www.illessostenibles.travel

Illes Balears Sostenibles

PROJECTE D'ORDENACIÓ DE LA COSTA DE LA BADIA DE PORTMANY, DESDE PORT DES TORRENT FINS A CALA GRACIÓ

DOCUMENTO DE INICIO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA
VERSIÓN 4. JUNIO 2023

PROJECTE FINANÇAT AMB FONS DE L'IMPOST DEL TURISME SOSTENIBLE

ITS 2017-029, Desembre 2020

GOVERN ILLES BALEARS

Consell d'Eivissa

Ajuntament de Sant Josep de sa Talaia

Ajuntament de Sant Antoni de Portmany

ÍNDICE

A. BORRADOR DEL PROYECTO DE ORDENACIÓN DE COSTA 7

1. INTRODUCCIÓN 8

1.1. Objeto de proyecto 8

1.2. Antecedentes 8

1.3. Subsanaciones introducidas en la Versión 4 del Documento de Inicio de la EAE 9

2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA ZONA 10

2.1. Situación del ámbito de actuación 10

2.2. Características naturales del territorio 12

2.2.1. Aspectos y características físicas, geográficas, geológicas 12

2.2.2. Hidrología 13

2.2.3. Datos meteorológicos dominantes 14

2.2.4. Vegetación existente 15

2.3. Usos presentes en el ámbito 17

2.3.1. Playas. Afluencia, capacidad y servicios existentes 17

2.3.2. Instalaciones náuticas existentes 22

2.3.3. Resumen de estado administrativo actual de muelles y embarcaderos 49

2.3.4. Construcciones existentes y concesiones actuales en la costa 50

2.4. Infraestructuras existentes 54

2.4.1. Accesos al mar 54

2.4.2. Agua 54

2.4.3. Saneamiento 54

2.4.4. Energía eléctrica 55

2.4.5. Alumbrado público 56

2.4.6. Gas natural 56

2.5. Estructura de la propiedad 56

2.6. Condiciones institucionales 58

2.6.1. Planeamiento vigente en los municipios 58

2.6.2. Condiciones derivadas del planeamiento municipal 58

2.6.3. Condiciones derivadas de legislación autonómica 59

2.6.4. Normativa sectorial de Costas relativa a la construcción de paseos marítimos. 59

2.6.5. Deslindes aprobados 62

3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA 64

3.1. Objeto del Proyecto 64

3.2. Ámbito de actuación 64

3.3. Trazado propuesto 64

3.3.1. Trazado Subámbito 1 (entre Port des Torrent y playa de Es Pouet) 65

3.3.2. Trazado Subámbito 2 (entre Caló des Moro y Cala Gració) 74

3.3.3. Trazado Subámbito 3 (acceso a la Cala Gracioneta) 76

3.4. Infraestructura de saneamiento 77

3.4.1. EBAR DE S'ESTANYOL 79

3.4.2. EBAR DES SERRA 80

3.4.3. EBAR DES PINET 81

3.4.4. EBAR DES XINXO 81

3.4.5. EBAR DES FONTANELLES 82

3.4.6. INFRAESTRUCTURA DE RED DE SANEAMIENTO EN EL T.M. DE SANT ANTONI DE PORTMANY 83

3.5. Rehabilitación de los atracaderos y embarcaderos 84

3.5.1. Descripción de procedimiento constructivo 84
3.5.2. Diagnóstico de las grietas 84
3.5.3. Reparación de paramentos 84
3.5.4. Reparación de firmes 85
3.5.5. Instalación de pasarelas sobre pilotes 86
3.5.6. Instalación de infraestructuras y servicios 87
3.5.7. Verificaciones 88
3.5.8. Atracadero Port d'Es Torrent 88
3.5.9. Moll de Punta Xinxó 89
3.5.10. Atracadero Punta Pinet 90
3.5.11. Muelle de Punta Pinet 90
3.5.12. Atracadero Caló den Serral 91
3.5.13. Muelle de S'Estanyol 92
3.5.14. Muelle des Poetó 93

3.6. Infraestructuras de alumbrado público, agua y gas 95
3.7. Pavimentación 95
3.8. Jardinería y medidas de protección y mejora ambiental 95

B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO 97

1. OBJETIVOS DEL PROYECTO Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA 98
3.9. Introducción y marco jurídico 98
3.10. Objetivos del proyecto 98
3.11. Descripción de la problemática sobre la que actúa 99
2. EL ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO QUE SE PROPONE 101
3. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL PROYECTO 102
4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO 104
5. INCIDENCIAS SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES 107

C. DOCUMENTACIÓN GRAFICA 109

1. PLANOS DE INFORMACIÓN 110
2. PLANOS DE ORDENACIÓN 110

ANEXO 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

1. OBJETO

2. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

2.1 Vistas recorrido del ámbito de actuación

2.2 Instalaciones de saneamiento en el ámbito de actuación

2.3 Accesos a las propiedades privadas en el ámbito de actuación

ANEXO 2. TOPOGRAFÍA

1. **INTRODUCCIÓN**

1.1 Fuentes cartográficas de terceros

1.2 Levantamientos topográficas parciales para completar datos

1.3 Precisión de los levantamientos locales

1.4 Sistema de Coordenadas

2. **REPORTAJE FOTOGRÁFICO**

2.1 GPS diferencial en tiempo real (RTK)

2.2 Estación total Leica TCRM 1203

2.3 Estación total Leica NOVA M60 MultiStation

3. **PLANOS**

A2_T_01 TOPOGRAFÍA 1/1.000

A2_T_02 TOPOGRAFÍA 1/500

ÍNDICE DE TABLAS:

Tabla 1. Superficie de embarcaderos 23
Tabla 2. Resumen de estado administrativo de muelles y embarcaderos de la Badía de Portmany..... 49
Tabla 3. Superficie de ocupación de EBAR propuestas. 78
Tabla 4. Superficie de ocupación de redes de saneamiento 78

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES:

Ilustración 1. Subámbitos de actuación..... 11
Ilustración 2. Mapa Geológico de Bahía de Portmany 12
Ilustración 3. Aguas superficiales en el ámbito de actuación 13
Ilustración 4. Suelo forestal en el ámbito de actuación..... 16
Ilustración 5. Playas..... 17
Ilustración 6. Embarcaciones haciendo uso de los muelles 22
Ilustración 7. Ubicación de los muelles existentes..... 23
Ilustración 8. Port d'es Torrent, vista de la plataforma rocosa 25
Ilustración 9. Port d'es Torrent, vista de accesos y usos en el embarcadero 25
Ilustración 10. Vista de embarcaderos en Port d'es Torrent..... 26
Ilustración 11.Port d'es Torrent, vista del intermareal. 26
Ilustración 12. Port d'es Torrent, vista sumergida de configuración del fondo. 27
Ilustración 13. Fondo rocoso en el área de Port d'es Torrent. 27
Ilustración 14. Muelle de Punta Xinxó, acceso 30
Ilustración 15. Muelle Punta Xinxó, pavimento y rebase..... 30
Ilustración 16. Muelle Punta Xinxó, socavaciones en paramento 31
Ilustración 17. Muelle Punta Xinxó, desprendimientos en paramento..... 31
Ilustración 18. Muelle Punta Xinxó, socavaciones a pie de dique..... 31
Ilustración 19. Muelle Punta Xinxó, socavaciones profundas..... 32
Ilustración 20. Embarcadero Pinet, vista del entorno..... 34
Ilustración 21. Embarcadero Pinet, estado actual..... 34

Ilustración 22. Embarcadero Pinet, configuración estructural 35
Ilustración 23. Embarcadero Pinet, socavaciones en el paramento 35
Ilustración 24. Entorno de Muelle de Punta Pinet 37
Ilustración 25. Muelle de Punta Pinet, estado actual de la estructura metálica 37
Ilustración 26. Estado de la estructura metálica, imagen de mayo 2021 38
Ilustración 27. Pila de pasarela metálica, perforada en roca 38
Ilustración 28. Pila de pasarela metálica sujeta con zapata de hormigón 39
Ilustración 29. Entorno del muelle de S'Estanyol 42
Ilustración 30. Socavaciones en zona intermareal en el muelle de S'Estanyol 42
Ilustración 31. Socavación de lado a lado en el muelle de S'Estanyol 43
Ilustración 32. Vista subacuática de paramento del muelle de S'Estanyol 43
Ilustración 33. Entorno de muelle de Poetó 45
Ilustración 34. Agrietamiento del firme en el muelle de Poetó 46
Ilustración 35. Socavación del paramento en el muelle de Poetó 46
Ilustración 36. Desprendimiento de bloques del muelle de Poetó 47
Ilustración 37. Grietas transversales y socavación en muelle Poetó 48
Ilustración 38. Estado actual del paramento interior del muelle de Poetó 48
Ilustración 39. Socavación subacuática en el muelle de Poetó 49
Ilustración 40. Ubicación de las estaciones estudiadas 55
Ilustración 41. Deslinde DPMT. 62
Ilustración 42. Esquema de la zona marítimo-terrestre, ribera del mar, servidumbres de tránsito y protección y zona de influencia, definidas por la Ley 22/1988 de Costas 63
Ilustración 43. Imágenes tramo 1.3 67
Ilustración 44. Jardín del hotel Amàre Beach 69
Ilustración 45. Problemas medioambientales existentes actualmente en la playa des Pinet 70
Ilustración 46. Propuesta para el tramo 1.10 desarrollada en esta versión de la Solicitud de inicio de EAE 71
Ilustración 47. Propuesta para el tramo 1.12 desarrollada en esta versión de la Solicitud de inicio de EAE 72
Ilustración 48. Tramo 1.13 72
Ilustración 49. Propuesta para los tramos 1.13 y 1.14 desarrollada en esta versión de la 73
Ilustración 50. Estado actual EBAR des s'Estanyol 79
Ilustración 51. . Estado actual EBAR des Serra 80
Ilustración 52. Estado actual EBAR des Pinet 81
Ilustración 53. Estado actual EBAR des Xinxo 82
Ilustración 54. Estado actual EBAR des Fontanelles 82
Ilustración 55. Ejemplo de ejecución de reparación de grietas y pavimentos 86
Ilustración 56. Ejemplo de defensa tipo SVA 87
Ilustración 57. Izquierda: bolardo náutico; derecha: norai 87
Ilustración 58. Planta de propuesta de mejora del atracadero Port d´Es Torrent 88
Ilustración 59. Perfil de muelle propuesto en Port d´Es Torrent 89
Ilustración 60. Planta propuesta de actuación Moll de Punta Xinxó 89
Ilustración 61. Vista de perfil en propuesta de actuación Moll de Punta Xinxó 90
Ilustración 62. Vista de lateral de actuación Moll de Punta Xinxó 90
Ilustración 63. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista en planta 91
Ilustración 64. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista lateral 91
Ilustración 65. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista frontal 91

Ilustración 66. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista en planta 92
Ilustración 67. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista latera 92
Ilustración 68. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista frontal 93
Ilustración 69. Propuesta de actuación en Muelle des Poetó, vista en planta 94
Ilustración 70. Propuesta de actuación en Muelle des Poetó, vista lateral exterior 94
Ilustración 71. El desarrollo previsible del Proyecto 103

A. BORRADOR DEL PROYECTO DE ORDENACIÓN DE COSTA

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objeto de proyecto

Los municipios de Sant Josep de Sa Talaia y Sant Antoni de Portmany son colindantes y tienen uno de los tramos de costa con más valor paisajístico de la isla de Ibiza, por este motivo se ha previsto la construcción de un paseo marítimo que articule la costa comprendida entre Cala Gració y Puerto des Torrent.

Nos encontramos con un ámbito muy complejo y altamente degradado, donde de una manera drástica pasamos de un entorno natural a uno puramente urbano.

Las actuaciones de transformación de la fachada marítima urbana, tratamiento de itinerarios y senderos litorales enfocadas a alcanzar el libre acceso, tránsito y uso público del litoral, permitirán hacer más agradable la vida humana en el borde costero, satisfaciendo plenamente el esperado disfrute del mar y del territorio costero y potenciando además el futuro turístico del litoral.

1.2. Antecedentes

Como antecedentes, cabe señalar varias actuaciones ejecutadas con anterioridad, todas ellas en el término municipal de Sant Antoni:

- El Paseo que une la playa de Es Pouet con el núcleo de Sant Antoni pasando por la playa del Arenal.
- El tramo de paseo que conecta el puerto de Sant Antoni con Caló des Moro.

Entre los factores donde el Paseo marítimo puede resultar decisivo se puede destacar los siguientes:

1. Aumento de la superficie peatonalizable facilitando el acceso público a la ribera del mar y garantizando y la accesibilidad universal. En un entorno natural tan privilegiado como este es fundamental garantizar el acceso controlado de todos los visitantes.
2. Eliminación de ocupaciones inadecuadas dentro de la zona de DPMT y su servidumbre de tránsito, siempre en la medida de lo posible.
3. Mejora de la seguridad en el uso de la costa, así como la mejora de las condiciones de vigilancia y acceso en caso de emergencia.
4. Diseño del carril bici.
5. Mejora del Paisaje. Actualmente existen zonas bastante degradadas, incluso junto al mar, donde el Paseo como elemento regenerador puede resultar fundamental.
6. Regeneración de las Infraestructuras de saneamiento existentes en la zona.
7. Rehabilitación de los muelles existentes para mejorar el tráfico entre los dos bordes.
8. Mejora de la integración ambiental y paisajística.
9. Fomento de la desestacionalización y promoción del turismo sostenible en temporada baja.

El proyecto engloba dos ámbitos claramente diferenciados. El primero (entre Puerto des Torrent y playa de Es Pouet), situado casi íntegramente en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia tiene un marcado carácter urbano y una longitud aproximada de cinco kilómetros.

El segundo (entre Caló des Moro y Cala Gracioneta) se ubica en el término municipal de Sant Antoni de Portmany. Salvo los primeros 300 m, es de tipología rural y cuenta con un recorrido de aproximadamente dos kilómetros.

1.3. Subsanaciones introducidas en la Versión 4 del Documento de Inicio de la EAE

La presente versión del documento refleja:

- Las modificaciones del trazado del Paseo de acuerdo con las indicaciones recibidas en la reunión con la Dirección General de Costas de fecha 10 de Noviembre de 2021, así como las aclaraciones respecto de las líneas de deslinde del Dominio Público vigentes, definición de las propuestas previas de las obras/actuaciones que se van a hacer, las existentes que se pretenden mantener y las existentes que se retirarán del DPMT y Definición de la superficie de la zona que quedará ocupada en el DPMT tanto por el paseo y el carril bici, como por las infraestructuras de saneamiento, electricidad y agua potable.

- Las modificaciones del trazado del Paseo motivados por el informe desfavorable a la propuesta del Proyecto de Ordenación de la Costa de a Badía de Portmany, desde Port des Torrent fins a Cala Gració remitido por la Dirección General de la Costa y el Mar en fecha 22 de febrero de 2023.

- Cambios en las actuaciones propuestas para las instalaciones marítimas menores (muelles y atracaderos) situados en el ámbito de actuación de acuerdo con la información recibida de la Demarcación de Costas en Illes Balears en fecha 11 de abril de 2023.

2. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA ZONA

2.1. Situación del ámbito de actuación

El ámbito de presente proyecto incluye tres subámbitos.

Subámbito 1 (entre Port des Torrent y playa de Es Pouet) está situado al sur del paseo existente que une la playa de Es Pouet con el núcleo de Sant Antoni pasando por la playa del Arenal.

El paseo se inicia cerca de la playa Port des Torrent, llamada así al estar ubicada en la desembocadura de un torrente, y avanza hacía el noreste recorriendo 5 playas urbanas del término municipal de Sant Josep de Sa Talaia (Caló de s'Oli, Punta Xinxó, Pinet, Caló des Serral, S'Estanyol).

El proyecto transcurre por el tramo que coincide con la fachada urbana de Sant Josep donde se pone en evidencia una elevada degradación de la franja costera existiendo los terrenos que han perdido sus características naturales de playa y/o zona marítimo-terrestre.

La degradación del dominio público marítimo-terrestre se acentúa por la presencia de una deteriorada red de alcantarillado de unos 40 años de antigüedad, que cuenta con 5 estaciones y pozos de bombeo e impulsión, que tendrá que ser reemplazada.

El proyecto resolverá el problema de estacionamiento y circulación no autorizada de vehículos presente en la zona.

Otro factor importante a tener en cuenta en el proyecto, es la ubicación en el dominio público marítimo-terrestre y/o en la franja de servidumbre de tránsito de los terrenos consolidados por la edificación y clasificados como suelo urbano que cuentan con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica. Por lo que estamos en algunos casos ante una imposibilidad material de eliminación de ocupaciones inadecuadas dentro de la zona de DPMT y su servidumbre de tránsito.

Subámbito 2 (entre Caló des Moro y Cala Gració) continuará en la dirección norte el paseo existente que conecta el puerto de Sant Antoni con Caló des Moro. Se ubica tanto en suelo urbano (primeros 700 m), como no urbanizable.

En general el proyecto transcurre por el territorio de gran calidad paisajística y estado de conservación de la vegetación natural bastante aceptable sobre todo en todo el recorrido rural.

Destacan por su belleza y calidad paisajística la Cala Gració y la Cala Gracioneta.

El paseo de subámbito 2 transcurre siempre afectando a terrenos incluidos en la franja de servidumbre de tránsito.

Subámbito 3 (acceso a la Cala Gracioneta) es donde se concluye la actuación prevista en el presente proyecto. Se trata de suelo no urbanizable.

El acceso actual a esta cala no es sencillo. El sendero desde la Cala Gració que transcurre bordeando la costa tiene algunos tramos peligrosos y es inaccesible para las personas con movilidad reducida.

El suelo No Urbanizable en los subámbitos 2 y 3 tiene calificación de paraje preservado que, de acuerdo con el Art. 131 del PGOPU de Sant Antoni, está constituido por los valores simbólicos, constantes, inmutables, cuya defensa como bien nacional y regional debe manifestarse, tanto por

su valor estratégico, histórico, paisaje monumental o de alto interés panorámico y para preservar el ecosistema y las especies botánicas y de fauna características, haciendo inaccesible su transformación, delimitadas y calificadas como tales en el plano de ordenación correspondiente.

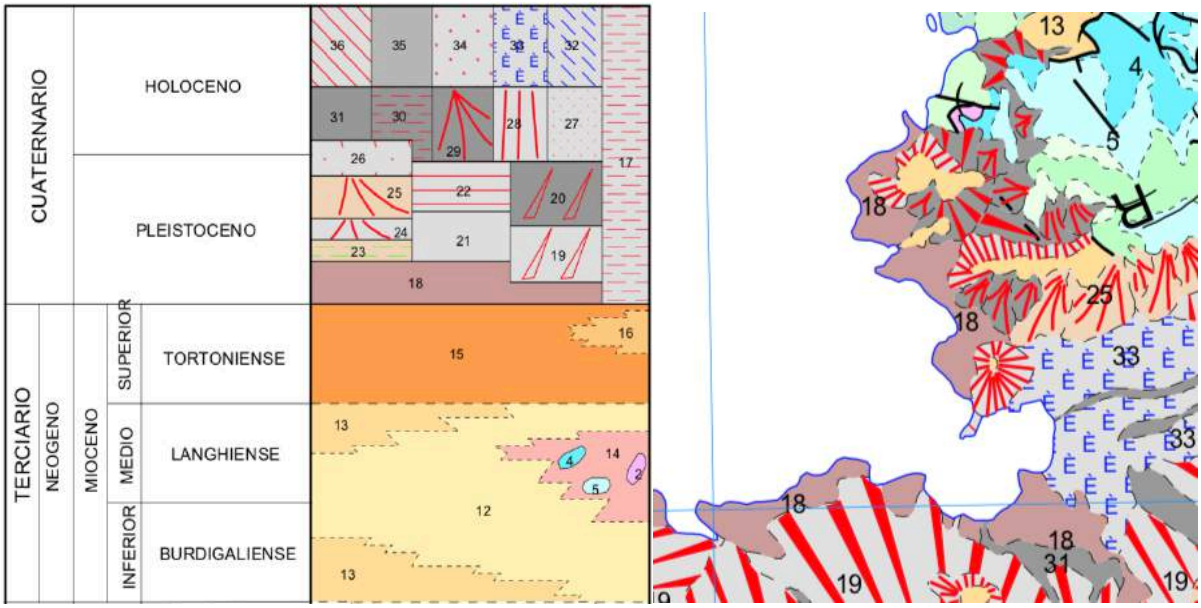
Ilustración 1. Subámbitos de actuación
Fuente: elaboración propia

2.2. Características naturales del territorio

2.2.1. Aspectos y características físicas, geográficas, geológicas

La bahía de Portmany es una zona de costa baja ya que se trata de una prolongación hacia el oeste del extenso plano de Portmany.

