los 3.927,72 m2 actuales.

Con la ampliación propuesta de 921 m2, que se detalla en apartados posteriores y en el documento urbanístico de Modificación del Plan Especial, se permite dotar a la EM4 de una superficie anexa para su ampliación, de forma que se pueda aproximar a la ratio óptima de superficie / pax atendiendo al actual servicio que presta, con una ratio obtenida de 1,79 m2/pax.

Cabe resaltar que el incremento de superficie propuesto en la EM4 no implica por si misma un incremento en la capacidad del número de pasajeros y pasajeras que pueden desembarcar en el muelle A. Poniente Norte, dado que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas del propio muelle, y no por la superficie de la EM4

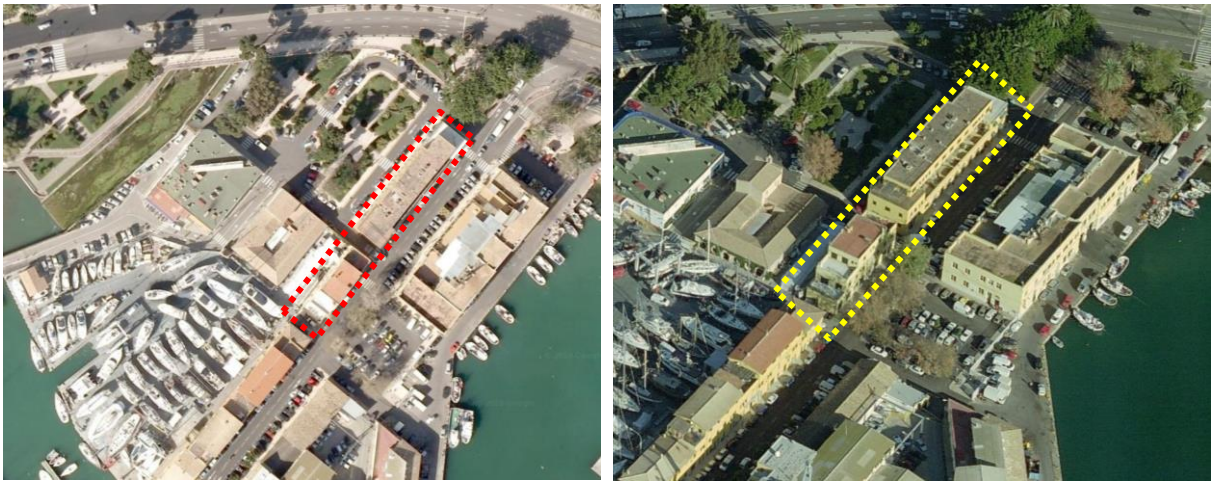
3. ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA

El ámbito de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma que se propone se concreta en dos emplazamientos diferenciados, los cuales son:

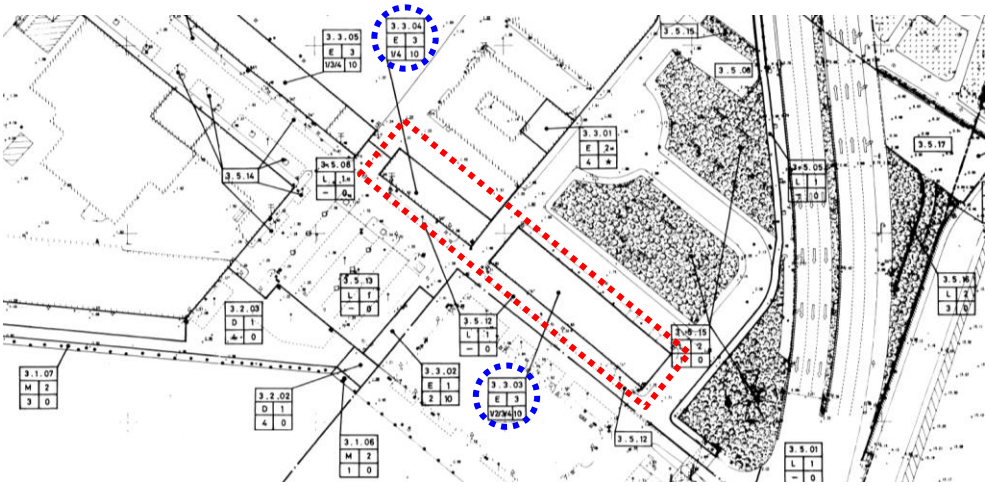
- Contramoll Mollet
- Muelles de Poniente

3.1 CONTRAMOLL MOLLET

En el Contramoll Mollet se encontraban ubicadas dos edificaciones que ya han sido objeto de demolición. La ubicación concreta de las mismas se detalla a continuación.



Ubicación de las edificaciones correspondientes a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 – Puerto de Palma (fte: Goolzoom)



Fragmento del Plano 14 del Plan Especial del Puerto de Palma (en rojo las edificaciones, en azul los códigos correspondientes)

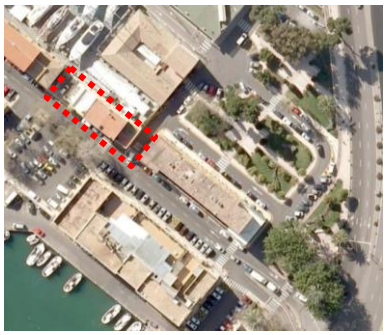
El ámbito actual ocupado por las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 cuenta con una superficie total de 921 m2 (639 m2 correspondientes a la parcela 3.3.03 y 282 m2 correspondientes a la parcela 3.3.04)

De manera detallada se describen a continuación los usos y parámetros urbanísticos correspondientes a cada una de las parcelas según las ordenanzas reguladoras del vigente Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca:

Edificio actual situado en Contramuelle Mollet nº 2-4

CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.03**
Nombre	*Edificio Contramuelle Mollet-Jardines de Sant Telmo*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(E) Edificio*
Clase Tipológica	*(3) Actividades y usos auxiliares y complementarios*
Usos Pormenorizados	*1 (almacén, taller, laboratorio centro asistencial),* *2 (oficinas)* *3 (comercio, bares, restaurantes)* *4 (viviendas, hoteles)*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10 m3/m2*
Altura reguladora	*10 m*
Superficie de suelo	*639 m2*
Superficie ocupada máxima	*639 m2*
Volumen edificable máximo	*6.390 m3*
Ortofoto	*Plano 14 – Plan Especial*

Edificio actual situado en Contramuelle Mollet nº 6-6A

CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.04**
Nombre	*Edificio Contramuelle Mollet, 6*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(E) Edificio*
Clase Tipológica	*(3) Actividades y usos auxiliares y complementarios*
Usos Pormenorizados	*1 (almacén, taller, laboratorio centro asistencial),* *4 (viviendas, hoteles)*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10 m3/m2*
Altura reguladora	*10 m*
Superficie de suelo	*282 m2*
Superficie ocupada máxima	*282 m2*
Volumen edificable máximo	*2.820 m3*
Ortofoto 	*Plano 14 – Plan Especial*

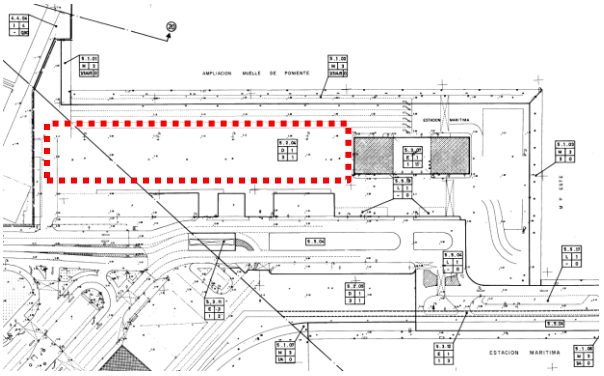
3.2 MUELLES DE PONIENTE

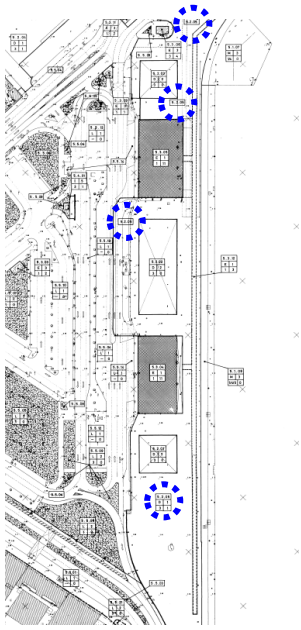
Actualmente, en los Muelles de Poniente se dispone de unas superficies destinadas a Depósitos descubiertos para el tráfico de pasajeros y pasajeras y mercancías.

De manera detallada se describen a continuación los usos y parámetros urbanísticos correspondientes a esta zona, según el Plan Especial vigente.

Depósitos al aire libre (Muelle de Poniente)

CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.04**
Nombre	*Depósito ampliación Muelles de Poniente*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 22 (y 21)*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(1) Descubiertos*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*10%*
Edificabilidad neta máxima	*1 m3/m2 (*)*
Altura reguladora	*10 m (*)*
Superficie de suelo	*15.198,00 m2*
Superficie ocupada máxima	*1.519,80 m2*
Volumen edificable máximo	*15.198,00 m3*

Ortofoto	*Plano 22 – Plan Especial*
	

CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.05**
Nombre	*Depósito Muelle de Poniente – Muelle Peraires*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21, 22 y 23*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(1) Descubiertos*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*10%*
Edificabilidad neta máxima	*1 m3/m2 (*)*
Altura reguladora	*10 m (*)*
Superficie de suelo	*16.725,00 m2*
Superficie ocupada máxima	*1.672,50 m2*
Volumen edificable máximo	*16.725,00 m3*
	Plano 21 – Plan Especial 

4. MARCO URBANÍSTICO Y LEGAL

4.1 PLANEAMIENTO URBANISTICO

La regulación del planeamiento urbanístico municipal corresponde al Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Palma de Mallorca, aprobado definitivamente por el Consell Insular de Mallorca en sesión de 23 de diciembre de 1998, aprobación condicionada a que el Ayuntamiento debía recoger el conjunto de normas urbanísticas en un texto refundido. Así, la aprobación definitiva de dicho texto refundido se llevó a cabo por acuerdo del Consell Insular de Mallorca en fecha 4 de septiembre de 2006, texto que recogía la documentación aprobada definitivamente e incluía el cumplimiento de las prescripciones impuestas.

Además del propio Plan General de Ordenación Urbana de Palma, resulta de aplicación el Plan Especial del Puerto de Palma, que fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ajuntament de Palma, en sesión de 30 de enero de 1997, aprobando también, el 30 de octubre del mismo año, el Texto Refundido del Plan Especial del Puerto de Palma.

4.2 PLANEAMIENTO TERRITORIAL

La Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma es una modificación considerada de escasa entidad y sin efectos significativos sobre el medio ambiente.

Esta cuestión quedaba debidamente expuesta y justificada en el Documento Ambiental incluida en el Anexo V al presente documento.

En base a la referida documentación el Presidente de la Conselleria de Medi Ambient i Territori – Comissió Balear Medi Ambient emite, en fecha 9 de octubre de 2020, Resolución por la que se formula el Informe Ambiental Estratégico sobre la modificación puntual num.1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

La escasa entidad superficial de la modificación propuesta, su circunscripción total al interior del ámbito portuario del Puerto de Palma y los objetivos que se persiguen con la misma permiten afirmar que esta Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma no contraviene ni altera en modo alguno las previsiones que los planes territoriales de ordenación puedan tener sobre el Puerto de Palma o sobre su actividad portuaria.

No contraviene las directrices contenidas en la norma 55, Propuestas relativas a los puertos (EI), del Plan territorial insular de Mallorca.

4.3 EVALUACIÓN AMBIENTAL

La Evaluación Ambiental del planeamiento urbanístico, en el caso que nos ocupa, se regula por la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de Evaluación Ambiental de las Islas Baleares.

4.4 SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

El ámbito de la Modificación se encuentra totalmente incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Palma de Mallorca y parcialmente incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Son Bonet. En los planos que se adjuntan como Anexo IV a este documento, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Palma de Mallorca y del Aeropuerto de Son Bonet que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe

sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

Se deberán cumplir las prescripciones relativas a servidumbres aeronáuticas/aviación civil recogidas por el Plan General de Palma, específicamente aquellas recogidas en la norma 4.3.8. Afeccions del sistema general aeroportuari i sistemas de navegació aèria.

5. CONTENIDO Y DOCUMENTOS

El contenido y documentos que conformarán la propuesta de Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma deberán contener las determinaciones adecuadas a su finalidad, tal y como se indica en el art. 59.4 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears.

El presente Documento de Avance está integrado por los siguientes documentos:

- **Memoria Justificativa del Avance de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial,** con la finalidad de determinar la necesidad o conveniencia de la modificación del Plan Especial así como una justificación de la ordenación propuesta.
- **Documentación gráfica,** correspondiente a los planos de ordenación actual y ordenación propuesta, que se incorporan al final de la presente memoria.

6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

La estructura de la propiedad no se verá afectada por la presente propuesta de modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Palma en tanto que todas las parcelas y/o suelos en los que se desarrolla la misma, son de titularidad estatal, adscritas a la Autoridad Portuaria de Baleares.

Las parcelas afectadas por la presente propuesta se detallan a continuación, si bien todas ellas forman parte del BICE 4P07040M01PALM PUERTO DE PALMA DE MALLORCA.

Ámbito Contramoll Mollet

Código Parcela	Ref Catastral	Superficie (m2) afectada
3.3.03	9100158DD6890A0001KJ	639
3.3.04	9100157DD6890A0001OJ	282

Ámbito Muelles de Poniente

Código Parcela	Ref Catastral	Superficie (m2) afectada
5.2.04	9100101DD6890A0001IJ (*)	921

(*) La parcela con código 5.2.04 forma parte del inmueble con referencia catastral 9100101DD6890A0001IJ, la cual cuenta con una superficie total de 596.129 m2.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

La Autoridad Portuaria de Baleares manifestó en su día su disposición a iniciar el derribo de dos edificios ubicados en el Contramoll Mollet, concretamente en los números 2-4 y 6-6ª, con código de parcela 3.3.03 y 3.3.04, y con unas superficies en planta de 639 y 282 m^2 respectivamente. Asimismo, manifestó su conformidad respecto de calificar sus parcelas 3.3.03 y 3.3.04 como espacio libre de edificación mediante una modificación puntual nº 1 del actual Plan Especial del Puerto de

Palma, que aprobado definitivamente el 30 de enero de 1997. Complementariamente a esto, la APB propone la reubicación de la superficie, del volumen y usos actualmente permitidos en las dos parcelas referidas anteriormente, a otras parcelas del Puerto de Palma.

Básicamente, con esta propuesta de modificación de la ordenación de usos y edificaciones vigentes en el Plan Especial del Puerto de Palma se permite:

- Mejorar la apertura visual de la ciudad hacia el mar en la zona del Contramoll Mollet
- Reubicar la volumetría edificable en una posición, dentro del puerto, que permita mejorar el servicio del puerto a pasajeros y pasajeras que utilizan las estaciones marítimas. En concreto, se plantea aumentar en 921 m^2 la superficie de la Estación Marítima nº4 con el objeto de que los pasajeros y pasajeras que operan en dicha estación Marítima lo hagan en unas condiciones de confort adecuadas.

Además de estos objetivos principales, la propuesta de modificación también permitirá:

- Generar más superficie ajardinada y accesible a la población tras la lonja (Jardines de San Telmo)
- Realzar la presencia de la Capilla de San Telmo en el entorno urbano
- Generar aperturas visuales más amplias hacia el puerto desde los Jardines de San Telmo.

Por último, considerando otros aspectos sectoriales de interés, se puede comentar que:

- Respecto de la movilidad, la demolición de los edificios situados sobre las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 conllevará una disminución de la movilidad potencial generada por los mismos en el ámbito del Contramoll Mollet. La movilidad asociada a la nueva ubicación de la volumetría edificable en los Muelles de Poniente puede considerarse no apreciable, ya que las actuaciones previstas no generarán incremento de tráficos portuarios (ni no portuarios, por supuesto), aunque sí incrementarán notablemente la eficiencia, seguridad y calidad del servicio a los mismos, y en particular a los pasajeros y pasajeras.
- La necesidad de dotar de suministros a la ubicación de la nueva volumetría en los Muelles de Poniente no conllevaría afección alguna al municipio, dado que el Puerto ya cuenta con dotaciones de suministros suficiente para los nuevos usos (los cuales, globalmente, requieren de menor dotación que los actuales).
- El incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica incremento de capacidad de recepción de pasajeros y pasajeras, dado que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas del muelle. Dicho de otra manera, aún en el caso de que no se llegara a ampliar nunca la Estación Marítima nº4 es perfectamente posible que dicha Estación Marítima opere más de 2700 pasajeros y pasajeras; se haría mediante instalaciones desmontables en el exterior, tal y como se venía realizando antes de 2018. Por ello, se considera que el incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica un incremento del número de pasajeros y pasajeras ni de cruceros, ya que tanto las dimensiones máximas como el número de buques que operan en los muelles de Poniente seguirían teniendo las limitaciones físicas propias de los atraques, las cuales son independientes de la superficie disponible para Estación Marítima Nº4. Es decir, no se puede dar la garantía de que, ni con la Estación Marítima actual, ni con la Estación Marítima ampliada, no haya un aumento en el número de pasajeros y pasajeras y en el número de cruceros, Y por lo dicho, **se entiende garantizado que la mejora de las condiciones de la Estación Marítima nº 4 no implicará un aumento del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros y pasajeras por crucero, en el sentido de que**

incluso si se produjeran esos aumentos ello no podría atribuirse a la mejora de las condiciones de esa Estación Marítima nº4.

En conclusión, la propuesta de Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma se considera que es compatible con las determinaciones del Plan General de Palma (art. 197), así como con lo dispuesto en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (art. 56).

8. PARÁMETROS DE LA MODIFICACIÓN

8.1 RESUMEN DE LAS MAGNITUDES DE LA MODIFICACIÓN

Como consecuencia de la propuesta de Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma que se propone, se producen las variaciones en superficie y volumetría edificable que se resumen a continuación:

Ámbito 1 - Contramoll Mollet

Planeamiento Vigente	
Clasificación del suelo	suelo urbano
Uso Global	(E) Edificaciones
Superficie de suelo (m2)	921,00
Volumen edificable máximo (m3)	9.210,00

Planeamiento Propuesto	
Clasificación del suelo	suelo urbano
Uso Global	(L) Espacios libres
Superficie de suelo (m2)	921,00
Volumen edificable máximo (m3)	-

diferencia de superficies y volúmenes - ámbito 1

Superficie de suelo (m2)	-
Volumen edificable máximo (m3)	**- 9.210,00**

Ámbito 2 - Muelles de Poniente

Planeamiento Vigente	
Clasificación del suelo	suelo urbano
Uso Global	(D) Depósitos
Superficie de suelo (m2) *	13.082,14
Volumen edificable máximo (m3)	-

Planeamiento Propuesto	
Clasificación del suelo	suelo urbano
Uso Global - 1 (parcela 5.2.04 resultante)	(D) Depósitos
Superficie de suelo (m2)	12.161,14
Volumen edificable máximo (m3)	-

* *Superficie según estado actual expuesto*

Uso Global - 2 (5.3.07 ampliada)	(E) Edificaciones
Superficie de suelo (m2)	921,00
Volumen edificable máximo (m3)	9.210,00

diferencia de superficies y volúmenes - ámbito 2

Superficie de suelo (m2)	-
Volumen edificable máximo (m3)	**9.210,00**

diferencia de volúmenes - ámbitos 1 y 2

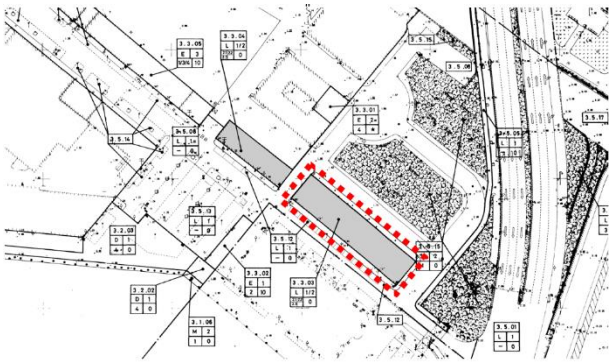
Volumen edificable máximo (m3)	-

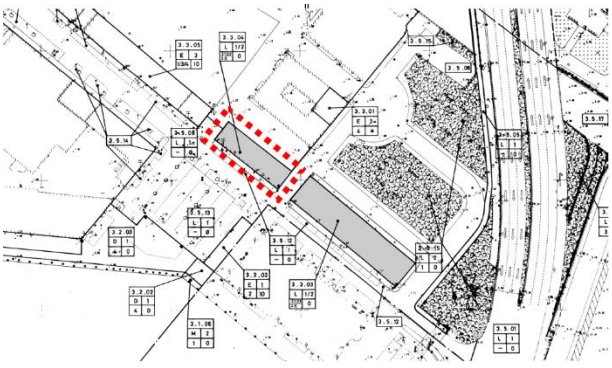
Tal y como se puede concluir, la volumetría edificable resultante de la modificación pretendida del Plan Especial no experimenta variación alguna respecto de la inicialmente considerada.

8.2 PARCELAS Y USOS RESULTANTES

8.2.1 Contramoll Mollet

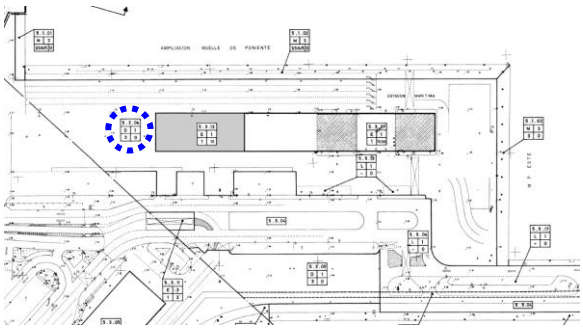
De manera detallada se describen a continuación los usos y parámetros urbanísticos propuestos para cada una de las parcelas, 3.3.03 y 3.3.04 ubicadas en el Contramoll Mollet, según la propuesta de Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca:

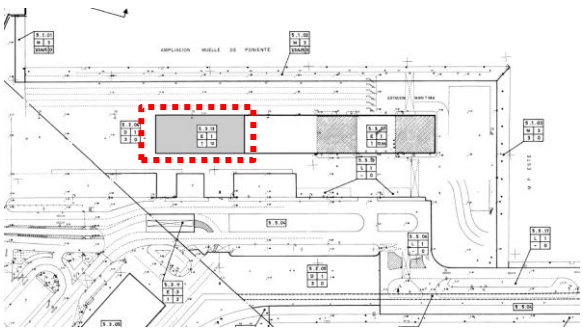
CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.03**
Nombre	*Jardines de San Telmo*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle (LC)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(L) Espacio Libre de Edificación*
Clase Tipológica	*(2) Zonas ajardinadas*
Usos Pormenorizados	*(2.1) Espacios ajardinados accesibles*
Ocupación máxima	*0%*
Edificabilidad neta máxima	*0 m3/m2*
Altura reguladora	*0 m*
Superficie de suelo	*639 m2*
Superficie ocupada máxima	*0 m2*
Volumen edificable máximo	*0 m3*
	Plano 14 – Modificación Plan Especial 

CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.04**
Nombre	*Jardines de San Telmo*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle (LC)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(L) Espacio Libre de Edificación*
Clase Tipológica	*(2) Zonas ajardinadas*
Usos Pormenorizados	*(2.1) Espacios ajardinados accesibles*
Ocupación máxima	*0%*
Edificabilidad neta máxima	*0 m3/m2*
Altura reguladora	*0 m*
Superficie de suelo	*282 m2*
Superficie ocupada máxima	*0 m2*
Volumen edificable máximo	*0 m3*
	Plano 14 – Modificación Plan Especial 

8.2.2 Muelles de Poniente

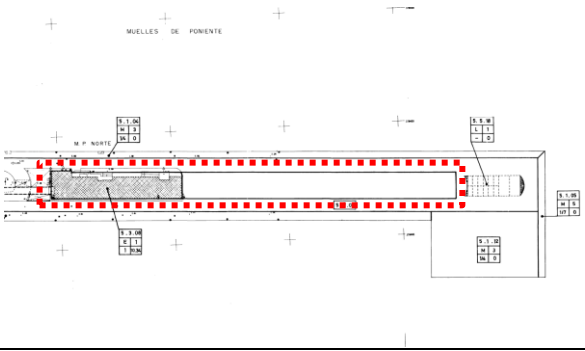
De manera detallada se describen a continuación los usos y parámetros urbanísticos propuestos para cada una de las parcelas, 5.2.04 resultante y 5.3.13 propuesta, ubicadas en los Muelles de Poniente, según la propuesta de Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca:

CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.04**
Nombre	*Depósito ampliación Muelles de Poniente*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 22 (y 21)*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(1) Descubiertos*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*0 %*
Edificabilidad neta máxima	*0 m3/m2*
Altura reguladora	-
Superficie de suelo	*12.161,14 m2*
Superficie ocupada máxima	*0 m2*
Volumen edificable máximo	*0 m3*
	Plano 22 – Modificación Plan Especial 

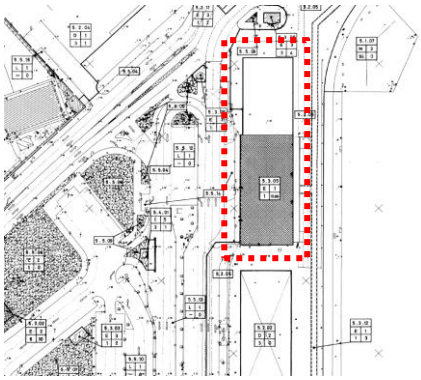
CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.13 (ampliación EM4 oeste)**	
Nombre	*Estación Marítima nº 4 – anexo oeste*	
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*	
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 22*	
Uso Global	*(E) Edificios*	
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*	*(2) Contenedores Públicos*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*	*(7) Sin Especificar*
Ocupación máxima	*100%*	
Edificabilidad neta máxima	*10,00 m3/m2*	
Altura reguladora	*11 m*	
Superficie de suelo	*921,00 m2*	
Superficie ocupada máxima	*921,00 m2*	
Volumen edificable máximo	*9.210,00 m3*	
	Plano 22 – Modificación Plan Especial 	

9. ACTUALIZACIÓN DE LAS PARCELAS AFECTADAS POR LOS TRASVASES DE SUPERFICIE Y VOLUMETRÍA (por ampliación de estaciones marítimas)

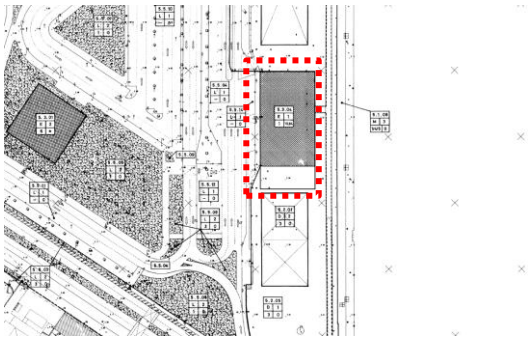
PARCELA 5.3.08 – ESTACIÓN MARÍTIMA nº1

CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.08**
Nombre	*Estación Marítima nº 1*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 22*
Uso Global	*(E) Edificios*
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10,3353 m^3/m^2*
Altura reguladora	*11 m*
Superficie de suelo	*1.986 m^2*
Superficie ocupada máxima	*1.986 m^2*
Volumen edificable máximo	*20.526 m^3*
	Plano nº 22 

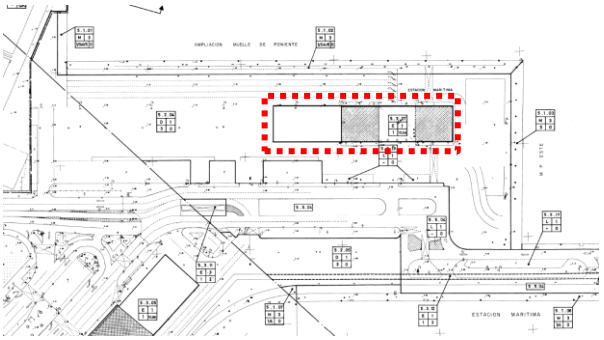
PARCELA 5.3.05 – ESTACIÓN MARÍTIMA nº2

CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.05**
Nombre	*Estación Marítima nº 2*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21*
Uso Global	*(E) Edificios*
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10,6562 m^3/m^2*
Altura reguladora	*11 m*
Superficie de suelo	*2.281,15 m^2*
Superficie ocupada máxima	*2.281,15 m^2*
Volumen edificable máximo	*24.308,50 m^3*
	Plano nº 21 

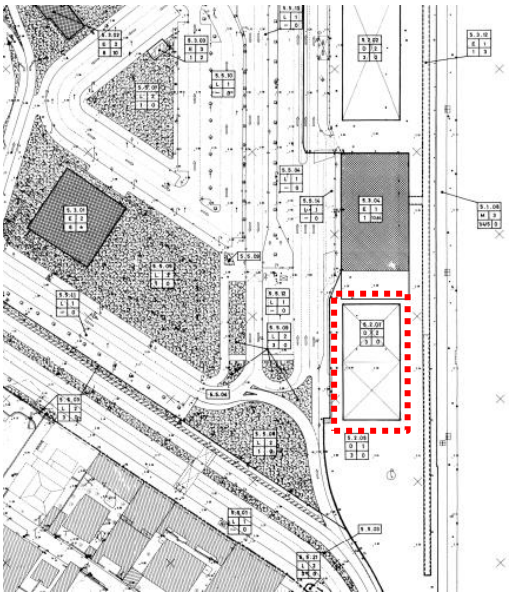
PARCELA 5.3.04 – ESTACIÓN MARÍTIMA nº 3

CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.04**
Nombre	*Estación Marítima nº 3*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21*
Uso Global	*(E) Edificios*
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10,8366 m^3/m^2*
Altura reguladora	*11 m*
Superficie de suelo	*1.789,29 m^2*
Superficie ocupada máxima	*1.789,29 m^2*
Volumen edificable máximo	*19.389,90 m^3*
	Plano nº 21 

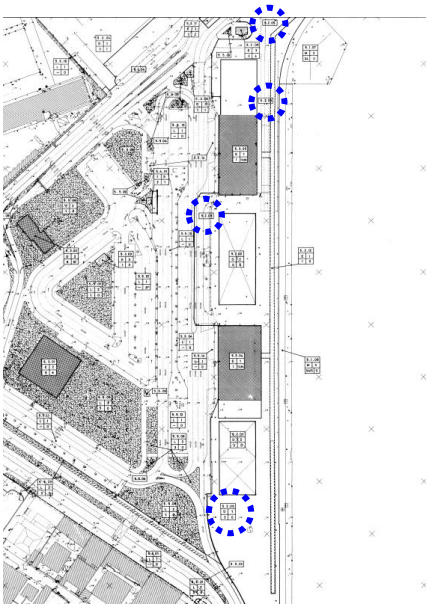
PARCELA 5.3.07 – ESTACIÓN MARÍTIMA nº 4

CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.07**
Nombre	*Estación Marítima nº 4*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21*
Uso Global	*(E) Edificios*
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10,5947 m^3/m^2*
Altura reguladora	*11 m*
Superficie de suelo	*1.963,86 m^2*
Superficie ocupada máxima	*1.963,86 m^2*
Volumen edificable máximo	*20.806,60 m^3*
	Plano nº 22 

PARCELA 5.2.01 – DEPÓSITOS AMPLIACIÓN MUELLE DE PONIENTE (PORTO PI)

CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.01**
Nombre	*Depósito Muelle de Poniente – Muelle Peraires*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(2) Cubierto y Abierto*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*100 %*
Edificabilidad neta máxima	*0 m^3/m^2*
Altura reguladora	*10 m*
Superficie de suelo	*1.402,00 m^2*
Superficie ocupada máxima	*1.402,00 m^2*
Volumen edificable máximo	*0 m^3*
	Plano nº 21 

PARCELA 5.2.05 – DEPÓSITOS AMPLIACIÓN MUELLE DE PONIENTE (PORTO PI)

CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.05**
Nombre	*Depósito Muelle de Poniente – Muelle Peraires*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21, 22 y 23*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(1) Descubiertos*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*0 %*
Edificabilidad neta máxima	*0 m^3/m^2*
Altura reguladora	*- m*
Superficie de suelo	*14.871,56 m^2*
Superficie ocupada máxima	*0 m^2*
Volumen edificable máximo	*0 m^3*
	Plano nº 21 

10. NORMAS URBANÍSTICAS DE LA MODIFICACIÓN

Sin perjuicio de las que se añaden en el punto siguiente, no se propone alteración o modificación alguna de las actuales Normas Urbanísticas del Plan Especial del Puerto de Palma.

11. CONDICIONES DE NECESARIA OBSERVANCIA PARA LOS PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y/O EDIFICACIONES EN LAS PARCELAS OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Se establecen con carácter de disposición las siguientes condiciones que deberán contener los proyectos y que se llevarán a cabo en la ejecución de las obras y/o edificaciones en las parcelas objeto de la modificación puntual del Plan Especial:

1. En cuanto a la futura ampliación de la Estación Marítima 4 que se derive de la modificación del Plan Especial del Puerto de Palma
    a) El proyecto establecerá en la Estación Marítima Nº4 un aforo máximo de 2.700 pasajeros y pasajeras, de manera que en todo momento la superficie disponible por pasajero sea superior al ratio calculado en el apartado 2.3 “Estación Marítima Nº4” del documento de propuesta de “Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma”, que resulta de 1,79 m2/pax.
    b) El proyecto garantizará que la mejora de las condiciones de la EM4 no implicará un aumento del número de pasajeros y pasajeras con base en Palma o del número máximo de pasajeros y pasajeras por crucero.
    c) La ampliación del EM4 deberá tener un consumo energético casi nulo.
    d) Durante la fase de obras se deben de tener en cuenta buenas prácticas para la prevención de la contaminación atmosférica. Un ejemplo se puede encontrar en http://atmosfera.caib.es
    e) Durante la fase de construcción, se deben emplear materiales de bajo impacto ambiental, preferentemente de origen local.
    f) Se debe incorporar la generación solar fotovoltaica para autoconsumo en la cubierta del edificio del EM4.
    g) El proyecto de ampliación del EM4 deberá incluir una certificación de construcción sostenible que garantice, para su construcción, uso y desmantelamiento, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia energética, el ahorro de agua y la reducción de los residuos.
    h) Se deberán prever medidas para el aprovechamiento de las aguas pluviales.

2. El alumbrado público deberá ser tal que se minimice el consumo eléctrico.

3. En el ámbito del Contramuelle Mollet, se deberán adoptar técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible e incorporar medidas para fomentar la infiltración de las superficies de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04.

4. Se recomienda el uso del agua regenerada para las obras de los proyectos que se deriven de la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

5. Dado que el ámbito del contramuelle Mollet se encuentra en zona de policía de cauce o torrente, los proyectos que se deriven de la modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma en este ámbito necesitarán la autorización de la Dirección General de Recursos Hídricos de acuerdo con lo establecido en el punto 4 del artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y en el punto 4 del artículo 114 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares.

6. En cuanto al espacio libre previsto en el ámbito del contramuelle Mollet, se deberá tener en cuenta lo establecido en el punto 2a) del artículo 60 del Reglamento General de la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de Ordenación y Uso de Suelo, para la Isla de Mallorca.

7. Se deberá cumplir lo establecido en los artículos 61 y 63 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares vigente en relación a los contadores de agua y fontanería de bajo consumo y al riego de parques, jardines y zonas verdes urbanas, respectivamente.

8. Según lo que indica la ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra, en la forma que exija la normativa vigente y aplicable en cada momento a la zona de servicio del puerto. Cabe destacar en este sentido que la Autoridad Portuaria de Baleares ha desarrollado un "Plan de adaptación al cambio climático para los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares", en el que se lleva a cabo una evaluación, a medio-largo plazo, de los factores de riesgo que, como consecuencia del cambio climático, afectarán a los puertos adscritos a la mencionada Autoridad Portuaria y se proponen medidas y rutas de adaptación para prevenir dichos riesgos.

9. Se deberán cumplir todas las condiciones señaladas en el punto 10 (Medidas previstas para reducir los efectos negativos sobre el Medio Ambiente) del documento ambiental Estratégico presentado por la APB en el documento de solicitud de inicio de la tramitación ambiental estratégica del Plan Especial, que se presenta como Anexo III al presente documento

12. PLAN DE VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA

La Autoridad Portuaria de Baleares realiza la Aprobación Técnica de los proyectos que se llevan a cabo en el dominio público portuario. Por ello, la APB velará que los proyectos que se redacten en las parcelas objeto de la presente modificación puntual del Plan Especial cumplan con todas la especificaciones requeridas en el vigente Plan Especial y en la Modificación nº1 del citado Plan Especial.

Por otro lado, de acuerdo con el Artículo 59 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del puerto.

Para la constatación de este requisito, se someterá a informe del Ayuntamiento de Palma la documentación de los proyectos en las parcelas objeto de la presente modificación puntual del Plan Especial.

13. PLAN DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Los proyectos y las obras que se ejecuten en las parcelas objeto de la modificación puntual del Plan Especial incorporarán un Plan de Seguimiento Ambiental donde se garantice el cumplimiento de todas las medidas correctoras propuestas en el Documento Ambiental, así como todos los condicionantes del Informe Ambiental Estratégico incluidos en el apartado 11.

14. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

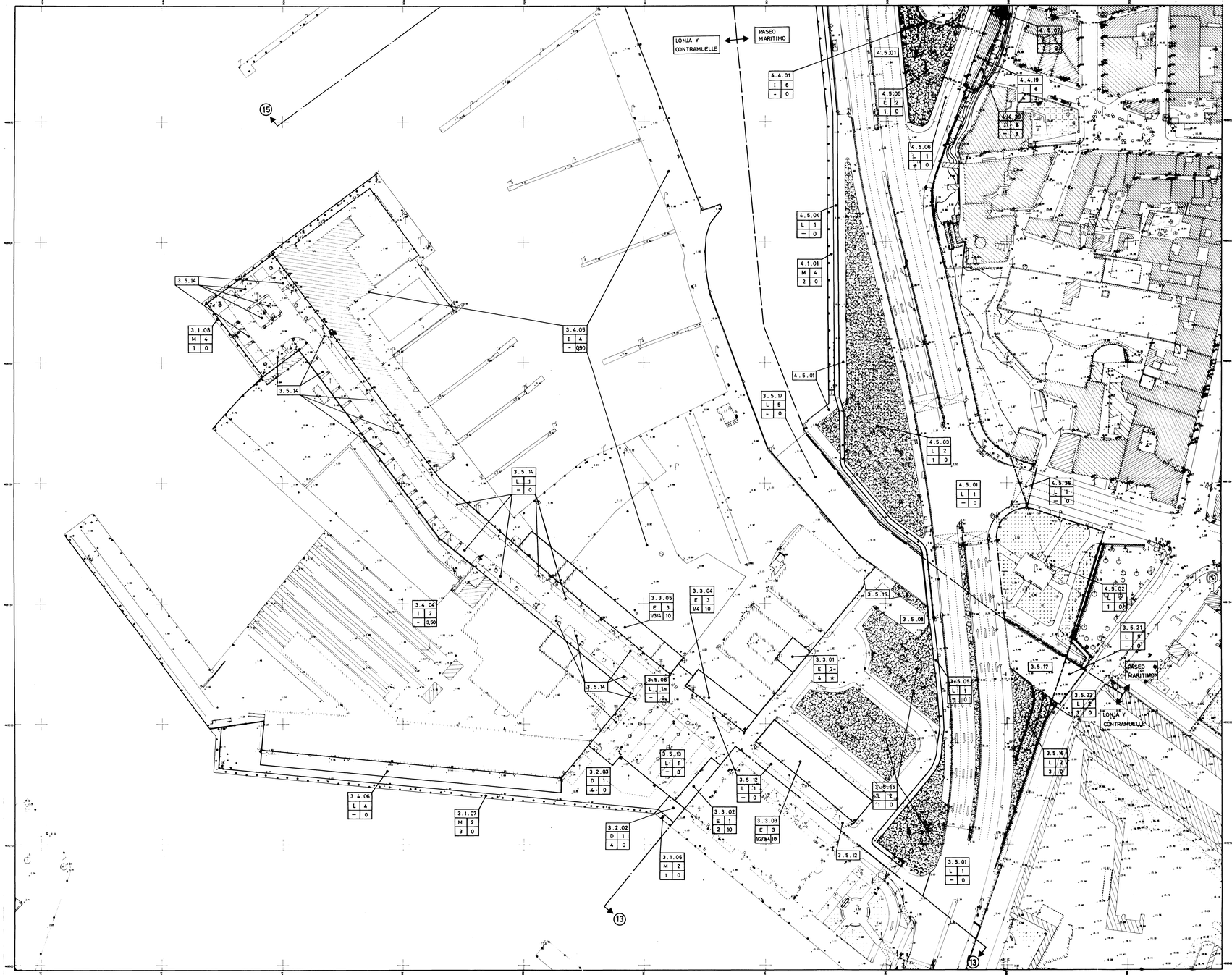
Se anexan a continuación los planos correspondientes a la ordenación vigente, los del estado actual y los de la propuesta de modificación del Plan Especial del Puerto de Palma.

En Palma, a diciembre de 2023

Fdo. Emilio Puig Abad

Equipo redactor:

Emilio Puig Abad, arquitecto
Daniel Serra Font, grado en arquitectura
Mavi Vivas Bellver, lda en biología + lda en ciencias ambientales
Elena García García-Téllez, grado en ing civil + máster ing ambiental
Raúl Albors Martínez, delineante



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS 4. FAROS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMAYA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 0 1 3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

30 OCT. 1997

TEXTO REFUNDIDO CON ARREGLO A LA APROBACION DEFINITIVA ACORDADA POR EL ILMO. AYUNTAMIENTO PLENO DE PALMA DE MALLORCA EN SESION DE 30 DE ENERO DE 1.997

MOPU

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

JUNTA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

FASE ORDENACION

PLANO: DE ORDENACION

FECHA: ABRIL 1997

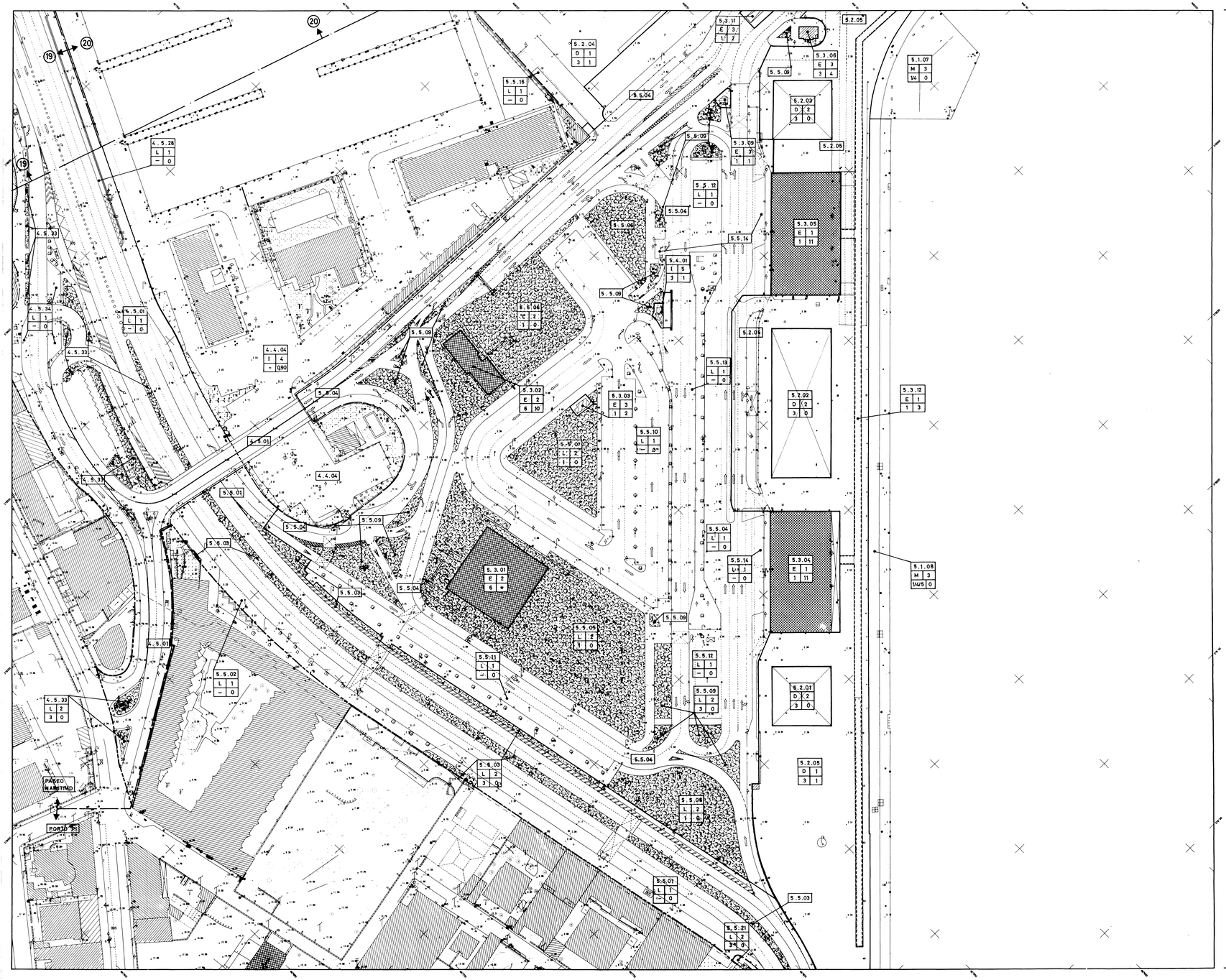
ESCALA: 1:500

HOJA Nº: 14

REDACCION:

MANUEL VELASCO MAILLO - FEDERICO GIL JUAN
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

REDACTADO DE CONFORMIDAD	DIRECCION DEL ESTUDIO	
EL EQUIPO TECNICO	EL JEFE DE DEPARTAMENTO	EL JEFE DE UNIDAD
ANGEL MATAS MATEOS ING. DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	FERNANDO RODRIGUEZ PEULA ING. DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	JOSE IGNACIO ARROYO ARQUITECTO TECNICO



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EJUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS 4. FAROS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMAYA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05
D 1
3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

TEXTO REFUNDIDO CON ARREGLO A LA APROBACION DEFINITIVA ACORDADA POR EL ILMO. AYUNTAMIENTO PLENO DE PALMA DE MALLORCA EN SESION DE 30 DE ENERO DE 1.997

30 OCT. 1997

MOPU

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

JUNTA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

FASE ORDENACION

PLANO
DE ORDENACION

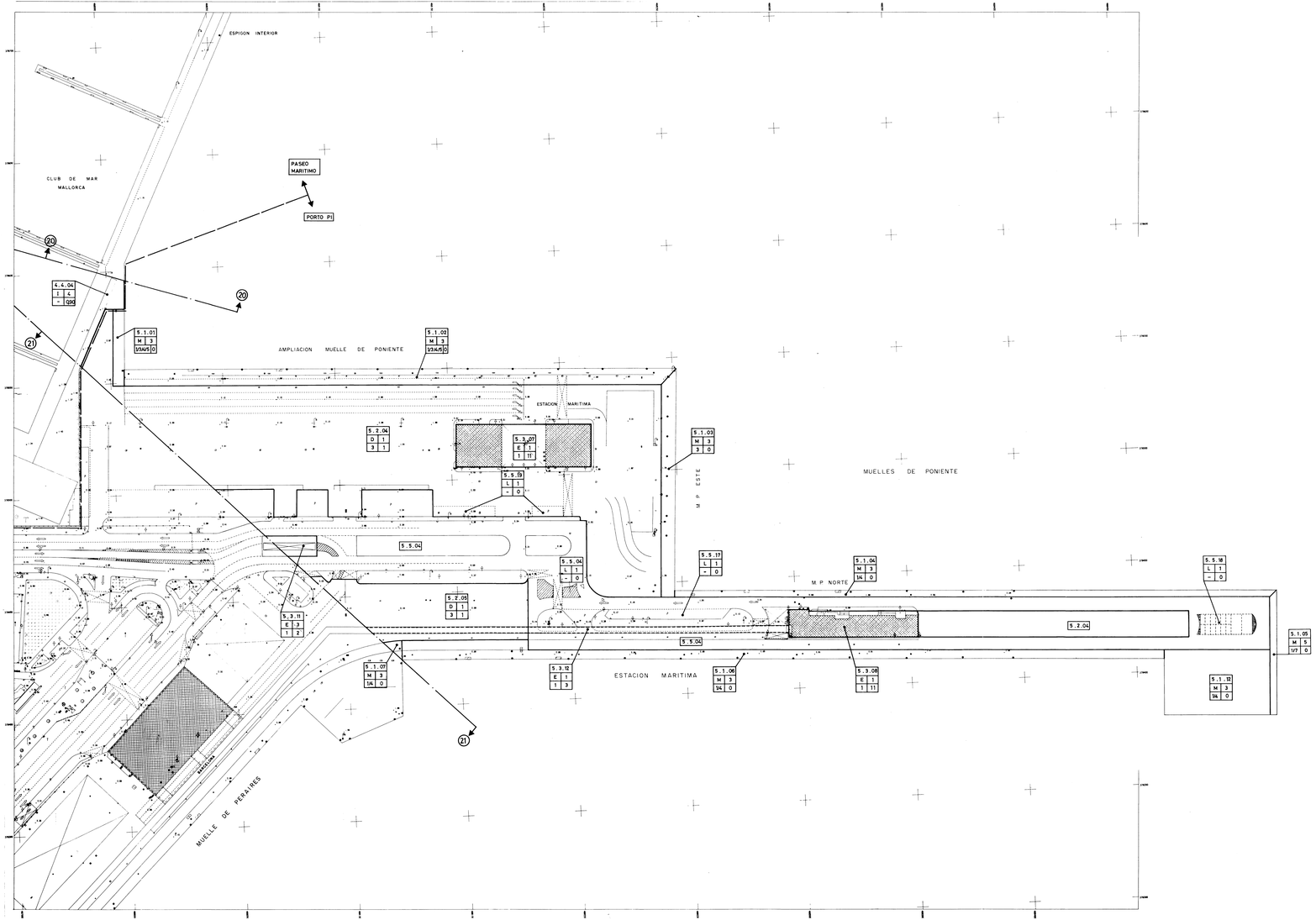
FECHA ABRIL 1997

ESCALA 1:500

HOJA Nº 21

REDACCION:
MANUEL VELASCO MAILLO - FEDERICO GIL JUAN
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

REDACTADO DE CONFORMIDAD EL DIRECTOR TECNICO	DIRECCION DEL ESTUDIO	
	EL JEFE DE DEPARTAMENTO	EL JEFE DE UNIDAD
ANGEL MATIAS MATEOS ING. DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	FERNANDO BENEMELIS REULA ING. DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	JOSE IGNACIO ARROYO ARQUITECTO TECNICO



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
	4. FAROS	
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMARA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 D 1 3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

TEXTO REFUNDIDO CON ARREGLO A LA APROBACION DEFINITIVA ACORDADA POR EL ILMO. AYUNTAMIENTO PLENO DE PALMA DE MALLORCA EN SESION DE 30 DE ENERO DE 1.997

MOPU

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

JUNTA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

FASE ORDENACION

PLANO
DE ORDENACION

FECHA
ABRIL 1997

ESCALA
1.500

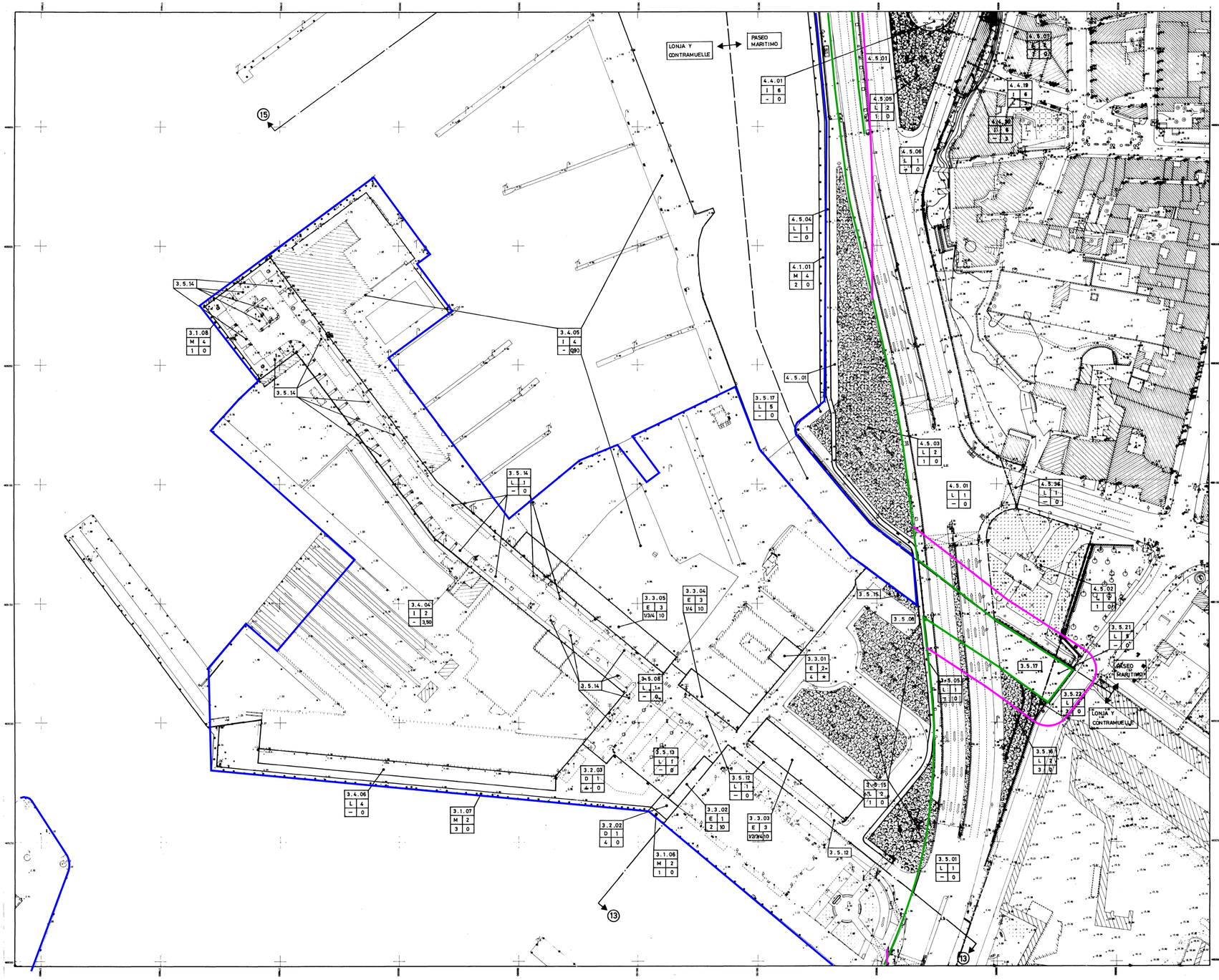
HOJA Nº
22

REDACCION
MANUEL VELASCO MAILLO - FEDERICO GIL JUAN
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

REDACTADO DE CONFORMIDAD
EL JEFE DE SERVICIO

DIRECCION DEL ESTUDIO
EL JEFE DE SERVICIO
FERNANDO BERENGUER REULA
ING. DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

EL JEFE DE UNIDAD
JOSE IGNACIO ARROYO
ARQUITECTO TECNICO



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
	2. CUBIERTOS Y ABIERTOS	
	3. CUBIERTOS Y CERRADOS	
	4. MIXTOS	
	5. SILOS	
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
	4. FAROS	
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMAYA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE DPMT APROBADO
- LÍMITE RIBERA DEL MAR
- LÍMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº 1

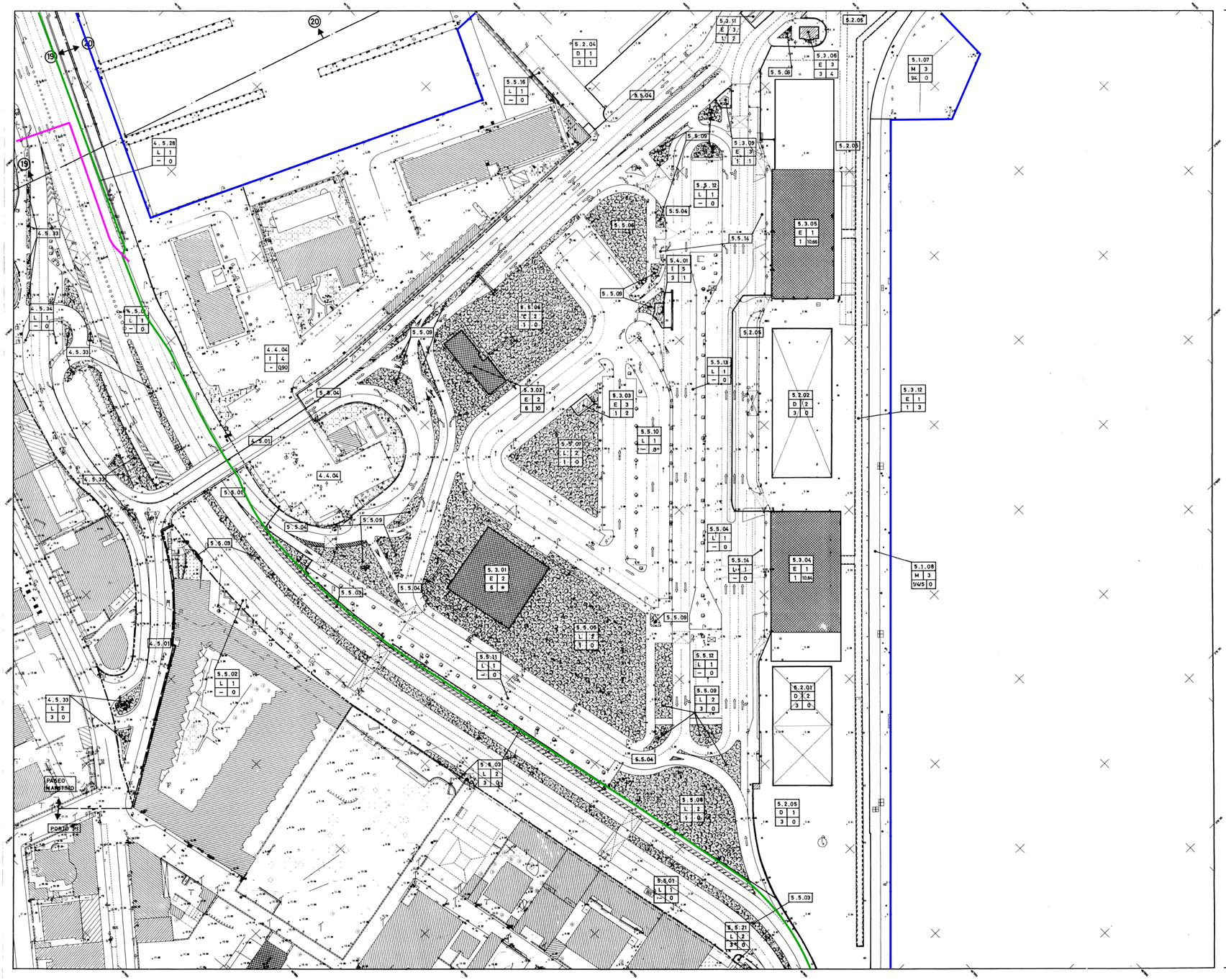
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO: ESTADO ACTUAL

FECHA: OCTUBRE 2021

ESCALA: 1:500

HOJA Nº: 14



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS 4. FAROS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMAYA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

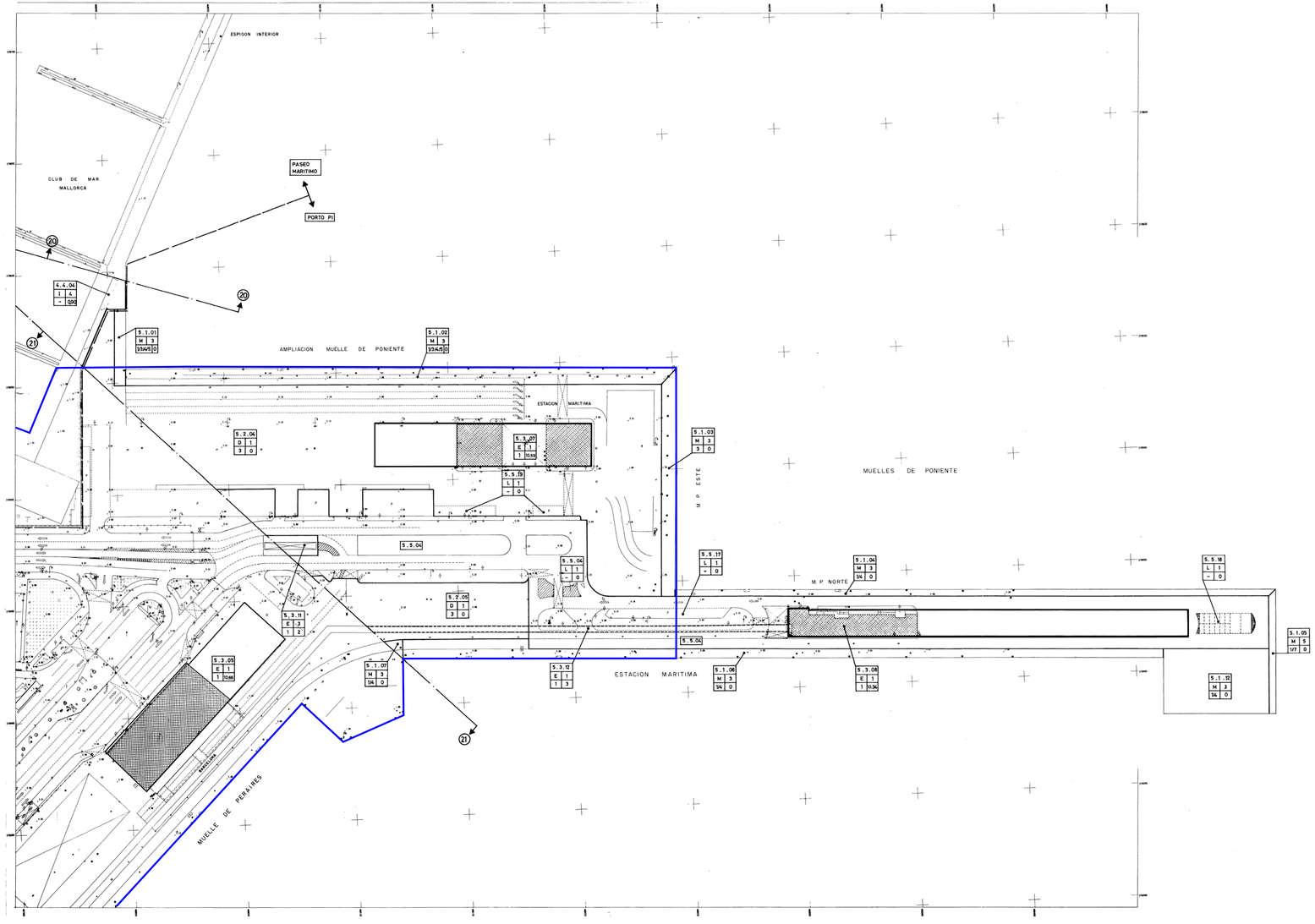
DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE DPMT APROBADO
- LÍMITE RIBERA DEL MAR
- LÍMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº 1