Geológicamente es de naturaleza completamente calcárea (arenisca, calcáreas, conglomerados, margas, etc.). Comienza en el triásico y la mayor parte de sus materiales son secundarios. La erosión posterior ha originado un paisaje de cerros. Algunas de las zonas llanas interiores están cubiertas con materiales miocénicos y cuaternarios, pero las zonas llanas más extensas son las zonas costeras aluviales de materiales cuaternarios.



LEYENDA

13 Calcarenitas y conglomerados
18 Areniscas ("marás")
19 Gravas, arcillas y arenas con encostramientos a techo (Glacis antiguos)
24 Gravas, arcillas y arenas con encostramientos carbonatados a techo (Abanicos aluviales)
33 Limos, arcillas y materia orgánica (Albuferas)

Ilustración 2. Mapa Geológico de Bahía de Portmany
Fuente: Cartografía del IGME. Mapa Geológico de España. Hoja 65 (Ibiza)

2.2.2. Hidrología

Las aguas subterráneas del ámbito de actuación se encuentran dentro de dos unidades hidrogeológicas: U.H. 20.02 Costa y U.H. 20.05 Costa.

Por lo que respecta a las aguas superficiales, la isla no presenta hidrología superficial continuada, existiendo torrentes que funcionan intermitentemente como respuesta a la irregularidad de la pluviometría, es por ello, que durante la mayor parte del año no existe circulación superficial, ya que sólo se produce tras episodios de lluvias torrenciales (de escasa duración y elevada intensidad). Hay dos torrentes que pueden trener incidencia en el proyecto: Torrent de s'Estanyol en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia que desemboca en la playa del mismo nombre y Torrent d'en Ribes en el término municipal de Santa Antoni de Portmany que desemboca en la playa de cala Gració.

Ilustración 3. Aguas superficiales en el ámbito de actuación
Fuente: elaboración propia

2.2.3. Datos meteorológicos dominantes

El archipiélago de las Pitiüsses, al igual que todas las Baleares goza de un clima mediterráneo, pero su posición más meridional respecto del resto de las Balears, hace que tengan un clima más seco y cálido que el resto de las Balears, presentando un clima semiárido.

La climatología de la isla de Eivissa está condicionada por su situación intermedia, entre el flujo general de poniente y la zona subtropical, a la cual se añaden aspectos orogeográficos que dan ocasión a una fuerte actividad ciclogenética, en la cual la mar ejerce de atenuador de las oscilaciones térmicas. La temperatura media anual de la isla varía entre los 16 y el 18,5º y las precipitaciones medias totales superan los 400 mm. La exposición al sol del territorio es alta, con unas 3.000 horas/año y los vientos dominantes durante el invierno son de componente oeste y en verano de levante. Ocasionalmente en invierno, además de los vientos de componente oeste o noreste, soplan vientos de componente polar que ejercen un efecto desecante.

El clima de la bahía de Portmany es el característico del área mediterránea: una sequía estival más o menos larga, una gran diferencia de lluvias interanuales y un invierno fresco o moderadamente frio; el régimen de lluvias se caracteriza por su irregularidad interanual y por las concentraciones durante el otoño y el invierno; la precipitación anual de la bahía está alrededor de los 400 mm, cosa que permite considerarla como una zona de transición entre la zona norte de la isla (600 mm) y la zona más al sur (300 mm).

La temperatura media anual, registrada en la estación meteorológica del aeropuerto, es de 18ºC, con ciertas diferencias entre distintas partes del municipio: las zonas costeras suelen alcanzar temperaturas medias anuales ligeramente superiores, mientras que en las zonas de relieve más pronunciado, tales como sa Talaia y sus alrededores, estas medias resultan ligeramente inferiores respeto de las zonas de costa o del llano de Sant Jordi; la humedad media es elevada, del 70 %, debido a la proximidad del mar, humedad que resulta vital para la vegetación herbácea, que aprovecha el rocío para suplir la escasez de lluvias.

Los vientos de la isla más frecuentes tienen componente oeste y suroeste, duran las estaciones frías, mientras que en verano predominan los vientos de componente este y sureste. La distribución de las velocidades medias del viento es homogénea, en la otoño-invierno un poco más elevada (18 km/h) que durante el verano (14 km/h).

Según el índice de agresividad del clima sobre el suelo, por término medio, el clima de Baleares no es demasiado perturbador, aunque puede llegar a manifestarse muy agresivo en episodios puntuales provocados por lluvias torrenciales (que se registran principalmente en otoño).

2.2.4. Vegetación existente

La vegetación es esencialmente mediterránea. El régimen de temperaturas, a menudo suaves o altas, es idóneo para el desarrollo de la vegetación, cuyo principal factor limitante es la irregularidad de las precipitaciones, típica del clima mediterráneo, y el estrés hídrico que la época seca del verano confiere al desarrollo vegetativo por falta de disponibilidad de agua. Este condicionante bioclimático procura un tipo de vegetación bien adaptada a las situaciones de semiáridas estacional.

De acuerdo con el mapa de series de vegetación de Rivas Martínez las características de la vegetación existente en el ámbito se sintetizan en la siguiente tabla:

Serie	30d
Definición	Serie termomediterranea ibicenca de Juniperus lycia o sabina mora (Cneoro triccoci-Junipereto lyciae sigmetum). VP, sabinares.
Faciación	Faciacion tipica
Región	Region Mediterranea
Azonal	Series climatofilas
Piso	Piso termomediterraneo

Las precipitaciones escasas, unidas a las condiciones edafoxéricas, que imponen los materiales calcáreos del subsuelo, hacen que la eficiencia de la evaporación-transpiración sea bastante baja, por lo cual solamente se permite el crecimiento del pino Carrasco (Pinus halepensis), la sabina (Juniperus phoenicia) y la maquia termófila con lentisco (Pîstacea lentiscus), ginebrera (Juniperus oxyedrus), cistus albidus, romero (Rosmarinus officianalis), tomillo (Thymus), etc. La intensa antropización del ámbito ha hecho retroceder la extensión de la vegetación original a las zonas pedregosas o de difícil acceso.

Con respecto a las figuras territoriales de protección de la naturaleza, destacar que no existen zonas de singularidad biológica ni puntos de interés botánico en el ámbito del proyecto.

Los Subámbitos 2 y 3, como se puede observar en la Ilustración Ilustración 4. Suelo forestal en el ámbito de actuación, se sitúan próximos al suelo calificado por el Plan Terroitirial Insular de Eivissa como Rústico Forestal (SRC-F), categoría creada para preservar las zonas forestales incluidas dentro de la delimitación del Suelo Rústico Común y contribuir a una mayor protección de la diversidad biológica y la calidad paisajística de la zona.

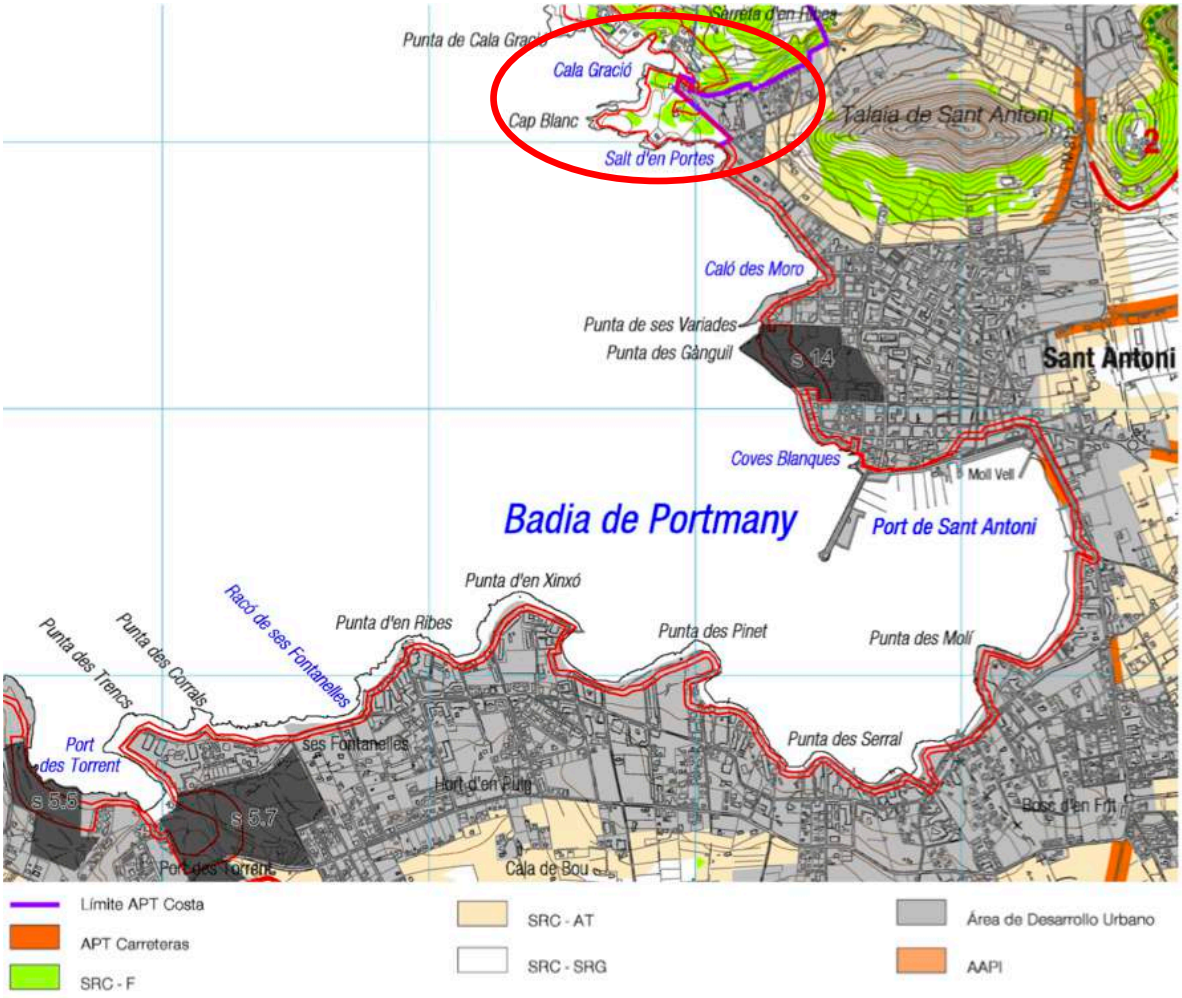


Ilustración 4. Suelo forestal en el ámbito de actuación
Fuente: Plan Territorial Insular de Eivissa I Formentera. Plano 1: Categorías de suelo rústico

2.3. Usos presentes en el ámbito

La Bahía de Portmany está considerada como uno de los lugares más emblemáticos de la isla de Ibiza. Comprende una densidad residencial importante y alberga un gran numero de plazas hoteleras.

2.3.1. Playas. Afluencia, capacidad y servicios existentes

Las diez playas situadas en el ámbito de actuación constituyen el ámbito con mayor capacidad de atracción, especialmente del turismo.

Ilustración 5. Playas
Fuente: elaboración propia

A continuación, se hace el resumen de la información referente a la afluencia, la capacidad y los servicios existentes en cada una de estas playas.

Abreviaciones utilizadas:

TM: Término Municipal
- 07048 Sant Josep de Sa Talaia
- 07046 Sant Antoni de Portmany

L: Longitud (metros)
A: Anchura (metros)
Oc: Grado de ocupación
- A: Alto
- M: Medio
- B: bajo

Fa: Fachada litoral
- Ur: Urbana
- Se: Semiurbana
- Mo: Montaña

P: Tipo de playa
- Ad: Arena dorada
- Ab: Arena blanca
- Gr: Grava

B: Bandera azul (2020)

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	Es Port d'Es Torrent	110	60	A	Se	Ad	No	Playa semiurbana compuesta de arena y rodeada de pinos.

Servicios:

Torre de vigilancia	Si	Lavapiés	No
Pasarela	Si	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	Si	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	Si	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	Caló de s'Oli	70	15	Se	Ur	Gr	No	Playa rocosa con poco atractivo para el turismo de la zona

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	Si	Servicio limpieza	No
Escaleras de baño	Si	Papeleras	No
Aseos	No	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	No	Alquiler náuticos	No

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	Punta Xinxó	170	15	A	Ur	Ad	No	Una de las playas urbanas más concurridas de la isla

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	Si	Servicio limpieza	No
Escaleras de baño	Si	Papeleras	No
Aseos	No	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	No	Alquiler náuticos	No

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	Pinet	80	20	A	Ur	Ab/Ad	No	Muy frecuentada por visitantes y rodeada de edificaciones que albergan el turismo de la zona.

Servicios:

Torre de vigilancia	Si	Lavapiés	Si
Pasarela	Si	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	No	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	Caló des Serral	50	8	A	Ur	Ab	No	Playa de arena de reducidas dimensiones que dispone de hamacas, sombrillas, alquileres náuticos y acceso para discapacitados.

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	No	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	No	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07048	S'Estanyol	280	30	A	Ur	Ab	No	Playa de arena blanca formada por dos pequeñas calas unidas por un corto tramo de rocas.

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	No	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	No	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07046	Pouet	130	22	A	Ur	Ad	No	Playa urbana de arena fina y pendiente muy suave, con alto grado de ocupación y con los servicios propios de una playa urbana.

Servicios:

Torre de vigilancia	Si	Lavapiés	No
Pasarela	No	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	Si	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07046	Caló des Moro	50	20	A	Ur	Ad	No	Playa urbana con instalaciones y servicios disponibles.

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	No	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	No
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	Si	Alquiler náuticos	Si

TM	Denominación	L	A	Oc	Fa	P	B	Observaciones
07046	Cala Gració Cala Gracioneta	60 18	55 20	M	Se	Ad	No	Playa totalmente equipada que acoge a gran cantidad de turistas y vecinos de urbanizaciones próximas.

Servicios:

Torre de vigilancia	No	Lavapiés	No
Pasarela	No	Servicio limpieza	Si
Escaleras de baño	No	Papeleras	Si
Aseos	Si	Alquiler hamacas	Si
Caseta de baño adaptado	No	Alquiler sombrillas	Si
Duchas	Si	Alquiler náuticos	Si

2.3.2. Instalaciones náuticas existentes

El turismo náutico genera la diversificación y especialización de la oferta turística. Esta actuación busca como uno de los objetivos mejorar la accesibilidad a la costa para los usuarios de pequeñas embarcaciones, regulando el tráfico y descongestionar las zonas de acceso, especialmente durante los meses de verano.

Actores involucrados:

- Propietarios de embarcaciones
- Empresas del sector náutico y recreativo
  - Servicio de taxi-boat
  - Submarinismo
  - Alquiler de embarcaciones sin necesidad de licencia
- Turistas y visitantes

Ilustración 6. Embarcaciones haciendo uso de los muelles

El ámbito de proyecto cuenta con seis instalaciones con obra marítima permanente, estos son:

- Atracadero es Port d'es Torrent
- Muelle de Punta Xinxó
- Atracadero de Punta Pinet
- Muelle de Punta Pinet
- Atracadero den Serral
- Muelle de s'Estanyol
- Muelle des Poetó

Ilustración 7. Ubicación de los muelles existentes
Fuente: elaboración propia

La rehabilitación de los muelles existentes prevista mejoraría el tráfico marítimo de pequeños embarcaderos.

Se ha realizó una inspección visual tanto aérea como submarina, realizando una evaluación preliminar del estado en el que se encuentran dichos embarcaderos. Se ha observado que la mayoría de ellos requieren de intervención para reparar desperfectos o realizar actuaciones de mantenimiento o mejora de las infraestructuras.

Tanto los muelles como los atracaderos de estudio al encontrarse en la línea de costa se ubican en franja marítimo-terrestre, a continuación, se especifica la superficie de ocupación de dichas infraestructuras o área de actuación.

Tabla 1. Superficie de embarcaderos

EMBARCADERO	SUPERFICIE DE ACTUACIÓN
Atracadero es Port d'es Torrent	343 m^2
Muelle de Punta Xinxó	190 m^2
Atracadero de Pinet	22 m^2
Muelle de Punta Pinet	66 m^2
Atracadero den Serral	35 m^2
Muelle de s'Estanyol	122 m^2
Muelle des Poetó	129 m^2
TOTAL	**907 m^2**

Para conocer la situación administrativa de las infraestructuras expuestas en este informe, se ha realizado la pertinente solicitud de información de muelles y embarcaderos de la Badía de Portmany a la Demarcación de Costas, en fecha del veintitrés de marzo de 2023.

a) Atracadero es Port d'es Torrent

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Atracadero Port dés Torrent	349969.56 m	4314611.72 m

El muelle está incluido en la solicitud de concesión CNC02/21/07/0040 formulada por el Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia que se encuentra en tramitación[1].

El atracadero es Port d'es Torrent es un atracadero natural de roca, utilizado por pequeñas embarcaciones de recreo. Se encuentra ubicado en el extremo Este de la cala de mismo nombre, playa de Port d'Es Torrent.

Esta es una de las playas de referencia de la zona, el enclave cuenta con oferta náutica-recreativa, como el esquí náutico, el alquiler de velomares y además es un punto de embarque para de ferrys, acuabus y otros usuarios que realizan trayectos entre las diferentes calas de la zona.

[1] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

El embarcadero aprovecha una plataforma rocosa de aproximadamente 47 metros de largo y 8 metros de ancho. El acceso se realiza por medio de una escalera de madera que comunica con la parte alta del acantilado costero, salvando un desnivel de 3 metros, donde se conectaría a su vez con el trazado del paseo litoral proyectado.

Actualmente en la plataforma rocosa están instaladas dos pequeñas tarimas ejecutadas con una estructura y listones de madera que hacen la función de punto de atraque. Estos pequeños embarcaderos poseen dos concesiones independientes que se corresponden uno al uso recreativo de actividades acuáticas, embarcadero más al sur (atraque sur), y el otro (atraque norte) como punto de recogida y desembarque para las embarcaciones que ofrecen paseos marítimos.

Ilustración 8. Port d'es Torrent, vista de la plataforma rocosa

Ilustración 9. Port d'es Torrent, vista de accesos y usos en el embarcadero

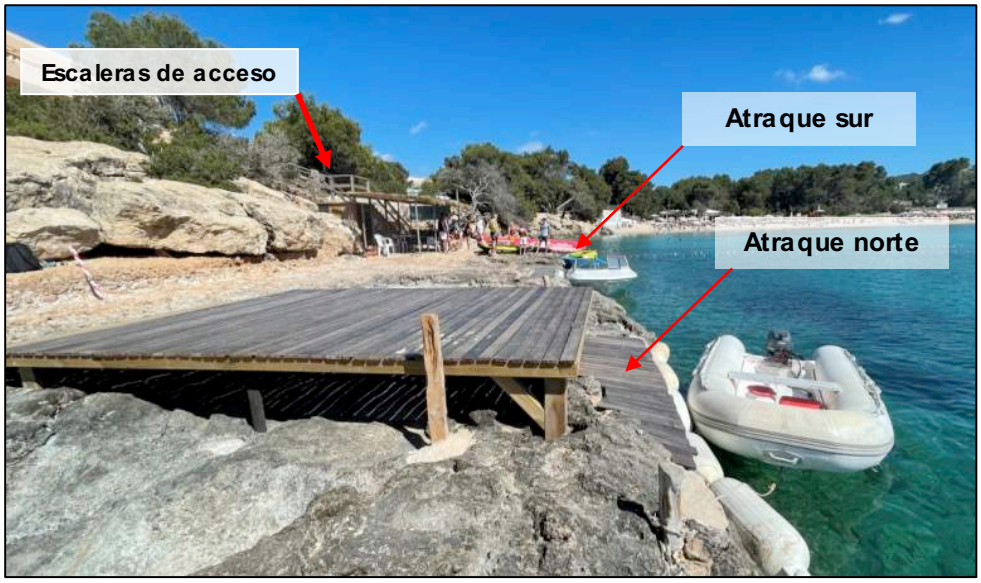


Ilustración 10. Vista de embarcaderos en Port d'es Torrent.

En el reconocimiento submarino realizado se describe el fondo como una superficie rocosa. Se detecta una berma de en torno a dos metros de ancho y una profundidad variable con una media estimada de 1,2 metros.

Tras la berma submarina se produce un cambio brusco de la pendiente o escalón, que lleva el fondo a un calado de aproximadamente cuatro metros de profundidad.