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO
ESTADO ACTUAL

FECHA OCTUBRE 2021
ESCALA 1:500
HOJA Nº 21



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE TRAMO 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. - 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS 4. FAROS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMBA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 D 1 3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE
- LIMITE DPMT APROBADO
- LIMITE RIBERA DEL MAR
- LIMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº1

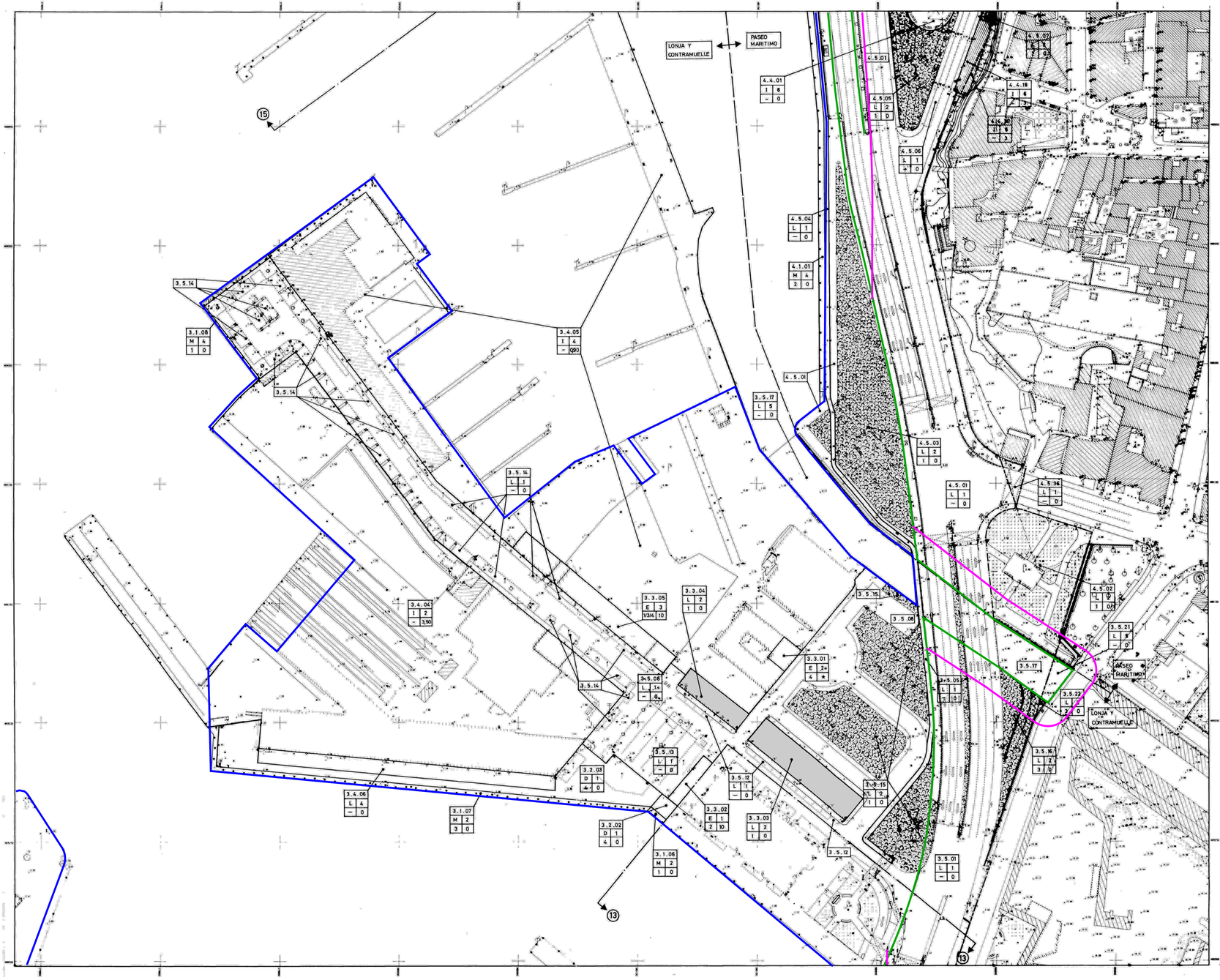
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO: ESTADO ACTUAL

FECHA: OCTUBRE 2021

ESCALA: 1:500

HOJA Nº: 22



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
	2. CUBIERTOS Y ABIERTOS	
	3. CUBIERTOS Y CERRADOS	
	4. MIXTOS	
	5. SILOS	
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
	4. FAROS	
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMAYA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 | D | 1 | 3 | 1 |

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE DPMT APROBADO
- LÍMITE RIBERA DEL MAR
- LÍMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº 1

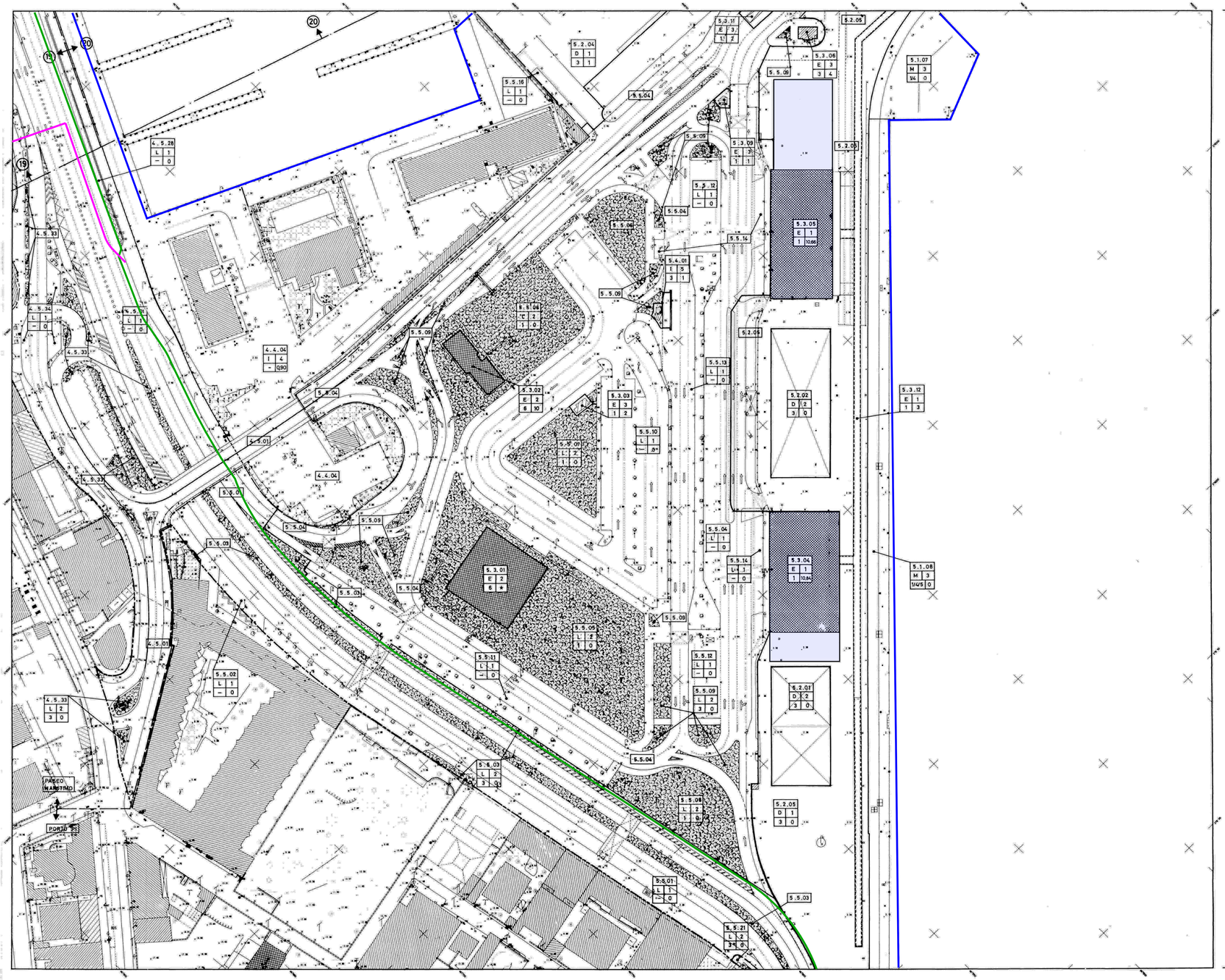
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO
DE ORDENACION MODIFICADO

FECHA OCTUBRE 2021

ESCALA 1:500

HOJA Nº 14



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EJUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS 4. FAROS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO CENTRO ASISTENCIAL 2. OFICINAS 3. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 4. VIVIENDAS, HOTELES 5. LOCAL SOCIAL 6. SIN ESPECIFICAR
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION EMVA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 D 1 3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

★ EDIFICIO A CONSERVAR

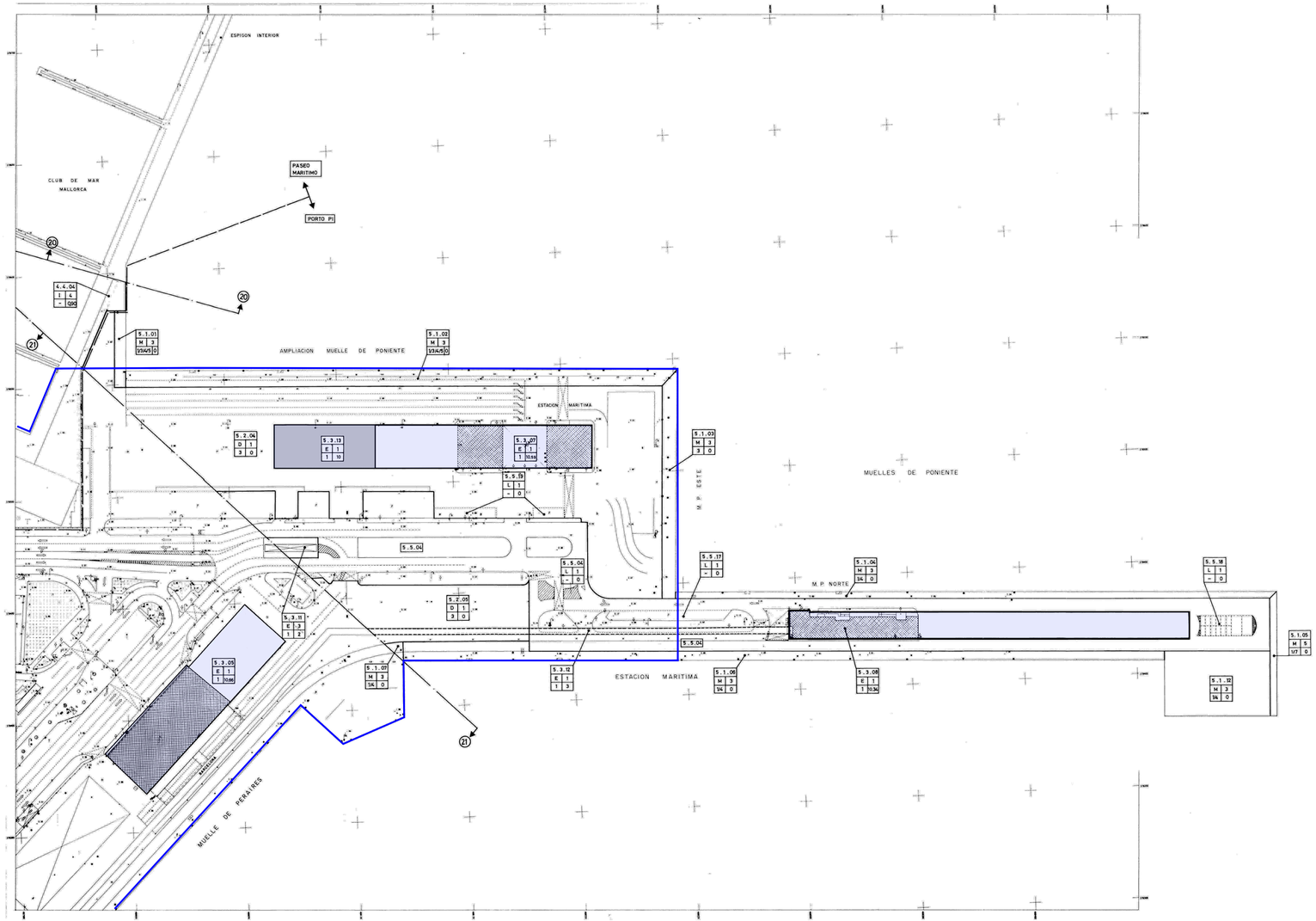
DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE DPMT APROBADO
- LÍMITE RIBERA DEL MAR
- LÍMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº1

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO
DE ORDENACION MODIFICADO

FECHA OCTUBRE 2021
ESCALA 1:500
HOJA Nº **21**



USOS GLOBALES	CLASES TIPOLOGICAS	USOS PORMENORIZADOS
M MUELLES	1. TRAFICO COMERCIAL DE MERCANCIAS	1. RO-RO 2. CONTENEDORES 3. CONVENCIONAL 4. GRANELES SOLIDOS C/I.E. 5. GRANELES SOLIDOS S/I.E. 6. GRANELES LIQUIDOS
	2. PESCA	1. APAREJO 2. CERCO 3. ARRASTRE
	3. TRAFICO MIXTO	1. LINEAS REGULARES DE PASAJEROS 2. TRAFICO LOCAL O DE BAHIA 3. VISITANTES 4. MERCANCIAS (RO-RO) 5. MERCANCIAS (CONVENC.)
	4. RECREO	1. DE PASO 2. DE BASE 3. MANTENIMIENTO Y REPARACION
	5. ESPECIAL	1. SERVICIO PUERTO 2. INACTIVOS 3. REPARACIONES / DESGUACES 4. 5. SERVICIOS ADMINISTRATIVOS ESPECIFICOS 6. TRAFICO LOCAL 7. PASAJEROS 8. GRANELES
D DEPOSITOS	1. DESCUBIERTOS 2. CUBIERTOS Y ABIERTOS 3. CUBIERTOS Y CERRADOS 4. MIXTOS 5. SILOS	1. TRAF. COMERCIAL MERCANCIAS 2. GRANELES 3. TRAF. PASAJEROS Y MERCANCIAS 4. PESCA 5. MANTENIMIENTO Y REPARACION EMBARCACIONES DE RECREO 6. PUESTOS EN SECO 7. SERVICIO PUERTO 8. SIN ESPECIFICAR
E EDIFICIOS	1. TERMINALES DE TRANSPORTE	1. PASAJEROS 2. LONJA DE PESCADO
	2. CONTENEDORES PUBLICOS (EDIFICIOS DE EQUIPAMIENTO)	1. ADMINISTRACION PUERTO Y SERVICIOS GENERALES 2. SEGURIDAD 3. ASISTENCIAL 4. CULTURAL 5. EDUCATIVO 6. SERVICIOS DIVERSOS 7. SIN ESPECIFICAR
	3. EDIFICIOS DE ACTIVIDADES Y USOS AUXILIARES O COMPLEMENTARIOS	1. ALMACEN, TALLER, LABORATORIO 2. CENTRO ASISTENCIAL 3. OFICINAS 4. COMERCIO, BARES, RESTAURANTES 5. VIVIENDAS, HOTELES 6. LOCAL SOCIAL 7. SIN ESPECIFICAR
	4. FAROS	
I INSTALACIONES ESPECIALES	1. VARADEROS	1. DE ARRASTRE 2. ELEVADORES
	2. ASTILLEROS	
	3. CONCESIONES DE TERRAZAS NO EDIFICABLES	
	4. CLUBS NAUTICOS	
	5. INSTALACIONES DE INFRAESTRUCTURA	1. E. TRANSFORMADORA 2. ESTACION ENARA 3. BALANZA 4. OTROS USOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD PORTUARIA
	6. INST. RECREATIVAS	
L ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION	1. ESPACIO LIBRE VIARIO	
	2. ZONAS AJARDINADAS	1. ESPACIOS AJARDINADOS ACCESIBLES 2. PLAZAS Y ESPACIOS ABIERTOS ASIMILADOS 3. ISLETAS, MEDIANAS, BORDES AJARDINADOS
	3. LINEA COSTERA	1. PLAYA 2. RIBAZO, ESCOLLERA 3. ESPALDON, DIQUE 4. MURO DE DEFENSA
	4. SECADEROS DE REDES	
	5. OTROS	

5.2.05 D 1 3 1

CODIGO DE IDENTIFICACION DE PARCELA	
USO GLOBAL	CLASE TIPOLOGICA
USO PORMENORIZADO	EDIFICABILIDAD (m^2/m^2)

DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE DPMT APROBADO
- LÍMITE RIBERA DEL MAR
- LÍMITE SP APROBADO

MODIFICACION Nº1

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PLANO
DE ORDENACION MODIFICADO

FECHA OCTUBRE 2021
ESCALA 1:500
HOJA Nº 22

ANEXO I

Informe Ambiental Estratégico de 9 de octubre de 2020 de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, e informes Jurídico y Ambiental de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Palma de 25 enero 2021 y 1 febrero 2021.

Firmado electrónicamente por: JAIME HORRACH FONT
Fecha: 18-feb-2021 12:05:18
Motivo:

Ajuntament de Palma

not_juntagovern

REGISTRE GENERAL DE SORTIDA	
Registre núm.:	14658
Document núm.:	34233
Data:	18/02/2021

AUTORITAT PORTUARIA DE BALEARS
CA MUELLE 3
PALMA
Correu electrònic:
Núm. UAC ☐ Correus ☐ Altres

Q0767004E

ÀREA MODEL DE CIUTAT, HABITATGE DIGNE I SOSTENIBILITAT
GERÈNCIA D'URBANISME
DEPARTAMENT DE PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA
SERVEI JURIDICOADMINISTRATIU DE PLANEJAMENT
Expedient: PB 2018 00010000
Doc.: 2018000068918
Assumpte: Notificació informes mediambiental i jurídic MODIFICACIÓ NUM. 1 DEL PLA ESPECIAL DEL PORT DE PALMA. .

En data 28 d' octubre de 2020 va tenir entrada en l' Ajuntament la Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears de data 9 d' octubre de 2020 per la que es formula l' informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma.

L' informe ambiental estratègic conclou la no subjecció a avaluació ambiental estratègica ordinària de la "modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma" sempre que es compleixen tota una sèrie de condicionants.

Podeu accedir a l' esmentat informe a través del següent enllaç:
https://ajtpalma.sharepoint.com/:b:/s/Planejament/ESdkZ4UUnWxGndj_2FnInR0BFUNRg5IVog1qdLVglPrQBw?e=WTvX6d

En relació al compliment de l' informe ambiental han emès informe la cap de Servei Jurídic de Planejament en data 25 de gener de 2021 i la tècnica municipal de medi ambient en data 1 de febrer de 2021.

Podeu accedir amb el següent enllaç:
https://ajtpalma.sharepoint.com/:b:/s/Planejament/EWXw7ZjtjwxKp3LdFnLiTM4BncMwkvsT781wyy-Icj5mrw?e=qOVzzK

La qual cosa se li notifica als efectes que presenti la documentació adient per a continuar amb la tramitació de la Modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma, tot tenint en compte els anteriors informes.

El cap del Departament sl
p.d. Decret de batlia núm 3000/2014, de 26/02/2014
(BOIB núm. 30 de 4-03-2014)
(signat electrònicament)
Jaume Horrach Font

CSV : CNO-e957-5ea5-56c0-2672-dfbb-9de6-df1a-15ff
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : JAIME HORRACH FONT | FECHA : 18/02/2021 12:05 | NOTAS : F

G CONSELLERIA
O MEDI AMBIENT
I I TERRITORI
B COMISSIÓ BALEAR
/ MEDI AMBIENT

2

Ajuntament de Palma
Servei de Tramitació de Planejament
Av. Gabriel Alomar i Villalonga, 18, 5a
07006 Palma

Exp.: 59e/2020 AAE
Document: ofici
Emissor: CMAIB/MFR/mjs
R/V:

Assumpte: tramesa Resolució sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma

Us tramet, adjunta la Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears de data 9 d'octubre de 2020 per la que es formula l'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma.

Palma, 13 d'octubre de 2020
El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA
GOVERN DE LES ILLES BALEARS

G CONSELLERIA
O MEDI AMBIENT
I I TERRITORI
B COMISSIÓ BALEAR
/ MEDI AMBIENT

Exp.: CMAIB 59e/2020
Document: Resolució
Òrgan substantiu: Ajuntament de Palma
Resol. Núm. 141/2020

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 8 d'octubre de 2020, i d'acord amb l'article 10.1.a) del Decret 4/2018, de 23 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrer de 2018),

RESOLC FORMULAR:

L'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

La Modificació núm.1 del Pla Especial del Port de Palma es tramita com a una avaluació ambiental estratègica simplificada ja que està inclosa en l'apartat 2 de l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, *d'Avaluació Ambiental* i la tramitació a seguir és la que s'estableix a l'article 29 i següents de la Llei.

2. Descripció i ubicació del pla

1. El pla té per títol «*Modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma*».

2. La modificació del Pla Especial del Port de Palma té com a objectiu realitzar els canvis d'ús/qualificació urbanística necessaris per a la reubicació de la volumetria corresponent a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 a una altra zona del Port de Palma per tal d'ampliar l'edifici de la terminal ubicada a la parcel·la 5.3.07 (estació marítima EM4) mitjançant la creació d'una nova parcel·la denominada 5.3.13.

Amb aquesta reubicació de l'edificabilitat no es podrà edificar a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 i es generarà un nou espai urbà el qual millorarà l'obertura visual de la ciutat cap a la mar.

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es

En relació amb el paisatge, a l'àmbit dels Molls de Ponent, l'edifici objecte d'ampliació s'integra a l'entorn, a on ja s'ubiquen diferents instal·lacions portuàries, i no afecta de manera significativa la conca visual actual del Port de Palma.

En el cas de l'àmbit del Contramoll Mollet, la creació d'una zona verda a les parcel·les 3.3.04 i 3.303 permetrà realçar la capella de sant Elm i generar unes obertures visuals més àmplies cap al port. Això suposarà una millora paisatgística de la zona.

Pel que fa a la mobilitat, la demolició dels edificis situats a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 implicarà una disminució de la mobilitat potencial generada per aquests edificis a l'àmbit de Contramoll Mollet. D'acord amb el document ambiental, la mobilitat associada a la nova ubicació de la volumetria edificable als Molls de Ponent no es considera apreciable ja que les actuacions previstes no generaran un increment dels tràfics portuaris (ni tampoc dels no portuaris).

Segons el document ambiental, es tracta d'una modificació d'escassa entitat i sense efectes significatius sobre el medi ambient. Per tal que aquesta modificació es pugui considerar d'escassa entitat, s'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 que se'n derivi de la modificació no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700.

Segons el document ambiental, l'increment de superfície proposat a l'estació marítima 4 no implica un increment de la seva capacitat ja que la capacitat ve limitada per les dimensions físiques del moll. Per tant, s'ha d'entendre que la millora de la infraestructura no és clau per l'augment del tràfic de passatgers ja que no augmenta la capacitat d'entrada i de sortida d'embarcacions ni tampoc suposa la construcció de nous molls d'amarrament. Al document ambiental es presenta una taula amb previsió del tràfic portuari per als pròxims anys, a on s'observa que si bé el passatgers en règim de creuer romandrà constant, hi haurà un augment d'un 10% en el nombre de passatgers en règim de transport. No obstant això, segons consta a la documentació presentada, sembla que l'estació marítima 4 s'empra per a la recepció i sortida dels creuers que atraquen als molls pròxims.

Per una altra banda, segons l'estudi fet per la Universitat de les Illes Balears (Garcia, C.; Mestre-Runge, C.; Morán-Tejeda, E.; Lorenzo-Lacruz, J.; Tirado, D. «Impact of Cruise Activity on Freshwater Use in the Port of Palma (Mallorca, Spain)». Water 2020, 12, 1088), els creuers que tenen base al port de Palma consumeixen 628.000 litres de mitjana en cada amarrament. Aquests consums d'aigua són molt superiors a les recàrregues que fan els vaixells mercants (178.000 litres per amarrament) o els creuers en trànsit que fan escala al port de Palma (69.000 litres per amarrament). Si tenim en compte que la nostra demarcació hidrogràfica passa per períodes cíclics de sequera en els quals es pot veure compromesa la satisfacció de les demandes hídriques i atès els alts consums d'aigua dels creuers amb base a Palma, **la millora de la infraestructura l'ampliació de l'EM4 no pot suposar en cap cas un increment dels creuers amb base a Palma**. Així, tot i que globalment no s'augmentàs el nombre de passatgers, un increment dels creuers amb base al port de Palma pot provocar un impacte negatiu en el medi. De la mateixa manera, tampoc hauria d'augmentat la capacitat màxima dels creuers que

atraquen al port sense haver estudiat abans el seu impacte sobre diferents factors com poden ser la mobilitat o la qualitat de l'aire.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2013, s'han realitzat consultes a les següents administracions previsiblement afectades per la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma:

Direcció General de Territori i Paisatge, Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme (RS SAA 173)
Direcció General de Recursos Hídrics (RS SAA 174).
Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular d'Urbanisme (RS CMAT-GOIB 4684).
Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular de Territori i Paisatge (RS CMAT-GOIB 4684).
Consell de Mallorca, Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística, Direcció Insular de Patrimoni (RS CMAT-GOIB 4684).
Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització, Direcció General d'Emergències i Interior (RS CMAT-GOIB 4684).
Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius, Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic, Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (RS CMAT-GOIB 4684).
Conselleria Model Econòmic, Turisme i Treball (RS CMAT-GOIB 4684).
Conselleria de Salut i Consum, Direcció General de Salut Pública (RS CMAT-GOIB 4684).

A dia d'avui dins l'expedient consten els informes del Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, del Servei de Canvi Climàtic i del Servei de Salut Ambiental.

El Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme va informar el següent:

Proposta
S'estableix com objecte la reubicació de volumetria de dues parcel·les de la zona dels Jardins de Sant Telm a la zona dels Molls de Ponent per ampliar la terminal:
- A les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 s'elimina el volum edificable.
- S'amplia l'edifici terminal ubicat a la parcel·la 5.0.07 mitjançant la creació d'una nova parcel·la 5.3.13 amb un volum edificable de 9.210 m^3.
A més, a la documentació es fa referència a les ampliacions de les Estacions Marítimes de Ponent que s'actualitzen a la modificació del PE.
Qüestions ambientals
A la documentació es conclou que no s'estima un increment futur de l'activitat portuària i que es pot considerar no apreciable l'increment de mobilitat associada a la nova volumetria edificable dels Molls de Ponent.
Observacions ambientals
S'amplia la terminal EM4 i es destina al tràfic de passatge, tant en règim de transport com en règim de creuer turístic (punt 0.5.2 del document ambiental estratègic).
Al quadre de xifres, s'aprecia un increment de transport de passatgers constant entre 2018 i 2023 passant de 1.000.000 a 1.275.000 (punt 0.5.2 del document ambiental estratègic).
A les fotos aèries s'aprecia que s'està ampliant la superfície i la longitud dels molls, qüestió que no s'aprecia que es tracti a la documentació ambiental.
S'han ampliat altres terminals.

S'hauria d'efectuar una valoració dels efectes acumulatius de totes les actuacions, ja que pot ser que en conjunt sí es dóna un increment de l'activitat.
A les Illes Balears, la Llei 6/1999 de Directrius d'Ordenació Territorial constitueixen l'instrument superior i bàsic d'ordenació territorial, en desenvolupament de les DOT, per acord del Consell de Govern es va aprovar un sistema d'indicadors de sostenibilitat (BOIB 75 de 21/05/2011). L'indicador 12, Índex diari de pressió humana, estima la càrrega demogràfica real que suporta el territori diàriament, recollint dades, entre d'altres, de l'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears.
Conclusió
Caldria valorar el possible increment d'activitat portuària i els seus efectes sobre la càrrega demogràfica que suporta el territori i la mobilitat a la zona dels Molls de Ponent.

El Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera va informar el següent:
1. Objecte
[...]
El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació actual és un balanç 0.
2. Descripció
[...]
Segons l'Estudi d'Impacte Ambiental l'increment de superfície proposat no implica increment de capacitat, atès que la capacitat ve limitada per les dimensions físiques de moll.

3. Consideracions
3.1. Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica

La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica estableix uns objectius a aconseguir tant en la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, com en la millora de l'eficiència energètica, com en la penetració d'energies renovables:
Objectius de reducció d'emissions
a) El 40% per a l'any 2030.
b) El 90% per a l'any 2050.
Objectius d'eficiència energètica
a) El 20% per a l'any 2030.
b) El 40% per a l'any 2050.
Objectius de Penetració d'Energies Renovables
a) El 35% per a l'any 2030.
b) El 100% per a l'any 2050.
Hi ha tot un seguit de condicionants que s'han de tenir en compte:
Article 20. Perspectiva climàtica en els instruments de planificació.
[...]
Article 31. Mesures de foment (apartats 1, 2, 3, 5 i 6).
Article 32. Eficiència energètica en edificacions (apartat 2).
Article 36. Grans infraestructures i equipaments públics (apartat 1).
Article 37. Infraestructures portuàries.
Article 38. Enllumenat públic (apartats 1 i 2).
Article 42. Primacia de les energies renovables.
Article 54. Paràmetres urbanístics.
Les instal·lacions de producció d'energia elèctrica a partir de fonts d'energia renovables ubicades en aparcaments en sòl urbà o sobre coberta, així com els suports i els elements auxiliars necessaris, no computen urbanísticament en ocupació, en edificabilitat, en distància a llindars ni en altura.
Article 61. Mobilitat sostenible als centres de treball (apartats 1, 2, 3 a) i g)).
Article 64. Infraestructures de càrrega de vehicles elèctrics (apartats 1, 2 i 3).
Disposició addicional sisena, Polítiques sectorials
A l'efecte del que disposen els articles 1, 2 i 3 d'aquesta llei, el Govern ha d'impulsar, en els diversos sectors de l'acció pública, polítiques que contribueixin eficaçment a la lluita contra els efectes del canvi climàtic i a la transició cap a un model energètic sostenible. Aquestes polítiques s'han d'inspirar, entre d'altres, en els criteris generals següents:

8. En l'àmbit del transport marítim i aeri S'han d'impulsar mesures de col·laboració amb les autoritats estatals per aconseguir la reducció d'emissions i la reducció de la vulnerabilitat al canvi climàtic en l'àmbit del transport marítim i el transport aeri, i en concret:
a) La incorporació progressiva a ports de competència de l'Estat d'infraestructures de subministrament d'electricitat o gas natural per a les embarcacions.
b) L'establiment de mesures per impulsar l'ús d'embarcacions menys contaminants.
c) La declaració de zones de control de les emissions (ECA), juntament amb la definició dels criteris mínims en matèria d'emissions i de qualitat de l'aire que han de complir les embarcacions.

3.2. Consideracions pel que fa a adaptació als efectes del canvi climàtic
Les infraestructures portuàries han d'elaborar Plans d'Adaptació al Canvi Climàtic. La redacció d'aquest Pla d'Adaptació és una obligació segons la Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de Costes.
En relació als efectes que el canvi climàtic pugui tenir durant el termini de vigència s'han de prendre en consideració els escenaris futurs d'augment de nivell de la mar, temperatura, acidesa, i altres índexs climàtics esperats.
L'Autoritat Portuària hauria d'analitzar els potencials efectes del canvi climàtic sobre la funcionalitat i estabilitat dels dics d'abric i els molls dels ports i instal·lacions portuàries dependents (operativitat dels molls d'una banda i sobrepassi l'estabilitat dels dics per una altra). Un cop determinats aquests efectes sobre els ports i instal·lacions portuàries, s'hauria de realitzar una proposta per mitigar aquests efectes del canvi climàtic i, fins i tot, s'ha d'avaluar l'eliminació progressiva d'infraestructures vulnerables amb la recerca d'alternatives que ho siguin menys.
A més de les conseqüències que poden sorgir de l'augment del nivell de la mar, el projecte futur d'edificació a l'Estació Marítima 4 i la resta de la parcel·la hauria de presentar mesures que serveixin per millorar la resiliència davant d'aquests efectes del canvi climàtic. Algunes mesures que es podrien considerar serien limitar al màxim aquells elements que generen la bombolla urbana i fomentar mecanismes naturals de control de la temperatura, com l'evapotranspiració, mitjançant més arbrat, enjardinat o coberta vegetals...
Part essencial de l'adaptació al canvi climàtic passa per optimitzar la gestió dels recursos hídrics . Per això és necessària la recuperació de l'aigua de pluja i contribuir a l'adaptació a la seva escassetat. En aquest sentit es consideren mesures adequades: obligació que el disseny d'edificis inclogui la captura i utilització de les aigües pluvials i la pregestió d'aigües grises.

3.3. Consideracions sobre Qualitat de l'Aire
Durant la fase d'obres s'haurien de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a http://atmosfera.caib.es.
El port podria donar més exigència als concessionaris quant a bones pràctiques ambientals, sobretot quant a contaminació atmosfèrica. En aquest sentit es va elaborar en el seu dia una guia en conjunt amb la pròpia Autoritat Portuària, consultable a http://atmosfera.caib.es.

4. Conclusions
1. El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació actual és un balanç 0, de manera que no es considera un augment de l'edificabilitat i el trasllat a l'Estació Marítima 4 suposa un aspecte positiu quant a millora del paisatge.
El promotor declara que l'augment de l'Estació Marítima 4 no suposa un augment de la capacitat de número de passatgers anuals, que ve delimitada pel propi moll.
2. Es recorda a l'Autoritat Portuària que, tot i que romangui fora de l'àmbit d'aplicació de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, s'haurien de tenir en compte en un futur els aspectes que d'aquesta deriven, per tal de ser coherents amb la resta de polítiques del territori balear (punt 3.1 d'aquest informe).

El Servei de Salut Ambiental va informar el següent:

S'informa favorablement atès que no s'han observat possibles riscos per la salut ambiental. Es recomana l'ús d'aigua regenerada pel reg de les obres (disminució de les partícules en suspensió) o de les zones verdes planejades, per reduir el consum d'aigua potable en tasques que no necessiten aquesta qualitat.
Aquest informe és únicament vàlid a efectes de salut ambiental i no eximeix de l'obligat compliment de tota la resta de la normativa que sigui aplicable al projecte.

5. Anàlisi dels criteris de l'annex V de la Llei 21/2013

S'han analitzat els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, *d'Avaluació Ambiental,* i no es preveu que el pla pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, en concret:

1. Característiques de la Modificació: la modificació del Pla Especial del Port de Palma té com a objectiu realitzar els canvis d'ús/qualificació urbanística necessaris per a la reubicació de la volumetria corresponent a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 situades al Contramoll Mollet a la zona dels Molls de Ponent per tal d'ampliar l'edifici de la terminal ubicada a la parcel·la 5.3.07 (estació marítima EM4) mitjançant la creació d'una nova parcel·la denominada 5.3.13. La parcel·la 5.3.13 tendrà una superfície de 921 m^2, corresponent a la suma de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04. Amb aquesta reubicació de l'edificabilitat no es podrà edificar a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 i es generarà un nou espai urbà el qual millorarà l'obertura visual de la ciutat cap a la mar. Com a conseqüència de la modificació, les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 es qualificaran amb un ús global d'espais lliures d'edificació. El balanç de superfícies i volumetria màxima edificable entre la situació de partida i la situació proposada és un balanç 0.

2. Característiques dels efectes i de l'àrea probablement afectada: l'àmbit territorial de la modificació núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma es concreta en dos emplaçaments diferenciats: el Contramoll Mollet (parcel·les 3.3.03 i 3.3.04) i els Molls de Ponent (parcel·les 5.2.04 i 5.3.13).

   El pla no afecta a cap espai natural protegit per la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació del espais de rellevància ambiental (LECO) ni per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'espacial protecció de les Illes Balears (LEN). No forma part de Xarxa Natura 2000 i no s'hi troben hàbitats d'interès comunitari. Pel que fa a la vegetació, l'àmbit de la modificació del Pla Especial del Port de Palma es troba a un entorn totalment antropitzat i no ocupa cap superfície amb vegetació.

   Quant al paisatge, les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 de la zona del Contramoll Mollet es troben devora els jardins i la Capella de Sant Elm i la modificació proposada permet augmentar l'obertura de la ciutat cap a la mar. Pel que fa a la zona dels Molls de Ponent, l'entorn de la parcel·la 5.2.04 és el propi d'una àrea portuària (esplanades per a dipòsit de mercaderies i vehicles, molls, una estació marítima i la terminal EM4 de transport de passatgers). Es considera que a l'àmbit dels Molls de Ponent, l'afecció al paisatge serà mínima i que fins i tot pot suposar una millora respecte a l'ús actual de la zona com a dipòsit de mercaderies. Al document ambiental s'ha analitzat l'afecció paisatgística des dels punts d'observació més representatius de la zona (Castell de Bellver, estació marítima i Passeig Marítim) amb distintes visuals. S'ha fet també una simulació de la futura actuació. Es conclou que l'edifici objecte d'ampliació s'integra a l'entorn i no afecta de manera significativa la conca visual actual del Port de Palma.

   Les dues parcel·les del Contramoll Mollet es troben a zona de policia del torrent de sa Riera.

En relació amb el patrimoni cultural, a l'àrea afectada per la modificació del pla especial del Port de Palma no es troba cap bé interès cultural o bé catalogat. No obstant això, junt a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 es troba la Capella de Sant Elm, la qual s'inclou al Catàleg de protecció d'edificis i elements d'interès paisatgístic de Palma.

Pel que fa a la qualitat de l'aire i segons l'estudi *One Corporation to Pollute Them All. Luxury Cruises Air Emisions in Europe. Transport a Environment* fet per Faig Abbasov (Transports & Environment", 2019), el port Palma és el segon d'Europa amb les concentracions més elevades de SOx, fet atribuïble al trànsit de creuers. Al document ambiental es presenta un estudi de la qualitat de l'aire fet per l'Autoritat Portuària durant el període comprès entre l'1 de setembre de 2019 i el 31 de desembre de 2019. Si comparam les dades mesurades al port de Palma durant aquest període amb els valors límit establerts al Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, a l'estació P1 es va superar una vegada el valor límit horari de SO_2 (350 $\mu g/m^3$) i 14 vegades el valor límit diari de PM10 (50 $\mu g/m^3$). A les altres estacions també es varen registrar superacions del valor límit diari de PM10. Els valors màxims registrats a les diferents estacions varien entre 260 i 89 $\mu g/m^3$. Cal indicar que el valor màxim diari de SO_2 no es pot superar en més de 24 vegades per any civil i el valor límit diari de PM10 no es pot superar en més de 35 ocasions a l'any. Per tant, és probable que a alguns punts de mesura es pugui superar en un any més de 35 vegades el valor límit diari de partícules per la qual cosa s'ha d'evitar l'augment del tràfic marítim.

S'ha de destacar l'impacte positiu que tendrà l'eliminació de l'edificabilitat a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 de la zona del contramoll Mollet sobre el medi ambient. En aquest sentit, la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma suposarà una millora paisatgística de la façana marítima de Palma. Així, es generarà més superfície enjardinada, es donarà rellevància a la capella de Sant Elm i es generarà una obertura visual més àmplia cap a la mar.

Pel que fa a l'àmbit dels Molls de Ponent, a l'informe del Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme es comenta que «*A les fotos aèries s'aprecia que s'està ampliant la superfície i la longitud dels molls, qüestió que no s'aprecia que es tracti a la documentació ambiental*». En aquest sentit, cal indicar que tot i que les ampliacions dels molls que s'han dut i que es duen a terme a l'àmbit d'estudi s'associen a un augment del tràfic marítim amb els corresponents impactes ambientals, l'avaluació ambiental estratègica de la modificació del Pla Especial s'ha de centrar en la reubicació del volum i usos actualment permesos a les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04 a altres parcel·les del port de Palma (en concret, la parcel·la 5.2.04). No obstant això, i per tal que aquesta modificació es pugui considerar, com s'indica al document ambiental, d'escassa entitat i sense efectes significatius sobre el medi ambient, s'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 que se'n derivi de la modificació no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700.

En cas que no es compleixin aquests requisits, s'hauria de sotmetre aquest pla al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària i avaluar, entre altres, els efectes

sobre la qualitat de l'aire, el consum d'aigua i la mobilitat, els quals s'han avaluat considerant que no es produirà un augment de passatgers respecte a la situació actual.

Conclusions de l'Informe ambiental estratègic

Primer. No subjectar a avaluació ambiental estratègica ordinària la «Modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma», atès que no es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, sempre que es compleixin les mesures correctores proposades al Document Ambiental i els condicionants següents:

1. Pel que fa a la futura ampliació de l'Estació Marítima 4 que se'n derivi de la modificació del Pla Especial del Port de Palma:

a) S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.

b) L'ampliació de l'EM4 haurà de tenir un consum energètic quasi nul.

c) Durant la fase d'obres s'han de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a http://atmosfera.caib.es.

d) Durant la fase de construcció, s'han d'emprar materials de baix impacte ambiental, preferentment d'origen local.

e) S'ha d'incorporar la generació solar fotovoltaica per a autoconsum a la coberta de l'edifici de l'EM4.

f) El projecte d'ampliació de l'EM4 haurà d'incloure una certificació de construcció sostenible que garanteixi, per a la seva construcció, ús i desmantellament, la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, l'eficiència energètica, l'estalvi d'aigua i la reducció dels residus.

g) S'hauran de preveure mesures per a l'aprofitament de les aigües pluvials.

2. L'enllumenat públic haurà de ser tal que es minimitzi el consum elèctric.

3. A l'àmbit del Contramoll Mollet, s'han d'adoptar tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible i incorporar mesures per fomentar la infiltració de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04.

Es recomana:

- L'ús de l'aigua regenerada per a les obres dels projectes que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma.

Es recorda:

1. Atès que l'àmbit del Contramoll Mollet es troba a zona de policia de torrent, les actuacions que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma a aquest àmbit necessitaran l'autorització de la Direcció General de Recursos Hídrics d'acord amb l'establert al punt 4 de l'article 9 del Reglament del Domini Públic Hidràulic i al punt 4 de l'article 114 del Pla Hidrològic de les Illes Balears.

2. Pel que fa al espai lliure previst a l'àmbit del Contramoll Mollet, s'ha de tenir en compte l'establert al punt 2a) l'article 60 del Reglament general de la Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl, per a l'illa de Mallorca.

3. S'ha de complir l'establert als articles 61 i 63 del Pla Hidrològic de les Illes Balears vigent en relació als comptadors d'aigua i fontaneria de baix consum i al reg de parcs, jardins i zones verdes urbanes, respectivament.

4. S'ha d'elaborar un pla d'Adaptació al Canvi climàtic segons el que indica la llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la llei 22/1988, de 28 de juliol de Costes.

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 31.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

Tercer. L'informe ambiental estratègic perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació del pla o programa en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 31.4 de la Llei 21/2013.

Quart. L'informe ambiental estratègic no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que, si és el cas, escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte d'aprovació del pla o programa, d'acord amb el que disposa l'article 31.5 de la Llei 21/2013.

Cinquè. Aquesta resolució s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació.

Palma, a 9 d'octubre de 2020

El ~~president~~ de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA
GOVERN DE LES ILLES BALEARS

GERENCIA D'URBANISME
PLANEJAMENT
ENTRADA
N.º ..... DATA 25/1/2021
EXPT. PB 18/1

PB1801ModPEPORT

Assumpte: Informe Ambiental Estratègic sobre Mod. puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma (expedient PB 18/01).

En data 04/11/20 va tenir entrada la Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears de data 9 d' octubre de 2020 per la que es formula l' informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual núm. 1 del Pla Especial del Port de Palma.

L' informe ambiental estratègic conclou la no subjecció a avaluació ambiental estratègica ordinària de la "modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma", sempre que es compleixin tota una sèrie de condicionants.
Entre d' altres, hi figura que *"S' ha de garantir que la millora de les condicions de l' EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s' hauria de sotmetre al procediment d' avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d' avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l' aire".*

Aquesta condició no té naturalesa urbanística, i no afectaria ni al futur projecte d' obres de l' Estació Marítima, ni a la fase d' execució d' aquest projecte. Afectaria, en tot cas, al funcionament posterior de la mateixa pel que fa a la recepció de creuers i de passatgers.

De conformitat amb l'article 51 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d' avaluació ambiental, els òrgans substantius o els òrgans que, en el seu cas, designin les comunitats autònomes hauran de realitzar un seguiment dels efectes en el medi ambient de l' aplicació o execució dels plans, en el cas de plans que no siguin competència estatal. També es preveu que l' òrgan ambiental participi en el seguiment d' aquests plans.

Doncs bé, l' Ajuntament de Palma, com a òrgan substantiu en la present tramitació ambiental, sembla que mancaria de competències pel que fa al control o vigilància quant al funcionament d' una estació marítima d' un port de titularitat estatal i el control del nombre de creuers i/o passatgers que hi arribessin.

Tenint en compte allò exposat, l' autoritat portuària hauria d' aclarir amb quina fórmula garantirà el condicionant relatiu a que *"la millora de les condicions de l' EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700"*, i com es preveu que es faci el seguiment d' aquest condicionant de l' Informe ambiental estratègic, tot tenint en compte l' abast de les competències de les diferents administracions sobre l' espai portuari de titularitat estatal.

25 de gener de 2021
La cap de servei jurídic de Planejament

Sara Lozano Ibáñez

= SERVEI TRAMITACIÓ PLANEJAMENT =
Passi a... Miro Noguera
per al seu coneixement i als efectes
pertinents. 26/01/2021
Palma,
CAP DE SERVEI

Ajuntament de Palma

GERENCIA D'URBANISME
PLANEJAMENT
ENTRADA
Nº ..... DATA 1/2/21
EXPT. PB 18/1

Àrea:	MODEL DE CIUTAT, URBANISME I HABITATGE DIGNE
Departament:	PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA
Servei:	Serveis Tècnics de Planejament
Assumpte:	Informe arran de la Resolució de la CMAIB pel qual es formula l'informe ambiental estratègic sobre la Modificació Puntual Nº1 del Pla Especial del Port de Palma.
Situació:	Port de Palma
Sol·licitant:	Servei Jurídic Administratiu de Planejament
Núm. d'expedient:	**PB 2018/0001**

ANTECEDENTS

- En data 12/05/2020 es tramet per part de l'ajuntament de Palma la documentació referent a la Modificació Puntual Nº1 del Pla Especial del Port de Palma i l'estudi ambiental estratègic a la CMAIB per tal d'iniciar la tramitació **d'avaluació ambiental estratègica simplificada**

- En data 9 d'octubre de 2020 s'emet la Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per qual es formula **l'informe ambiental estratègic** sobre la modificació puntual núm.1 del Pla Especial del Port de Palma.

- En data 23 de novembre de 2020 es sol·licita informe a la tècnica ambiental de Planejament d'Urbanisme en relació a les determinacions de l'informe ambiental estratègic emès per la CMAIB en data 9 d'octubre de 2020.

- En data 25 de gener de 2021 la cap de servei jurídic de planejament emet informe en relació als condicionants de l'informe ambiental estratègic.

MARC NORMATIU

- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluacions ambientals.
- Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluacions ambientals de les Illes Balears.

CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

1. D'acord amb l'article 31 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluacions ambientals, l'òrgan ambiental, tenint en compte els resultats de les consultes efectuades i de conformitat amb els criteris que estableix l'annex V, emet l'informe ambiental estratègic, amb data 9 d'octubre, que determina el següent:

MIQUELA NOGUERA FERRANDO 01-02-2021

Conclusions de l'Informe ambiental estratègic

Primer. No subjectar a avaluació ambiental estratègica ordinària la «Modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma», atès que no es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, sempre que es compleixin les mesures correctores proposades al Document Ambiental i els condicionants següents:

1. Pel que fa a la futura ampliació de l'Estació Marítima 4 que se'n derivi de la modificació del Pla Especial del Port de Palma:

a) S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.

b) L'ampliació de l'EM4 haurà de tenir un consum energètic quasi nul.

c) Durant la fase d'obres s'han de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a http://atmosfera.caib.es.

d) Durant la fase de construcció, s'han d'emprar materials de baix impacte ambiental, preferentment d'origen local.

e) S'ha d'incorporar la generació solar fotovoltaica per a autoconsum a la coberta de l'edifici de l'EM4.

f) El projecte d'ampliació de l'EM4 haurà d'incloure una certificació de construcció sostenible que garanteixi, per a la seva construcció, ús i desmantellament, la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, l'eficiència energètica, l'estalvi d'aigua i la reducció dels residus.

g) S'hauran de preveure mesures per a l'aprofitament de les aigües pluvials.

2. L'enllumenat públic haurà de ser tal que es minimitzi el consum elèctric.

3. A l'àmbit del Contramoll Mollet, s'han d'adoptar tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible i incorporar mesures per fomentar la infiltració de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04.

Es recomana:

- L'ús de l'aigua regenerada per a les obres dels projectes que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma.

MIQUELA NOGUERA FERRANDO 01-02-2021

Es recorda:

1. Atès que l'àmbit del Contramoll Mollet es troba a zona de policia de torrent, les actuacions que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma a aquest àmbit necessitaran l'autorització de la Direcció General de Recursos Hídrics d'acord amb l'establert al punt 4 de l'article 9 del Reglament del Domini Públic Hidràulic i al punt 4 de l'article 114 del Pla Hidrològic de les Illes Balears.

2. Pel que fa al espai lliure previst a l'àmbit del Contramoll Mollet, s'ha de tenir en compte l'establert al punt 2a) l'article 60 del Reglament general de la Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl, per a l'illa de Mallorca.

3. S'ha de complir l'establert als articles 61 i 63 del Pla Hidrològic de les Illes Balears vigent en relació als comptadors d'aigua i fontaneria de baix consum i al reg de parcs, jardins i zones verdes urbanes, respectivament.

4. S'ha d'elaborar un pla d'Adaptació al Canvi climàtic segons el que indica la llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la llei 22/1988, de 28 de juliol de Costes.

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 31.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

Tercer. L'informe ambiental estratègic perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació del pla o programa en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 31.4 de la Llei 21/2013.

Quart. L'informe ambiental estratègic no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que, si és el cas, escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte d'aprovació del pla o programa, d'acord amb el que disposa l'article 31.5 de la Llei 21/2013.

Cinquè. Aquesta resolució s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació.

Palma, a 9 d'octubre de 2020

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

MIQUELA NOGUERA FERRANDO 01-02-2021

2. L'informe ambiental estratègic té la naturalesa jurídica d'un informe preceptiu i vinculant, amb el qual conclou el procediment d'avaluació ambiental estratègica simplificada. La incorporació de les determinacions de l'informe ambiental estratègic és necessari per aprovar el pla.

3. L'informe de la cap de servei jurídic de planejament amb data 25 de gener de 2021, en relació als condicionants de l'informe ambiental estratègic, manifesta la dificultat com a òrgan substantiu de poder garantir el compliment del control del nombre de passatgers que arriben a l'estació marítima del port de titularitat estatal i sol·licita l'aclariment a l'autoritat portuària sobre com pretén establir el dit condicionant.

CONCLUSIONS

La Modificació Puntual Nº1 del Pla Especial del Port de Palma per a l'aprovació definitiva haurà de comptar amb un pla de seguiment ambiental, en què l'autoritat portuària haurà de preveure els mecanismes efectius per donar garantia al compliment de:

- Totes les **mesures correctores proposades en el Document Ambiental**.
- Tots els **condicionants de l'informe ambiental estratègic**, emès per la CMAIB en data 9 d'octubre de 2020.

  Es considera d'especial importància la garantia del condicionant següent, 1.a), referent a què l'ampliació de la terminal EM4 **no implicarà un augment del nombre de passatgers**.

  a) S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.

  Per això es sol·licita, tal com indica l'informe a la cap de servei jurídic de 25 de gener, l'aclariment a l'autoritat portuària sobre com pretén establir dit condicionant.

S'emet aquest informe amb els coneixements a disposició de la tècnica sotasignant,

Palma, 1 de febrer de 2021

Miquela Noguera Ferrando

Tècnica de medi ambient de Planejament Urbanístic

MIQUELA NOGUERA FERRANDO 01-02-2021

ANEXO II

Consideraciones a los condicionantes emitidos en el informe ambiental Estratégico y en los informes de los Servicios Técnicos Municipales.

Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA
Palma de Mallorca (Illes Balears)

Consideraciones a los condicionantes emitidos en el Informe Ambiental Estratégico y en los informes de los Servicios Técnicos Municipales

Julio 2021

ÍNDICE

OBJETO **2**

CONSIDERACIONES REALIZADAS **2**

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DE 9 OCTUBRE 2020 2

INFORMES DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA DE 25 ENERO 2021 Y 1 FEBRERO 2021 6

OBJETO

El objeto del presente documento es enumerar las actuaciones llevadas a cabo a partir de los informes emitidos en referencia a la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma, tanto el Informe Ambiental Estratégico emitido el 9 de octubre de 2020 por la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, como los Informes Jurídico y Ambiental por parte del Ayuntamiento de Palma de fecha 25 de enero de 2021 y 1 de febrero de 2021 respectivamente.

CONSIDERACIONES REALIZADAS

INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO DE 9 OCTUBRE 2020

En el citado Informe Ambiental, de fecha 9 de octubre de 2020, se concluye no sujetar a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria la "Modificación número 1 del Plan Especial del Puerto de Palma", siempre que se cumplan una serie de condicionantes que se incluyen a continuación junto con las modificaciones plantadas en el documento de propuesta de Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma para dar respuesta a dichos condicionantes:

> 1. Pel que fa a la futura ampliació de l'Estació Marítima 4 que se'n derivi de la modificació del Pla Especial del Port de Palma:
>
> a) S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.

A juicio de esta Autoridad Portuaria la condición impuesta por la CMAIB no tiene naturaleza urbanística, y no afectaría a la modificación puntual del Plan Especial que se propone, ni al proyecto de la ampliación de la Estación marítima nº4. Afectaría en todo caso al uso posterior que se le diera a la Estación Marítima ampliada.

Los pasajeros de los cruceros turísticos que utilizan la Estación Marítima nº4, pueden ser de dos tipos, según la operativa portuaria que lleven a cabo. Por un lado están los pasajeros de "inicio-final" o "base", que utilizan la Estación Marítima para realizar las operaciones de control de accesos, embarque (check-in), desembarque (check-out) y gestión de equipajes, que hacen un uso intensivo de la estación, empleando la totalidad de la superficie interior de la EM, y también una parte de la superficie exterior, ya que no se dispone de espacio suficiente en el interior para llevar a cabo estas operaciones. Por otro lado están los pasajeros "en tránsito", que únicamente transitan por la Estación Marítima para realizar las operaciones de control de embarque, utilizando menos del 20% de la superficie total de la Estación Marítima.

La Estación Marítima nº 4 hasta el año 2018 estuvo dando servicio a los buques que atracaban en el muelle A. Poniente Norte. Dicho muelle estaba diseñado para atracar buques de hasta 250 m. de eslora (que tienen una capacidad máxima para 2700 pasajeros aproximadamente). Entre el año 2018 y 2021 el Muelle A. Poniente Norte ha sufrido una ampliación, pudiendo dar servicio a buques de hasta 360 m. de eslora.

En la actualidad, no existe ningún precepto legal que limite el número de cruceristas que pueden operar en el puerto de Palma. De hecho, en esta Autoridad Portuaria se recibió en junio de 2012 la aprobación por parte del Parlament de les Illes Balears de la proposición no de Ley (RGE num. 3045/12), en la que se instaba a la APB a llegar a acuerdos con las navieras para potenciar la actividad de cruceros en los puertos de interés general de las Islas Baleares.

Por otro lado, desde esta Autoridad Portuaria se tiene conocimiento de que el Gobierno de la Comunidad Autónoma está liderando una iniciativa que parece podría imponer limitaciones adicionales al número de buques y/o pasajeros de crucero. En el caso de que se produzca esta limitación, la Autoridad Portuaria actualizará sus previsiones, y si fuera necesario sus actuaciones, en función de los resultados de dicha iniciativa, y del nuevo escenario "post-Covid19".

Las previsiones del tráfico de cruceros en el puerto de Palma, se recogen, entre otros documentos, en el Plan Estratégico de la APB, que está actualmente en tramitación. En relación a las previsiones del tráfico de cruceros publicadas con los documentos del Plan Estratégico, en el Mediterráneo y particularmente en Palma, se realizaron en términos agregados de número de escalas y pasajeros anuales, y generando distintos escenarios de futuro (y antes de la crisis provocada por el Covid-19, que evidentemente obligará a revisarlas). Como se señala en el documento del PE, para el planteamiento de dichos escenarios sintéticos, lógicamente, se tuvieron en cuenta por un lado los aspectos más relevantes de la demanda: tendencias de crecimiento del sector, con carácter general y en nichos específicos (a partir de las peticiones de escalas ya recibidas, carteras de pedidos de nuevos buques por parte de las navieras), y atractivo-en esos momentos- del Mediterráneo Occidental en relación con otras regiones (específicamente también por las condiciones de estabilidad socio-política en unas y otras).Y, por otro lado, aspectos de oferta (portuaria y extraportuaria): capacidad de las infraestructuras, instalaciones y servicios portuarios; y también, estando el debate sobre la mesa, eventuales políticas que podrían desarrollarse para este segmento turístico en el ámbito autonómico y local. En este sentido, el Plan reconoce el cuestionamiento de algunos sectores en el entorno (principalmente en Palma) sobre determinados aspectos e impactos de los cruceros (sobre todo de su crecimiento en los últimos años), y que ello podría propiciar una modulación en las tendencias, e incluso se reconoce y señala en el documento que sería "muy deseable, al menos un mayor escalonamiento (a lo largo del año, de la semana y del día) de las escalas y evitar o disminuir coincidencias con líneas regulares". Y teniendo en cuenta todo esto plantea como objetivo estratégico la gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio, y alineados con este objetivo estratégico se plantean otros más operativos y actuaciones, algunas ya en marcha, como incentivar la desestacionalización, un mayor escalonamiento semanal y diario de las escalas y la menor coincidencia en puerto con buques. Con estos objetivos se están ya, por ejemplo, reorientando las bonificaciones a las tasas.

De los 3 escenarios sintéticos planteados en el Plan Estratégico, solo el primero de ellos (denominado "Alto") planteaba un crecimiento tendencial (elevado) del tráfico, sobre todo en número de pasajeros, señalándose que parecería el más probable (en aquel momento) si no se aplicaran políticas autonómicas y locales para revertir la tendencia. Los escenarios "medio" y "bajo" asumían la implantación de políticas promovidas desde las administraciones autonómicas y locales (particularmente en Palma) que moderarían el crecimiento (en el escenario "medio") o incluso podrían producir algunas pérdidas de escalas y pasajeros (en el escenario "bajo",

aunque en aquel momento parecía difícil reducir los totales anuales actuales, incluso laminando las escalas para evitar o disminuir coincidencias en puerto).

Por ello, a entender de la Autoridad Portuaria, los escenarios y las previsiones de tráfico de cruceros en el puerto de Palma, dependen de variables económicas, sociales y políticas, nunca de variables urbanísticas; es decir, **las previsiones de tráfico de cruceros en el puerto de Palma no dependen de que se apruebe o no se apruebe la modificación nº1 del Plan Especial.**

En el caso concreto, además, se considera que el incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica incremento de capacidad, dado que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas del muelle. Dicho de otra manera, aún en el caso de que no se llegue a ampliar nunca la Estación Marítima nº4 es perfectamente posible que dicha Estación Marítima opere más de 2700 pasajeros; se haría mediante instalaciones desmontables en el exterior, tal y como se venía realizando antes de 2018.

Por ello, se considera que el incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica un incremento del número de pasajeros ni de cruceros, ya que tanto las dimensiones máximas como el número de buques que operan en los muelles de Poniente seguirían teniendo las limitaciones físicas propias de los atraques, las cuales son independientes de la superficie disponible para Estación Marítima Nº4. Es decir, no se puede dar la garantía de que, ni con la Estación Marítima actual, ni con la Estación Marítima ampliada, no haya un aumento en el número de pasajeros y en el número de cruceros, tal y como indica la resolución de la CMAIB.

En consecuencia, no se ha considerado adecuado realizar modificaciones en el documento de propuesta de "Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma" en respuesta a dicho condicionante, ya que se encuentra justificado en el apartado "2.3 Estación Marítima Nº4", donde se indica que la necesidad de ampliar la Estación Marítima Nº4 surge con el objeto de mejorar el nivel de servicio de la misma, que resulta ser en la actualidad inferior al deseable, tal y como se detalla en dicho apartado.

Y por lo dicho, se entiende garantizado que la mejora de las condiciones de la Estación Marítima nº 4 no implicará un aumento del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros por crucero, en el sentido de que incluso si se produjeran esos aumentos ello no podría atribuirse a la mejora de las condiciones de esa Estación Marítima nº4.

b) L'ampliació de l'EM4 haurà de tenir un consum energètic quasi nul.

c) Durant la fase d'obres s'han de tenir en compte bones pràctiques per a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Un exemple es pot trobar a http://atmosfera.caib.es.

d) Durant la fase de construcció, s'han d'emprar materials de baix impacte ambiental, preferentment d'origen local.

e) S'ha d'incorporar la generació solar fotovoltaica per a autoconsum a la coberta de l'edifici de l'EM4.

f) El projecte d'ampliació de l'EM4 haurà d'incloure una certificació de construcció sostenible que garanteixi, per a la seva construcció, ús i desmantellament, la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, l'eficiència energètica, l'estalvi d'aigua i la reducció dels residus.

g) S'hauran de preveure mesures per a l'aprofitament de les aigües pluvials.

2. L'enllumenat públic haurà de ser tal que es minimitzi el consum elèctric.

3. A l'àmbit del Contramoll Mollet, s'han d'adoptar tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible i incorporar mesures per fomentar la infiltració de les superfícies de les parcel·les 3.3.03 i 3.3.04.

Es recomana:

- L'ús de l'aigua regenerada per a les obres dels projectes que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma.

Es recorda:

1. Atès que l'àmbit del Contramoll Mollet es troba a zona de policia de torrent, les actuacions que se'n derivin de la modificació número 1 del Pla Especial del Port de Palma a aquest àmbit necessitaran l'autorització de la Direcció General de Recursos Hídrics d'acord amb l'establert al punt 4 de l'article 9 del Reglament del Domini Públic Hidràulic i al punt 4 de l'article 114 del Pla Hidrològic de les Illes Balears.

2. Pel que fa al espai lliure previst a l'àmbit del Contramoll Mollet, s'ha de tenir en compte l'establert al punt 2a) l'article 60 del Reglament general de la Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl, per a l'illa de Mallorca.

3. S'ha de complir l'establert als articles 61 i 63 del Pla Hidrològic de les Illes Balears vigent en relació als comptadors d'aigua i fontaneria de baix consum i al reg de parcs, jardins i zones verdes urbanes, respectivament.

Para dar cumplimiento a los condicionantes mencionados, se han introducido las siguientes modificaciones sobre el documento de propuesta de Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma:

- Adición del apartado 11. "CONDICIONES DE NECESARIA OBSERVANCIA PARA LOS PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y/O EDIFICACIONES EN LAS PARCELAS OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL" en la memoria, donde se recogen los condicionantes en cuanto a las edificaciones y urbanización exigidos.

> 4. S'ha d'elaborar un pla d'Adaptació al Canvi climàtic segons el que indica la llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la llei 22/1988, de 28 de juliol de Costes.

Para dar cumplimiento a dicho condicionante, se ha incorporado en el apartado 11 anteriormente citado, la necesidad de que los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra, en la forma que exija la normativa vigente y aplicable en cada momento a la zona de servicio del puerto.