En la zona intermareal la plataforma rocosa presenta cierta socavación. Al tratarse de una estructura natural la roca es compacta y la socavación no supone un riesgo significativo para la integridad del embarcadero.

Ilustración 11.Port d'es Torrent, vista del intermareal.

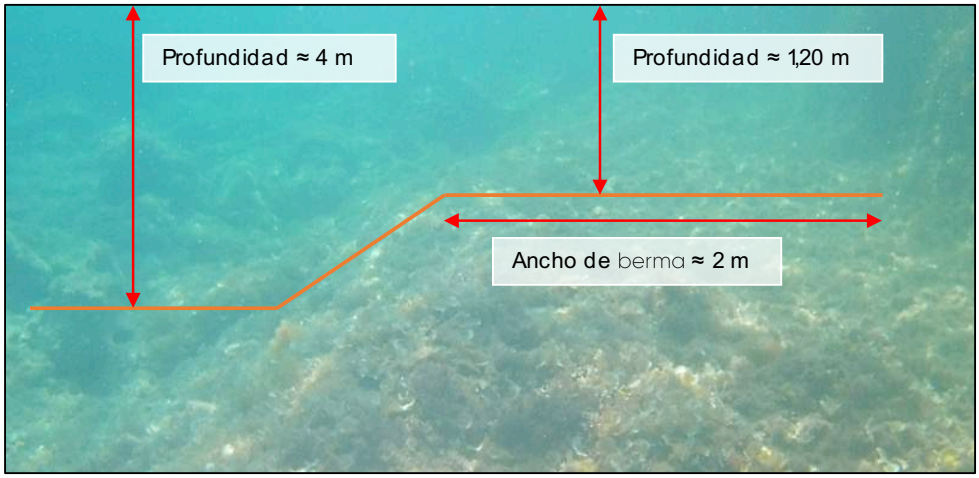


Ilustración 12. Port d'es Torrent, vista sumergida de configuración del fondo.

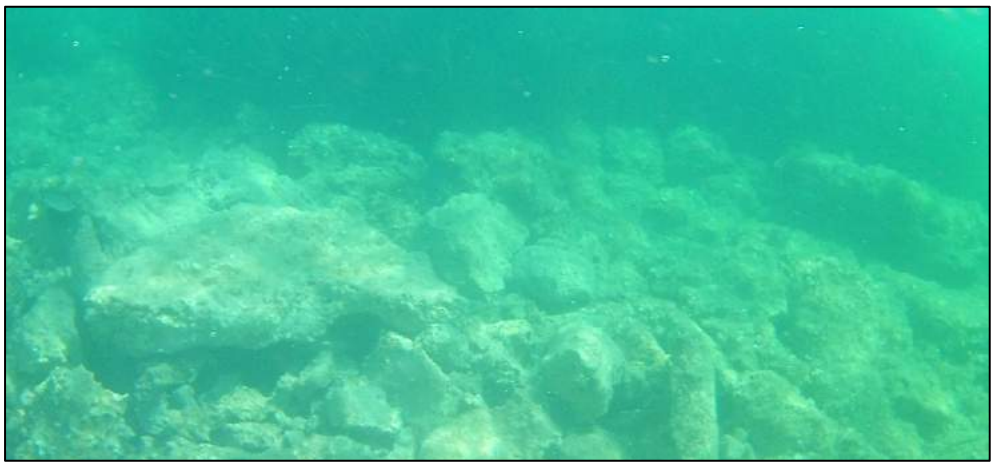


Ilustración 13. Fondo rocoso en el área de Port d'es Torrent.

b) Muelle de Punta Xinxó

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Muelle de Punta Xinxó	351564.40 m	4315162.92 m

Autorización temporal vigente hasta 2024 a FERRYS MARI & TORRES S.L.[2].

[2] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

El muelle de Punta Xinxó, es un enclave para la recogida de usuarios de actividades y servicios náuticos. Junto a este, se encuentra la rampa de varada de Punta Xinxó.

Además, en el entorno cercano al muelle destaca le existencia de una edificación utilizada como varaderos de pequeñas embarcaciones artesanales, además de encontrarse canaletas de varada. Esta peculiar infraestructura posee un singular atractivo para el visitante.

El muelle de Punta Xinxó se encuentra ubicado en el extremo Oeste de la playa de Xinxó. Se trata de una estructura de hormigón orientada en la dirección Oeste-Este, tiene forma rectangular con unas dimensiones de 25 metros de largo y 4,85 metros de ancho, bloque y material pétreo.

La cara norte, expuesta al mar, está junto una plataforma rocosa que cubre la zona intermareal. A lo largo de esta plataforma se encuentra colocada una escollera de roca que protege la zona de acceso al muelle.

Se puede acceder al muelle con vehículo siguiendo la vía Carrer de Lugo, también hay un acceso para peatones siguiendo un paseo que recorre el borde de la playa.

En el muelle de Punta Xinxó se encuentra una de las rampas de varada perteneciente a la "Red de rampas de varada" de la isla de Ibiza. Esta rampa ofrece un servicio a los usuarios para facilitar la varada o botadura de pequeñas embarcaciones.

Además, el muelle es utilizado como punto de embarque y desembarque para turistas y locales por empresas de taxi-barco. También es utilizado por otras empresas que realizan actividades náuticas-recreativas como el buceo.

En el entorno del muelle han sido instalados diversos letreros publicitarios e informativos de las diferentes empresas que hacen uso de esta infraestructura, estando algunos de los paneles que sujetan la cartelería deteriorados por la falta de mantenimiento. También se ha observado la falta de instalaciones urbanas como papeleras o bancos cercanos, de modo que las rocas de escollera realizan actualmente la función de asientos.

Durante la inspección realizada se han detectado una serie de desperfectos a lo largo del paramento del muelle. En la cara norte, el lado mar, se aprecian una serie de socavaciones relevantes en la superficie, coincidiendo con la zona intermareal. También destaca el desprendimiento de bloques a lo largo del canto del dique. Siguiendo en la cara norte del dique se encuentra una pequeña escalera embebida de acceso, entre la escollera y el morro, que presenta desperfectos.

Se aprecia que se han ejecutado diversas intervenciones a lo largo de su vida útil por la combinación de materiales utilizados, puede identificarse cómo la estructura ha sido reforzada con bloques de hormigón, sin embargo, estos han quedado como bloques vistos, e incluso en algunos puntos no siguen una alineación horizontal.

Por otro lado, la inspección subacuática ha permitido identificar un elevado grado de socavación a lo largo de todo el pie de dique, llegando a cuantificar socavación con dimensiones que superan los 50 cm de alto y 60 cm de profundidad aproximadamente.

Ilustración 14. Muelle de Punta Xinxó, acceso

Ilustración 15. Muelle Punta Xinxó, pavimento y rebase

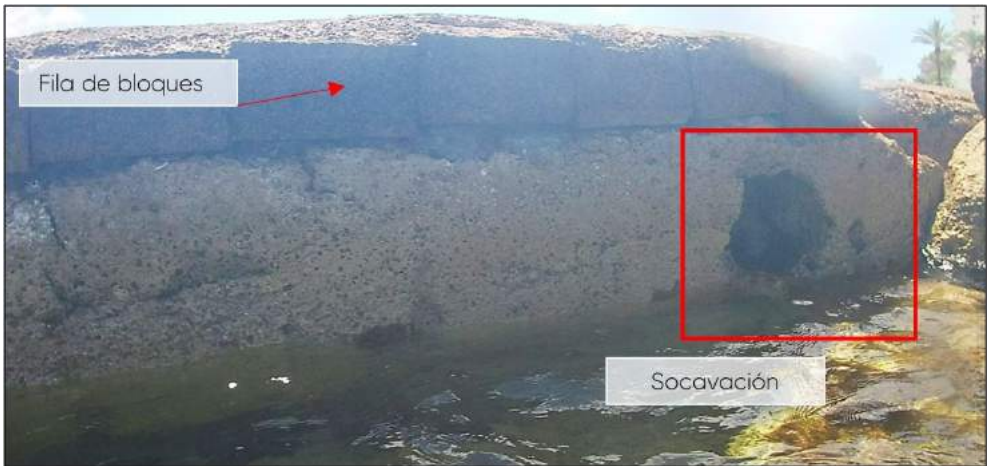


Ilustración 16. Muelle Punta Xinxó, socavaciones en paramento

Ilustración 17. Muelle Punta Xinxó, desprendimientos en paramento

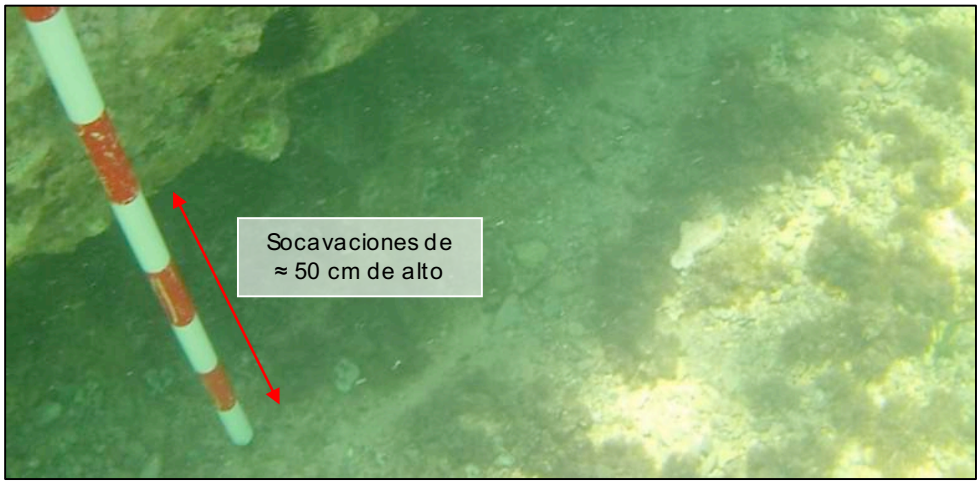


Ilustración 18. Muelle Punta Xinxó, socavaciones a pie de dique

Ilustración 19. Muelle Punta Xinxó, socavaciones profundas

c) Atracadero Punta Pinet

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Atracadero de Pinet	352092.27 m	4315009.44 m

No cuenta con autorización ni concesión vigente[3].

[3] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

El embarcadero de Pinet es una estructura construida con resto recubiertos de hormigón, sobre un enclave de roca natural. En el extremo sur se localizan un par de cauces artificiales que sirven para la varada de pequeñas embarcaciones desde unas antiguas casetas de pescadores.

Actualmente, el pavimento del embarcadero de Pinet se encuentra deteriorado, la plataforma no está nivelada y sortean la transición con la roca con un fuerte peralte en el lado norte del dique, a modo de rampa de acceso. Esto provoca que la marea se introduzca por el lado norte y humedezca la superficie de acceso desde la roca.

El sistema de defensa utilizado son una batería de neumáticos insertados en el paramento, los cuales presentan desperfectos y degradación del material, además, de suponer una solución estéticamente poco atractiva.

En el reconocimiento de la estructura sumergida se detectan socavaciones hasta medio metros de hondo.

Ilustración 20. Embarcadero Pinet, vista del entorno

Ilustración 21. Embarcadero Pinet, estado actual

Ilustración 22. Embarcadero Pinet, configuración estructural

Ilustración 23. Embarcadero Pinet, socavaciones en el paramento

d) Muelle de Punta Pinet

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Muelle de Punta Pinet	352124.00 m	4314904.44 m

No cuenta con autorización ni concesión vigente[4].

El Muelle de Punta Pinet es utilizado para el embarque y desembarque de pasajeros procedentes de embarcaciones que prestan servicios de ruta turísticas por mar y los llamados taxiboat.

La composición estructural del muelle consta de una primera plataforma de hormigón seguido de una estructura metálica con pasarela de listones de madera sobre esta.

En una inspección previa, realizada en mayo de 2021, se encontró la estructura metálica sin listones de madera, actualmente ha sido recubierta de madera para permitir el paso. La estructura metálica

[4] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

se encuentra visiblemente deteriorada, mostrando un elevado grado de corrosión en todos los elementos de la estructura.

Con respecto a la sección de hormigón, se han localizado durante el reconocimiento una franja de socavación a lo largo del muelle que ocupa desde la zona de intermareal hasta el pie de dique.

Referente a los sistemas de atraque y defensa, hay instalados dos pequeños norais en el extremo frontal de la pasarela de metálica. Y se han instalado unos pares de boyas náuticas en los costados de la pasarela de madera a modo de defensas de atraque.

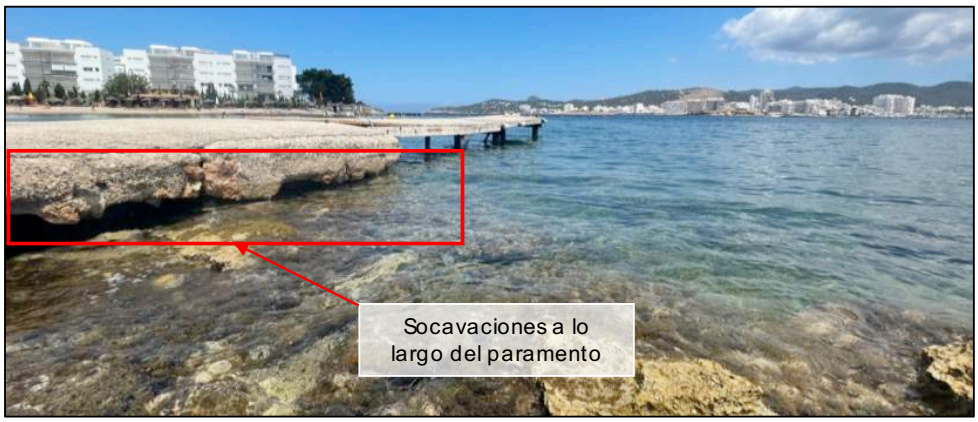


Ilustración 24. Entorno de Muelle de Punta Pinet

Ilustración 25. Muelle de Punta Pinet, estado actual de la estructura metálica

Ilustración 26. Estado de la estructura metálica, imagen de mayo 2021

La estructura metálica se encuentra sustentada por tres pares de pilas. El primer par de pilas, más próximas a costa, están empotradas sobre la roca. Tienen un diámetro aproximado de 10 cm. La estructura presenta signos de corrosión y pérdida de superficie estructural.

Los siguientes dos pares de pilas, la ubicada en la zona central y la más alejada de costa, tienen un diámetro de aproximadamente 20 cm. Estas pilas se encuentran apoyadas sobre zapatas de hormigón de 3m x 1,5m x 0,6 m .

Ilustración 27. Pila de pasarela metálica, perforada en roca

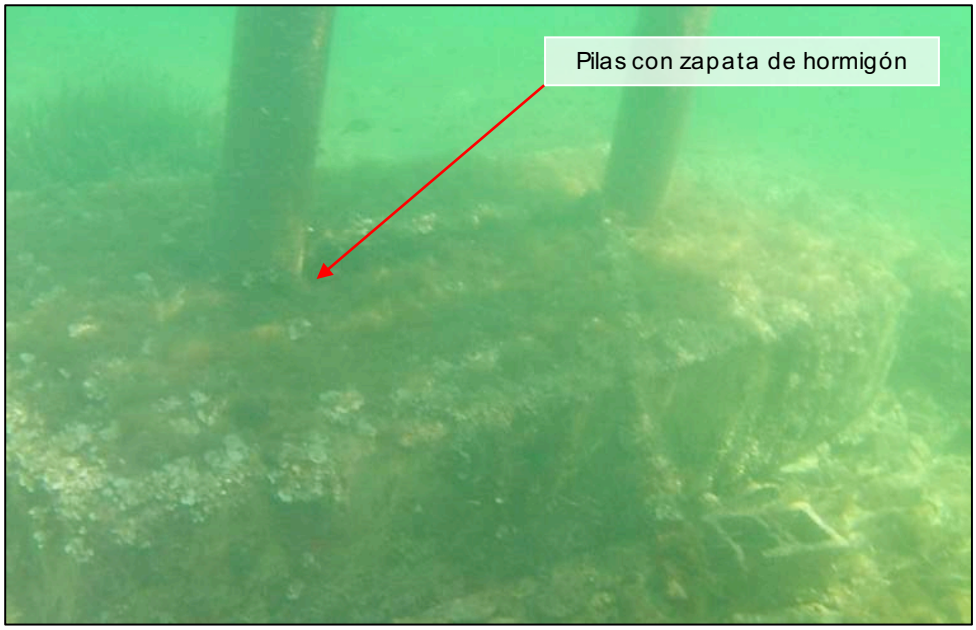


Ilustración 28. Pila de pasarela metálica sujeta con zapata de hormigón

e) Atracadero Caló den Serral

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Atracadero den Serral	352306.21 m	4314708.45 m

No cuenta con autorización ni concesión vigente[5].

El muelle de Caló d'en Serral se compone de un pequeño dique de hormigón para embarcaciones de muy bajo calado, generalmente de uso recreativo o para el desplazamiento a embarcaciones de mayor calado.

En general la infraestructura se encuentra en buen estado.

[5] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

f) Muelle S'Estanyol

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Muelle de S'Estanyol	352593.76 m	4314631.51 m

Autorización temporal vigente hasta 2024 a FERRYS MARI & TORRES S.L.[6].

En planta se diferencia dos alineaciones en el lado interior del muelle, siendo el ancho del muelle a la altura del morro un poco mayor que en el arranque. El muelle arranque desde una plataforma de hormigón que se encuentra al inicio de este.

La superficie del firme presenta deterioro debiendo se acondicionado. Se detecta socavación en el paramento en su pie en la franja intermareal evidenciándose descalce en algunos tramos. Además, se localizan algunas rocas próximas al pie del muelle. Actualmente el sistema de norais instalados consisten en mástiles de madera, algunos de ellos en mal estado.

[6] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

En el reconocimiento de la estructura realizado se ha detectado desperfectos en el pavimento del firme, quedando visto parte del relleno de rocas del dique. Zonas del paramento también se ve han visto afectados por el desprendimiento de la capa de revestimiento. Además, se detectan socavaciones a lo largo de la franja intermareal, especialmente en el sector más próximo a la costa.

Por otro lado, el sistema de amarre se compone de un conjunto de mástiles de madera a lo largo del dique.

Ilustración 29. Entorno del muelle de S'Estanyol

Durante la inspección subacuática se detecta socavación a lo largo del pie de dique además de localizar una socavación que atraviesa el dique de extremo a extremo.

Ilustración 30. Socavaciones en zona intermareal en el muelle de S'Estanyol

Ilustración 31. Socavación de lado a lado en el muelle de S'Estanyol

Ilustración 32. Vista subacuática de paramento del muelle de S'Estanyol

g) *Muelle des Poetó*

EMBARCADERO	Coord X	Coord Y
Muelle des Poetó	352985.86 m	4314783.42 m

El muelle está incluido en la solicitud de concesión CNC02/12/07/0018 formulada por CAPITAN HARLOCK, S.L. que se encuentra en tramitación.[7].

[7] Informe Demarcación de Costas en Illes Balears de 11/04/2023

El muelle des Poetó está situado en una de las playas populares de la zona, adosado a la estructura del muelle se cuenta con instalaciones de ocio y recreativas. El muelle es utilizado por embarcaciones de pequeño calado amarrando estas a cáncamos hincados en el paramento.

La configuración del muelle está compuesta por un cuerpo cúbico de hormigón que se introduce en el mar. La infraestructura cuenta con un rampa de hormigón para el acceso al muelle que se introduce en la playa con una pendiente sueve.

Ilustración 33. Entorno de muelle de Poetó

Durante el diagnóstico del estado del muelle se han detectado profundas grietas que recorren la estructura desde la rampa hasta el cuerpo del dique.

A lo largo de la franja intermareal se observa desgaste y socavamiento a lo largo del paramento.

En el extremo oeste del morro del dique se localiza el desprendimiento de un fragmento en forma de bloque. Además del bloque desprendido se detectan grietas que recorren el paramento del dique.

Durante la inspección subacuática se han detectado socavaciones a lo largo del paramento del dique en la franja submarina, identificándose una socavación que alcanza los 90 cm de profundidad hacia el interior de la estructura.