INFORMES PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA DE 25 ENERO 2021 Y 1 FEBRERO 2021

En el informe jurídico del departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Palma con fecha 25 de enero de 2021, se indica lo siguiente:

> Tenint en compte allò exposat, l' autoritat portuària hauria d' aclarir amb quina fórmula garantirà el condicionant relatiu a que "*la millora de les condicions de l' EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700*", i com es preveu que es faci el seguiment d' aquest condicionant de l' Informe ambiental estratègic, tot tenint en compte l' abast de les competències de les diferents administracions sobre l' espai portuari de titularitat estatal.

Asimismo, el informe de medio ambiente del departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Palma, con fecha 1 de febrero de 2021, concluye de la siguiente manera:

> **CONCLUSIONS**
>
> La Modificació Puntual Nº1 del Pla Especial del Port de Palma per a l'aprovació definitiva haurà de comptar amb un pla de seguiment ambiental, en què l'autoritat portuària haurà de preveure els mecanismes efectius per donar garantia al compliment de:
>
> - Totes les **mesures correctores proposades en el Document Ambiental**.
> - Tots els **condicionants de l'informe ambiental estratègic**, emès per la CMAIB en data 9 d'octubre de 2020.
>
> Es considera d'especial importància la garantia del condicionant següent, 1.a), referent a què l'ampliació de la terminal EM4 **no implicarà un augment del nombre de passatgers.**
>
> a) S'ha de garantir que la millora de les condicions de l'EM4 no implicarà un augment del nombre de passatgers, del nombre de creuers amb base a Palma o del nombre màxim de passatgers per creuer, el qual segons les dades presentades és de 2.700. En cas contrari, el pla s'hauria de sotmetre al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària per tal d'avaluar, entre altres, els efectes sobre la mobilitat, el consum de recursos i la qualitat de l'aire.
>
> Per això es sol·licita, tal com indica l'informe a la cap de servei jurídic de 25 de gener, l'aclariment a l'autoritat portuària sobre com pretén establir dit condicionant.

En este sentido, cabe indicar que se reitera el cumplimiento de las medidas propuestas por el Informe Ambiental, de fecha 9 de octubre de 2020, habiéndose incluido en la memoria el apartado 11 "CONDICIONES DE NECESARIA OBSERVANCIA PARA LOS PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y/O EDIFICACIONES" con el fin de recoger los condicionantes en cuanto a las edificaciones y urbanización exigidos.

Asimismo, se ha incluido en el apartado 13 de la memoria "PLAN DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL" la necesidad de que los proyectos y las obras incorporen un plan de seguimiento ambiental para dar cumplimiento de todas las medidas ambientales correctores propuestas en el documento ambiental.

Tal como se ha mencionado anteriormente, el condicionante relativo a que la ampliación de la Estación Marítima Nº4 no implique un aumento del número de pasajeros se encuentra justificado en el apartado 2.3 "Estación Marítima Nº4" del documento de propuesta de "Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma", donde se indica que la necesidad de ampliar la Estación Marítima Nº4 surge con el objeto de mejorar el nivel de servicio de la misma, que resulta ser en la actualidad inferior al deseable, tal y como se detalla en dicho apartado.

Tanto el número de pasajeros por crucero como el número de cruceros que pueden operar en los muelles de Poniente (y más aún en el caso de cruceros de tránsito, cuyos pasajeros no inician y terminan itinerario en el puerto y hacen un uso muy poco intensivo de la estación marítima) están condicionados y limitados por el número y las dimensiones físicas de los muelles, no de la estación marítima. Consecuentemente, la propuesta de modificación puntual del Plan Especial (con posibilidad de ampliación de la Estación Marítima Nº4) no implica un incremento del número de pasajeros ni de cruceros, ya que tanto las dimensiones máximas como el número de buques que operan en los muelles de Poniente seguirían teniendo las limitaciones físicas propias de los atraques, las cuales son independientes de la superficie disponible para Estación Marítima Nº4.

En todo caso, y así se ha recogido en el punto 11 de la Modificación del Plan Especial (para dar cumplimiento a estos condicionantes), el proyecto establecerá en la Estación Marítima Nº4 un aforo máximo de 2.700 pasajeros, de manera que en todo momento la superficie disponible por pasajero sea superior al ratio calculado en el apartado 2.3 "Estación Marítima Nº4" del documento de propuesta de "Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma", que resulta de 1,79 m2/pax. Así mismo, el proyecto contemplará un sistema de conteo (mediante sistemas electrónicos de medición de aforos) del número de pasajeros que se encuentran en todo momento en dicha E M, con el objetivo de que pueda ser verificado por parte de la Autoridad Portuaria que se cumple el aforo máximo de 2700 pasajeros.

Cabe señalar que el mecanismo para verificar que se cumple lo establecido en la modificación nº1 del Plan Especial es el "plan de vigilancia del cumplimiento de los requisitos de la modificación puntual del plan especial del puerto de Palma". Debido a que la Autoridad Portuaria de Baleares es la institución que realiza la Aprobación Técnica de los proyectos que se llevan a cabo en el dominio público portuario, la propia APB será quien velará que los proyectos que se redacten en las parcelas objeto de la presente modificación puntual del Plan Especial cumplan con todas la especificaciones requeridas en el vigente Plan Especial y en la Modificación no1 del citado Plan Especial.

Por otro lado, de acuerdo con el Artículo 59 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, "las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación de la zona de servicio del puerto."

Para la constatación de este requisito, se someterá a informe del Ayuntamiento de Palma la documentación de los

proyectos en las parcelas objeto de la presente modificación puntual del Plan Especial, y en concreto el Proyecto de Ampliación de la EM nº4. En ese momento, el Ayto. podrá verificar que se cumplen las prescripciones detalladas en la Modificación nº1 del Plan Especial del puerto de Palma.

ANEXO III

Condiciones señaladas en el punto 10 (Medidas previstas para reducir los efectos negativos sobre el Medio Ambiente) del Documento Ambiental Estratégico presentado por la APB en el documento de solicitud de inicio de la tramitación ambiental estratégica del Plan Especial.

10. MEDIDAS PREVISTAS PARA REDUCIR LOS EFECTOS NEGATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

A fin de reducir o corregir los posibles impactos negativos que pudiera genera el desarrollo de la actuación en el suelo objeto de la presente Modificación del Plan especial, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras que permitirán una adecuación del proyecto al medio ambiente.

A continuación, se exponen las diferentes medidas preventivas y correctoras dispuestas para la ampliación con el objeto de minimizar la contaminación ambiental.

10.1. BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES DE OBRA

En la **fase de construcción** deben aplicarse una serie de medidas y buenas prácticas ambientales con el fin de limitar posibles afecciones a la calidad del aire y del suelo/agua y minimizar las molestias sobre la población residente. Básicamente se pueden considerar las descritas a continuación.

- Replanteo de las zonas de actuación, jalonamiento de sus límites y restricción del movimiento de la maquinaria a la zona delimitada estrictamente necesaria para las obras.
- Mantenimiento estricto del orden y la limpieza en las obras.
- Evitar la realización de las operaciones de limpieza y mantenimiento de vehículos y maquinaria en la obra. Estas operaciones deberán ser realizadas en lugares convenientemente acondicionados (superficie impermeabilizada) donde los residuos o vertidos generados sean adecuadamente gestionados.
- Los espacios para acopios de tierras y materiales se localizarán en las zonas con menor impacto visual y menor valor paisajístico.
- Limitar las operaciones de carga/descarga de materiales, movimientos de tierra, y en general todas aquellas actividades que puedan dar lugar a la emisión/movilización de polvo o partículas a períodos en los que el rango de velocidad del viento (vector dispersante) sea superior a 10 Km/h, siempre que los trabajos sean realizados en el exterior.
- Los residuos inertes producidos por las obras se eliminarán mediante su traslado a vertedero de inertes autorizado, en conformidad con lo estipulado en la legislación en materia de residuos a nivel estatal y de la comunidad autónoma de las Islas Baleares y con lo que determine el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición que obrará en el correspondiente proyecto de ejecución.
- Limitar las afecciones superficiales a las estrictamente necesarias.
- Para minimizar los sólidos en suspensión en la atmósfera durante los movimientos de obras se realizarán riegos periódicos en los caminos e instalaciones auxiliares, evitando así su deposición en el medio marino.
- Asimismo, se cubrirán con mallas las cajas de los camiones de transporte de tierras, para minimizar los sólidos en suspensión en la atmósfera.
- Se evitará la ejecución de trabajos entre las 23h y 7h para no alterar el descanso de los núcleos poblacionales cercanos a la obra.

- Almacenar los bidones con combustible o aceite fuera del ámbito de la obra con objeto de evitar ser derribados por la maquinaria.

- Es necesario que la maquinaria utilizada esté en perfectas condiciones para que no se produzcan derrames accidentales de aceites o combustible al suelo y evitar así su contaminación. En caso de suceder, se realizará una gestión adecuada de aceites usados y residuos con entrega a un gestor autorizado. Los suelos contaminados, se retirarán y llevarán a un vertedero autorizado aplicándose la legislación vigente. Todas las maniobras de mantenimiento de la maquinaria y equipos deben realizarse en instalaciones adecuadas para ello, controlando los cambios de aceites de modo que se prevenga pérdidas y posibles vertidos incontrolados de lubricantes al medio.

- En cuanto a las emisiones de vehículos y maquinaria pesada, éstas pueden ser reducidas mediante un adecuado mantenimiento técnico de los mismos (que asegure una buena combustión en el motor) y el empleo, en la medida de lo posible, de materiales nuevos o recientes (es política de todas las marcas incorporar como parámetro de diseño a sus nuevos modelos, criterios medioambientales de bajo consumo, mejores rendimientos, etc.). Este aspecto podría ser incorporado por el licitante como criterio adicional de valoración de contratistas.

- En cuanto al ruido generado durante la fase de obras, una mecánica preventiva de toda la maquinaria (tal y como se ha descrito anteriormente) puede evitar la generación de ruido innecesario como consecuencia de la existencia de piezas en mal estado.

- Durante la fase de obras se asignará un responsable medioambiental que se encargue de vigilar y registrar las incidencias surgidas durante el desarrollo de las mismas.

- Una vez finalizada la obra se llevará a cabo una rigurosa campaña de limpieza, debiendo quedar el área de influencia del proyecto totalmente limpia de restos de obras.

10.2. MEDIDAS CONTRA EL CAMBIO CLÍMATICO, DE AHORRO DE AGUA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

Se proponen las siguientes medidas, de acuerdo con la Ley 10/2019 de cambio climático:

- Utilizar materiales de construcción con un bajo impacto ambiental, preferiblemente de origen local para reducir las emisiones generadas en el transporte. El proceso de selección de suministradores y contratistas debería incorporar, entre otros, criterios medioambientales. Así, deberían primar las candidaturas que ofrezcan más garantías de una correcta gestión medioambiental; empresas certificadas en medio ambiente, etc.

- Incluir en el pliego de condiciones de la licitación destinada a contratos o concesiones de obra pública las prescripciones indicadas en el artículo 71 de la Ley 10/2019 de cambio climático

- Planificar la construcción de la ampliación de la terminal con criterios de ahorro de emisiones y eficiencia energética. Se incluirá una evaluación de las diferentes alternativas relativas a la eficiencia energética del edificio y, especialmente, a las emisiones de gases de efecto invernadero directas e indirectas, como también el coste del consumo energético correspondiente a toda su vida útil.

- Diseño de la envolvente de los edificios y de las distintas instalaciones orientadas a la eficiencia energética con el objeto de realizar un diseño del edificio de ampliación que pueda garantizar un consumo energético casi nulo. Algunas de estas medidas son el empleo de ventilación natural, mejora del aislamiento térmico y el uso de sensores de control de la iluminación, temperatura y ventilación, entre otros.
- Incorporar una instalación solar fotovoltaica para el autoconsumo en la cubierta de la terminal.
- Diseño del sistema de alumbrado que evite la dispersión de la luz y se obtengan los mínimos niveles lumínicos posibles.
- Reducción de las necesidades de riego para las zonas ajardinadas seleccionando especies vegetales adaptadas al clima local con un consumo de agua adecuado a la pluviometría, tipo de terreno, radiación solar y otras características propias de la zona.
- En medida de lo posible, mediante un cartel explicativo se indicarán las medidas de ahorro, eficiencia energética y producción de renovables aplicadas al edificio.

Por otro lado, tal y como se ha comentado en el apartado de Calidad del Aire dentro de las medidas que la APB está tomando, en su política para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a las actividades realizadas en sus instalaciones, se encuentra el proyecto "*Infraestructura eléctrica en el puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra*". Con el desarrollo de este proyecto es persigue una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en la zona del Puerto de Palma de Mallorca, fundamentalmente al cambiar la fuente de energía utilizada por los buques (combustibles fósiles) por energía eléctrica, mientras se encuentren atracados en el puerto, mejorando, de esta manera, la calidad del aire del Puerto de Palma de Mallorca y sus alrededores.

10.1. MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Se propone como medidas preventivas y correctoras para una movilidad eficiente sin un aumento de tráfico significativo las siguientes:

- Espacios peatonales adecuados, aceras anchas y pasos peatonales que permitan una conexión y permeabilidad de todo el entorno, priorizando una movilidad no motorizada, con el empleo de bicicletas.
- Espacios ajardinados accesibles. El trayecto debería de ser accesible desde las paradas de autobús, aparcamientos reservados a personas con discapacidad, aparcamientos públicos, edificios públicos e itinerarios del entorno de la zona ajardinada. La propuesta integradora realizada en las parcelas del Contramoll Mollet, incluye las conexiones con el entorno, mediante una movilidad no motorizada y transporte urbano.

10.2. MEDIDAS DE PREVENCIÓN CONTRA EL RIESGO DE INUNDACIÓN

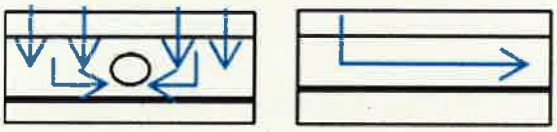
Para hacer frente al posible riesgo de inundaciones asociado a la proximidad del Torrente de la Riera, se asegurará el tratamiento del suelo que permita la infiltración del agua. Para ello, se dotará a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 del Contramoll Mollet de un mínimo del 50% de superficie arbolada con el objetivo de contribuir la infiltración de las aguas.

Tanto en la fase de diseño como de explotación de la zona ajardinada, se tendrá en cuenta los criterios de diseño y mantenimiento indicados en las Guías de adaptación al riesgo de inundación: Sistemas Urbanos de Drenaje, realizada en octubre de 2019 por el Ministerio de Transacción Ecológica.

Los criterios de diseño se diferencian en función de la zona climática donde se ubica la actuación objeto. En este caso, se aplicarán los criterios correspondientes para la zona climática C, caracterizada por lluvias esporádicas y de gran intensidad, episodios de torrencialidad y elevado riesgo de inundaciones, desertificación y sequía, temperaturas medias y altas y humedad elevada y climatología predominantemente en la zona del mediterráneo.

Los principales elementos a tener en cuenta en el diseño de la zona son los siguientes:

- Elementos de control en origen: cubiertas vegetadas planas e inclinadas pavimentos permeables. De acuerdo con la zona climática donde se ubica la actuación (Zona C), se recomienda el empleo de pavimentos permeables de conducción parcial, y de esta manera evacuar rápidamente el excedente de agua de lluvia y de conducción total para aquellas zonas donde el terreno sea impermeable. A continuación, se presentan las características principales de estos pavimentos permeables
    - Conducción parcial: Parte de la escorrentía se infiltra al terreno y parte se evacúa mediante un tubo drenante. Se emplea en terrenos poco permeables y siempre que se permita la infiltración al terreno.
    - Conducción total: Toda el agua se canaliza mediante un tubo drenante y se transporta a otro lugar para su tratamiento, almacenamiento o infiltración. Se emplea en terrenos impermeables y cuando no se permite la infiltración por posible contaminación el acuífero o por afectar a la estabilidad del terreno o de edificaciones cercanas.



Conducción parcial Conducción total

- Elementos de ralentización y conducción: drenes, franjas y áreas filtrantes y cunetas vegetadas y/o rellenas.
- Sistemas de almacenamiento que no incorporen láminas de agua expuestas a la intemperie.
- Elementos de infiltración, preferiblemente enterrados.

En particular, para las zonas catalogadas como inundables se establecen principalmente los siguientes criterios de diseño:

- Los terrenos calificados como zona inundable cumplen labores de retención o alivio de los flujos de agua y carga sólida transportada durante las crecidas, o de resguardo contra la erosión. En ellos es aconsejable únicamente la utilización de aquellos Sistema Urbanos de Drenaje Sostenible que favorecen la ralentización de los flujos de agua, como son pavimentos permeables o naturales.
- En los casos en los que la edificación existente no permita ubicar áreas filtrantes por falta de espacio, se deberán colocar estratégicamente bandas filtrantes junto al cauce, y drenes filtrantes en la zona urbanizada.

Es recomendable aprovechar la zona de servidumbre como banda filtrante longitudinal a lo largo de todo el cauce.

- Una superficie de gravas o material vegetal permitirá el paso de servicios de emergencia y a la vez es capaz de ralentizar, drenar e infiltrar el agua en caso de desbordamiento.

10.3. MEDIDAS DE PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Se proponen las siguientes medidas de protección de la vegetación e integración paisajística a aplicar en el diseño de las actuaciones objeto:

- El edificio de ampliación de la terminal EM 4 se diseñará cuidando la materialidad de la arquitectura, en concreto de la fachada, con el fin de crear un edificio que permita dar continuidad visual al edificio de la parcela colindante, del que será ampliación, para los distintos observadores y usuarios, integrándose en el paisaje actual. Se tendrá en cuenta la estética del edificio actual con el fin de darle un carácter unitario.
- De acuerdo con lo indicado en el Reglamento de la LOUS, en el artículo 60, se garantizará que al menos un 50% de la superficie de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 presentan unas condiciones apropiadas para plantar especies vegetales. Tal y como se presenta en la propuesta de integración presentada al concurso de ideas para el tratamiento de las parcelas libres de edificación en el Contramoll Mollet 3.3.03 y 3.3.04 se realizará con la misma tipología que la correspondiente a las parcelas adyacentes de los jardines de San Telmo (3.5.15) con el mismo uso global y detallado de zonas ajardinadas accesibles con el código de identificación de parcela que establece el Plan Especial, para asegurar una continuidad funcional del espacio verde urbano.

10.4. MEDIDAS EN LA FASE DE EXPLOTACIÓN

Tras la puesta en marcha del nuevo edificio y del acondicionamiento de las parcelas ajardinadas se llevará a cabo las siguientes medidas:

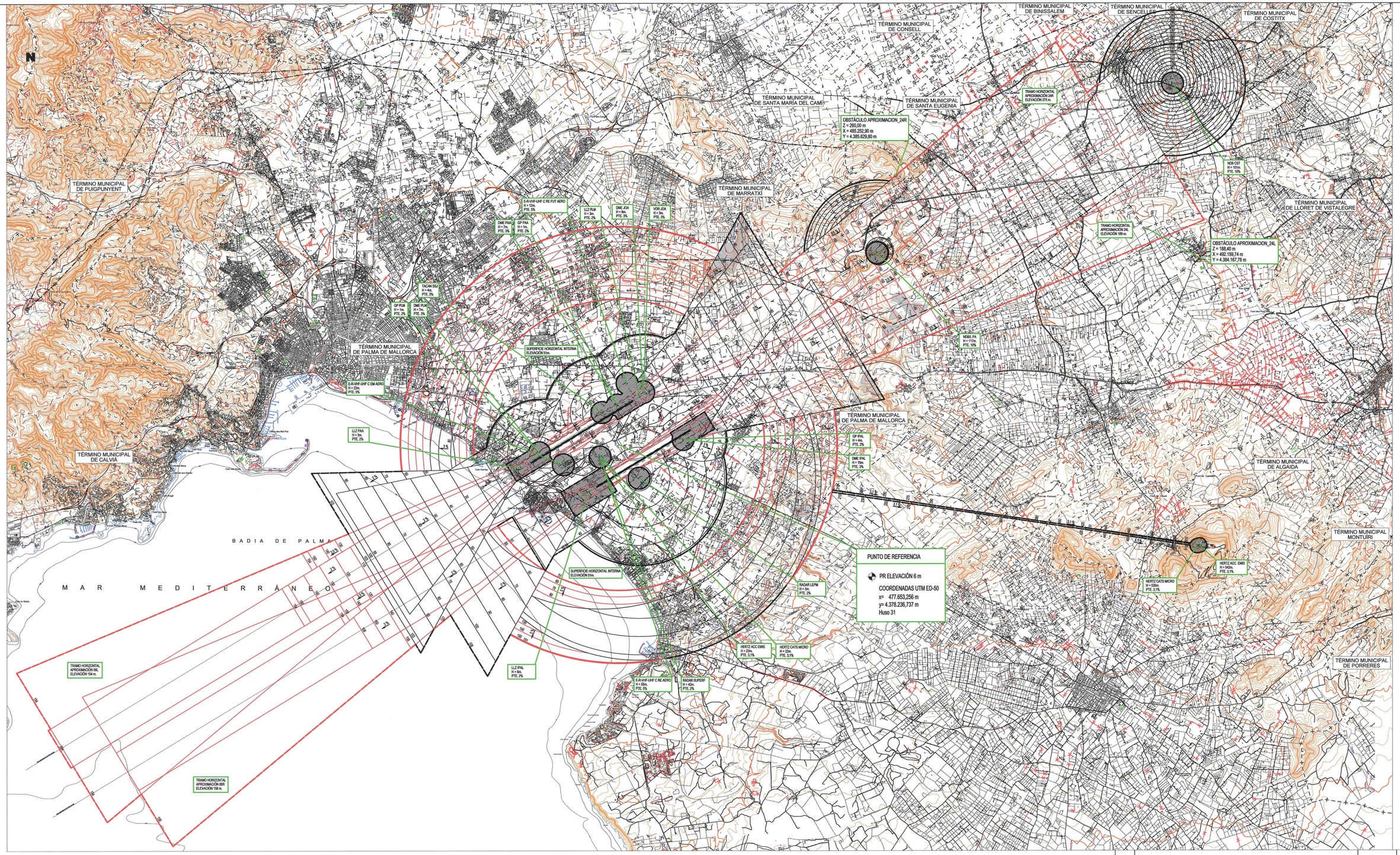
- Mantenimiento estricto del orden y la limpieza del ámbito y su entorno.
- Correcto mantenimiento de la urbanización, zonas verdes y ajardinamiento de los viales.
- Adecuación de las instalaciones a un Plan de Gestión de residuos y comprobación del cumplimiento de dicho plan.
- Aplicación de los criterios de mantenimiento de los elementos de drenaje sostenible indicados en las Guías de adaptación al riesgo de inundación: Sistemas Urbanos de Drenaje, realizada en octubre de 2019 por el Ministerio de Transacción Ecológica.

11. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

Para el seguimiento ambiental del Plan se propone el control por parte de la Administración competente, del cumplimiento de todas las prescripciones contenidas en el Plan, al igual que deberán cumplirse todas las indicaciones dadas en el apartado anterior, en especial las derivadas de la ejecución de las obras.

ANEXO IV

Planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Palma de Mallorca y del Aeropuerto de Son Bonet



- LÍMITE MUNICIPAL
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO.
- VULNERACIONES DEL TERRENO
- ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.
- SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.
- ZONA DE SEGURIDAD DE LAS SERVIDUMBRES RADIOELÉCTRICAS.

CARTOGRAFÍA
Coordenadas: UTM ED50
Fuente: ***IGN***
Año: 1997,1998, 2002
Escala: 1:25.000

NG	CONCEPTO	FECHA	POR

REVISIONES

Aena — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA Y BASE AÉREA DE SON SAN JUAN

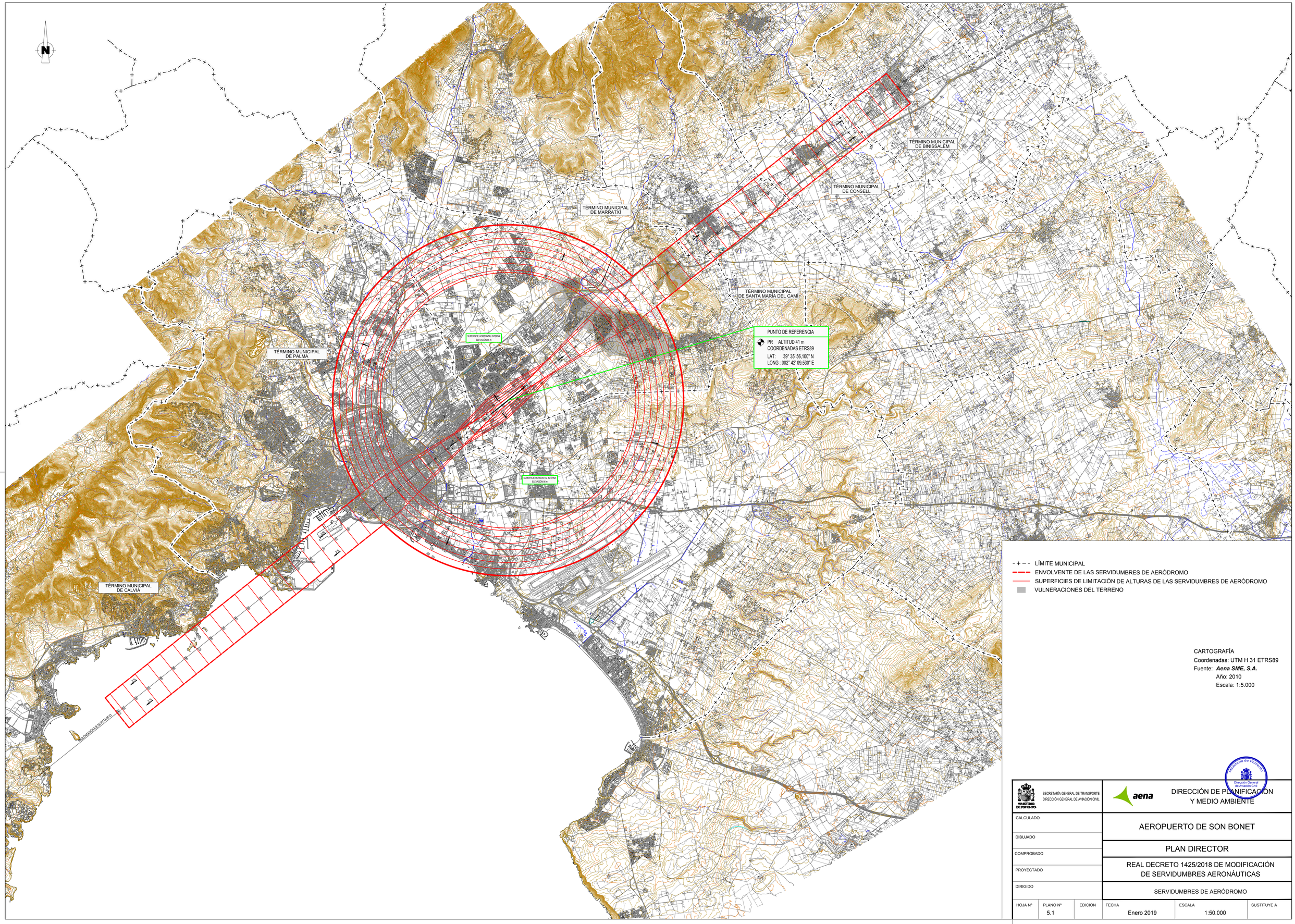
PLAN DIRECTOR

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
ESTADO ACTUAL
SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS

CALCULADO	DIBUJADO	COMPROBADO	PROYECTADO	DIRIGIDO

HOJA Nº	PLANO Nº	FECHA	ESCALA	EDICIÓN
1	6.1	MARZO 2011	1:50.000	

Ministerio de Fomento — Dirección General de Aviación Civil


N
TÉRMINO MUNICIPAL DE PALMA
TÉRMINO MUNICIPAL DE CALVIÀ
TÉRMINO MUNICIPAL DE MARRATXI
TÉRMINO MUNICIPAL DE BINISSALEM
TÉRMINO MUNICIPAL DE CONSELL
TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA MARÍA DEL CAMÍ
SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA ELEVACIÓN 90 m
SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA ELEVACIÓN 90 m
SUPERFICIE HORIZONTAL INTERNA ELEVACIÓN 90 m
PUNTO DE REFERENCIA
PR ALTITUD 41 m
COORDENADAS ETRS89
LAT: 39° 35' 56,100" N
LONG : 002° 42' 09,530" E
LÍMITE MUNICIPAL
ENVOLVENTE DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
SUPERFICIES DE LIMITACIÓN DE ALTURAS DE LAS SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
VULNERACIONES DEL TERRENO
CARTOGRAFÍA
Coordenadas: UTM H 31 ETRS89
Fuente: Aena SME, S.A.
Año: 2010
Escala: 1:5.000
Ministerio de Fomento
Dirección General de Aviación Civil
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
aena
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
CALCULADO
DIBUJADO
COMPROBADO
PROYECTADO
DIRIGIDO
AEROPUERTO DE SON BONET
PLAN DIRECTOR
REAL DECRETO 1425/2018 DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO
HOJA Nº
PLANO Nº 5.1
EDICION
FECHA Enero 2019
ESCALA 1:50.000
SUSTITUYE A

ANEXO V

Estudio de Integración Paisajística

Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

MODIFICACIÓN Nº 1 DEL

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE PALMA

Palma de Mallorca (Illes Balears)

OCTUBRE de 2023

IDOM

IDOM | CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U.

ÍNDICE

0. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO 4

1. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE 5

2. SITUACIÓN, LOCALIZACIÓN Y EMPLAZAMIENTO 6

2.1. Contramoll Mollet 7

2.2. Muelles de Poniente 10

3. OBJETO DE LA PLANIFICACIÓN 12

4. ALTERNATIVAS PLANTEADAS 13

4.1. Alternativa 0 13

4.2. Alternativa 1 14

4.3. Alternativa 2 14

4.4. Alternativa seleccionada 15

5. CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE 16

5.1. Definición del ámbito de estudio 16

5.2. Caracterización general 17

5.2.1. Clima 17

5.2.2. Calidad del aire 17

5.2.3. Vegetación y fauna – zonas protegidas 17

5.2.4. Geología 18

5.2.5. Hidrología superficial – riesgo de inundabilidad 18

5.2.6. Vulnerabilidad de las aguas subterráneas 18

5.2.7. Patrimonio cultural y vías pecuarias 18

5.3. Delimitación y tipología de la Unidad Paisajística objeto de estudio 18

5.4. Delimitación de Recursos Paisajísticos 19

5.5. Características intrínsecas del paisaje 19

6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA 21

7. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL 21

8. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA 26

9. RESULTADOS DE LA VALORACIÓN DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL 26

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura. 1 Emplazamiento del Puerto de Palma /Fuente: Google Maps) 6

Figura. 2 Instalaciones del Puerto de Palma (Fuente: Ports de Balears) 7

Figura. 3 Ubicaciones de las edificaciones correspondientes a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 -Estado previo a la demolición- Puerto de Palma (Fuente: Goolzoom) 8

Figura. 4 Ubicaciones de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 -Estado actual- Puerto de Palma (Fuente: Google Earth) 8

Figura. 5 Fragmento del plano 14 del Plan Especial del Puerto de Palma 8

Figura. 6 Edificio situado en Contramoll Mollet nº2-4, parcela 3.3.03 9

Figura. 7 Edificio situado en Contramoll Mollet nº6-6ª, parcela 3.3.04 10

Figura. 8 Ubicación de la parcela 5.3.07 10

Figura. 9 Estación Marítima EM-4, parcela 5.3.07 11

Figura. 10 Depósitos al aire libre, parcela 5.2.04 12

Figura. 11 Alternativa 0. Situación Actual del Planeamiento Vigente 13

Figura. 12 Alternativa 1. Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca 14

Figura. 13 Alternativa 2. Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca 15

Figura. 14 Entorno Contramoll Mollet, parcelas 3.3.03 y 3.3.04 (Fuente:Google Maps) 16

Figura. 15 Entorno Muelles de Poniente, parcela 5.2.04 (Fuente: Google Maps) 17

Figura. 16 Recorte de la cartografía digital del Atlas de los Paisajes de España 19

Figura. 17 Mapa de las unidades paisajísticas definidas en el PTI de Mallorca 20

Figura. 18 Plano 3-3, Integración Paisajística y Planeamiento Coherente, PTI de Mallorca 20

Figura. 19 Puntos de observación de la parcela 5.2.04 21

Figura. 20 Simulación de la actuación. Vista desde el Castell de Bellver 22

Figura. 21 Simulación de la actuación. Vista desde el Paseo Marítimo 22

Figura. 22 Comparativa de Situación actual y Simulación de la actuación. Vista desde la Estación Marítima 23

Figura. 23 Zonas de la Ordenación propuesta en Contramoll Mollet 24

Figura. 24 Ordenación propuesta en Contramoll Mollet 24

Figura. 25 Detalle ordenación propuesta 25

Figura. 26 Simulación de la actuación. Vista desde la Avenida Gabriel Roca 25

Figura. 27 Simulación de la actuación. Detalle de vista aérea 25

0. OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO

El presente Estudio de Integración Paisajística se redacta de acuerdo con la norma 7 (quarter) de la modificación nº3 del Plan Territorial Insular de Mallorca, con el objetivo de facilitar la evaluación de los instrumentos de ordenación en la fase de tramitación por los organismos competentes en función del tipo de instrumento y alcance.