Ilustración 34. Agrietamiento del firme en el muelle de Poetó

Ilustración 35. Socavación del paramento en el muelle de Poetó

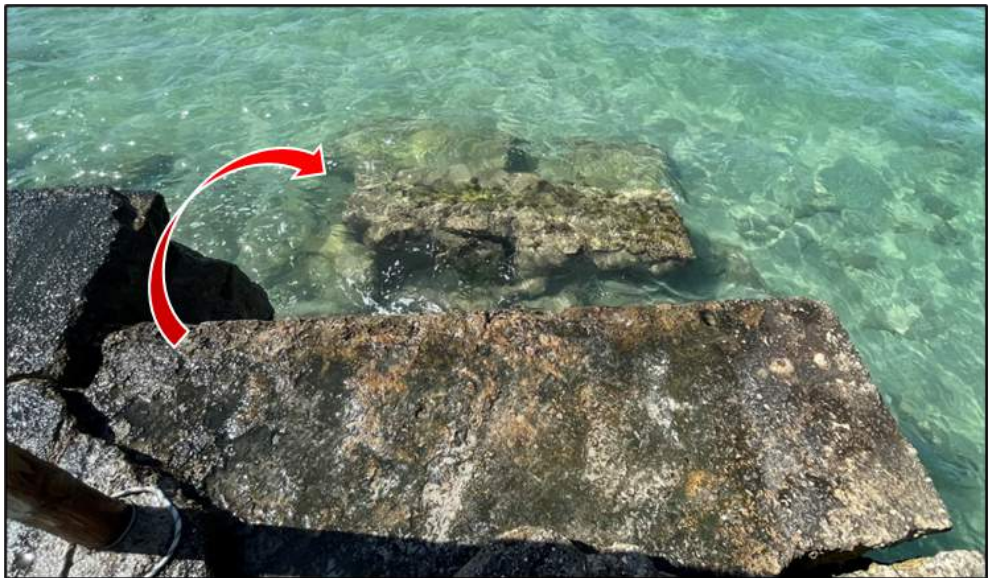


Ilustración 36. Desprendimiento de bloques del muelle de Poetó

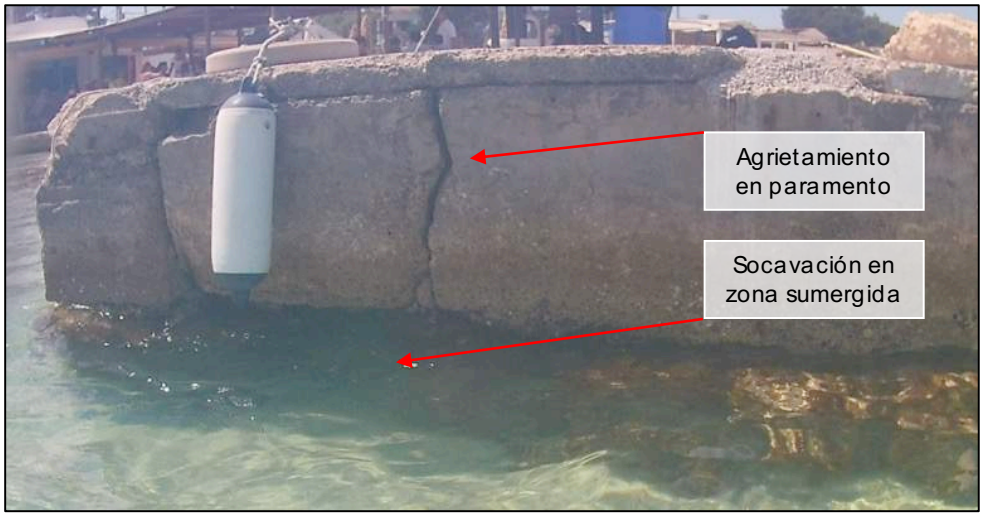


Ilustración 37. Grietas transversales y socavación en muelle Poetó

Ilustración 38. Estado actual del paramento interior del muelle de Poetó

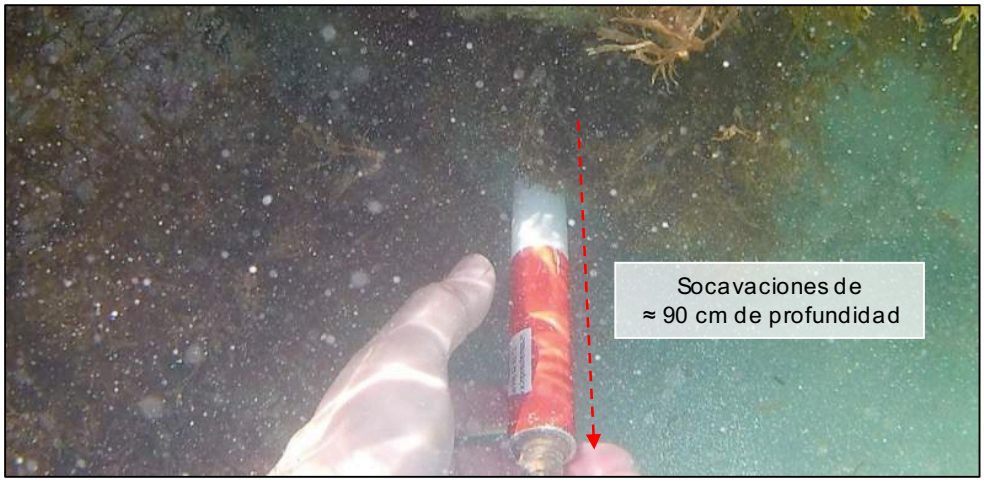


Ilustración 39. Socavación subacuática en el muelle de Poetó

2.3.3. Resumen de estado administrativo actual de muelles y embarcaderos

Tabla 2. Resumen de estado administrativo de muelles y embarcaderos de la Badía de Portmany

Muelle	Sin autorización ni concesión vigente	Con autorización temporal/concesión	Autorización temporal/concesión en tramitación
Port des Torrent			✓
Punta Xinxó		✓	
Embarcador Pinet	✓		
Punta Pinet	✓		
Calò d'en Serral	✓		
S'Estanyol		✓	
Poetó			✓

2.3.4. Construcciones existentes y concesiones actuales en la costa

Actualmente en el ámbito de actuación existen varias edificaciones situadas en el dominio público y en la zona de servidumbre de tránsito, por lo que, al tratarse de suelo urbano consolidado, estamos ante lo estipulado en la Disposición Transitoria 4ª de la Ley 22/1988, 28 de julio, de Costas modificada por el artículo 1.40 de 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:

1. *Las obras e instalaciones construidas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, sin la autorización o concesión exigible con arreglo a la legislación de costas entonces vigente, serán demolidas cuando no proceda su legalización por razones de interés público.*
2. *En las obras e instalaciones legalizadas conforme a los previsto en el apartado anterior, así como las construidas o que puedan construirse al amparo de licencia municipal y, cuando fuera exigible, autorización de la Administración del Estado otorgada con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley, que resulten contrarias a lo establecido en la misma, se aplicarán las siguientes reglas:*

   a) Si ocupan terrenos de dominio público marítimo-terrestre, serán demolidas al extinguirse la concesión.

   Mientras la concesión esté vigente, sus titulares podrán realizar obras de reparación, mejora, consolidación y modernización siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes.

   b) Si se emplazan en la zona de servidumbre de tránsito, los titulares de las construcciones e instalaciones podrán realizar las obras de reparación, mejora, consolidación y modernización siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. Tales obras no podrán ser autorizadas por el órgano urbanístico competente, sin que, con carácter previo, la Administración del Estado emita un informe favorable en el que conste que la servidumbre de tránsito queda garantizada. Este informe deberá emitirse en el plazo de dos meses desde su solicitud, si en dicho plazo no se emitiera se entenderá que tiene carácter favorable.

   c) En el resto de la zona de servidumbre de protección y en los términos en que la misma se aplica a las diferentes clases de suelo conforme a lo establecido en la disposición transitoria tercera, podrán realizarse obras de reparación, mejora, consolidación y modernización siempre que no impliquen aumento de volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En caso de demolición total o parcial, las nuevas construcciones deberán ajustarse íntegramente a las disposiciones de esta Ley.

   No podrán ser autorizadas por el órgano urbanístico competente sin que los titulares de las concesiones acrediten haber presentado ante la Administración del Estado y los de las

construcciones e instalaciones ante los órganos competentes de las Comunidades Autónomas una declaración responsable en la que de manera expresa y clara manifiesten que tales obras no supondrán un aumento del volumen, altura ni superficie de las construcciones existentes y que cumplen con los requisitos establecidos anteriormente sobre eficiencia energética y ahorro de agua, cuando les sean de aplicación. La declaración responsable se ajustará a lo dispuesto en el artículo 71 bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

A continuación, se realiza el inventario de los tramos críticos del proyecto relacionados con las ocupaciones inadecuadas de DPMT y de servidumbre de tránsito por las edificaciones de propiedad privada y se analiza la posibilidad de eliminación de las ocupaciones inadecuadas en el proyecto. Prácticamente en todos los casos de ocupación del DPMT se trata de la edificación construida con anterioridad a la entrada en vigor de la actual Ley de Costas.

SUBÁMBITO 1

Nº en el plano	**Parcela catastral Uso principal y año de construcción**	**Ocupación DPMT**	**Ocupación servidumbre de tránsito**	**Eliminación ocupación inadecuada en el proyecto**
(1)	0850901CD5105S Ocio, Hostelería. **1986**	✓	✓	Si, parcialmente
(2)	0951905CD5105S Residencial. **1987**	✓	✓	Si, parcialmente
(3)	0951904CD5105S Ocio, Hostelería. **1992**	✓	✓	No
(4)	0951901CD5105S Ocio, Hostelería. **1986**	✓	✓	Si, parcialmente
(5)	1151905CD5115S Deportivo		✓	Si
(6)	1151902CD5115S Residencial		✓	Si
(7)	1251509CD5115S Industrial		✓	Si
(8)	1453902CD5115S Residencial. **1977**	✓	✓	Si
(9)	1553401CD5115S Ocio, Hostelería. **1970**		✓	Si
(10)	1751201CD5115S Ocio, Hostelería. **1985**		✓	Si
(11)	1851901CD5115S Suelo sin edif.	✓	✓	Si
(12)	2151901CD5125S Ocio, Hostelería. **1981**	✓	✓	No
(13)	2151906CD5125S Industrial. **1981**	✓	✓	Si, parcialmente
(14)	2151902CD5125S Ocio, Hostelería. **1971**	✓	✓	No

Nº en el plano	Parcela catastral Uso principal y año de construcción	Ocupación DPMT	Ocupación servidumbre de tránsito	Eliminación ocupación inadecuada en el proyecto
(15)	2151903CD5125S Residencial. 1985	✓	✓	Si, parcialmente
(16)	2151904CD5125S Residencial		✓	Si
(17)	2151905CD5125S Residencial		✓	Si
(18)	2349901CD5124N Residencial		✓	Si
(19)	2349902CD5124N Residencial	✓	✓	Si
(20)	2349903CD5124N Ocio, Hostelería	✓	✓	Si
(21)	2548005CD5124N Residencial		✓	Si
(22)	2548006CD5124N Industrial	✓	✓	Si
(23)	2548004CD5124N Residencial		✓	Si
(24)	2548003CD5124N Ocio, Hostelería. 1976		✓	No
(25)	2548001CD5124N Residencial. 1979		✓	No
(26)	2648801CD5124N Residencial. 2009	✓	✓	No
(27)	2648802CD5124N Ocio, Hostelería. 1979	✓	✓	No
(28)	2747301CD5124N Ocio, Hostelería. 1979		✓	No
(29)	2847301CD5124N Ocio, Hostelería. 1960	✓	✓	No
(30)	2947301CD5124N Ocio, Hostelería. 1958	✓	✓	No
(31)	2948404CD5124N Industrial. 1969	✓	✓	No
(32)	2948403CD5124N Residencial	✓	✓	Si
(33)	2948402CD5124N Residencial	✓	✓	Si
(34)	2948401CD5124N Residencial.	✓	✓	Si

SUBÁMBITO 2

Nº en el plano	Parcela catastral Uso principal	Ocupación DPMT	Ocupación servidumbre de tránsito	Eliminación ocupación inadecuada en el proyecto
(1)	2569007CD5126N Ocio,Hostelería		✓	Si
(2)	2869006CD5126N Residencial		✓	Si
(3)	2569005CD5126N Suelo sin edificar	✓	✓	Si
(4)	2569027CD5127S Residencial		✓	Si
(5)	2569002CD5127S Residencial.		✓	Si
(6)	2569001CD5127S Residencial		✓	Si
(7)	07046A00200209 Agrario		✓	Si
(8)	07046A00200208 Agrario/Residencial		✓	Si
(9)	07046A00200207 Agrario		✓	Si
(10)	07046A00200206 Agrario	✓	✓	No
(11)	07046A00200205 Agrario		✓	Si
(12)	07046A00200204 Agrario/Residencial		✓	Si

SUBÁMBITO 3

Nº en el plano	Parcela catastral Uso principal y año de construcción	Ocupación DPMT	Ocupación servidumbre de tránsito	Eliminación ocupación inadecuada en el proyecto
(1)	07046A00200189 Agrario		✓	No
(2)	07046A00200186 Agrario/Residencial. **1971**		✓	No
(3)	07046A00200185 Agrario/Residencial		✓	Si

2.4. Infraestructuras existentes

2.4.1. Accesos al mar

De acuerdo con el Artículo 28 de la Ley 22/1988, 28 de julio, de Costas

> *Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en espacios sujetos a cualquier régimen de protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación.*

Entre las características físicas más destacadas de los accesos al mar existentes en el ámbito del proyecto cabe destacar los siguientes:

- Obras e instalaciones que interrumpen accesos al mar situados en el dominio público marítimo-terrestre y/o la servidumbre de paso.
- Estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos.
- Interferencia de las zonas de lanzamiento y varada de las embarcaciones de recreo con otros usos comunes del DPMP.
- Deficiencias en la urbanización de los accesos existentes.
- Falta de accesibilidad universal.

2.4.2. Agua

La zona urbana de Cala de Bou en el municipio de Sant Josep dispone de una red de agua potable ramificada compuesta por la arteria principal que discurre por el Carrer des Caló y unos ramales secundarios de distribución.

El ámbito del proyecto en el municipio de Sant Antoni también cuenta con una red ramificada cuya tubería principal pasa por la Ctra. De Cala Gració paralela a la costa.

2.4.3. Saneamiento

Los componentes del sistema son: la red de alcantarillado (que puede tener un sistema separativo de agua negra y pluvial o mixta), ramales, colectores, EDAR y emisarios.

En el Plan Territorial Insular como principal problemática se destaca la falta de derivación de aguas pluviales o redes separativas y la insuficiencia de pozos de registro.

Respecto del ámbito de actuación hay que añadir problemas motivados por el mal estado de algunos tramos de la red de saneamiento de más de 40 años de antigüedad situados en la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre que dan lugar a atascos, malos olores y vertidos puntuales de aguas residuales y pluviales al mar, empezando a generar problemas medioambientales.

La parcela en la que está situado el Aquarium Cap Blanc carece de la red de saneamiento y de otros servicios básicos necesarios para un correcto desarrollo de la actividad.

En el ámbito de actuación se encuentran las siguientes estaciones de bombeo e impulsión, totos ellos situados en la zona de Dominio Público Marítimo Terrestre:

Estaciones y pozos de bombeo

- Estación de bombeo Fontanelles
- Estación de bombeo Playa de Xinxó
- Estación de bombeo des Serra

Estaciones de bombeo e impulsión:

- Estación Punta Pinet (emisario de emergencia)
- Estación de bombeo de S'Estanyol (emisario de emergencia)

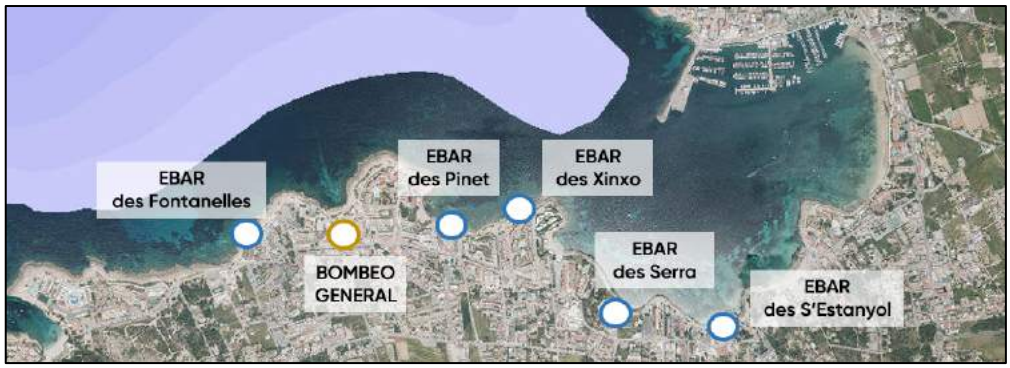


Ilustración 40. Ubicación de las estaciones estudiadas

De acuerdo con la Ley de Costas no se autorizará la instalación de colectores paralelos a la costa dentro de la ribera del mar ni de los primeros veinte metros de los terrenos colindantes, no obstante, no se entenderá incluida en los supuestos de prohibición la reparación de colectores existentes, así como su construcción cuando se integren en paseos marítimos u otros viales pavimentados.

2.4.4. Energía eléctrica

Actualmente existen líneas de distribución de energía eléctrica de baja tensión en todas las calles que dan acceso al mar situadas en el suelo urbano de ambos municipios.

La parcela en la que está situado el Aquarium Cap Blanc carece de la red de baja tensión, así como de otros servicios básicos necesarios para un correcto desarrollo de la actividad.

Las infraestructuras energéticas deberán integrarse considerándose la coordinación con los planes urbanísticos en aplicación del artículo 5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y artículo 5 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, de Hidrocarburos.

Cualquier afección sobre las líneas y sus instalaciones, deberá cumplir las condiciones establecidas en los Reglamentos que resulten de aplicación, así como con lo contenido en los artículos 153 y 154

del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

2.4.5. Alumbrado público

El Carrer Ponent en el municipio de Sant Antoni dispone de alumbrado público resuelto con tendidos de canalizaciones subterráneas y luminarias sobre columnas de 12 m y disposición unilateral.

2.4.6. Gas natural

No existen líneas de distribución de gas natural en el ámbito del proyecto.

2.5. Estructura de la propiedad

La estructura parcelaria presente en el ámbito no es homogénea, existiendo una gran diferencia entre los tramos situados en suelo urbano y en suelo no urbanizable.

Dentro de suelo urbano también hay diferencia entre las parcelas edificadas recientemente que respetan el deslinde aprobado y las antiguas que ocupan la servidumbre de tránsito e incluso, en algunos casos, parte del dominio público.

Las parcelas catastrales afectadas por el ámbito del Proyecto son las que se enumeran a continuación.

SUBÁMBITO 1

Nº	Parcela catastral	Superficie total (m^2)	Superficie afectada (m^2)	Clase	Uso principal
01	0248501CD5104N	19.647	19.647	Urbano	Suelo sin edif.
02	0850901CD5105S	459	147	Urbano	Ocio, Hostelería
03	0951905CD5105S	6.906	751	Urbano	Residencial
04	0951901CD5105S	7.234	567	Urbano	Ocio, Hostelería (sin edif.)
05	1052901CD5115S	4.645	911	Urbano	Residencial (sin edif.)
06	1052902CD5115S	5.000	1.462	Urbano	Suelo sin edif.
07	1151905CD5115S	1.127	192	Urbano	Deportivo
08	1151902CD5115S	9.819	298	Urbano	Residencial
09	1251506CD5115S	5.290	822	Urbano	Residencial (sin edif.)
10	1251509CD5115S	1.640	425	Urbano	Industrial
11	1453901CD5115S	21.438	4.838	Urbano	Residencial (sin edif.)
12	1453902CD5115S	6.111	1.144	Urbano	Residencial
13	1553401CD5115S	11.910	605	Urbano	Ocio, Hostelería (sin edif.)
14	1553402CD5115S	41	3	Urbano	industrial
15	1553403CD5115S	40	5	Urbano	industrial
16	1553404CD5115S	33	9	Urbano	industrial
17	1553405CD5115S	34	5	Urbano	industrial
18	1553406CD5115S	39	6	Urbano	industrial

Nº	Parcela catastral	Superficie total (m^2)	Superficie afectada (m^2)	Clase	Uso principal
19	1553407CD5115S	39	6	Urbano	industrial
20	1553408CD5115S	45	8	Urbano	industrial
21	1553409CD5115S	35	9	Urbano	industrial
22	1553410CD5115S	32	10	Urbano	industrial
23	1551501CD5115S	4.078	3.680	Urbano	Suelo sin edif.
24	1551506CD5115S	4.864	227	Urbano	Residencial (sin edif.)
25	1751201CD5115S	8.703	101	Urbano	Ocio, Hostelería
26	1851901CD5115S	16.733	1.770	Urbano	Suelo sin edif.
27	2151911CD5125S	9.326	1.789	Urbano	Residencial (sin edif.)
28	2151915CD5125S	14	14		industrial
29	2151913CD5125S	25	25		industrial
30	2151918CD5125S	4.444	4.444	Urbano	Suelo sin edif.
31	2151901CD5125S	4.623	4.462	Urbano	Ocio, Hostelería
32	2151906CD5125S	421	152	Urbano	Industrial
33	2151903CD5125S	8.032	278	Urbano	Residencial
34	2151904CD5125S	5.744	297	Urbano	Residencial
35	2151905CD5125S	2.052	233	Urbano	Residencial
36	2349901CD5124N	3.948	200	Urbano	Residencial
37	2349902CD5124N	3.425	412	Urbano	Residencial
38	2349903CD5124N	17.746	563	Urbano	Ocio, Hostelería
39	2548005CD5124N	576	92	Urbano	Residencial
40	2548006CD5124N	149	149	Urbano	Industrial
41	2548004CD5124N	9.698	510	Urbano	Residencial
42	2948403CD5124N	5.533	2.929	Urbano	Residencial (sin edif.)
43	2948402CD5124N	3.406	2.099	Urbano	Residencial (sin edif.)
44	2948401CD5124N	594	245	Urbano	Residencial

SUBÁMBITO 2

Nº	Parcela	Superficie total (m^2)	Superficie afectada (m^2)	Clase	Uso principal
45	2569007CD5126N	2.275	147	Urbano	Ocio, Hostelería
46	2869006CD5126N	1.469	106	Urbano	Residencial
47	2569005CD5126N	3.176	200	Urbano	Suelo sin edif.
48	2569027CD5127S	9.615	232	Urbano	Residencial
49	2569002CD5127S	1.178	166	Urbano	Residencial
50	2569001CD5127S	7.378	861	Urbano	Residencial
51	07046A00200209	9.331	778	Rústico	Agrario
52	07046A00200208	18.359	526	Rústico	Agrario
53	07046A00200207	2.305	254	Rústico	Agrario
54	07046A00200206	20.392	859	Rústico	Agrario
55	07046A00200205	4.878	327	Rústico	Agrario
56	07046A00200204	6.233	946	Rústico	Agrario

SUBÁMBITO 3

Nº	Parcela	Superficie total (m^2)	Superficie afectada (m^2)	Clase	Uso principal
57	07046A00200189	2.150	197	Rústico	Agrario
58	07046A00200185	3.938	335	Rústico	Agrario

2.6. Condiciones institucionales

2.6.1. Planeamiento vigente en los municipios

El municipio de Sant Josep de Sa Talaia cuenta con las Normas Subsidiarias de planeamiento del municipio que fueron aprobadas definitivamente con prescripciones por acuerdo de la Sección Insular de Eivissa y Formentera de la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares en fecha de 22 de abril de 1.986 (BOCAIB de 30.05.86), así como con sus modificaciones aprobadas el 17 de julio del 2006 (BOIB n.o 105, de 27.07.06), con la aprobación inicial el 6 de febrero de 2008 (BOIB n.o 23, de 16.02.08) y 12 de marzo de 2008 (BOIB n.o 46, de 05.04.08) y con nuevas informaciones publicas el 3 de diciembre de 2009 (BOIB n.o 179, de 10.12.09) y el 26 de junio de 2014 (BOIB n.o 91, de 05.07.14).

El vigente Plan General de Ordenación Municipal (PGOU) de Sant Antoni de Portmany fue aprobado definitivamente con prescripciones por acuerdo de la Sección Insular de Eivissa y Formentera de la Comisión Provincial de Urbanismo de Balears en fecha 2 de junio de 1.987 (BOCAIB núm. 90 de 21.07.87). Las prescripciones fueron dadas por cumplimentadas por acuerdo de la Comisión Insular de Urbanismo de Eivissa y Formentera en fecha 28 de septiembre de 1.992 y publicadas las normas urbanísticas del texto refundido, por acuerdo de la Comisión Insular de Urbanismo en la sesión celebrada el día 27 de junio de 2.001 (BOIB núm. 117 de 29.09.01). El 30 de enero de 2.004 se aprobó una corrección de errores que afectaba la ocupación de las normas urbanísticas relativas a las zonas residenciales extensivas (BOIB n. 56, de 24.04.04).

2.6.2. Condiciones derivadas del planeamiento municipal

La presente actuación no está prevista en los planeamientos actualmente vigentes en los municipios, por lo que no existen referencias directas a la misma en las determinaciones del planeamiento general vigente.

La clasificación urbanística del suelo afectado por el proyecto en el municipio de de Sant Josep de Sa Talaia (Subámbito 1), según las Normas Subsidiarias de planeamiento, es de Suelo Urbano turístico-hotelero.

Subámbito 2 se desarrolla tanto en el Suelo Urbano zona extensiva C que dispone de ordenación característica de la edificación aislada, con espacios libres alrededor de carácter privado, como No Urbanizable.

La zona de costa de Sant Antoni situada en este suibámbito está calificacda como paraje preservado que, de acuerdo con el Art. 131 del PGOPU de Sant Antoni de Portmany, está constituido por los valores simbólicos, constantes, inmutables, cuya defensa como bien nacional y regional debe manifestarse, tanto por su valor estratégico, histórico, paisaje monumental o de alto interés

panorámico y para preservar el ecosistema y las especies botánicas y de fauna características, haciendo inaccesible su transformación, delimitadas y calificadas como tales en el plano de ordenación correspondiente.

Subámbito 3 se sitúa en el suelo No Urbanizable calificacdo como paraje preservado.

2.6.3. Condiciones derivadas de legislación autonómica

Respecto del procedimiento, la iniciativa para la Ordenación de un tramo del litoral Balear corresponderá tanto a la Administración del Estado y de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares como a Ayuntamientos, Consells Insulares, particulares o Entidades públicas o privadas distintas de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de los instrumentos de Ordenación Territorial y Urbanística.

En nuestro caso la iniciativa para la ordenación de la costa de la Bahía de Portmany corresponde a los Ayuntamientos y al Consell Insular, eso si, se deberá pedir la autorización sobre el suelo No Urbanizable al Gobierno de la Comunidad Autónoma.

La documentación mínima para su ejercicio estará formada por:

b) *Plano del tramo o tramos a ordenar, que reflejen la situación actual, con deslindes aprobados, así como el probable o definitivo, en su caso, solicitado previamente a la Demarcación de Costas de acuerdo con la disposición transitoria 19.3 del Reglamento de la Ley de Costas.*

c) *Avance del Proyecto. Examinada la documentación anterior, el Consell Insular y el Gobierno de la Comunidad Autónoma solicitarán la información o documentación complementaria que considere oportuna.*

2.6.4. Normativa sectorial de Costas relativa a la construcción de paseos marítimos.

El Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas estipula lo siguiente:

Artículo 95. Localización de los paseos marítimos.

1. Los paseos marítimos se localizarán fuera de la ribera del mar y serán preferentemente peatonales (artículo 44.5 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

2. En el caso de modificación de las características de paseos marítimos existentes no se admitirán vías rodadas en los mismos, salvo que no exista posibilidad de situar otras vías alternativas en las proximidades.

Títulos administrativos necesarios.

Para la ejecución de los paseos marítimos en la zona de servidumbre de tránsito, (6 m tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar) será necesaria la preceptiva autorización administrativa del Servicio provincial de Costas en Illes Balears.

Para la ejecución de los paseos marítimo en dominio público marítimo terrestre, (fuera de la ribera del mar) será necesaria la preceptiva concesión administrativa del Ministerio para la transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En la ribera del mar, está prohibida la ejecución de paseos marítimos. En estos terrenos y solo cuando no puedan tener otra ubicación, únicamente se permiten itinerarios de madera, sin cimentación, o pilotados, y deben de contar igualmente con la preceptiva concesión administrativa del Ministerio.

En la tramitación de estos procedimientos, el proyecto se somete tanto a información pública como oficial.

Artículo 96. Instalaciones de tratamiento de aguas residuales.

1. Las instalaciones de tratamiento de aguas residuales se emplazarán fuera de la ribera del mar y de los primeros veinte metros de la zona de servidumbre de protección. No se autorizará la instalación de colectores paralelos a la costa dentro de la ribera del mar ni de los primeros veinte metros de los terrenos colindantes (artículo 44.6 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

2. No obstante, no se entenderá incluida en los supuestos de prohibición del apartado anterior la reparación de colectores existentes, así como su construcción cuando se integren en paseos marítimos u otros viales pavimentados.

Es decir, todas las conducciones deben ir integradas en los paseos.

Artículo 97. Cumplimiento de las disposiciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y demás normativa.

1. Los proyectos contendrán la declaración expresa de que cumplen las disposiciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, y de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación (artículo 44.7 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

2. Los autores responderán de la exactitud y veracidad de los datos técnicos y urbanísticos consignados.

Artículo 90. Ejecución de las obras.

1. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe, que completará al proyecto básico (artículo 43 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

2. La dirección de las obras será ejercida por técnico competente.

Artículo 91. Contenido del proyecto.

1. Los proyectos se formularán conforme al planeamiento que, en su caso, desarrollen, y con sujeción a las normas generales, específicas y técnicas que apruebe la Administración competente, en función del tipo de obra y de su emplazamiento (artículo 44.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

Deberá figurar la línea de deslinde de dominio público marítimo terrestre y sus zonas de servidumbre de transito y protección, cuyo plano podrá ser facilitado por el Servicio de Costas.

2. Deberán prever la adaptación de las obras al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles efectos de regresión de ésta (artículo 44.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

Es decir, el diseño de los paseos o sendas peatonales, deberán integrarse en el entorno del tramo de costa de que se trate.

Asimismo, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra realizada, según se establece en el artículo 92 de este reglamento.

2.6.5. Deslindes aprobados

La totalidad de los deslindes de Dominio Público Marítimo Terrestre efectuados en el ámbito de actuación han sido aprobados.

En la redacción del Proyecto se ha utilizado el archivo Shapefile del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) actualizado en septiembre de 2021 fue descargado de la página informativa del Ministerio para la Transformación Ecológica

https://www.miteco.gob.es/es/cartografia-y-sig/ide/descargas/costas-medio-marino/deslinde-dpmt.aspx

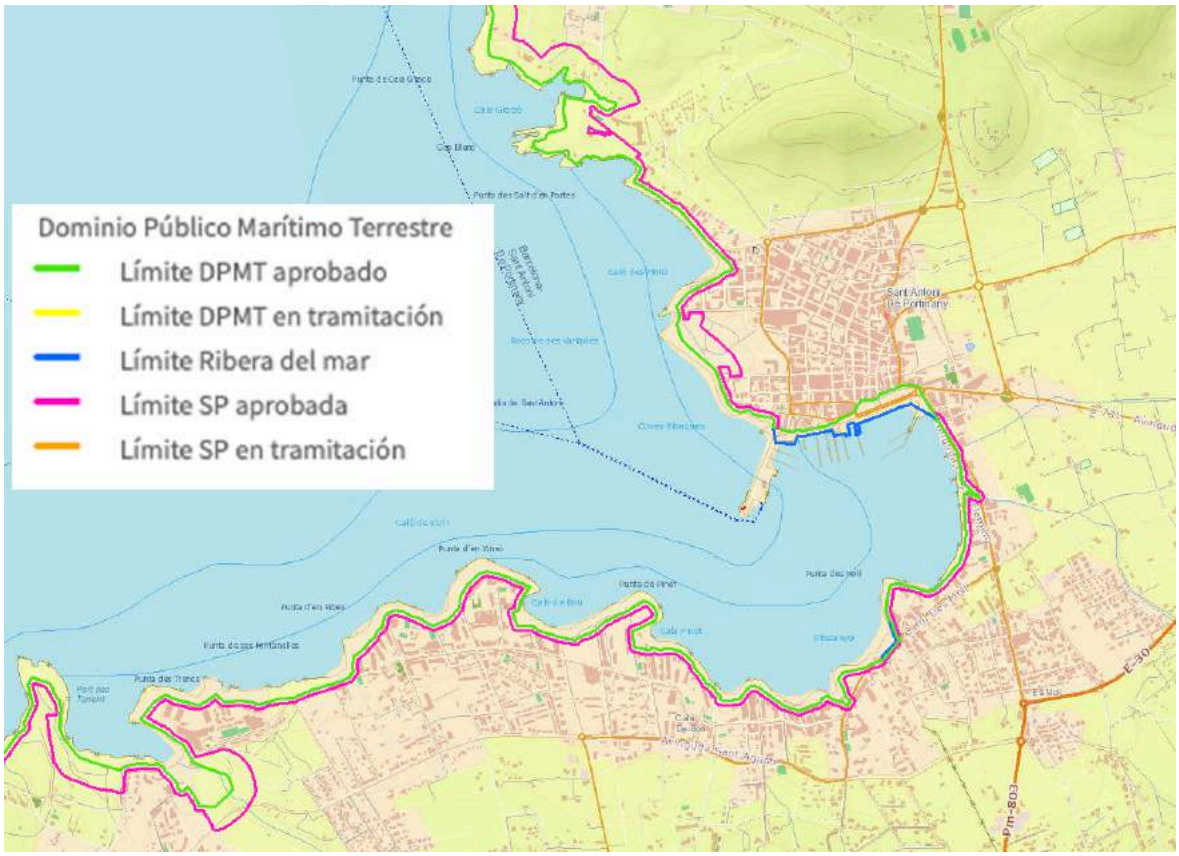


Ilustración 41. Deslinde DPMT.
Fuente: Visor del Ministerio para la transición Ecológica y el Reto Demográfico
https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/procedimientos-gestion-dominio-publico-maritimo-terrestre/linea-deslinde/default.aspx

El terreno afectado por la Ley de Costas tiene diversa naturaleza y en él se pueden distinguir tres franjas:

- Dominio público marítimo-terrestre
- Servidumbre de protección
- Servidumbre de tránsito

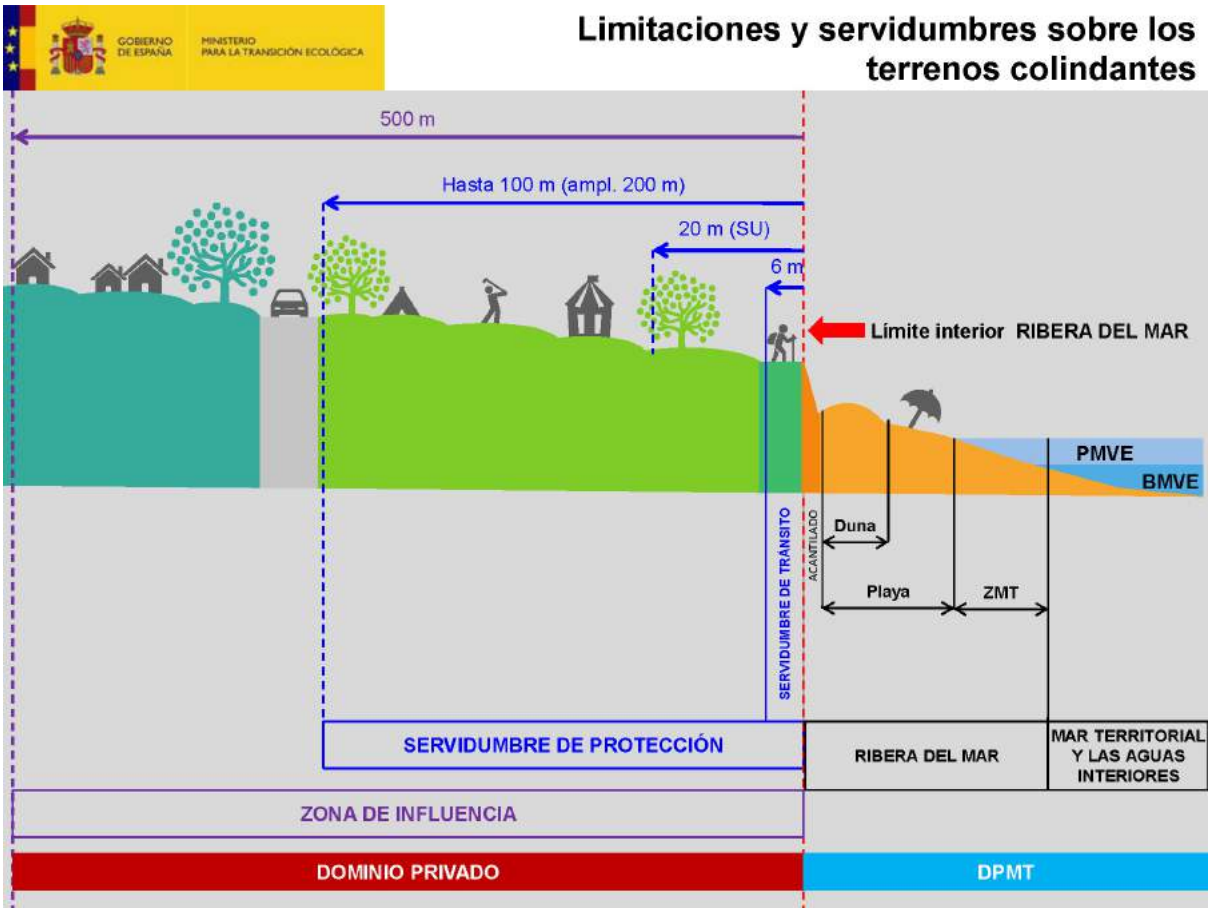


Ilustración 42. Esquema de la zona marítimo-terrestre, ribera del mar, servidumbres de tránsito y protección y zona de influencia, definidas por la Ley 22/1988 de Costas

La construcción del paseo tiene que remodelar y transformar la fachada marítima urbana para adecuar los usos e instalaciones sobre el DPMT y sus zonas de servidumbre (tránsito y protección) a las determinaciones de la Ley de Costas.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

3.1. Objeto del Proyecto

Constituye el objeto del proyecto la redacción del Proyecto de Ordenación de la zona costa para la inclusión del Paseo marítimo de la Bahía de Portmany, desde "Port des Torrent" hasta "Cala Gració".

3.2. Ámbito de actuación

Los tramos del paseo objeto de la actuación se inician y finalizan en las siguientes coordenadas UTM (ETRS 89):

Localización		X	Y
Subámbito 1	Inicio	350088.9820	4314560.8976
	Final	353015.8574	4314765.1042
Subámbito 2	Inicio	352327.1975	4316717.038
	Final	351963.3647	4317246.9589
Subámbito 3	Inicio	351978.3838	4317326.7426
	Final	351852.8556	4317394.3935

3.3. Trazado propuesto

Para el diseño del trazado propuesto se han mantenido varias reuniones con los representantes públicos de Sant Josep de Sa Talaia y Sant Antoni de Portmany, los técnicos de ambos Ayutamientos, así como con las compañías suministradoras y asociaciones, plataformas o colectivos que han aportado datos y sugerencias respecto del proyecto.

Los datos recopilados y la información proporcionada más destacable son:

- Estudio Valorado, Ordenación de la Costa de la Bahía de Portmany, desde "Puerto des Torrent" hasta" Cala Gració", redactado en Julio de 2017 por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Joaquín Tosas Mir.
- Planos de redes de saneamiento, abastecimiento de agua, redes de suministro eléctrico y telecomunicaciones proporcionados por las compañías suministradoras.
- Determinación, por un lado, de los ámbitos de actuación que se limitarán a las fachadas de edificaciones, no actuando sobre las parcelas de titularidad privada que invaden la servidumbre de tránsito y, por otro, de los tramos donde si es viable la recuperación de servidumbre de tránsito.
- Indicaciones de los representantes competentes de los Ayuntamientos en cuanto al ancho de paseo peatonal y de carril bici.
- Situación de los accesos rodados y peatonales al ámbito de actuación.

Tomando como base esta información y el propósito de la defensa de la integridad del dominio público marítimo-terrestre y de las zonas de servidumbre y el uso general al que están destinados se ha llevado a cabo el diseño de la solución propuesta.

El proyecto aumenta la proporción de espacio público, peatonaliza el entorno determinando la superficie óptima para el peatón y la imprescindible para el automóvil, mejora la eficacia e integración de las infraestructuras y comprende las siguientes actuaciones:

- Movimiento de tierras, desmontajes y demoliciones
- Reparación de colectores de aguas residuales existentes y su integración en el paseo marítimo proyectado
- Reubicación de las estaciones de bombeo situadas actualmente dentro de la ribera del mar
- Reposición de otros servicios existentes en la zona
- Dotación de la parcela donde se ubica el Aquarium Cap Blanc con los servicios básicos necesarios para un correcto desarrollo de la actividad
- Reposición muros
- Ejecución vallado
- Pavimentación del paseo
- Rehabilitación de los muelles existentes
- Integración ambiental, jardinería y red de riego
- Mobiliario urbano

3.3.1. Trazado Subámbito 1 (entre Port des Torrent y playa de Es Pouet)

En paseo se inicia en el Carrer Des Calo, próximo al acceso a la playa Es Port d'Es Torrent. Se destina exclusivamente a la circulación de peatones y bicicletas con la posibilidad de circulación excepcional de vehículos de servicio.