Consecuentemente y según lo expuesto, el presente Estudio de Integración Paisajística (EIP) se redacta como un documento complementario para la solicitud de la Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma.

El estudio consiste en predecir y valorar la magnitud de los efectos que podrían generar en el paisaje las nuevas instalaciones, así como también, determinar los impactos que producen las modificaciones en el carácter del paisaje y en su percepción, para finalmente determinar las estrategias que conduzcan a evitar o mitigar los posibles impactos.

En el documento se incluye una la valoración de los impactos paisajísticos y visuales que produce la actividad sobre el paisaje. Para la consecución de los objetivos se realiza un análisis de los siguientes puntos:

- Integración paisajística. Analiza y valora la capacidad o fragilidad de un paisaje para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajísticos.
- Integración visual. Analiza y valora los cambios en la composición de vistas hacia el paisaje como resultado de la implantación de la actuación, la repuesta de la población a esos cambios y a los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente.

1. CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA VIGENTE

Norma 7 (quarter) de la modificación nº3 del Plan Territorial Insular de Mallorca aprobada el 11 de mayo de 2023.

Norma 7 (quáter) "Estudio de integración paisajística EIP" (AP)

1. *Se deberá realizar un estudio de integración paisajística tanto en los instrumentos de planeamiento como de los proyectos significativos, todo ello sin perjuicio del desarrollo posterior de los instrumentos mencionados en la Norma 7bis, que conllevará la incorporación de sus criterios.*
2. *El estudio de integración paisajística y su documentación servirá para la evaluación de los instrumentos de ordenación en la fase de tramitación por los organismos competentes en función del tipo de instrumento y alcance.*
3. *Se deberá desarrollar un estudio de integración paisajística en el proceso de elaboración, revisión y en las modificaciones de los planes generales y en los planes de ordenación detallada cuyo impacto paisajístico pueda ser relevante, Se consideran como tales: los planes generales, los planes de ordenación detallada como planes parciales, algunos planes especiales y estudios de detalle, y todos aquellos instrumentos o modificaciones que requieran una evaluación estratégica ordinaria.*
4. *En los casos señalados en el apartado anterior, el estudio de integración paisajística es una documentación que se debe integrar en la memoria justificativa y que debe contener los elementos básicos que garanticen una correcta evaluación de los impactos previsibles. El contenido del estudio de integración paisajística de planeamiento es el siguiente:*
    a. *Diagnosis del estado actual del paisaje: principales componentes, valores paisajísticos, visibilidad y fragilidad del paisaje.*
    b. *Identificación de los impactos previsibles de los planes sobre los elementos que configuran el paisaje.*
    c. *Criterios y medidas a adoptar para alcanzar la integración paisajística de las previsiones de los planes y proyectos.*
    d. *Otra documentación que se pueda implementar en el caso de que se disponga del desarrollo de las herramientas citadas en el apartado 2 de la norma 7 (bis) anterior (Catálogos y Directrices) o de otra documentación oficial complementaria que sea útil para su objeto.*
5. *En los proyectos que de acuerdo con la legislación vigente, deban someterse al procedimiento de declaración de impacto ambiental ordinaria, las entidades promotoras habrán de incorporar a la documentación de evaluación ambiental un estudio de integración paisajística. En este caso el estudio consiste en una documentación en la que se evalúen los efectos e impactos que el proyecto pueda provocar en el paisaje. Igualmente deberán incorporar las medidas de integración paisajística de los elementos proyectados. Los contenidos son, además de los descritos en el apartado anterior, los siguientes:*

a. *Definición de las características principales del proyecto y su interacción con el paisaje circundante.*
b. *Cuando estén ya definidos los instrumentos mencionados en la Norma 7bis, la justificación de cómo se incorporarán al proyecto los objetivos de calidad paisajística y las determinaciones establecidas por las Directrices de paisaje para la unidad de paisaje en la que se pretenda ejecutar la actuación.*

6. *Tanto en los instrumentos de planeamiento citados como en los proyectos a evaluar se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:*
   a. *Se prestará especial atención a las perspectivas externas de los conjuntos urbanos, a los recorridos de acceso y a los recorridos, miradores y otros puntos de observación.*
   b. *En función del alcance del documento se desarrollarán asimismo los siguientes aspectos:*
      i. *La comprensión del contexto territorial, del lugar, de sus componentes, valores y la dinámica o dinámicas que lo han generado.*
      ii. *Una evaluación de las propuestas de ordenación y de sus necesidades.*
      iii. *La identificación de los posibles impactos (intrusión, destrucción de elementos, adición de nuevos elementos, fragmentación, etc.).*
      iv. *La definición de la estrategia de integración paisajística adecuada a las características del contexto.*
      v. *Las medidas que materializarán la integración paisajística preferiblemente preventivas y, en su caso, correctoras o paliativas.*

2. SITUACIÓN, LOCALIZACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

El Puerto de Palma se encuentra situado al sur de la ciudad de Palma, capital de la Isla de Mallorca. Está delimitado por los barrios del Puig de Sant Pere, Sa Llotja, La Seu, Sa Calatrava, Son Armadams, Santa Catalina, Es Jonquet y Foners.

Figura. 1 Emplazamiento del Puerto de Palma /Fuente: Google Maps)

Figura. 2 Instalaciones del Puerto de Palma (Fuente: Ports de Balears)

Por su parte, el ámbito territorial de las actuaciones propuestas en la Modificación Puntual nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma se concreta en dos emplazamientos diferenciados, los cuales son; Contramoll Mollet y Muelles de Poniente.

A continuación, se va a recoger una descripción de la situación actual de cada uno de los citados emplazamientos.

2.1. Contramoll Mollet

En Contramoll Mollet, se ubican dos parcelas identificadas con los códigos 3.3.03 y 3.3.04, lugar donde se ubicaban dos edificaciones. Estas edificaciones fueron objeto de demolición en el año 2018, resultando en ellas un espacio libre pavimentado. Dichas demoliciones se llevaron a cabo tras los acuerdos del Consejo de Administración de la APB, considerando también lo instado en la Proposición no de Ley nº 9432/16 del Parlament de les Illes Balears.

La ubicación concreta de las mismas, así como su estado previo a la demolición y su estado actual se detalla a continuación en las siguientes imágenes.

Figura. 3 Ubicaciones de las edificaciones correspondientes a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 -Estado previo a la demolición- Puerto de Palma (Fuente: Goolzoom)

Figura. 4 Ubicaciones de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 -Estado actual- Puerto de Palma (Fuente: Google Earth)

A continuación, también se recoge un fragmento del Plano 14 del Plan Especial del Puerto de Palma, donde se indica en color rojo la ubicación de las edificaciones y en color azul los códigos de las parcelas correspondientes.

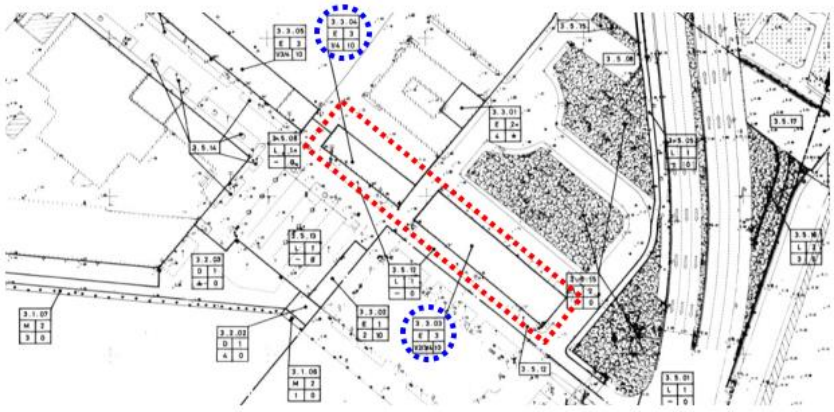


Figura. 5 Fragmento del plano 14 del Plan Especial del Puerto de Palma

Como resultado de las actuaciones llevadas a cabo en ambas parcelas, parcela 3.3.03 y 3.3.04, en la actualidad se cuenta con una superficie total de 921 m^2, de los cuales 639 m^2 van a ser correspondientes a la parcela 3.3.03 y los 282 m^2 restantes a la parcela 3.3.04.

De una manera detallada se van a recoger a continuación los usos y parámetros urbanísticos correspondientes a cada una de las parcelas, de acuerdo con las ordenanzas reguladoras del Plan Especial vigente del Puerto de Palma de Mallorca.

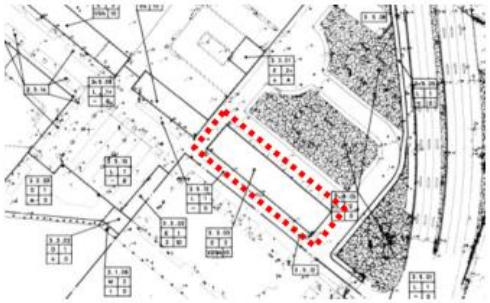
CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.03**
Nombre	*Edificio Contramuelle Mollet-Jardines de Sant Telmo*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(E) Edificio*
Clase Tipológica	*(3) Actividades y usos auxiliares y complementarios*
Usos Pormenorizados	*1 (almacén, taller, laboratorio centro asistencial),* *2 (oficinas)* *3 (comercio, bares, restaurantes)* *4 (viviendas, hoteles)*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10 m³/m²*
Altura reguladora	*10 m*
Superficie de suelo	*639 m²*
Superficie ocupada máxima	*639 m²*
Volumen edificable máximo	*6.390 m³*
Ortofoto	*Plano 14 – Plan Especial*
	

Figura. 6 Edificio situado en Contramoll Mollet nº2-4, parcela 3.3.03

CÓDIGO DE PARCELA	**3.3.04**
Nombre	*Edificio Contramuelle Mollet, 6*
Sector Portuario	*(3) Lonja y Contramuelle*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 14*
Uso Global	*(E) Edificio*
Clase Tipológica	*(3) Actividades y usos auxiliares y complementarios*
Usos Pormenorizados	*1 (almacén, taller, laboratorio centro asistencial), 4 (viviendas, hoteles)*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10 m^3/m^2*
Altura reguladora	*10 m*
Superficie de suelo	*282 m^2*
Superficie ocupada máxima	*282 m^2*
Volumen edificable máximo	*2.820 m^3*
Ortofoto	*Plano 14 – Plan Especial*

Figura. 7 Edificio situado en Contramoll Mollet nº6-6ª, parcela 3.3.04

2.2. Muelles de Poniente

En los Muelles de Poniente se ubica actualmente la Estación Marítima 4, EM-4, inicialmente situada íntegramente en la parcela identificada con el código 5.3.07, pero posteriormente ampliada en octubre del año 2011, ocupando superficie de la parcela colindante identificada con el código 5.2.04.

La ubicación concreta de la parcela 5.3.07, se muestra a continuación de rojo, señalada sobre un fragmento de la hoja 22 del Plan Especial.

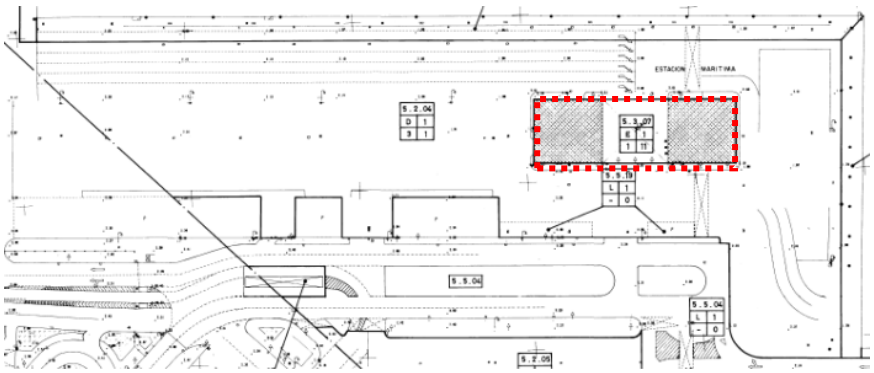


Figura. 8 Ubicación de la parcela 5.3.07

La parcela contigua como se ha indicado anteriormente es la identificada con el código 5.2.04, en la que actualmente se dispone de una superficie destinada a depósitos descubiertos para el tráfico de pasajeros y mercancías.

De una manera detallada se van a recoger a continuación los usos y parámetros urbanísticos correspondientes a cada una de las parcelas, de acuerdo con las ordenanzas reguladoras del Plan Especial vigente del Puerto de Palma de Mallorca.

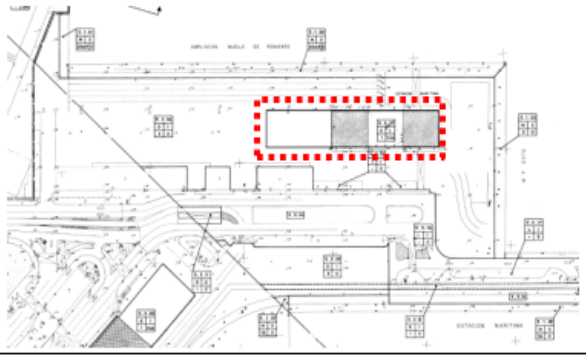
CÓDIGO DE PARCELA	**5.3.07**
Nombre	*Estación Marítima nº 4*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 21*
Uso Global	*(E) Edificios*
Clase Tipológica	*(1) Terminales de transporte*
Usos Pormenorizados	*(1) Pasajeros*
Ocupación máxima	*100%*
Edificabilidad neta máxima	*10,5947 m³/m²*
Altura reguladora	*11 m*
Superficie de suelo	*1.963,86 m²*
Superficie ocupada máxima	*1.963,86 m²*
Volumen edificable máximo	*20.806,60 m³*
	Plano nº 22 

Figura. 9 Estación Marítima EM-4, parcela 5.3.07

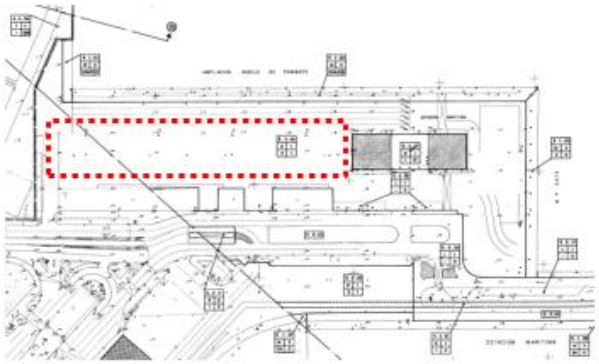
CÓDIGO DE PARCELA	**5.2.04**
Nombre	*Depósito ampliación Muelles de Poniente*
Sector Portuario	*(5) Porto-PI (PP)*
Localización en planos del P.E.	*Plano nº 22 (y 21)*
Uso Global	*(D) Depósitos*
Clase Tipológica	*(1) Descubiertos*
Usos Pormenorizados	*3 (tráfico de pasajeros y mercancías)*
Ocupación máxima	*10%*
Edificabilidad neta máxima	*1 m³/m² (*)*
Altura reguladora	*10 m (*)*
Superficie de suelo	*15.198,00 m²*
Superficie ocupada máxima	*1.519,80 m²*
Volumen edificable máximo	*15.198,00 m³*
Ortofoto	Plano 22 – Plan Especial 

Figura. 10 Depósitos al aire libre, parcela 5.2.04

3. OBJETO DE LA PLANIFICACIÓN

El objeto principal de la modificación nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma vigente, es realizar los cambios de uso/calificación urbanística necesarios para la reubicación de la volumetría actualmente correspondiente a las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 a otra zona del mismo Puerto de Palma, para ampliar el edificio de la terminal ubicada actualmente en la parcela 5.3.07 mediante la creación de una nueva parcela denominada 5.3.13 de 921 m2 de superficie. Esta reubicación de la edificabilidad mencionada impediría que en las actuales parcelas 3.3.03 y 3.3.04 se pudiera edificar, permitiendo así la generación de un nuevo espacio urbano que mejora la apertura visual de la ciudad hacia el mar.

Por todo ello se redacta el presente documento, Estudio de Integración Paisajística, para facilitar la evaluación de los instrumentos de ordenación en la fase de tramitación por los organismos competentes en función del tipo de instrumento y alcance.

4. ALTERNATIVAS PLANTEADAS

Se han considerado hasta tres alternativas distintas de planificación, las cuales se detallan a continuación.

4.1. Alternativa 0

Esta alternativa plantea la continuidad de la ordenación existente en la actualidad, es decir, aquella que se corresponde con la posibilidad de no plantear modificación alguna en el Plan Especial.

Sin embargo, es importante considerar en la situación actual, la existencia de parcelas con edificios derruidos y solares disponibles. Si se atiende a los criterios de rentabilidad y eficiencia que deben regir la gestión del dominio público, se debería promover el aprovechamiento de estas parcelas, facilitando la construcción de edificios acordes a los usos contemplados en el propio Plan Especial, actuando así sobre este espacio portuario de interacción con la ciudad.

De todo ello, se deriva la no ampliación de la Estación Marítima 4, y, en consecuencia, no poder mejorar las condiciones de la misma para satisfacer las demandas portuarias derivadas de la evolución de los buques-tipo, así como las derivadas en materia de protección, seguridad, eficiencia y calidad del servicio prestado.

Por todo lo recogido anteriormente, no se considera adecuada la elección de esta alternativa debido a que no se ajusta adecuadamente a la realidad actual del Puerto de Palma, concretamente a las necesidades operativas de la EM4 y a la posibilidad de mejora urbana en Contramoll Mollet.

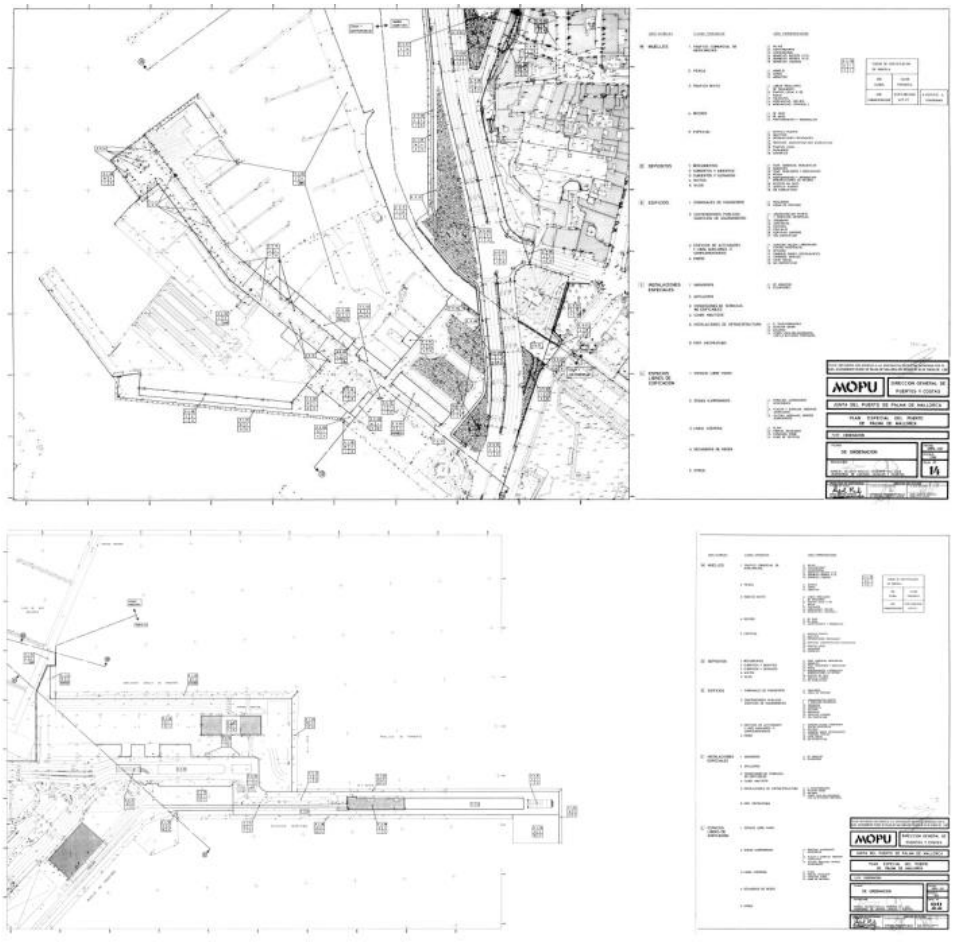


Figura. 11 Alternativa 0. Situación Actual del Planeamiento Vigente

4.2. Alternativa 1

Esta alternativa, plantea mantener en la zona de Contramoll Mollet la actual configuración urbanística y edificatoria prevista por el Plan Especial del Puerto de Palma.

Por su parte, para resolver la actual problemática de falta de infraestructura para pasajeros en la ampliación norte de los Muelles de Poniente, se propone ampliar la Estación Marítima 4, aumentando su huella edificable sobre el área de muelle colindante a la misma, destinada actualmente a depósitos al aire libre. Con está actuación se permitiría mejorar las condiciones de ésta para las nuevas demandas portuarias derivadas de la evolución de los buques-tipo, así como las derivadas en materia de protección, seguridad, eficiencia y calidad del servicio prestado.

Con lo propuesto en esta alternativa, se permite cubrir las necesidades de espacio en la terminal existente con la condición de aumentar la edificabilidad de la zona.

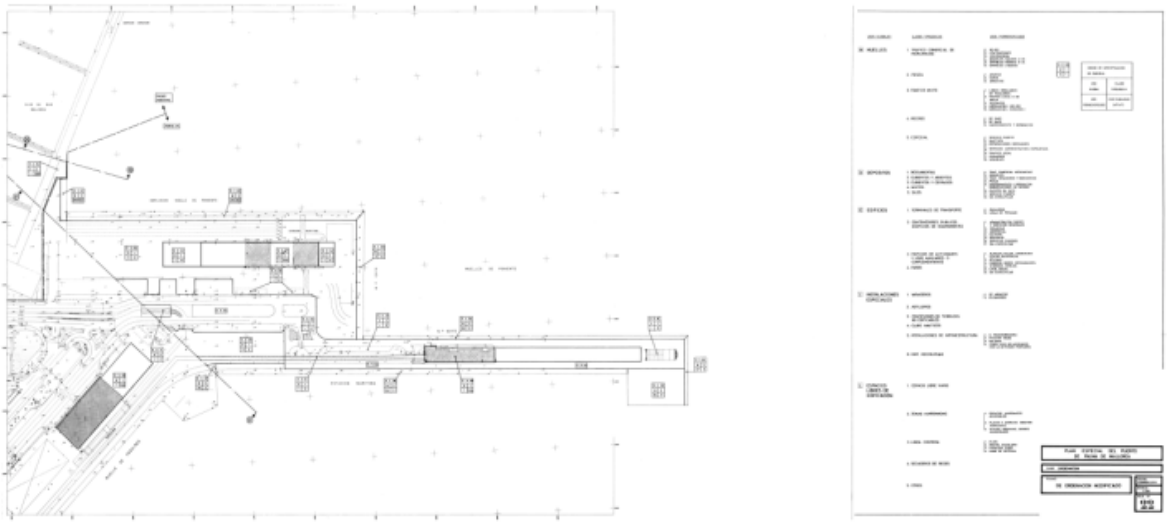


Figura. 12 Alternativa 1. Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca

4.3. Alternativa 2

Esta alternativa, plantea el considerar como espacio libre (L) las parcelas que actualmente están previstas como edificaciones (E) identificadas en el Plan Especial como 3.3.03 y 3.3.04 y dotarlas con zonas ajardinadas de acuerdo con el entorno existente.

Con esta actuación se permite mejorar la apertura visual de la ciudad hacia el mar, así como mejorar la relación del Puerto y la ciudad de Palma de Mallorca en esta zona, y realzar el edificio de la Capilla de San Telmo.

Por su parte, para resolver la problemática existente en las terminales de transporte de pasajeros, y concretamente a la existente en la ampliación norte del Muelle de Poniente, se propone la reubicación del volumen y usos actualmente permitidos en las dos parcelas referidas anteriormente, a otras parcelas del Puerto de Palma, en concreto a la parcela identificada con el código 5.2.04. Esta parcela, se ubica contigua a la actual terminal de pasajeros, tal y como se recogió anteriormente en el documento, por lo que se propone construir una ampliación de la Terminal Marítima 4 en dicha parcela, y así, dotar de la infraestructura portuaria que carece actualmente para atender en mejores condiciones a los pasajeros de los buques que utilizan la EM4.

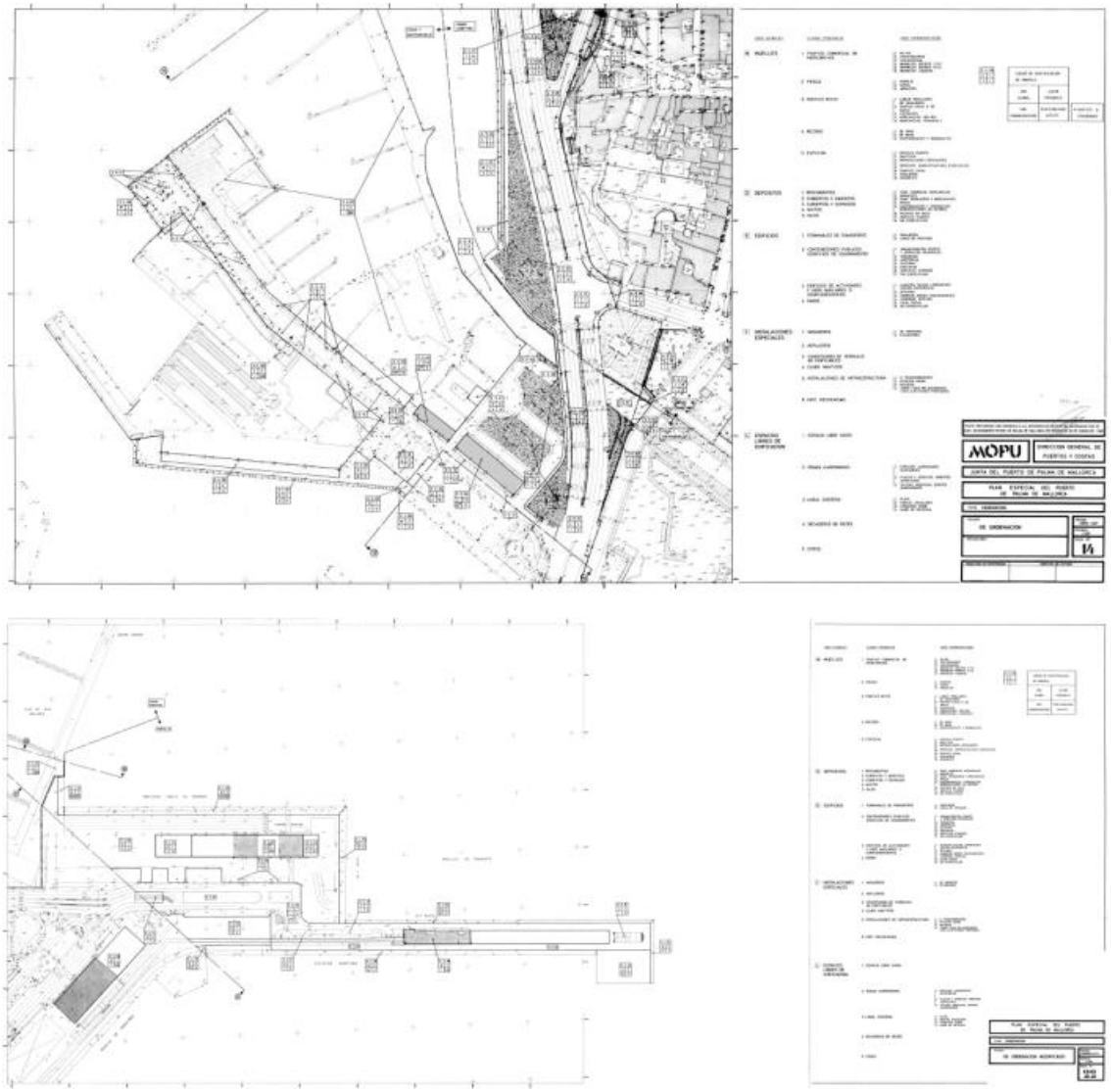


Figura. 13 Alternativa 2. Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca

4.4. Alternativa seleccionada

La alternativa 2, se considera la más adecuada teniendo en cuenta el Acuerdo al respecto, del 10 de enero de 2018 de la Junta de Gobierno local del Ayuntamiento de Palma.

Esto es considerado a consecuencia de que la modificación de la ordenación que se propone en esta alternativa permite aumentar la apertura de la ciudad hacia el mar en la zona del Contramoll Mollet (artículo 197 NNUU PGOU Palma), de forma que la edificabilidad se "traslada" a la zona del Muelle de Poniente, donde se lleva a cabo la ampliación de la Estación Marítima 4 del Puerto de Palma, dando así respuesta a las necesidades actuales del puerto (artículo 197 NNUU PGOU Palma y apartado 2 del documento de modificación del Plan Especial).

De la misma manera, esta alternativa, que tal y como se describió anteriormente, conllevaría la no ejecución de la edificabilidad prevista actualmente en las parcelas de Contramoll Mollet, descarta la posibilidad del desarrollo de futuras actividades que pudieran comprometer e incluso impedir la apertura de la ciudad hacia el mar en esta zona.

Esta alternativa permite llevar a cabo un desarrollo coherente y ordenado, cubriendo las necesidades actuales.

5. CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE

El **ámbito de estudio** del presente Estudio de Integración Paisajística está constituido por la cuenca visual que puede ser observada desde la actuación y sobre la que se analizará la visibilidad. El ámbito del Estudio de Integración Paisajística incluirá Unidades de Paisaje completas, con total independencia de cualquier tipo de límite de naturaleza administrativa, como líneas de término municipales, lindes de propiedad, límite de sectores o cualquier otro proveniente de planes urbanísticos y similares.

5.1. Definición del ámbito de estudio

El ámbito de estudio se ubica en un entorno propio de una zona portuaria, disponiendo de acceso a todas las infraestructuras y servicios urbanos necesarios que garantizan el correcto funcionamiento de actuación que se pretende llevar a cabo, concretamente en las parcelas pertenecientes a la zona de Contramoll Mollet, 3.3.03 y 3.3.04, y la parcela 5.2.04 en la zona de Muelles de Poniente, en el interior del puerto.