Aunque la idea es que el paseo mantenga una lectura espacial continua, el trazado se ha dividido en varios tramos en función de sus características, afecciones y problemática.

Tramo	Nombre	Longitud (m)	Ubicación		Superficie ocupación DPMT (m^2)
			Servidumbre de protección	DPMT	
1.1	Playa Port des Torrent-Carrer des Caló	1.000	✓		
1.2	Carrer des Caló	250	✓	✓	947,93
1.3	Punta de ses Fontanelles	290	✓	✓	1.982,85
1.4	Punta d'en Ribes	160	✓		
1.5	Caló de s'Oli	240	✓	✓	143,26
1.6	Punta d'en Xinxó	230	✓		
1.7	Moll d'en Xinxó	360	✓		
1.8	Playa d'en Xinxó	350	✓		
1.9	Punta des Pinet	500	✓		

1.10	Playa des Pinet	260	✓	✓	669,04
1.11	Muelle Punta des Pinet-Atracadero den Serral	280	✓		
1.12	Caló des Serral	160	✓	✓	160,31
1.13	Playa S'Estanyol	530	✓	✓	4.060,51
1.14	Playa S'Estanyol-Moll des Pouet	290	✓		
				TOTAL	**7.963,90**

Tramo 1.1 transcurre por la zona de servidumbre de protección hasta llegar de nuevo al Carrer Des Calo donde tiene su inicio. El ancho de ámbito permite separar el paseo peatonal del carril bici salvando la vegetación existente y planteando amplias zonas de revegetación y restauración ecológica. De este modo también se evitan las interferencias entre viandantes y ciclistas y el paseo queda integrado en el medio.

El trazado del paseo en el tramo 1.2 coincide con el actual trazado del Carrer Des Calo. Para poder continuar con el carril bici y ganar espacio para los peatones se ha tomado la decisión de convertir este tramo en una calle de dirección única eliminando un carril de tráfico rodado.

El tramo 1.3 de unos 290 m de longitud, es uno de los más problemáticos en lo que se trata de degradación física de la costa. Aquí se encuentra la estación de bombeo Fontanelles situada dentro de la ribera del mar obstaculizando el paso por la costa, varios colectores de saneamiento, numerosos pozos y cuatro propiedades privadas que interrumpen la servidumbre de tránsito. Se trata de las edificaciones hoteleras anteriores a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el RGC.

La propuesta plasmada en el Borrador del Proyecto mejora sensiblemente la situación crítica actual expropiando una porción de los terrenos después de realizar un análisis pormenorizado de viabilidad de este tipo de actuación. Se propone desplazar la EBAR desde su ubicación actual, soterrarla dentro de servidumbre de tránsito y ejecutar el paseo en dominio público marítimo terrestre, ya que la retirada de la edificación existente no resulta viable.

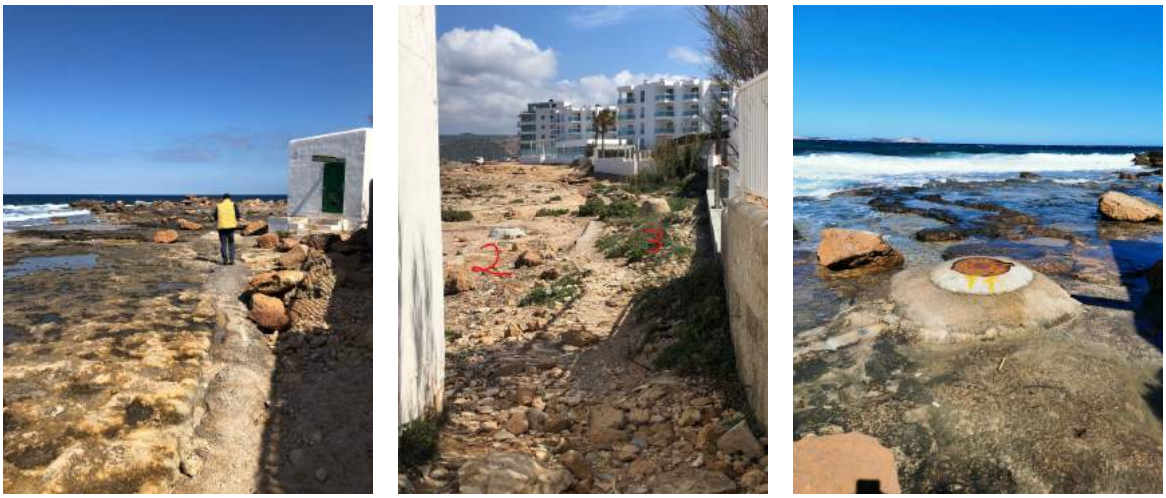


Ilustración 43. Imágenes tramo 1.3

Se propone solicitar el título concesional de ocupación del tramo 1.3, soterramiento de la EBAR y desplazamiento de los pozos y colectores debajo del nuevo trazado del paseo a construir.

En los tramos 1.4 y 1.5 tanto el paseo peatonal, como el carril bici pasan dentro de la servidumbre de protección.

Delante del Auditorio la continuidad del carril bici se interrumpe ya que el espacio delante de este edificio fue creado como estrictamente peatonal.

En las puntas d'en Ribes (1.4) y d'en Xinxó (1.6) los trazados del paseo peatonal y el carril bici se separan y se plantean amplias zonas de revegetación.

Respecto del tramo 1.7, las edificaciones situadas en el actual Carrer de Lugo entre Faro Verde y el Muelle de Punta Xinxó interrumpen la servidumbre de tránsito y el paseo ocupa el DPMT.

Se trata de las edificaciones hoteleras y residenciales anteriores a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el RGC.

Como el ámbito de actuación entre el Muelle de Punta Xinxó y la playa Punta Xinxó es muy estrecho, se ha tomado la decisión de desviar el carril bici por el Carrer La Rioja creando una zona de coexistencia entre bicicleta y tráfico rodado.

Se propone gestionar la obtención de una franja de tres metros de jardín del hotel Amàre Beach situado en la servidumbre de tránsito (ver la foto) para no interrumpir el paseo peatonal y cumplir con la Ley de Costas.

Ilustración 44. Jardín del hotel Amàre Beach

Por otro lado, se propone ampliar la zona para gestionar la adquisición de terrenos en la parcela residencial con el número catastral 1453902CD5115S, limitándose estrictamente a la servidumbre de tránsito.

Desde la playa Punta Xinxó el paseo y el carril bici siguen su trazado en paralelo hasta una de las zonas de estancia y contemplación situada entre Carrer de Jaen y Carrer de Huelva (tramo 1.8).

Se modifica el cul de sac del Carrer de la Corunya donde esta previsto el soterramiento de Estación de bombeo Playa de Xinxó. También se plantea la modificación del trazado del cul de sac del Carrer de Jaen. Con estas actuaciones se pretende poner en valor los espacios que actualmente tienen un tratamiento residual.

En el tramo 1.9 el paseo pasa dentro de la servidumbre de protección. En este tramo el paseo y el carril bici se separan de nuevo y, a la vez con el mantenimiento de la vegetación existente, se plantean amplias zonas de revegetación. Se propone el soterramiento de la EBAR Punta Pinet en su nueva ubicación en el cul de sac del Carrer de Guipuscoa.

En la playa des Pinet las alineaciones de la edificación y de la red viaria existentes imposibilitan la retirada completa del paseo a la zona de servidumbre de tránsito.

De nuevo se trata de las edificaciones anteriores a la LC, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el RGC.

Tras el informe de fecha 22/02/2023 la DG de la Costa y el Mar por parte del promotores se considera necesario solicitar el título concesional de ocupación 669,04 m^2 del tramo 1.10 y desplazamiento de los pozos y colectores debajo del paseo pavimentado.

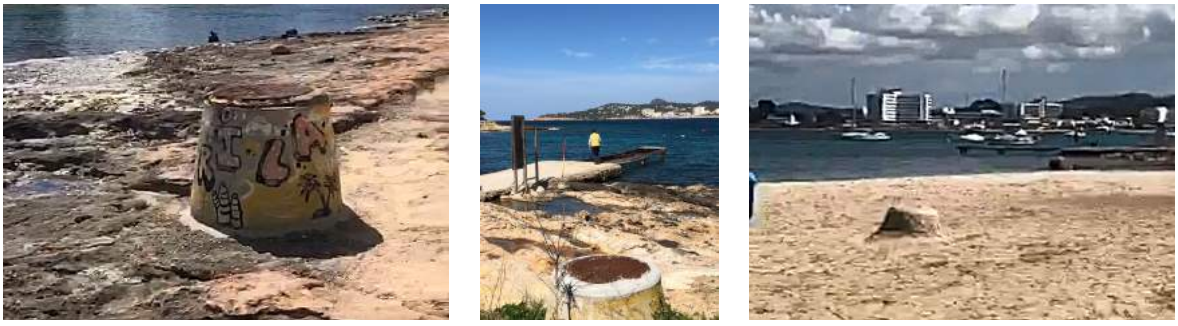


Ilustración 45. Problemas medioambientales existentes actualmente en la playa des Pinet

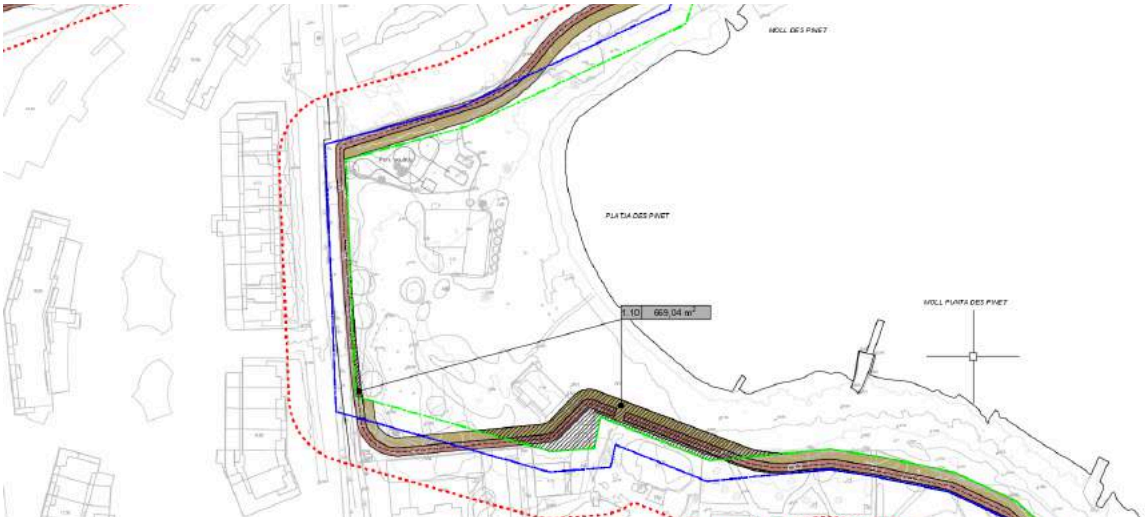


Ilustración 46. Propuesta para el tramo 1.10 desarrollada en esta versión de la Solicitud de inicio de EAE

A la altura del muelle de Punta Pinet el paseo vuelve a la franja de servidumbre de protección (tramo 1.11). Se propone la reposición de los vallados existentes liberando la servidumbre de tránsito.

La servidumbre de tránsito se vuelve a liberar en la playa Caló des Serral (tramo 1.12) hasta que vuelve a estar ocupada por la edificación hotelera construida entre 1958 y 1976 en el extremo este de la misma playa.

La solución reside en la interrupción del carril bici, desvío del paseo por un callejón existente que une la playa con el Carrer de Cantabria y obtención de unos terrenos actualmente no ocupados por la edificación.

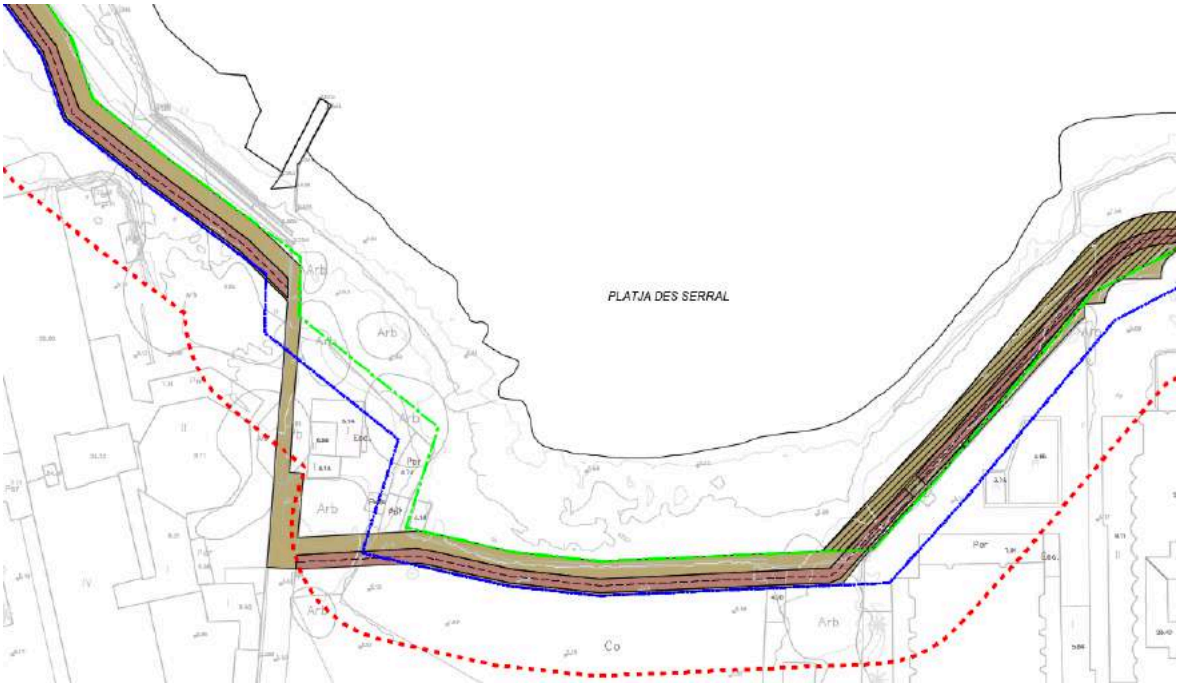


Ilustración 47. Propuesta para el tramo 1.12 desarrollada en esta versión de la Solicitud de inicio de EAE

En la versión anterior del proyecto, el tramo 1.13 entre la playa Caló des Serral y el Carrer de Cala de Bous se ajusta a las alineaciones de los muros de contención existentes y al trazado del Carrer de Sa Platja de s'Estanyol. Se proponía el traslado y soterramiento de la estación de bombeo de S'Estanyol situada actualmente dentro del DPMT.

Tras el informe de fecha 22/02/2023 la DG de la Costa y el Mar por parte del promotores se considera necesario solicitar el título concesional de ocupación del tramo 1.13 y desplazamiento de los pozos y colectores debajo del paseo pavimentado. El paseo ocupará el ancho estrictamente necesario para el paso de los peatones y ciclistas. La solución permitirá soterrar la EBAR des S'Estañol. La superficie de ocupación se reduce de 5.216,24 m^2 a 4.060,51 m^2.

Ilustración 48. Tramo 1.13

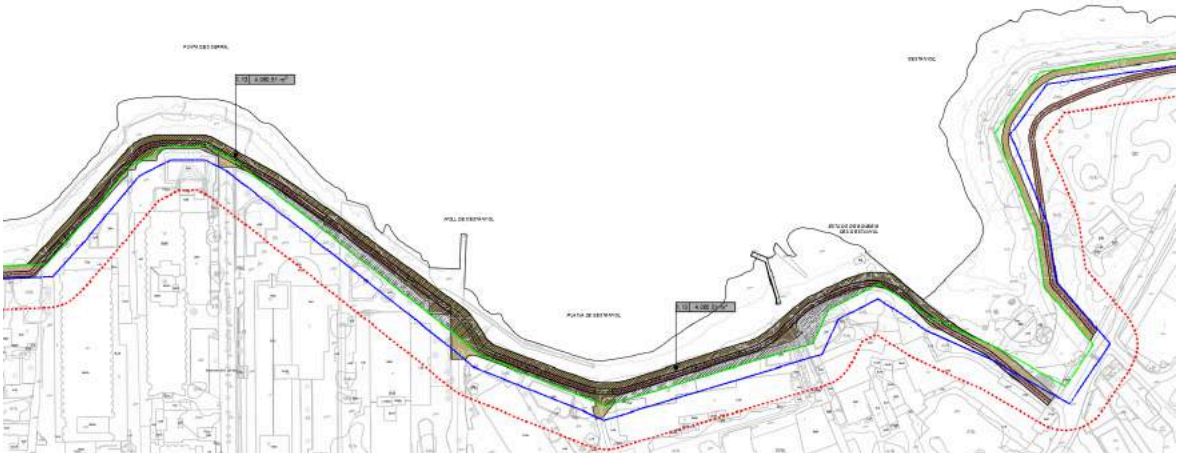
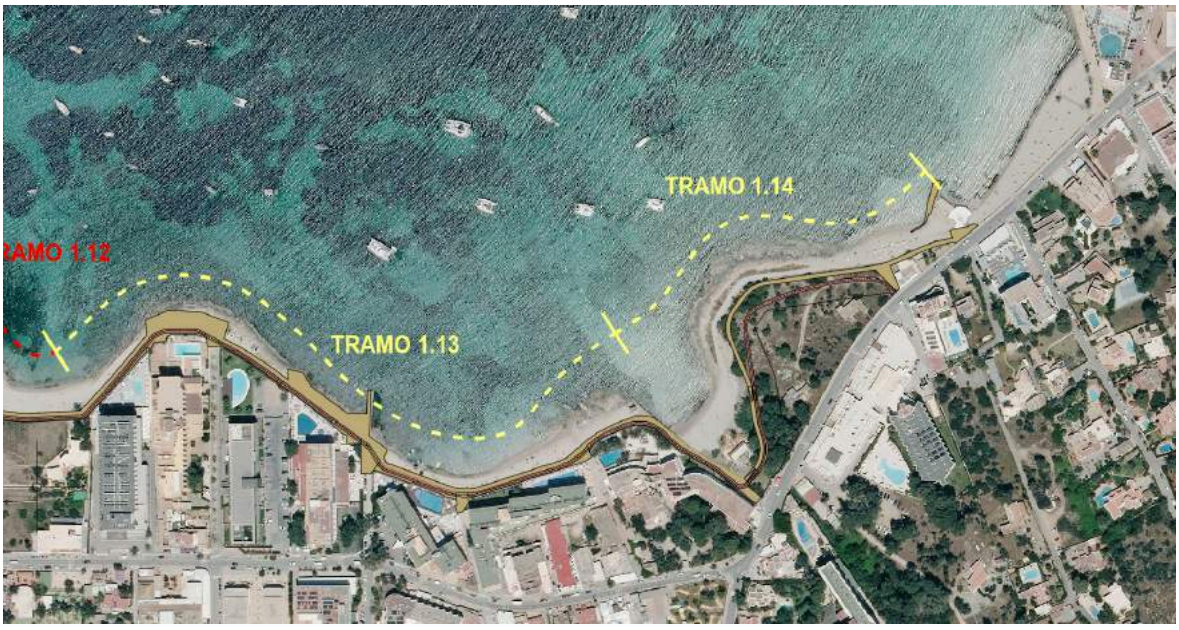


Ilustración 49. Propuesta para los tramos 1.13 y 1.14 desarrollada en esta versión de la Solicitud de inicio de EAE

La propuesta tras el Informe de Costas para el tramo 1.14 consiste en la interrupción de la continuidad del carril bici y del paseo peatonal.

El carril bici se acaba en el Carrer de Cala de Bou antes de llegar al restaurante Duna, mientras que la parte peatonal sigue hasta el muelle des Poetó por el suelo ocupado actualmente por dicho establecimiento.



En todo el recorrido se garantizará la posibilidad de paso de los vehículos de vigilancia y salvamento y se mantendrán los accesos peatonales actuales procurando la accesibilidad para las personas con movilidad reducida en todo el ámbito de actuación.

A medida de lo posible se generaron tramos de paseo con un ancho superior a 3 m que permitirán crear espacios de contemplación hacía el mar y el medio natural.

3.3.2. Trazado Subámbito 2 (entre Caló des Moro y Cala Gració)

Este paseo se inicia en el punto donde se acaba el paseo existente que conecta el puerto de Sant Antoni con Caló des Moro.

Al igual que en el Subámbito 1, el trazado se ha dividido en varios tramos en función de sus características, afecciones y problemática.

Tramo	Nombre	Longitud (m)	Ubicación		Superficie ocupación DPMT (m^2)
			Servidumbre de protección	DPMT	
2.1	Carrer Ponent	0			
2.2	Costa des Caló des Moro	250	✓		
2.3	Salt d'en Portes	370	✓		
2.4	Punta de sa Cova y Cap Blanc	270	✓	✓	8,5
2.5	Es Pontet de Cala Gració	160	✓		
				TOTAL	**8,5**

Primer tramo (2.1) coincidía con el acual Carrer Ponent.

Tras el informe de fecha 22/02/2023 la DG de la Costa y el Mar, se propone la no actuación en este tramo y traslado del inicio de paseo a la altura del Carrer de Calderón.

En el tramo 2.2 se toma la decisión sobre la ejecución de las gestiones necesarias para la obtención de terrenos dentro de la servidumbre de tránsito para dar continuidad al paseo y no ocupar el DPMT.

El tramo 2.3 es un tramo de transición morfológica entre suelo urbano y no urbanizable.

Actualmente en esta zona ya existe un paseo que invade el DPMT que no es accesible para las personas con movilidad reducida. Está prevista la restauración ecológica de este terreno.

Se propone, aprovechando como límite del paseo los muros de piedra seca que actualmente delimitan las parcelas privadas y cuya ubicación coincide con el límite interior de ribera del mar, ejecutar el paseo dentro de la servidumbre de tránsito que facilite un itinerario accesible y ciclista continuo.

En el tramo 2.4 se proyecta un itinerario integrado en el medio, abriendo acceso al Aquarium Cap Blanc y salvando los restos de las defensas militares.

La denominada "Sa cova de ses llagostes" se transformó en el aquario en 1989.

Actualmente es un espacio con alto tránsito turístico y educativo situado a 2 m de la línea de DPMT carente de la red de saneamiento y de otros servicios básicos necesarios para un correcto desarrollo de la actividad.

Se propone efectuar la solicitud del título concesional de ocupación de 35,78 m^2 en el tramo 2.2 y dotación de este equipamiento de un espacio seguro para los visitantes, así como de infraestructuras de servicios básicos.

La propuesta que se lleva acabo para el trazado en el tramo 2.5 es similar a la del tramo 2.3. El muro de piedra seca existente

El paseo del Subámbito 2 se acaba en la meseta de la rampa existente por la que se puede bajar a la playa y subir a la Ctra. De Cala Gració.

3.3.3. Trazado Subámbito 3 (acceso a la Cala Gracioneta)

Respecto del Subámbito 3, las fuertes pendientes y rocas con las que nos encontramos en los accesos a la cala no permiten plantear un acceso peatonal accesible. Se diseña un itinerario practicable con un ancho ≥2m, posibilidad de inscribir un círculo de 1,20 m de diámetro en los cambios de dirección , pendientes en los tramos de menos de 3 m <12%, en los tramos de entre 3 y 6 m de <10% y en los tramos de más de 6 m de <8%.

En este Subámbito no se ocupa el DPMT.

3.4. Infraestructura de saneamiento

El presente proyecto debe solucionar la problemática existente en la situación actual dando una alternativa de funcionamiento y evitando olores y posibles vertidos incontrolados.

Las principales normas a considerar en la redacción del presente proyecto, en materia de costas son: la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

Según el Reglamento General de Costas, el Título III relativo a la "Utilización del dominio marítimo-terrestre", incluye en el Capítulo II, la regulación sobre los "Proyectos y obras" a realizar. En este apartado se desarrollan los requerimientos de los artículos del 85 al 97, necesarios para la tramitación de un proyecto de las características del que nos ocupa.

> *Artículo 85. Proyecto para la ocupación o utilización del dominio público marítimo-terrestre.*
>
> *1. Para que la Administración competente resuelva sobre la ocupación o utilización del dominio público marítimo terrestre, se formulará el correspondiente proyecto básico, en el que se fijarán las características de las instalaciones y obras, la extensión de la zona de dominio público marítimo-terrestre a ocupar o utilizar y las demás especificaciones que se determinan en el artículo 88 de este reglamento. Con posterioridad, y antes de comenzarse las obras, se formulará el proyecto de construcción, sin perjuicio de que, si lo desea, el peticionario pueda presentar éste y no el básico acompañando a su solicitud (artículo 42.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).*
>
> *La variable del cambio climático, se introducirá en la toma de la decisión sobre la ocupación o utilización del dominio público marítimo-terrestre.*
>
> 3. *Cuando las actividades proyectadas pudieran producir una alteración importante del dominio público marítimoterrestre, se requerirá además una previa evaluación de sus efectos sobre el mismo, que comprenderá el estudio de la incidencia de las actividades proyectadas sobre el dominio público marítimo-terrestre, tanto durante su ejecución como durante su explotación, debiendo incluir, en su caso, las medidas correctoras necesarias."*

Está previsto el desplazamiento y soterramiento de los EBAR fuera de la ribera del mar, así como la sustitución de los colectores de aguas residuales existentes y su integración en el paseo marítimo proyectado.

Por otro lado, uno de los objetivos del proyecto es revitalizar y adecentar la zona para el tránsito y disfrute de los viandantes. De modo que se ha propone diseñar las nuevas EBAR soterradas. Al estar soterradas se elimina el impacto paisajístico que estas instalaciones causan, así como otros impactos negativos ruido, vandalismo, etc.

Las instalaciones dispondrán de acceso, con tapa de FD y pates, para operación y mantenimiento de la instalación. La tapa de FD tendrá las dimensiones suficientes para permitir el acceso de los operarios, así como la extracción de bombas en caso de averías para su reparación. Se dispondrá de conducto de ventilación, con salida alejada del tránsito de viandantes.

Por otro lado, una de las ventajas del soterramiento es la recuperación de superficie útil, al quedar por debajo del nivel del suelo y poder transitar sobre esta.

Como inconveniente, se deberá de estudiar en profundidad las modificaciones de las conducciones existentes para que no afecten a su servicio, así como el procedimiento constructivo en suelos saturados, por los posibles problemas de inestabilidad durante la excavación.

Tabla 3. Superficie de ocupación de EBAR propuestas.

ESTACIONES DE BOMBEO	SUPERFICIE DE OCUPACIÓN [m^2]	
	Dentro de DPMT	**Fuera de DPMT**
EBAR de s'Estanyol	0	21
EBAR des Serra	0	21
EBAR des Pinet	0	21
EBAR des Xinxo	0	21
EBAR des Fontanelles	0	21
Total de superficie		**105**

Además de dicha actuación, se deberá adecuar la red de saneamiento a las nuevas ubicaciones de las EBARs incluyendo el desplazamiento de la red a un trazado dentro del DPMT siempre que sea posible.

En este documento se presenta un análisis y propuesta preliminar del nuevo trazado de la red de saneamiento, se acompaña de un anejo de Planos para un mayor detalle.

Para definir el diseño preliminar se ha considerado un trazado poligonal con el mínimo número de pozo de registro posible cumpliendo una distancia máxima entre pozos de 50 metros, dando como resultado un total de 121 pozos de registro en todo el tramo estudiado. Al mismo tiempo, se trata de trazar la conducción bajo el paseo litoral propuesto en el proyecto.

Tabla 4. Superficie de ocupación de redes de saneamiento

CATEGORÍA	Nº DE POZOS	LONGITUD DE CONDUCCIÓN
A demoler	**51**	**4267 m**
Nueva construcción	112	3750 m
Infraestructura reutilizada	**9**	**850 m**

3.4.1. EBAR DE S'ESTANYOL

La EBAR de s'Estanyol se ubica en el extremo Este de la intervención, la estación recoge las aguas residuales de las urbanizaciones próximas y la bombea hacia la siguiente estación en dirección oeste, la estación des Serra, sucesivamente hasta llegar a la Estación de bombe Central que impulsa el total de las aguas hacia la estación de tratamiento municipal.

Ilustración 50. Estado actual EBAR des s'Estanyol

Actual, la EBAR de s'Estanyol se encuentra dentro del límite del DPMT, en primera línea de la franja litoral. Por tanto, se propone desplazar la estación fuera del linde del DPMT,

Además, la EBAR será soterrada, el soterramiento de la instalación supondrá una mejora desde el aspecto visual y paisajístico, eliminando la posibilidad de incidir en vandalismos que perjudiquen la imagen del nuevo paseo recreativo. Por otro lado, se reduce la afección por ruido.

La actual EBAR de s'Estanyol cuenta con un emisario de emergencia que entraría en funcionamiento en caso de un desbordamiento del caudal recibido, que podría ocasionarse por ejemplo por una avería de los equipos de bombeo. Al trasladar la EBAR de ubicación, se deberá realizar un enganche desde la nueva estación hasta el arranque de la conducción submarina. Aprovechando el emisario submarino existente y no siendo necesario realizar una intervención en este.

La conducción de saneamiento seguirá el recorriendo del paseo litoral proyectado, evitando en todo lo que se posible la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre.

El paseo litoral contará con un peralte al lado mar para evacuar las aguas de lluvia que incidan en esta superficie.

A lo largo del paseo no habrá circulación de tráfico rodado, estando limitado al tránsito de peatones y de movilidad en bicicleta o similar, por tanto no hay riesgo de presencia de grasas o aceites que pudieran ser arrastrados por la escorrentía de lluvia que supongan un riesgo para el medio ambiente al ser evacuados directamente al mar.

En este tramo de estudio, entre la EBAR s'Estanyol y la EBAR des Serra se identifican tres conducciones de evacuación de agua de lluvia, procedentes de las urbanizaciones próximas. Estas

infraestructuras se mantendrán tal y como están en la actualidad, no siendo motivo de intervención en el proyecto del paseo.

Se adjunta anexo con la red de pluviales actual, para tener en consideración en el proyecto y evitar interacciones con la red durante el proyecto constructivo.

3.4.2. EBAR DES SERRA

La EBAR des Serra recibe las aguas residuales impulsadas por la EBAR s'Estanyol y las aguas residuales recogidas en las urbanizaciones próximas.

La estación de bombeo EBAR des Serra impulsa el agua en dirección oeste hasta la EBAR des Pinet.

Actualmente la EBAR des Serra se encuentra en el linde con el límite del Dominio Público Marítimo Terrestre, pero dentro de este, por tanto, se propone reubicar la estación con una rotación, para que se posicione dentro del límite permitido.

Además de desplazar la estación, también se propone soterrar la estación de bombeo bajo el paseo marítimo proyectado.

Ilustración 51. . Estado actual EBAR des Serra

Las conducciones actuales transcurren en su mayor parte por dentro del DPMT, por tanto se proyecta instalar una nueva conducción fuera del límite del DPMT en todo el tramo que sea posible y se demolerá la conducción existen que queda obsoleta, liberando la franja litoral ubicada dentro del DPMT.

La estación de bombeo, EBAR des Serra, no dispone de emisario de emergencia, por lo que no será necesario tampoco considerar el empalme de la nueva EBAR con este tipo de conducciones.

El paseo litoral contará con un peralte al lado mar para evacuar las aguas de lluvia que incidan en esta superficie. A lo largo del paseo no habrá circulación de tráfico rodado, estando limitado al tránsito de peatones y de movilidad en bicicleta o similar, por tanto, no hay riesgo de presencia de grasas o aceites que pudieran ser arrastrados por la escorrentía de lluvia que supongan un riesgo para el medio ambiente al ser evacuados directamente al mar.

Próximo la EBAR des Serra se localiza un punto de vertido de aguas pluviales, no se intervendrá en la infraestructura de pluviales, manteniendo las conducciones tal y como están actualmente.

3.4.3. EBAR DES PINET

La EBAR des Pinet recibe las aguas residuales procedentes del bombeo de la EBAR des Serra y las aguas residuales de la urbanización cercana. Las bombea por la conducción impulsión en dirección oeste hacia la EBAR des Xinxo.

Actualmente la EBAR des Pinet se encuentra dentro del DPMT, ubicado sobre la explanada rocoso junto el litoral. Se propone desplazar y soterrar la estación de bombeo bajo un tramo de calzada próximo.

La EBAR des Pinet cuenta con un emisario de emergencia, la actuación propuesta incluye la conexión de la nueva red y estación de bombeo con el emisario de emergencia existente, no realizándose un nuevo emisario submarino.

Ilustración 52. Estado actual EBAR des Pinet

3.4.4. EBAR DES XINXO

La EBAR des Xinxo recibe las aguas residuales procedentes del bombeo de la EBAR des Pinet y las aguas residuales de la urbanización cercana. Las bombea por la conducción impulsión en dirección oeste hacia la Estación de Bombeo Central.

Actualmente la EBAR des Xinxo se encuentra dentro del DPMT, ubicado sobre la explanada rocoso junto el litoral.

Se propone desplazar y soterrar la estación de bombeo bajo un tramo de calzada utilizado como rotonda para el cambio de sentido de los vehículos.

Ilustración 53. Estado actual EBAR des Xinxo

3.4.5. EBAR DES FONTANELLES

La EBAR des Fontanelles es la estación que se encuentra ubicada en el extremo oeste, e impulsa las aguas residuales recogidas en las urbanizaciones próximas directamente a la Estación de Bombeo Central.

Actual se encuentra dentro del DPMT, próxima al paseo a proyectar. Se propone desplazar ésta hacia el lado interior del paseo, junto a edificación anexa (en zona de jardín) y soterrar.

Ilustración 54. Estado actual EBAR des Fontanelles

La EBAR estaría ubicada en zona privada actualmente (zona ajardinada), y por tanto se tiene la necesidad de adquirir estos terrenos.

3.4.6. INFRAESTRUCTURA DE RED DE SANEAMIENTO EN EL T.M. DE SANT ANTONI DE PORTMANY

El presente proyecto prevé la adecuación del tramo de saneamiento existente en la zona de la Calo des Moro y su prolongación hacia el noroeste (Roca Baixa) en un tramo actualmente carente de tal servicio.

Por otro lado, los colectores de saneamiento paralelos a la costa pueden integrarse en el paseo, debiendo aprovechar la construcción de este para retirar los existentes en la playa.

Las actuaciones contendrán un total de 1.143 metros de nuevas conducciones y se deberá de demoler 366 metros de tuberías que se encuentran dentro del DMPT. La reposición de la red va acompañada de 31 nuevos pozos de registro y se deberá de demoler 13 pozos. El criterio de la intervención en el trazado seguido ha tratado de optimizar el diseño, de esta manera se consigue reutilizar 2 pozos ya existente que conecten con las nuevas conducciones.

INFRAESTRUCTURA	Medición
Nueva conducción	1.143 m
Conducción a demoler	366 m
Nuevos pozos	31
Pozos a demoler	13
Pozos aprovechados	2

El trazado propuesto de las nuevas conducciones de saneamiento pasará en todo momento por fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre, encontrándose pendiente de definir el tramo de red que cruce la Platja de Cala Gració.

Considerando un ancho de zanja, y ocupación de 0,5 m, podemos estimar una superficie de ocupación total de 572 m2, de nueva conducción.

La red de saneamiento que se encuentra dentro Dominio Público Marítimo Terrestre se desplazará hasta situarla fuera del DPMT. Este tramo supone 366 m de conducción y de 13 pozos de registo.

Las tuberías previstas en todas estas reposiciones y nuevas construcciones serán de PVC por tener una rugosidad baja respecto a los posibles otros materiales que podían ser usados.

Se ampliará el servicio de saneamiento hasta la Platja de Cala Gracioneta siguiendo la nueva red desde la Carrer de Cala Gració. El cruce para solventar el paso de platj de Cala Gració se encuentra pendiente de definir, por lo que en los planos de detalle no se especifica el tramo indicado. Tras el cruce la red continuará el trazado del paseo proyectado hasta la Platja de Cala Gracioneta.

Se incorpora la dotación de servicios de saneamiento hasta el Aquarium Cap Blanc, "Cueva de las langostas". La Cueva de las langostas se encuentra a una cota inferior con respecto al pozo de conexión más cercano, por lo que se tendrá que instalar un pequeño bombeo que impulse las aguas vertidas.

Se propone conectar con el pozo enumerado 910. Las tuberías de nueva instalación serán compatibles con la red de saneamiento actuales, PEAD 315 mm, transcurriendo por el trazado del paseo litoral proyectado y fuera del DPMT.

3.5. Rehabilitación de los atracaderos y embarcaderos

3.5.1. Descripción de procedimiento constructivo

En este apartado se describe de forma genérica los procedimientos constructivos de las principales actuaciones de acondicionamiento y rehabilitación propuestas en los muelles y embarcaderos de estudio.

Las acciones propuestas para la mejora y rehabilitación de los muelles han tenido como premisa soluciones que se integren en el paisaje y no resulten nocivas para el medio ambiente, al tiempo que cumplan con la funcionalidad deseada.

3.5.2. Diagnóstico de las grietas

Se realizará la limpieza del entorno de las grietas, con los elementos limpios se procederá a hacer un diagnóstico de su estado con el fin de verificar que no existen patologías más importantes o que repercutan en actuaciones adicionales a las previstas inicialmente.

3.5.3. Reparación de paramentos

En la totalidad de los muelles descritos de tipología de hormigón se han detectado desperfectos estructurales derivados de las socavaciones en el paramento y/o descalce parcial al pie de dique.

Para ello, previamente al hormigonado, se procederá a realizar las siguientes actividades:

- **Limpieza.**

Se procederá a la limpieza del paramento de algas, incrustaciones y en general, cualquier cuerpo con el fin de realizar los operaciones de reparación con comodidad y eficacia.

También se procederá al acondicionamiento del fondo próximo al muelle que pudiera afectar al buen hacer de la obra, como la retirada de bloque desprendidos del diques, rocas de gran tamaño y otros objetos voluminosos se encuentren sumergidos.

- **Nivelación del fondo**

Se realizará la nivelación del fondo para posteriormente proceder a la colocación de un encofrado metálico. Para ello se excavará hasta alcanzar un sustrato competente, preferiblemente roca, o en su defecto se excavará hasta una profundidad aproximada de un metros y se recubrirá con una capa soporte de grava.

- **Enconfrado**

Se colocará un encofrado metálico sumergido, con una separación del paramento actual a suficiente distancia que permita el vertido del hormigón que cubrirá la totalidad de las socavaciones y creará una nueva superficie de paramento.

La tipología del encofrado será a una cara, aprovechando la cara del paramento visto. Para asegurar la posición del encofrado este irá afianzado por anclajes perforados en la estructura existente.

- **Hormigonado**

Las características del hormigón a utilizar serán las siguientes:

La solución adoptada para la reparación de estas anomalías será rellenarlos con hormigón sumergido tipo HM-30/B/20/IIIb + Qb.

- Cemento resistente al agua del mar tipo CEM 42,5R MR-SR.

- Clase de Exposición: III-b + Qb.

- Relación agua/cemento: 0,50.

- Contenido mínimo de cemento: 350 Kg/m3.

- Resistencia mínima: 30 N/mm2.

- Uso de un acelerante de fraguado.

Se utilizará hormigón sumergido bombeado, con esta técnica de puesta en obra, el hormigón llegará en forma continua, rápida, compacta y a presión desde la cuba al punto definitivo de colocación, de manera que no se produzca ninguna disgregación ni deslavado.

- **Inspección final**

Se deberá vigilar los trabajos una vez finalizados la existencia de alguna caverna tras el desencofrado. Así como el acabado final de la estructura de hormigón realizada.

3.5.4. Reparación de firmes

La presencia de cloruros en el medio es muy importante en entornos costeros, de modo que es esperable una actividad importante de corrosión que provoca la expansión de las armaduras internas y el agrietamiento del hormigón. Con la finalidad de prevenir la continuación del agrietamiento que pudiera provocar la expansión de la estructura se realizará un tratamiento específico sobre las grietas estructurales. Para ello se aplicará un inhibidor en interior de fisura, de tipo PROTECTOSIL CIT o similar. Seguidamente se aplicará un tratamiento en las fisuras con producto KANAHAFT y KANAMENT o similar.

- **Hormigonado**

Se aplicará una capa de hormigón en forma de losa, de al menos 15 cm, con un hormigón apto para la exposición elevada a cloruros propia de las zonas litorales.

- **Acabado**

Con objeto de homogeneizar el aspecto estético del muelle se procede a la aplicación del mortero mediante cepillo de pelo duro.