Figura. 14 Entorno Contramoll Mollet, parcelas 3.3.03 y 3.3.04 (Fuente:Google Maps)

Figura. 15 Entorno Muelles de Poniente, parcela 5.2.04 (Fuente: Google Maps)

5.2. Caracterización general

5.2.1. Clima

El clima corresponde con el clima típicamente mediterráneo, con unas temperaturas medias templadas y un régimen de precipitaciones estacional, coincidiendo la estación de verano corresponde con la estación seca y cálida.

5.2.2. Calidad del aire

Según los datos obtenidos de la página web de la Autoritat Portuària de Balears, en fecha 11/02/2020 y 25/02/2020, la calidad del aire del Puerto de Palma es, para todos los parámetros medidos, de Excelente, variando hasta la calificación de Bien, las mediciones de Dióxido de Nitrógeno y Partículas 10 en momentos puntuales.

5.2.3. Vegetación y fauna – zonas protegidas

La Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre, con el objeto de contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio europeo, regula el sistema de protección global de las especies y crean la red ecológica coherente de zonas especiales de conservación, llamada RED NATURA 2000. Esta

se compone por dos tipos de espacios, las zonas de protección de aves (ZEPA) y lugares de importancia comunitaria (LICs).

No se identifica en las parcelas objeto del presente documento ninguna figura incluida dentro de la Red Natura 2000, ni otras figuras ambientales relevantes como áreas forestales o espacios naturales protegidos. El elemento más próximo, tal y como se puede observar en los planos adjuntos es el hábitat denominado Nicotiano glaucae-Ricinion communis alliancia nova, ubicado al noroeste del muelle de poniente, a más de 500 metros.

5.2.4. Geología

La zona de estudio se encuentra en el sector occidental de la Isla de Mallorca. De las tres zonas que conforman geológica y morfológicamente la Isla: La Sierra de Levante, los Llanos Centrales y la sierra Norte, la hoja de Palma (Hoja 698) está situada en el límite de las dos últimas.

Las parcelas objeto se ubican en la infraestructura portuaria, en un entorno de materiales principalmente del cuaternario y calizas arrecifales del terciario en el cerro del castillo de Bellver.

5.2.5. Hidrología superficial – riesgo de inundabilidad

La zona objeto de la modificación pertenece a la Demarcación hidrográfica de las Islas Baleares. Próxima a las parcelas 3.3.04 y 3.3.03, al oeste, se identifica un área catalogada como zona inundable con una probabilidad baja o excepcional (T=500 años) vinculada a la desembocadura del Torrente de la Riera. Dicha información se ha obtenido de la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (MAGRAMA).

5.2.6. Vulnerabilidad de las aguas subterráneas

La Vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas, se liga a una cualidad del medio geológico que las contiene, que ofrece un cierto grado de protección a la contaminación de las aguas debido a sus características hidráulicas intrínsecas (porosidad, permeabilidad, espesor, capacidad de cambio, etc.), atenuadores de la carga contaminante original. Indicará, por tanto, el diferente grado de protección que el territorio ofrece a la transmisión y difusión de agentes contaminantes hacia las aguas subterráneas. De acuerdo con el visor cartográfico del Govern Illes Balears, el emplazamiento objeto se clasifica con una vulnerabilidad de acuíferos alta y por contaminación de nitratos y con un deterioro reversible de las masas de agua subterránea.

5.2.7. Patrimonio cultural y vías pecuarias

Como edificio relevante, se ha identificado junto a la parcela 3.3.04, objeto de la modificación del Plan Especial, la Capilla de San Telmo.

5.3. Delimitación y tipología de la Unidad Paisajística objeto de estudio

Se define una Unidad de Paisaje como “el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptiva diferenciada, que han adquirido los caracteres que las definen a lo largo del tiempo, constituirán una referencia preferente en la zonificación del territorio propuesta en los planes territoriales y urbanísticos.” La unidad paisajística considerada “se delimitará en proporción a la escala del plan o proyecto de que se trate, atendiendo a las variables definitorias de su función y su percepción, tanto naturales como por causa de la intervención humana y serán

coherentes con las delimitadas por planes y proyectos aprobados por la administración competente y con las unidades ambientales delimitadas en los procesos de evaluación ambiental."

Las Unidades de Paisaje se definen como aquellas unidades cuya respuesta visual sea homogénea tanto en sus componentes paisajísticos, como en su respuesta visual ante posibles actuaciones. Se identifican por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas. Las unidades de paisaje serán las comprendidas total o parcialmente en la cuenca visual de la actuación.

En una primera aproximación al entorno de actuación, cabe destacar la alta antropización existente en el mismo, lo que se traduce en una alta domesticación del paisaje como hecho cultural. La situación del entorno es la propia de una zona situada en un área portuaria, con un proceso de consolidación elevado. Así la **Unidad de Paisaje** definida se caracteriza por estar incluida en el entorno portuario del Puerto de Palma con la presencia de instalaciones propias de éste, explanada para depósitos de mercancías y vehículos, una estación marítima y la Terminal EM4 de transporte de pasajeros, cuyo objeto es ampliarla de acuerdo con las necesidades actuales.

5.4. Delimitación de Recursos Paisajísticos

De acuerdo con la cartografía de Patrimonio Histórico del Consell de Mallorca los Bienes de Interés cultural (BIC) y Bienes Catalogados (BC) más cercanos se identifican a más de 150 metros. Como edificio relevante, se ha identificado junto a la parcela 3.3.04, objeto de la modificación del Plan Especial, la **Capilla de San Telmo**. Este edificio forma parte del Catálogo de protección de edificios y elementos de interés paisajístico de Palma (código 88/01) y es uno de los hitos de la ruta del Barroco.

5.5. Características intrínsecas del paisaje

El paisaje del Palma resulta de la identidad, patrimonio y recursos de la propia isla. Atendiendo a una primera clasificación general de la zona, recogida en el "Atlas de los Paisajes de España" del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, publicado en 2004, sitúa al paisaje del entorno de la actuación en la Asociación de Llanos y Bahías Baleáricos, dentro del tipo de paisaje denominado como bahías de Mallorca, y en la unidad Bahía y Pla de Palma, tal y como se puede observar en el siguiente recorte de la cartografía digital.

Figura. 16 Recorte de la cartografía digital del Atlas de los Paisajes de España

Atendiendo a un nivel regional, de acuerdo con el punto 2.2.4.2. de la Memoria del Plan Territorial de Mallorca, "Delimitación de las unidades de integración paisajística y ambiental", se ha dividido el territorio de la isla en nueve unidades de integración paisajística y ambiental, que como se ha recogido con anterioridad van a ser zonas con características homogéneas. A su vez estas nueve unidades son el resultado de la agregación de treinta subunidades homogéneas cuyo paisaje se define de una manera más precisa y concreta.

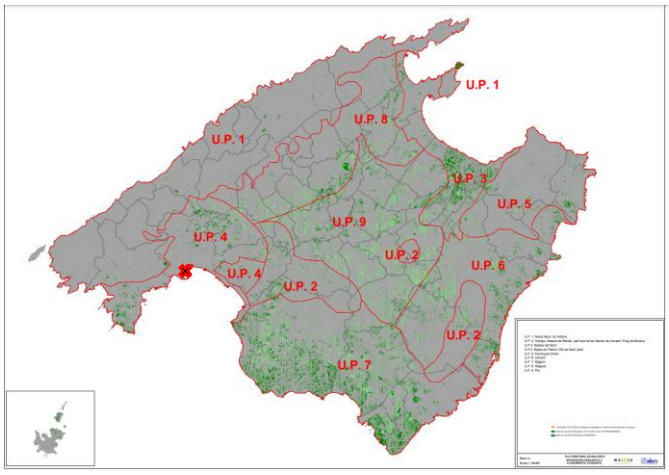


Figura. 17 Mapa de las unidades paisajísticas definidas en el PTI de Mallorca

Como se observa en el mapa anterior, la zona del Puerto de Palma, ubicación de la actuación, se encuentra recogida en su totalidad dentro de la U.P.4, denominada como Bahía de Palma y Pla de Sant Jordi. Esta unidad incluye, básicamente, áreas muy urbanizadas tanto del litoral como de la periferia de la capital.

A su vez, esta unidad va a estar dividida en 7 subunidades de paisaje, perteneciendo la zona de estudio a la subunidad denominada como Litoral turístico 2, caracterizada por poseer una edificación relativamente densa y bastante alta, con arquitectura de cierto valor, propia del turismo anterior a los años 60.

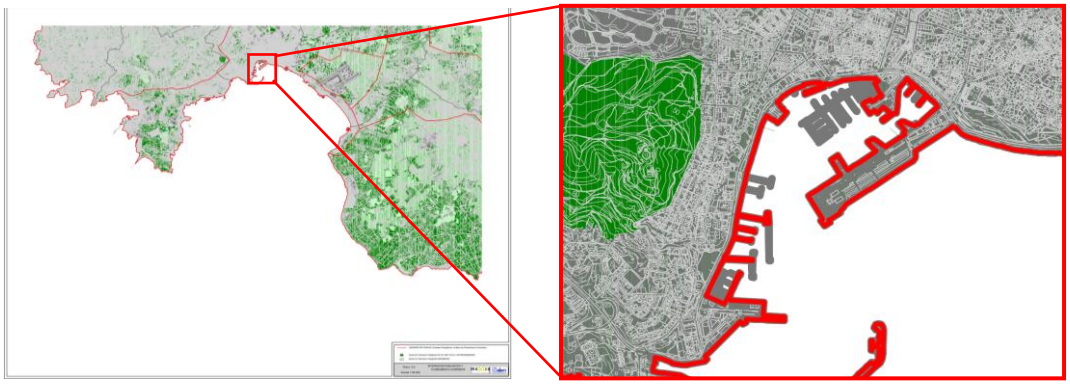


Figura. 18 Plano 3-3, Integración Paisajística y Planeamiento Coherente, PTI de Mallorca

Tal y como se observa en el mapa de Integración Paisajística y Planeamiento Coherente, la zona objeto de estudio no se encuentra dentro de ninguno de los dos grados de valoración paisajística que se establecen, por lo que en una primera valoración se puede establecer a éste como NULO.

6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La integración paisajística trata de llevar a cabo un análisis de la capacidad que posee el paisaje para asimilar los cambios que se derivan de la actuación objeto, de manera que no se pierdan sus valores y/o recursos paisajísticos.

En el caso concreto de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 en Contramoll Mollet, se ubican próximas al casco urbano, junto a la Capilla de San Telmo. El desarrollo de la actuación propuesta conlleva la dotación de estas parcelas como espacio libre de edificación con el fin de generar más superficie ajardinada de acuerdo con el entorno que actualmente presenta la zona. Por ello se puede concluir que el desarrollo de la misma conlleva el aumento de la relevancia paisajística del propio elemento con la eliminación de los edificios y con el nuevo uso de zonas, tanto de la perspectiva de la ciudad al mar, como de la percepción de la población hacia la Capilla de San Telmo.

Por otro lado, en el caso concreto de la actuación propuesta en la parcela 5.3.07 en la zona de Muelles de Poniente, al tratarse de una ampliación adosada a un edificio existente, su afección al paisaje será mínima: incluso al igual que en el caso de Contramoll Mollet, puede ser considerada como positiva con respecto al uso como depósito de mercancías que actualmente presenta la parcela.

Por todo lo expuesto, se puede considerar que, en el presente caso, las actuaciones no representan un impacto ni un daño que pueda suponer un perjuicio a la sensibilidad paisajística en ninguna de las dos zonas consideradas, y por tanto su efecto se puede considerar como leve y mínimo.

7. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN VISUAL

La integración visual trata de llevar a cabo un análisis de los cambios producidos en la composición de las vistas del paisaje como consecuencia de las actuaciones. Para llevar a cabo una adecuada valoración de la integración visual de las actuaciones se han tomado distintas visuales desde los puntos de observación más representativos de la zona.

Estos puntos de observación considerados son los que se recogen en la siguiente figura:

Figura. 19 Puntos de observación de la parcela 5.2.04

Con el propósito de evaluar la afección visual en la zona, se ha realizado una simulación de las perspectivas obtenidas desde los puntos de vista previamente mencionados con respecto a la futura intervención, la cual incluye la ampliación de la actual Estación Marítima 4 que es el foco de intervención principal.

Figura. 20 Simulación de la actuación. Vista desde el Castell de Bellver

Figura. 21 Simulación de la actuación. Vista desde el Paseo Marítimo

Figura. 22 Comparativa de Situación actual y Simulación de la actuación. Vista desde la Estación Marítima

De las simulaciones recogidas anteriormente, se puede concluir que la actuación consistente en la ampliación de la Estación Marítima 4 se integra de una manera plena en el entorno, al tratarse de un edificio que no supera las dos plantas de altura sin afección significativa a la visual actual del Puerto de Palma. En dicha ampliación se recurre a geometrías y colores similares a los presentes, y por tanto, no significarán un cambio significativo en la calidad visual del paisaje, consiguiéndose incluso desde algunos muelles y aguas próximos del puerto una visual más amable, siendo una de las imágenes principales desde los cruceros que amarran en el puerto.

Para el caso concreto de las parcelas propuestas como espacio libre (L) e identificadas bajo los códigos 3.3.03 y 3.3.04, la actuación se basa en una ordenación del Contramoll Mollet poniendo en valor los elementos históricos existentes con un valor paisajístico considerable.

El desarrollo de la actuación propuesta conlleva dotar a estas parcelas como espacios de libre edificación con el fin de generar más superficie ajardinada de acuerdo con el entorno que actualmente presenta la zona. De esta forma se permite aumentar la importancia visual y paisajística del elemento con la eliminación de los edificios y con el nuevo uso de zonas, tanto de la perspectiva de la ciudad al mar, como de la percepción de la población hacia la Capilla de San Telmo.

La actuación divide la parcela en cuatro zonas diferenciadas, tal y como se recogen en la figura.

1. Zona amarilla – Bolsa de vegetación que conecta y extiende el paseo marítimo.
2. Zona rosa – Zona dura como resultado de los flujos peatonales con integración de equipamiento urbano y respetando los árboles singulares existentes.
3. Zona verde – Bosque de palmeras con telón de fondo de la plaza
4. Zona azul – Zona libre multiusos

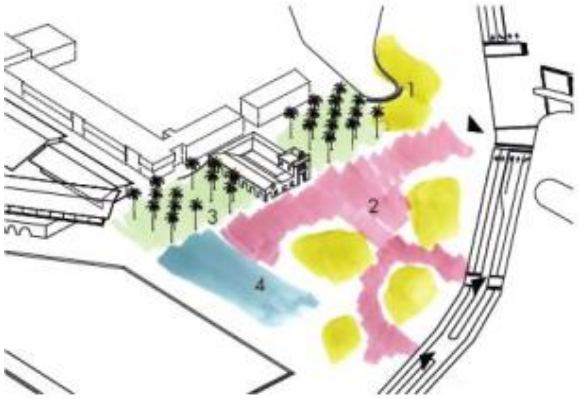


Figura. 23 Zonas de la Ordenación propuesta en Contramoll Mollet

A continuación, se presenta algún detalle de la nueva ordenación propuesta en la zona, así como la visual de la simulación de la actuación propuesta:

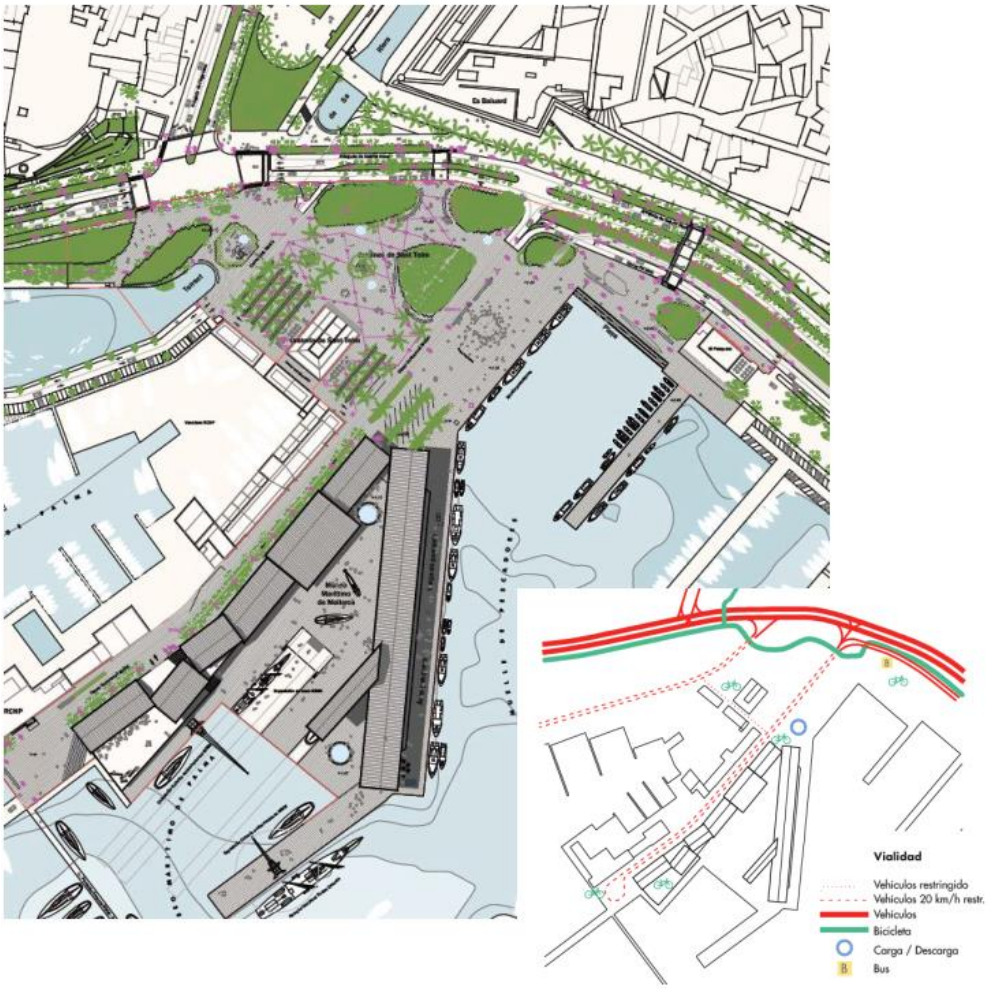


Figura. 24 Ordenación propuesta en Contramoll Mollet

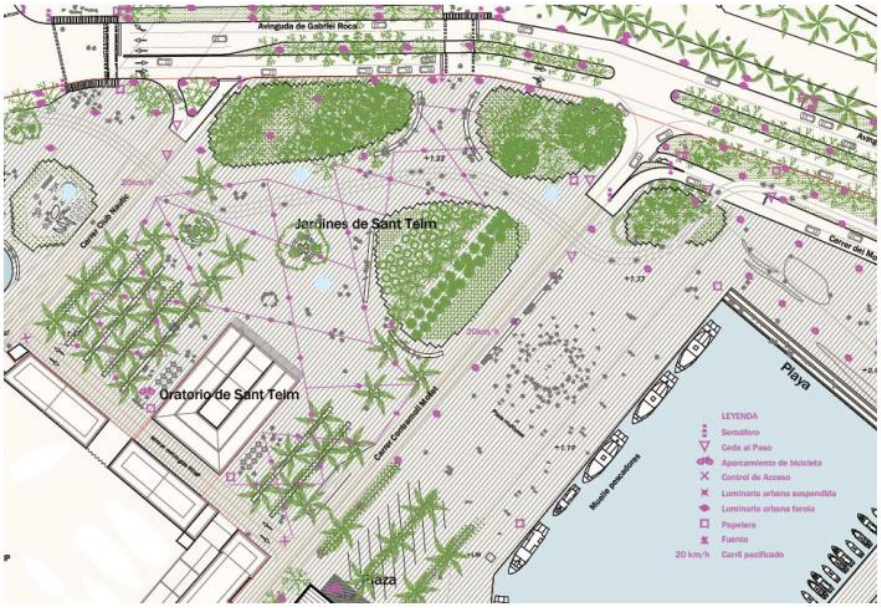


Figura. 25 Detalle ordenación propuesta

Figura. 26 Simulación de la actuación. Vista desde la Avenida Gabriel Roca

Figura. 27 Simulación de la actuación. Detalle de vista aérea

8. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

A fin de reducir o corregir los posibles impactos negativos que pudiera generar el desarrollo de la actuación, así como para conseguir unos objetivos de calidad paisajística, se establecen una serie de medidas que conduzcan a una adecuada integración paisajística de los planes y actuaciones.

A continuación, se recogen el conjunto de medidas consideradas:

- El edificio de ampliación de la Estación Marítima 4 se diseñará cuidando la materialidad de la arquitectura, poniéndose un especial cuidado en el caso concreto de la fachada del mismo, con el fin de crear un edificio que permita dar continuidad visual al edificio existente de la parcela colindante (EM4), del que será ampliación, integrándose de manera óptima en el paisaje actual. Se tendrá en cuenta la estética del edificio actual con el fin de darle un carácter unitario.
- De acuerdo con lo indicado en el Reglamento de la LOUS, concretamente en el artículo 60, se garantizará que al menos un 50% de la superficie de las parcelas 3.3.03 y 3.3.04 presenten unas condiciones apropiadas para plantar especies vegetales. Tal y como se presenta en la propuesta de integración para el tratamiento de las parcelas libres de edificación en el Contramoll Mollet 3.3.03 y 3.3.04 se realizará una plantación con la misma tipología que la correspondiente a las parcelas adyacentes de los jardines de San Telmo (parcela 3.3.15) y con el mismo uso global y detallado de zonas ajardinadas accesibles con el código de identificación de parcela que establece el Plan Especial, para asegurar una continuidad funcional del espacio verde urbano.
- Se diseñará un sistema de alumbrado que evite la dispersión de la luz y obtenga los mínimos niveles lumínicos posibles.
- Se mantendrá un estricto orden y limpieza del ámbito y de su entorno.
- Se realizará un correcto mantenimiento de la urbanización, zonas verdes y ajardinamiento de los viales.

9. RESULTADOS DE LA VALORACIÓN DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y VISUAL

Las principales conclusiones que se pueden extraer tras la identificación y valoración realizada a lo largo del presente documento son las siguientes:

- El desarrollo de la actuación objeto en la parcela 5.2.04 se acoge en concordancia al entorno actual, el cual se clasifica como suelo urbano consolidado, donde se ubican las distintas instalaciones portuarias. Por su parte, el desarrollo de la ampliación siguiendo la línea estética de la ya existente Estación Marítima 4, minimiza de manera significativa su afección a nivel paisajístico.
- El desarrollo de actuación objeto en las parcelas 3.3.03 y 3.3.04, conlleva el desarrollo de nuevas zonas verdes, que además del beneficio ambiental intrínseco, va a implicar el realce de la Capilla de San Telmo, generando una serie de inputs positivos desde el punto de vista paisajístico en el entorno, como es la generación de aperturas visuales más amplias.

En conclusión, los impactos como combinación de la magnitud de estos y de la sensibilidad del paisaje, es LEVE y, por tanto, la integración queda definida como SATISFACTORIA.

ANEXO VI

Respuesta a los requerimientos del Servei d´Ordenación del Territori del Consell de Mallorca

Proyecto	Asistencia técnica de soporte al Departamento de Infraestructuras para la redacción de proyectos en el periodo de 2020 y 2021. PO 65.19
Asunto	Respuesta a los requerimientos del Servei d'Ordenación del Territori del Consell de Mallorca (Expediente: 846913T)
Fecha – Rev.	5 de diciembre de 2023 – 04
Emitido por	IDOM
Destinatario(s)	Autoridad Portuaria de Baleares (APB)

Tabla de contenidos

1 ANTECEDENTES

2 OBJETO

3 PUNTO 1: MEJORA DEL ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA Y COMPATIBILIDAD DE LA PROPUESTA CON EL CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE APLICACIÓN

4 PUNTO 2: ANÁLISIS DE LOS EFECTOS ACUMULATIVOS DE LA PROPUESTA PLANTEADA CON OTRAS ACTUACIONES EJECUTADAS EN EL PUERTO DE PALMA DESDE EL AÑO 2018 (MOVILIDAD, CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, CONTAMINACIÓN ACÚSTICA,…).

5 PUNTO 3: INCORPORAR EL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA (NORMA 7-QUINQUIES DE LA MODIFICACIÓN DEL PTIM)

6 PUNTO 4: APARTADO 11 CON CARÁCTER DE DISPOSICIÓN

7 PUNTO 5: INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS AJARDINADOS

8 CONCLUSIÓN

1 ANTECEDENTES

Desde la Autoridad Portuaria de Baleares (APB en adelante) se ha promovido la modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma, modificación de planeamiento que actualmente se encuentra en tramitación.

En el marco de la tramitación del planeamiento se ha emitido informe por parte del Servei d'Ordenació del Territori del Consell Insular de Mallorca– expediente 846913T – de fecha 1 de junio de 2022.

El referido informe es de sentido favorable, considerándose que la Modificación Puntual num.1 del Plan Especial del Puerto de Palma es compatible con las determinaciones de la Modificación número 3 del Plan Territorial Insular de Mallorca (aprobada inicialmente en fecha 29 de diciembre de 2021 por el Pleno del Consell Insular de Mallorca).

No obstante, se realizan una serie de consideraciones en el informe mencionado que, en principio y sin perjuicio de posteriores aclaraciones que puedan ser solicitadas al Servei d'Ordenació del Territori, obligan a acometer nuevos estudios y análisis que mejoren, detallen, o justifiquen las determinaciones de la Modificación Puntual nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

A la vista del informe del Servei d'Ordenació del Territori, los estudios, análisis y justificaciones cuya elaboración, en principio, resulta necesario acometer son los siguientes:

1. *Mejora del análisis y justificación de la coherencia y compatibilidad de la propuesta con el contenido de los instrumentos de ordenación territorial de aplicación.*
2. *Análisis de los efectos acumulativos de la propuesta planteada con otras actuaciones ejecutadas en el Puerto de Palma desde el año 2018 (movilidad, contaminación atmosférica, contaminación acústica,…).*
3. *Incorporar el Estudio de Integración Paisajística (norma 7-quinquies de la modificación del PTIM).*
4. *Conviene justificar de forma detallada el cumplimiento de la norma 7 (septies) sobre las medidas territoriales y urbanísticas para la mitigación y defensa frente al cambio global. Como mínimo, el apartado 11 de la memoria de la modificación núm. 1 del Plan especial del Puerto tendrá que cobrar carácter de disposición para que resulte efectiva la aplicación de las medidas que contiene.*
5. *Se sugiere la posibilidad de ajardinamiento o tratamiento del espacio alrededor de la Estación Marítima 4 y su ampliación para la reducción del efecto de la isla de calor de la plataforma del muelle.*

2 OBJETO

El presente informe tiene como objeto dar respuesta a los estudios solicitados en el informe emitido por parte del Servei d'Ordenació del Territori del Consell Insular de Mallorca– expediente 846913T – de fecha 1 de junio de 2022.

3 PUNTO 1: MEJORA DEL ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA Y COMPATIBILIDAD DE LA PROPUESTA CON EL CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE APLICACIÓN

La Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma es una modificación considerada de escasa entidad y sin efectos significativos sobre el medio ambiente.

Esta cuestión quedaba debidamente expuesta y justificada en el Documento Ambiental que acompañaba a la Propuesta de Modificación del Plan Especial.

En base a la referida documentación el Presidente de la Conselleria de Medi Ambient i Territori – Comissió Balear Medi Ambient emite, en fecha 9 de octubre de 2020, Resolución por la que se formula el Informe Ambiental Estratégico sobre la modificación puntual num.1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

La escasa entidad superficial de la modificación propuesta, su circunscripción total al interior del ámbito portuario del Puerto de Palma y los objetivos que se persiguen con la misma permiten afirmar que esta Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma no contraviene ni altera en modo alguno las previsiones que los planes territoriales de ordenación puedan tener sobre el Puerto de Palma o sobre su actividad portuaria.

No contraviene las directrices contenidas en la norma 55, Propuestas relativas a los puertos (EI), del Plan territorial insular de Mallorca.

Se ha añadido la justificación expuesta en el párrafo anterior, en el apartado 4.2 "Planeamiento territorial" de la memoria de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

4 PUNTO 2: ANÁLISIS DE LOS EFECTOS ACUMULATIVOS DE LA PROPUESTA PLANTEADA CON OTRAS ACTUACIONES EJECUTADAS EN EL PUERTO DE PALMA DESDE EL AÑO 2018 (MOVILIDAD, CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, CONTAMINACIÓN ACÚSTICA,…).

A continuación, se recogen alguna de las respuestas emitidas hasta el momento en el campo al que hace referencia este punto.

A fecha de enero de 2020, IDOM lleva a cabo el informe de contestación al informe Técnico sobre el Documento Ambiental estratégico de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma. En dicho informe emitido se recoge que la actuación objeto no va a suponer ninguna afección negativa en cuanto a calidad del aire se refiere. También se recoge en el mismo, que la modificación objeto no contempla ningún incremento de pasajeros, y, por tanto, que no produce efecto ninguno sobre el tráfico o la calidad atmosférica actual.

A fecha de marzo de 2020, IDOM lleva a cabo el informe de contestación al informe Técnico sobre el Documento Ambiental estratégico de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma. En dicho informe emitido indica que la actuación objeto no va a suponer ninguna afección negativa en cuanto a calidad del aire se refiere. También se indica en el mismo, que la modificación objeto no contempla ningún incremento de pasajeros, y, por tanto, que no produce efecto ninguno sobre el tráfico o la calidad atmosférica actual. Adicionalmente, se recoge la mención al proyecto de “Infraestructura eléctrica en el puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra”, dentro de las medidas que la APB está tomando, en su política para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a las actividades realizadas en sus instalaciones, mejorando, de esta manera, la calidad del aire del Puerto de Palma de Mallorca y sus alrededores.

En el informe “Consideraciones a los condicionantes emitidos en el Informe Ambiental y Servicios Técnicos Municipales”, de fecha abril 2021, se recoge que la incorporación de zonas verdes producirá un efecto positivo sobre la zona en cuanto a materia de calidad del aire y ruido. En este mismo documento queda recogido que las actuaciones en la actual Estación Marítima 4, tienen por objeto la mera mejora de la calidad de los servicios y de las condiciones de accesibilidad y seguridad, sin modificar los datos actuales de tráfico marítimo de mercancías, pasajeros y cruceros. Además, se recoge que, de acuerdo con lo descrito en el Documento Ambiental Estratégico, la modificación objeto no produce efectos negativos sobre el tráfico y la calidad atmosférica actual.

Por último, se procede a plasmar, de manera detallada, la no afección negativa sobre los aspectos tratados en este punto en ninguna de las actuaciones realizadas en el Puerto de Palma desde el año 2018.

4.1 ACTUACIONES EJECUTADAS EN EL PUERTO DE PALMA

Se han analizado las actuaciones ejecutadas en el Puerto de Palma desde el año 2018 y se concluye que no han generado efecto alguno sobre los aspectos mencionados.

Se describe a continuación las actuaciones más relevantes ejecutadas en el puerto de Palma desde el año 2018 junto a la justificación de la solución adoptada en cada una de ellas, extraída de los respectivos proyectos constructivos.

4.1.1 P.O.1330 Ampliación ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte del Puerto de Palma

En la situación previa a las actuaciones ejecutadas, se detectaron problemas de congestión en la zona y dificultad para operar simultáneamente dos buques atracados en las ampliaciones y prolongaciones de los Muelles de Poniente, debido a la falta de superficie disponible en tierra.

Según se recoge en el proyecto, la zona destinada al tráfico de pasajeros que poseía el Puerto previamente a la ampliación carecía de superficie suficiente para atender las demandas de calidad del servicio al pasaje existente de acuerdo a las áreas indicadas en el *Referencial de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cruceros (2012)* editado por Puertos del Estado.

Con la ampliación de la explanada se logra dotar a la zona destinada al tráfico de pasajeros de una mayor operativa para desarrollar las operaciones terrestres en materia de seguridad y calidad del servicio.

La obra consiste en el avance del frente de atraque del Muelle de Poniente Norte, de forma que prolonga el frente de atraque de la actual Ampliación del Muelle de Poniente y se finaliza con un tacón Ro-Ro contra la Segunda Prolongación del Muelle de Poniente.

La estructura proyectada se sitúa por delante de la Primera Alineación del muelle de Poniente Norte, entre la Ampliación y la Segunda Alineación, discurriendo 376 m manteniendo la alineación con la Ampliación y cerrando el recinto en perpendicular a la Segunda Alineación una distancia de 32 m aproximadamente.

La cota del cantil de la nueva alineación es la +2,50 m.

El muelle está formado por 11 cajones flotantes de hormigón armado de 34 m de eslora, 15,50 m de manga y 15,90 m de altura.

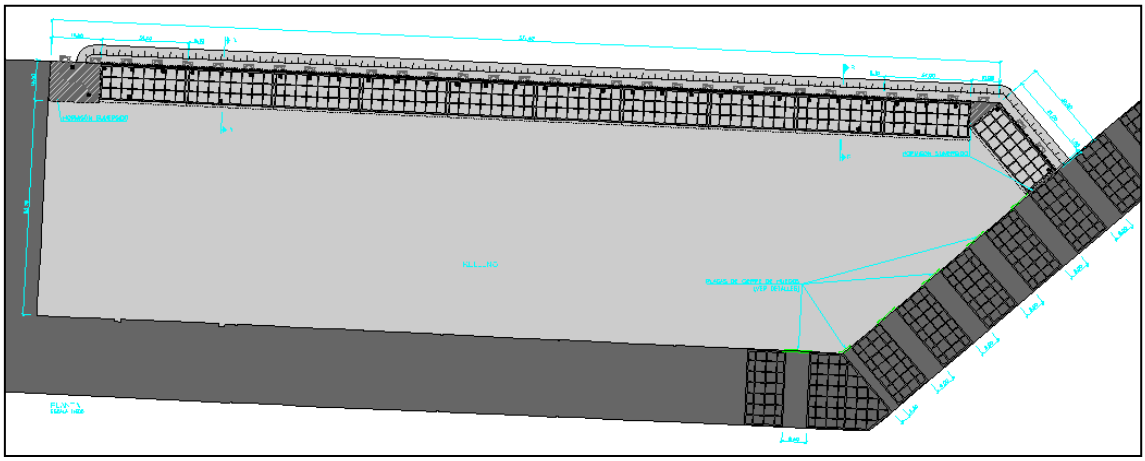


Figura 1. Planta de cajones

Estos cajones se cimentan sobre una banqueta de escollera enrasada con grava cuya coronación está a la cota -14,50 m. Previamente a la ejecución de la banqueta es necesario realizar un dragado para eliminar una primera capa de terrenos blandos.

El material dragado, aunque podría verterse en el mar, se vierte a un recinto que se crea al comienzo de la obra, entre el muelle actual y el proyectado.

Los cajones, rellenos de material granular, están trasdosados por un pedraplén y por el relleno general. El pavimento es provisional de mezcla bituminosa.

A continuación, se muestra la sección tipo del muelle y explanada:

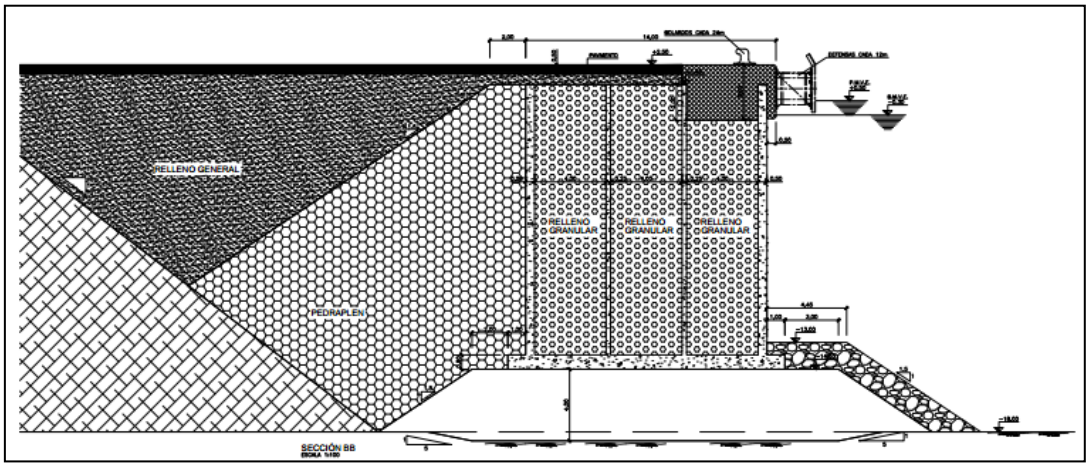


Figura 2. Secciones tipo del muelle

Esta solución ha sido el resultado de un exhaustivo estudio de alternativas, en el que se tuvieron en cuenta, entre otros, criterios de tipo ambiental.

4.1.2 P.O.1327 Ampliación y remodelación de la Terminal Marítima Nº6

Previamente a la ejecución del proyecto de “Ampliación y remodelación de la Terminal Marítima Nº6”, existía una edificación de carpa provisional a través de la cual se canalizaban las operaciones portuarias de embarque y desembarque de pasajeros en

el muelle de la plataforma adosada al Dique del Oeste. Dicha carpa era insuficiente para satisfacer los requerimientos necesarios tanto para el tráfico de pasajeros, como para la operativa de maletas.

Con el fin de que las operaciones de carga y descarga de pasaje se realizaran en óptimas condiciones de seguridad, así como de favorecer la agilidad de la carga y descarga de maletas, de los flujos de pasajeros, asegurando en todo momento tanto el confort como la seguridad de los mismos, se ejecutó la ampliación y remodelación de la Estación Marítima Nº6.

La Terminal Marítima se proyectó y dimensionó en base a las necesidades recibidas por parte de las compañías que operan en el muelle de la plataforma adosada al Dique del Oeste.

La nueva edificación tiene una superficie construida de 10.000 m2 aproximadamente y 3.000m2 de espacios exteriores cubierto (marquesinas) y se ubica en la explanada anexa a los muelles en una situación similar a la carpa previa existente. Se diseñó para quedar perfectamente integrada en el entorno.

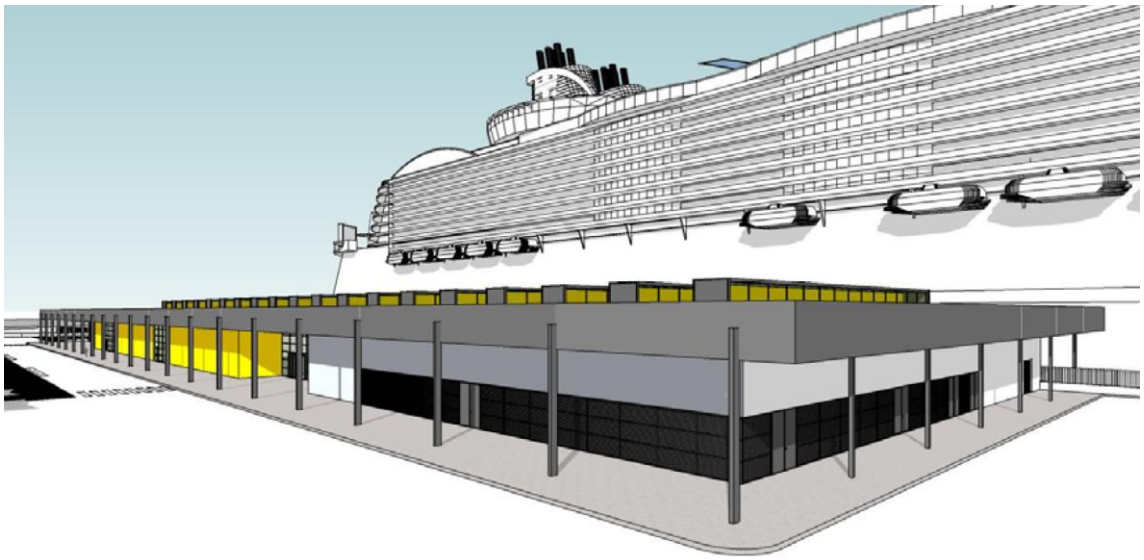


Figura 3. Render EM6

Se consideró un correcto funcionamiento desde el punto de vista de mantenimiento, coste, eficiencia energética y funcionalidad del edificio.

Se planteó asimismo la reordenación de las superficies anexas a la edificación con el objetivo de organizar los múltiples tráficos que conlleva: suministros, autobuses, colas de taxis, vehículos particulares, además de los pasajeros.

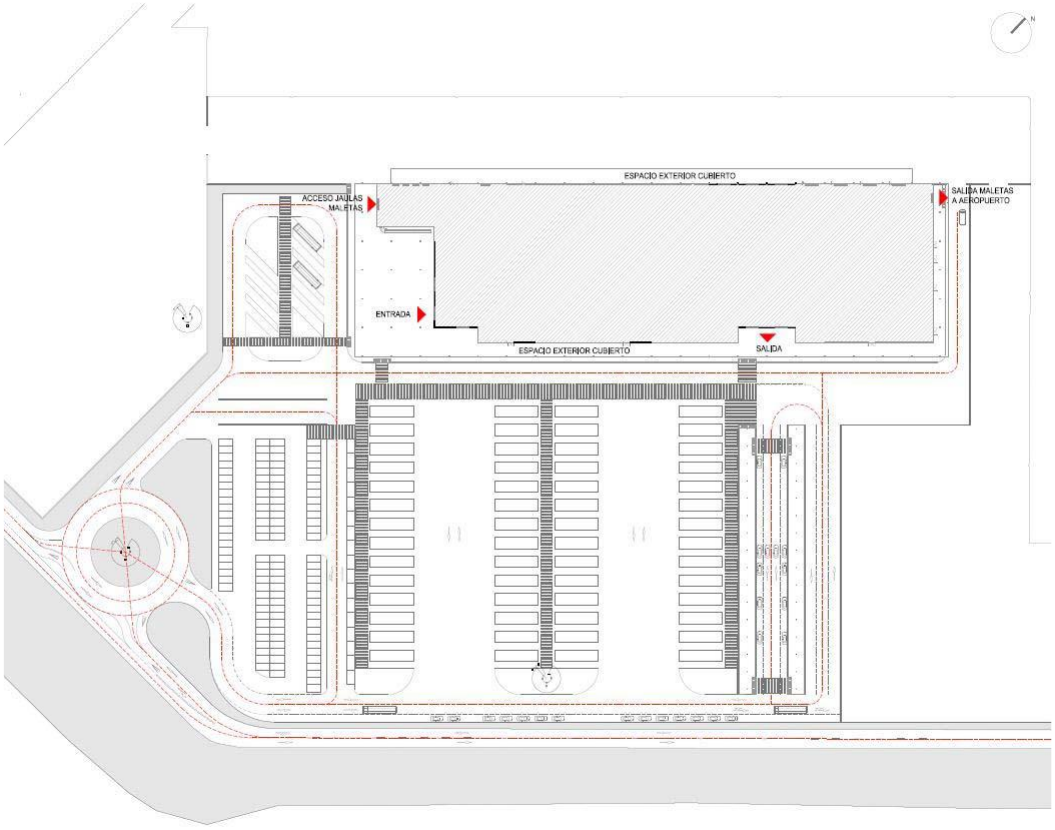


Figura 4. Reordenación superficies anexas a EM6

4.1.3 1349 Ampliación de la Estación Marítima Nº4

La Estación Marítima Nº4 (EM4) opera hasta un total de 2.700 pax, por lo que presenta una ratio de superficie disponible de 1,45 m2/pax. Esta ratio es totalmente inadecuada de acuerdo con varios estudios realizados a tal efecto, como el "Referencial de calidad de servicio para el tráfico de cruceros" elaborado por Puertos del Estado con fecha de 17 de septiembre de 2012, que recomienda un ratio de 2,0 m2/pax.

De hecho, parte de la operativa de los cruceros de "base" ha tenido que realizarse fuera de la Estación Marítima (en condiciones precarias) ya que la superficie interior de la EM4 resulta insuficiente para atender a la operativa de gestión de equipajes.

Con el fin de atender adecuar esa carencia de infraestructura portuaria para atender a los pasajeros y pasajeras en condiciones de seguridad y al mismo tiempo proporcionando una calidad de servicio adecuada (comodidad para el usuario y usuaria, fluidez, seguridad…), se proyecta la ampliación de la Estación Marítima Nº4.

La nueva ampliación propuesta de 921 m2 permite dotar a la EM4 de una superficie anexa para su ampliación, de forma que se pueda aproximar a la ratio óptima de superficie / pax atendiendo al actual servicio que presta, con una ratio obtenida de 1,79 m2/pax.

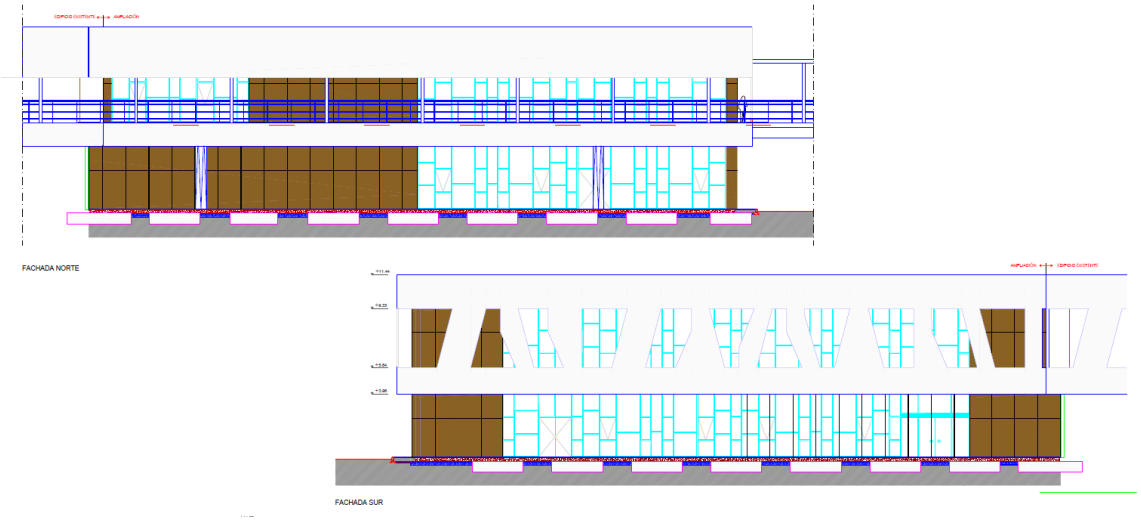


Figura 5. Alzado EM4

Se proyectó un edificio con alta eficiencia energética para conseguir un edificio de consumo casi nulo.

4.2 EFECTOS SOBRE EL ENTORNO CERCANO AL PUERTO

Se detallan a continuación los efectos que puedan tener las actuaciones ejecutadas en el puerto de Palma desde el año 2018 sobre el conjunto de territorio (en relación al índice de presión humana) y más específicamente sobre el entorno cercano al puerto (movilidad, contaminación atmosférica, contaminación acústica,…), según se recoge en los distintos proyectos constructivos.

Cabe indicar que las actuaciones ejecutadas se proyectan con el fin de mejorar y adecuar la infraestructura portuaria en términos de calidad, seguridad y confort a los usuarios, y no tienen la finalidad de aumentar la capacidad de pasajeros.

4.2.1 PO 1330 Ampliación ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte del Puerto de Palma

Según se detalla en el Proyecto Constructivo, se han identificado las siguientes principales afecciones del Proyecto sobre el medio ambiente en fase de operación:

- Interferencia en la recirculación de las aguas: los Muelles de Poniente Norte existentes previamente a la ampliación están formados por cajones de hormigón espaciados entre ellos unos 8 m, con la finalidad de permitir la recirculación de las aguas en la dársena y evitar estancamientos de agua, con los consiguientes efectos insalubres. Con la ampliación planteada, se cierran el 39% de los “canales”, dejando libres aquéllos situados en la zona más “activa”

hidrodinámicamente. Por tanto, se considera que la circulación de las aguas no se verá afectada.

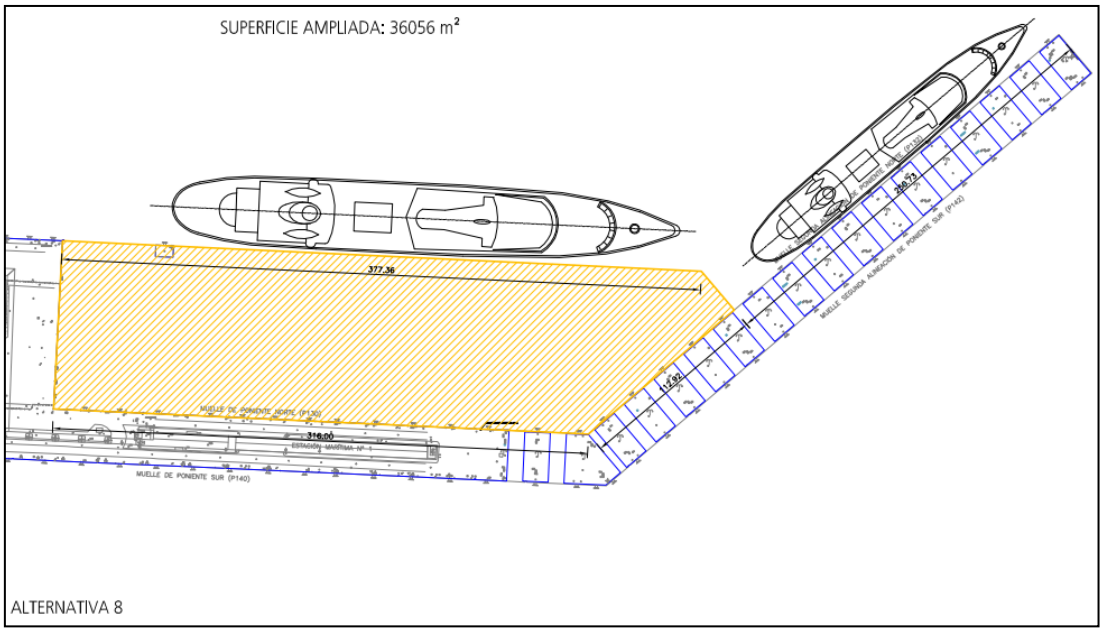


Figura 6: Ampliación diseñada (trama de rayas oblicuas), con visualización de los canales de circulación de agua entre cajones existentes.

- La posibilidad de generar nuevas superficies y poder así operar el tráfico de pasajeros de acuerdo al Referencial de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cruceros (2012) editado por Puertos del Estado, permitiendo por tanto mejorar la calidad de operación y de atención al pasaje.

- Posibilidad de ordenar tráficos dentro del puerto y dedicar una zona a pasaje y ro-ro, que exigen instalaciones específicas.

En la tabla siguiente se resumen, a modo de síntesis, los aspectos anteriores:

EFECTOS DIFERENCIALES DEL PROYECTO DE LA AMPLIACIÓN DE LA EXPLANADA EN EL MUELLE DE PONIENTE NORTE DEL PUERTO DE PALMA	
SIN PROYECTO	**CON PROYECTO**
CREACIÓN DE SUPERFÍCIE EN TERMINALES	
--	36.000 M2 de nueva superficie
VOLÚMENES DE TRÁFICO AL PASAJE	
Pasajeros 1.265.000	Se mantiene
Buques 485	Se mantiene
CONDICIONES DE OPERATIVA Y CALIDAD DEL SERVICIO	
Por debajo de estándares mínimos de calidad y prestación del servicio	Dentro de estándares mínimos de calidad y prestación del servicio
CONDICIONES DE OPERATIVIDAD	
Problemas de congestión en la zona y de operación de buques	Mejoran gracias a la posibilidad de ordenar tráficos dentro del puerto

SOSTENIBILIDAD DE LA ACTUACIÓN	
--	Sostenible

Tabla 1. Aspectos más relevantes diferenciadores de la situación actual y posterior a las Obras de Proyecto.

En este sentido, cabe destacar que los metros lineales de atraque disponibles en muelle resultan ser similares o incluso ligeramente inferiores a los existentes previamente a la actuación, por lo que no existe relación directa entre dicha actuación y un aumento de pasajeros.

4.2.2 P.O.1327 Ampliación y remodelación de la Terminal Marítima Nº6

En relación a la ejecución de la Estación Marítima Nº6, cabe destacar que en el entorno del dique del Oeste ya existía una carpa que canalizaba las operaciones portuarias, por lo que la ejecución de dicha Estación Marítima Nº6 ha contribuido a mejorar la calidad, seguridad y confort del servicio existente, sin suponer por si misma un aumento de pasajeros, ya que las dimensiones máximas de los buques a los que puede dar servicio la Estación Marítima Nº6 vienen limitadas por las dimensiones físicas de los muelles existentes (longitud y calado disponible).

Por una parte, la edificación de la Estación Marítima Nº6 se ha proyectado para cumplir con los más altos estándares de eficiencia energética, por lo que el impacto en cuanto a contaminación atmosférica y acústica de dicha edificación serían positivos en comparación con los generados previamente por la carpa existente.

Por otra parte, con el esquema de circulación propuesto se reordena la circulación de la zona, con el objetivo de minimizar tanto la carga de tráfico rodado en los viales más próximos a la fachada de la nueva terminal como los cruces que puedan producirse entre pasajeros en movimiento y vehículos. Por tanto, el efecto sería positivo.

4.2.3 P.O.1349 Ampliación de la Estación Marítima Nº4

Asimismo, cabe destacar que la Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma conlleva demoler unas edificaciones existentes en parcelas situadas junto a la Capilla de San Telmo y trasladar dicha edificabilidad para ejecutar la ampliación de la EM4.

Por tanto, los efectos que producirán dichas actuaciones serán:

- La ejecución de la futura ampliación de la Estación Marítima Nº4 (EM4) va a mejorar la calidad, seguridad y confort del servicio existente a los pasajeros.
- No va a producir por si misma un aumento de pasajeros, ya que las dimensiones máximas de los buques a los que puede dar servicio la EM4 vienen limitadas por las dimensiones físicas de los muelles existentes (longitud y calado disponible).
- Al proyectarse la EM4 como una edificación de consumo casi nulo, con los más altos estándares de eficiencia energética, el impacto en cuanto a contaminación atmosférica y acústica de dicha edificación sería no significativo.
- Se desarrolla una zona verde en las parcelas junto a la Capilla de San Telmo, implicando un beneficio ambiental y paisajístico.

4.2.4 Conclusión del efecto acumulativo de las actuaciones ejecutadas

Se concluye por tanto que las actuaciones ejecutadas en el Puerto de Palma desde el año 2018 no han tenido efectos negativos sobre el entorno cercano al puerto.

Asimismo, cabe destacar que las previsiones del tráfico de cruceros en el puerto de Palma, se recogen, entre otros documentos, en el Plan Estratégico de la APB, que está actualmente en tramitación. En relación con dichas previsiones, en el Mediterráneo y particularmente en Palma, se realizaron en términos agregados de número de escalas y pasajeros anuales, y generando distintos escenarios de futuro. Como se señala en el documento del PE, para el planteamiento de dichos escenarios sintéticos, lógicamente, se tuvieron en cuenta por un lado los aspectos más relevantes de la demanda: tendencias de crecimiento del sector, con carácter general y en nichos específicos (a partir de las peticiones de escalas ya recibidas, carteras de pedidos de nuevos buques por parte de las navieras), y atractivo-en esos momentos- del Mediterráneo Occidental en relación con otras regiones (específicamente también por las condiciones de estabilidad socio-política en unas y otras). Y, por otro lado, aspectos de oferta (portuaria y extraportuaria): capacidad de las infraestructuras, instalaciones y servicios portuarios; y también, estando el debate sobre la mesa, eventuales políticas que podrían desarrollarse para este segmento turístico en el ámbito autonómico y local. En este sentido, el Plan reconoce el cuestionamiento de algunos sectores en el entorno (principalmente en Palma) sobre determinados aspectos e impactos de los cruceros (sobre todo de su crecimiento en los últimos años), y que ello podría propiciar una modulación en las tendencias, e incluso se reconoce y señala en el documento que sería “muy deseable, al menos un mayor escalonamiento (a lo largo del año, de la semana y del día) de las escalas y evitar o disminuir coincidencias con líneas regulares”. Y teniendo en cuenta todo esto plantea como objetivo estratégico la gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio, y alineados con este objetivo estratégico se plantean otros más operativos y actuaciones, algunas ya en marcha, como incentivar la desestacionalización, un mayor escalonamiento semanal y diario de las escalas y la menor coincidencia en puerto con buques. Con estos objetivos se están ya, por ejemplo, reorientando las bonificaciones a las tasas.

De los 3 escenarios sintéticos planteados en el Plan Estratégico, solo el primero de ellos (denominado “Alto”) planteaba un crecimiento tendencial (elevado) del tráfico, sobre todo en número de pasajeros, señalándose que parecería el más probable (en aquel momento) si no se aplicaran políticas autonómicas y locales para revertir la tendencia. Los escenarios “medio” y “bajo” asumían la implantación de políticas promovidas desde las administraciones autonómicas y locales (particularmente en Palma) que moderarían el crecimiento (en el escenario “medio”) o incluso podrían producir algunas pérdidas de escalas y pasajeros (en el escenario “bajo”, aunque en aquel momento parecía difícil

reducir los totales anuales actuales, incluso laminando las escalas para evitar o disminuir coincidencias en puerto).

Por ello, a entender de la Autoridad Portuaria, los escenarios y las previsiones de tráfico de cruceros en el puerto de Palma, dependen de variables económicas, sociales y políticas, nunca de variables urbanísticas; es decir, las previsiones de tráfico de cruceros en el puerto de Palma no dependen de que se apruebe o no se apruebe la modificación nº1 del Plan Especial.

En el caso concreto, además, se considera que el incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica incremento de capacidad, dado que la capacidad viene limitada por las dimensiones físicas del muelle. Dicho de otra manera, en el caso de que no se llegue a ampliar nunca la Estación Marítima nº4 es perfectamente posible que dicha Estación Marítima opere más de 2700 pasajeros; se haría mediante instalaciones desmontables en el exterior, tal y como se venía realizando antes de 2018.

Por ello, se considera que el incremento de superficie propuesto en la Estación Marítima nº 4 no implica un incremento del número de pasajeros ni de cruceros, ya que tanto las dimensiones máximas como el número de buques que operan en los muelles de Poniente seguirían teniendo las limitaciones físicas propias de los atraques, las cuales son independientes de la superficie disponible para Estación Marítima Nº4. Es decir, no se puede dar la garantía de que, ni con la Estación Marítima actual, ni con la Estación Marítima ampliada, no haya un aumento en el número de pasajeros y en el número de cruceros, tal y como indica la resolución de la CMAIB.

En consecuencia, no se ha considerado adecuado realizar modificaciones en el documento de propuesta de “Modificación nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma” en respuesta a dicho condicionante, ya que se encuentra justificado en el apartado “2.3 Estación Marítima Nº4”, donde se indica que la necesidad de ampliar la Estación Marítima Nº4 surge con el objeto de mejorar el nivel de servicio de la misma, que resulta ser en la actualidad inferior al deseable, tal y como se detalla en dicho apartado.

Por ello, se entiende garantizado que la mejora de las condiciones de la Estación Marítima nº 4 no implicará un aumento del número de cruceros con base en Palma o del número máximo de pasajeros por crucero.

5 PUNTO 3: INCORPORAR EL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA (NORMA 7-QUINQUIES DE LA MODIFICACIÓN DEL PTIM)

Se ha incluido el Estudio de Integración Paisajística como Anexo V del Documento de Modificación nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

El contenido de dicho estudio se rige al cumplimiento de la normativa vigente, Norma 7 (quárter) de la modificación nº3 del Plan Territorial Insular de Mallorca aprobada el 11 de mayo de 2023.

Se recoge una diagnosis del estado actual del paisaje en el ámbito de actuación, analizando sus principales componentes y llevando a cabo tanto una valoración paisajística como visual.

Se recoge el análisis de los impactos previsibles de la planificación sobre los elementos que configuran el paisaje.

Se recoge el conjunto de medidas a adoptar para alcanzar la integración paisajística, a fin de reducir o corregir los posibles impactos negativos que pudiera generar el desarrollo de la actuación.

6 PUNTO 4: APARTADO 11 CON CARÁCTER DE DISPOSICIÓN

En el apartado 11 al que se hace referencia, ya se especificó en el título que se trataban de condiciones de necesaria observancia, y, por tanto, preceptivas a la hora de acometer proyectos, obras o edificaciones en las parcelas objeto de la modificación puntual propuesta. No obstante, se matiza que dicho apartado tiene carácter de disposición, para que no exista ningún tipo de duda sobre su obligatoriedad.

Asimismo, el punto 9 de dicho apartado 11 (ahora con carácter de disposición), establece que se deberán cumplir todas las condiciones señaladas en el punto 10 del Documento Ambiental Estratégico presentado por la APB en el documento de solicitud de inicio de la tramitación ambiental estratégica del Plan Especial, que se incluye como Anexo III del documento de Modificación nº1 del Plan Especial, en línea con el cumplimiento de dicha normativa.

Asimismo, cabe destacar el reciente desarrollo por parte de la APB de un “Plan de adaptación al cambio climático para los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares”, en el que se lleva a cabo una evaluación a medio-largo plazo, de los factores de riesgo, y se proponen medidas y rutas de adaptación para prevenir dichos riesgos, tal y como se refiere en el punto 8 del mismo apartado.

7 PUNTO 5: INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS AJARDINADOS

El ajardinamiento del espacio sugerido se incluirá en un futuro expediente de urbanización en la Estación Marítima nº4, según disponibilidad de espacios y ajustándose a las necesidades de explotación.

8 CONCLUSIÓN

Se han analizado y dado respuesta a los estudios y justificaciones solicitadas en el informe del Servei d'Ordenació del Territori.

Se ha justificado en primer lugar la compatibilidad de la propuesta con los instrumentos de ordenación territorial, ya que por su escasa entidad y por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente, no contraviene ni altera en modo alguno las previsiones que los planes territoriales de ordenación puedan tener sobre el Puerto de Palma o sobre su actividad portuaria, y en particular sobre las directrices contenidas en la norma 55, "Propuestas relativas a los puertos (EI)", del Plan territorial insular de Mallorca. Dicha justificación se ha incluido en el apartado 4.2 "Planeamiento territorial" de la memoria de la Modificación Puntual Nº1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

En segundo lugar, se han analizado los efectos que puedan tener las actuaciones ejecutadas en el puerto de Palma desde el año 2018 sobre el conjunto de territorio (en relación al índice de presión humana) y más específicamente sobre el entorno cercano al puerto (movilidad, contaminación atmosférica, contaminación acústica,…).

Los efectos de dichas actuaciones sobre el conjunto del territorio son neutros, ya que no tienen impacto sobre el índice de presión humana sobre el territorio, al no producir un aumento de la capacidad de pasajeros, ya que dicha capacidad viene limitada por las dimensiones físicas de la infraestructura portuaria existente (longitud y calado de muelles).

Asimismo, los efectos producidos por dichas actuaciones sobre el entorno cercano al puerto son positivos, debido a que:

- Mejoran la operativa portuaria en términos de calidad, seguridad y confort a los usuarios.
- Reducen la contaminación atmosférica y acústica de la edificación de la terminal marítima EM6 al proyectarse con los más altos estándares de eficiencia energética.
- Reordenan la circulación minimizando el tráfico junto a la terminal y evitando cruces entre vehículos y peatones, mejorando por tanto la seguridad.

Se ha incluido el Estudio de Integración Paisajística, cuyo contenido se rige al cumplimiento de la normativa vigente, Norma 7 (quárter) de la modificación nº3 del Plan Territorial Insular de Mallorca aprobada el 11 de mayo de 2023.

Se ha indicado que el apartado 11 tiene carácter de disposición, y se ha hecho referencia al Plan de adaptación al cambio climático de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Se ha indicado que la incorporación de elementos ajardinados se incluirá en un futuro expediente de urbanización.