Ilustración 55. Ejemplo de ejecución de reparación de grietas y pavimentos

3.5.5. Instalación de pasarelas sobre pilotes

En la propuesta de actuación se presenta la instalación de pasarela de madera sobre una estructura pilotada. A continuación, se describe el procedimiento constructivo de dichos elementos.

- **Limpieza y desmantelamiento**

En primer lugar, se deberá retirar las estructuras existentes que se encuentren en mal estado, como pueden ser estructuras metálicas que presenten signos de corrosión.

- **Instalación de pilotes**

Se propone la instalación de pilotes de hormigón fabricados in-situ. Los pilotes se fabricarán in-situ con camisa recuperable. La ejecución de los pilotes in-situ frente a los pilotes prefabricados permiten adecuarse fácilmente a variedad de longitudes necesarias por las irregularidades presentes en la batimetría del fondo.

Los pares de pilotes que se ubiquen próximos a la costa, en zonas de muy bajo calado podría ir sujetos por medio de perforación en la roca, considerando que estos pilotes no tengan diámetros superiores a los 20 cm. El resto de pilotes se recomiendan ir apoyados sobre zapatas de hormigón para conferirles la estabilidad necesaria, estas irán arriostradas a pares.

- **Instalación de entramado y/o estructura soporte**

Se instalará un entramado de viguetas de hormigón y una plataforma de tableros de madera. La estructura de hormigón posee mayor durabilidad que las estructuras metálicas, además tras el deterioro de una estructura metálica se puede presentará corrosión y posibles zonas cortantes, suponiendo un riesgo para los usuarios.

3.5.6. Instalación de infraestructuras y servicios

- **Reposición de sistema de defensas**

Las defensas permitirán absorben la energía cinética de los buques al interactuar con dichos muelles y así evitar que se produzcan daños entre los buques y las estructuras de atraque.

Se propone la instalación generalizada de defensas portuarias fijas, ancladas en el paramento vertical de los muelles estudiados.

A priori, se ha seleccionado defensas tipo SVA o similar debido a sus características de durabilidad y robustez, la instalación sencilla de las mismas y posibilidad de instalación tanto vertical como horizontalmente.

Ilustración 56. Ejemplo de defensa tipo SVA

- **Reposición de sistema de amarre**

Actualmente en los muelles prima como elemento de amarre los mástiles de madera hincados verticalmente en la plataforma de los muelles. Se propone su sustitución por un sistema de amarre compuestos de norais de pequeño tamaño o por bolardos náuticos, apropiados para las características de las embarcaciones que frecuentan las muelles. Los norais o bolardos estarán sujetos mediante anclajes al firme del muelle.

Ilustración 57. Izquierda: bolardo náutico; derecha: norai

- **Instalación de marcas de nivel**

Y se incluirán marcas o se instalarán placas en la pared vertical del muelle para indicar el nivel de calado en cada sector del muelle. Con dicha información se facilita el atraque seguro de las embarcaciones.

3.5.7. Verificaciones

Una vez finalizados los trabajos descritos se procederá a su verificación global mediante la realización de un reportaje fotográfico y se realizará un análisis con el fin de comprobar que los trabajos hayan sido eficaces.

3.5.8. Atracadero Port d'Es Torrent

En el embarcadero de Port d´es Torrent se propone acondicionar las instalaciones existentes, conservando su tipología actual. La actuación pretende mejorar y facilitar el embarque de los usuarios al mismo tiempo que se opta por una solución que minimiza el impacto visual en el entorno.

Las actuaciones propuestas comprenden, en primer lugar, la retirada la plataforma existe ubicada en el lado sur de la plataforma rocosa. Con ello se libera y re-naturaliza este espacio natural. Al mismo tiempo, se rehabilita y acondiciona el embarcadero norte.

El nuevo embarcadero norte será de madera, ofreciendo una superficie de 10 m de largo y 1,5 m de ancho. La plataforma estará fijada por viguetas de hormigón apoyadas estas sobre la roca y enrasadas con el perfil del terreno para que se integre en el entorno y no resulten invasivas visualmente desde la playa y otros puntos del entorno.

Además, se habilitará un espacio para la realizar la espera de las embarcaciones por los usuarios. En esta sección también se ha considero su integración con en el entorno, proponiendo un pavimento con texturas y tonalidades similares a las de la roca natural que permite mimetizarse con el resto de la plataforma rocosa.

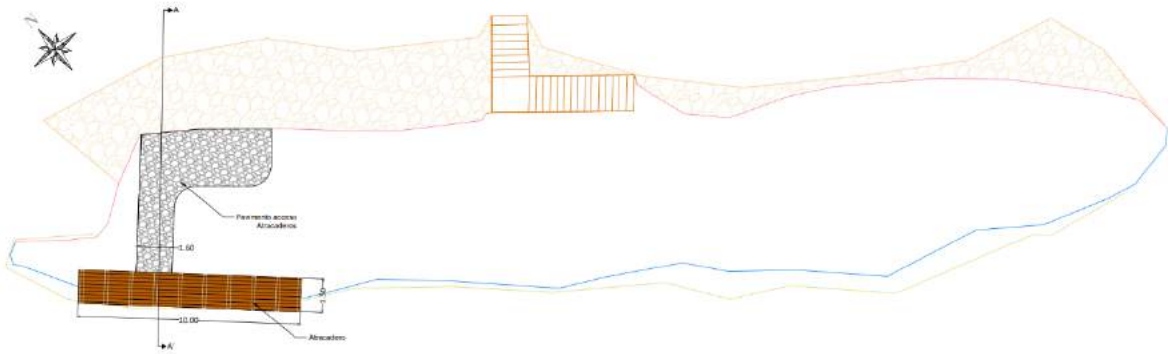


Ilustración 58. Planta de propuesta de mejora del atracadero Port d´Es Torrent

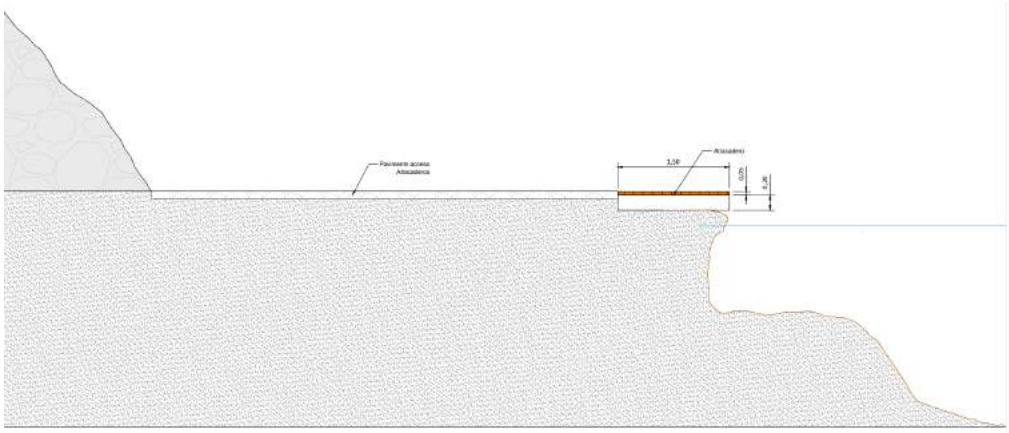


Ilustración 59. Perfil de muelle propuesto en Port d´Es Torrent

3.5.9. Moll de Punta Xinxó

En el Moll de Punta Xinxó, se realizará la reparación de las superficies y de las socavaciones y desprendimientos existentes.

En primer lugar, se procede a la limpieza de la zona y retirada de elementos deteriorados como bolardos de madera, barandillas y otras estructuras auxiliares.

Se ejecutará un nuevo paramento con un hormigón apto para condiciones marinas, utilizando un encofrado a una cara y hormigonado sobre el paramento.

Además, se aplicará una nueva capa de hormigón para acondicionar el firme, y recuperar la pendiente necesaria para la evacuación de los ocasionales fenómenos de rebase. Esta actuación incluye la rehabilitación de la rampa de acceso al muelle.

Por último, se efectúa la reposición de los elementos auxiliares: norais, defensas, barandillas de protección y paneles informativos, todos los elementos de reposición serán de acero inoxidable.

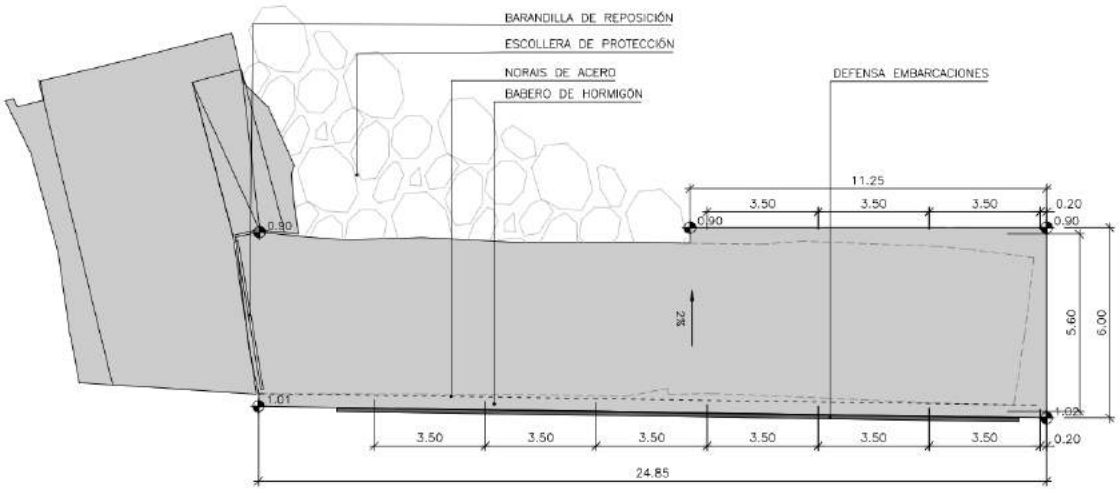


Ilustración 60. Planta propuesta de actuación Moll de Punta Xinxó

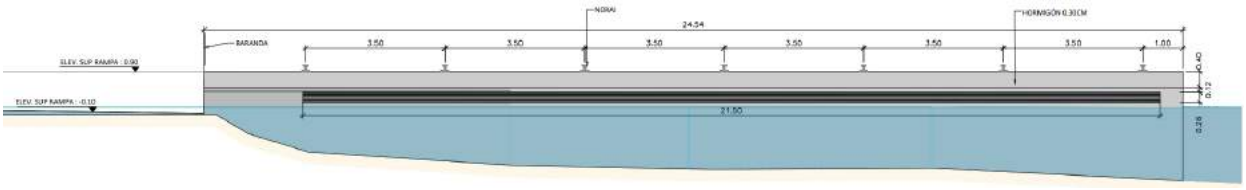


Ilustración 61. Vista de perfil en propuesta de actuación Moll de Punta Xinxó

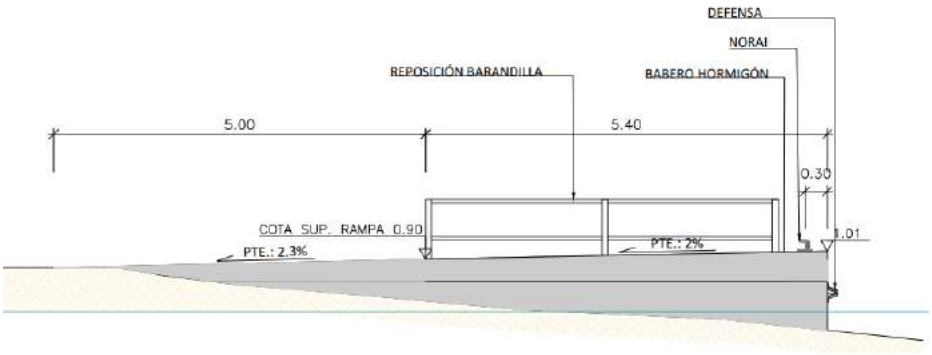


Ilustración 62. Vista de lateral de actuación Moll de Punta Xinxó

3.5.10. Atracadero Punta Pinet

Debido al deterioro del embarcadero y tipología de la construcción, se procederá a la total demolición del mismo, devolviendo el entorno a su estado natural.

3.5.11. Muelle de Punta Pinet

Entre las actuaciones contempladas en el muelle de Punta Pinet están presentes la la retirada y traslado a vertedero de la estructura metálica, que actualmente se encuentra críticamente deteriorada.

La estructura metálica será sustituida por una estructura de pilas y viguetas de hormigón, sobre la que se instala una pasarela de maderas.

Para reducir la luz de las viguetas y conferir mayor resistencia a la estructura se instalarán seis pares más de pilas, distanciadas 2 m entre sí, con una dimensión de 3m x 1,5m x 0,6m (largo-ancho-alto).

Además, se instalarán sobre la pasarela un nuevo sistema de amarre con norais, un sistema de defensas tipo SVA e indicaciones del nivel de calado.

Por último, debido al estado del firme y la presencia de socavaciones en la sección de hormigón, se propone la rehabilitación del tramo de hormigón, en el caso del paramento este será enconfrado a una cara permitiendo que el hormigón se introduzca y recubra las socavaciones.

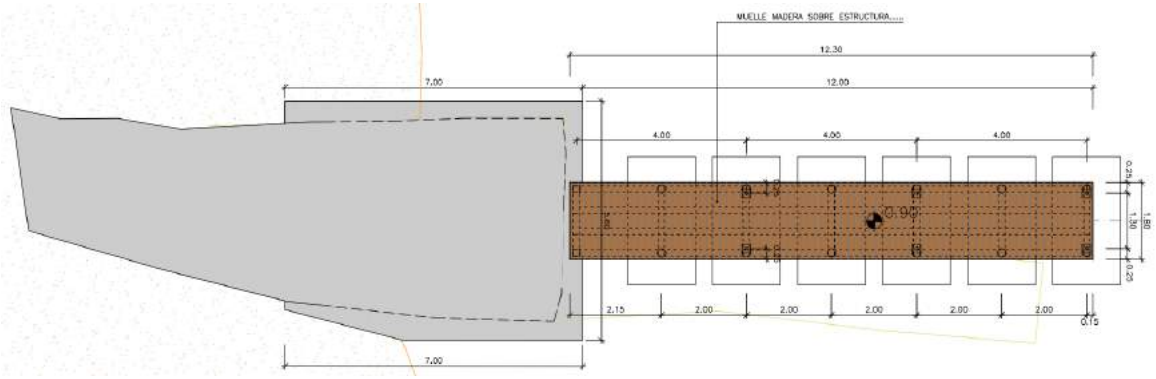


Ilustración 63. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista en planta

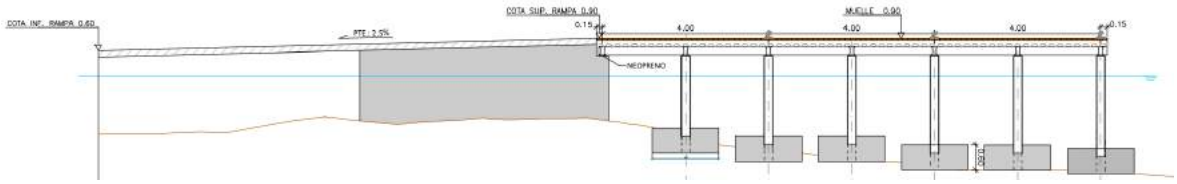


Ilustración 64. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista lateral

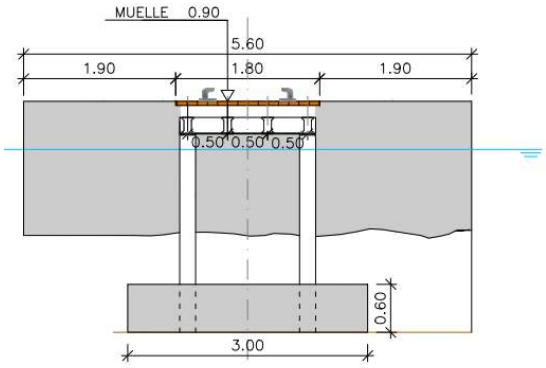


Ilustración 65. Actuación en Muelle de Punta Pinet, vista frontal

3.5.12. Atracadero Caló den Serral

En general la infraestructura se encuentra en buen estado., por lo que, no se propone ninguna actuación sobre el muelle Caló den Serral.

3.5.13. Muelle de S'Estanyol

Para el muelle de S'Estanyol se propone la rehabilitación integral de la estructura. En primer lugar, se saneará el entorno a pie del muelle y montará un encofrado perimetral, procediendo al vertido del hormigón entre el encofrado y el paramento del muelle rellenando de este modo las socavaciones existentes.

El firme también será acondicionado con una capa de hormigón a lo largo de toda la superficie perteneciente a la explanada del muelle, proporcionando una pendiente del 2% para la evacuación del agua de rebase en dirección lado mar.

Además, se instalará un nuevo sistema de defensa, de tipo SVA, y se renovará los equipos de amarre, sustituyendo el actual compuesto por mástiles de madera por norias de fundición. Por último, se colocarán a lo largo del muelle la señalización del calado disponible en cada sección.

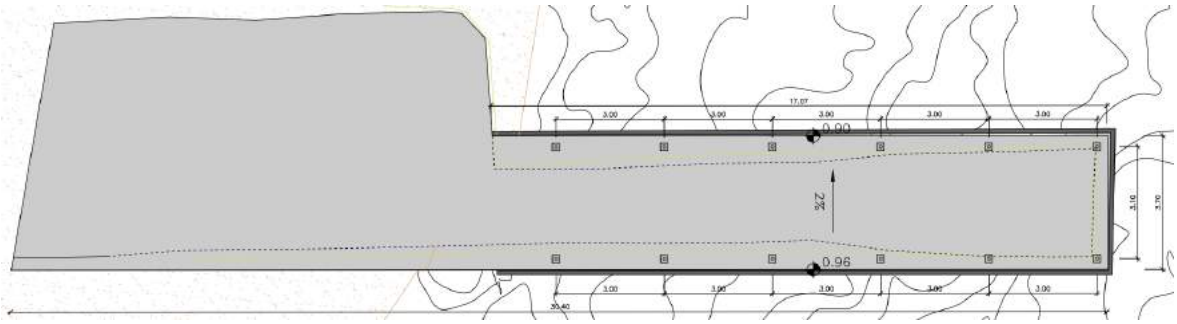


Ilustración 66. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista en planta

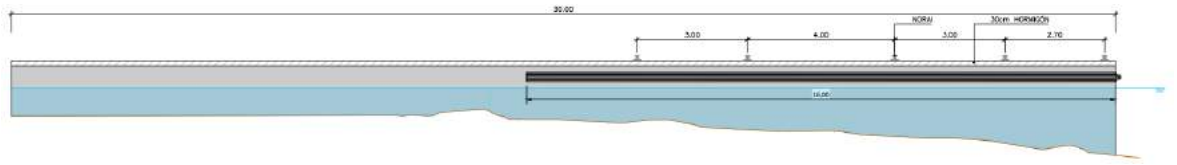


Ilustración 67. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista latera

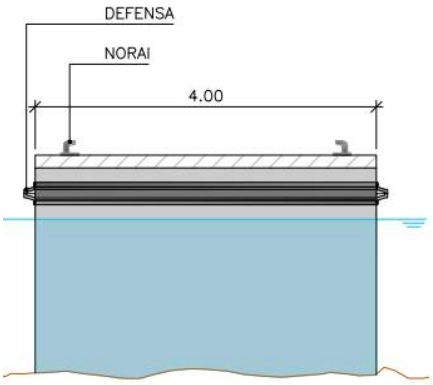


Ilustración 68. Propuesta de actuación en Muelle de S`Estanyol, vista frontal

3.5.14. Muelle des Poetó

El Muelle des Poetó presenta un problema notable de agrietamiento en la estructura, lo que ha llevado a producirse desprendimientos de algunas piezas en los cantos del muelle. También se ha detectado socavación en el paramento de la estructura.

La reparación de las socavaciones y desprendimientos del muelle se realizará fabricando un muro de hormigón perimetral alrededor del muelle existente. Debiéndose, en primer lugar, sanear el pie del dique y retirar del fondo los fragmento desprendidos.

Para evitar la aparición de grietas en el nuevo firme, se construirá una losa apoyada sobre los muros perimetrales ejecutados in-situ.

En cuanto a las instalaciones auxiliares, serán instaladas defensas tipo SVA a lo largo del muelle para la protección de las embarcaciones en las maniobras de atraque. Además, se instalará un nuevo sistema de amarre a ambos lados del muelle compuesto de bitas y se incluirán marcas de nivel de marea para indicar el calado.

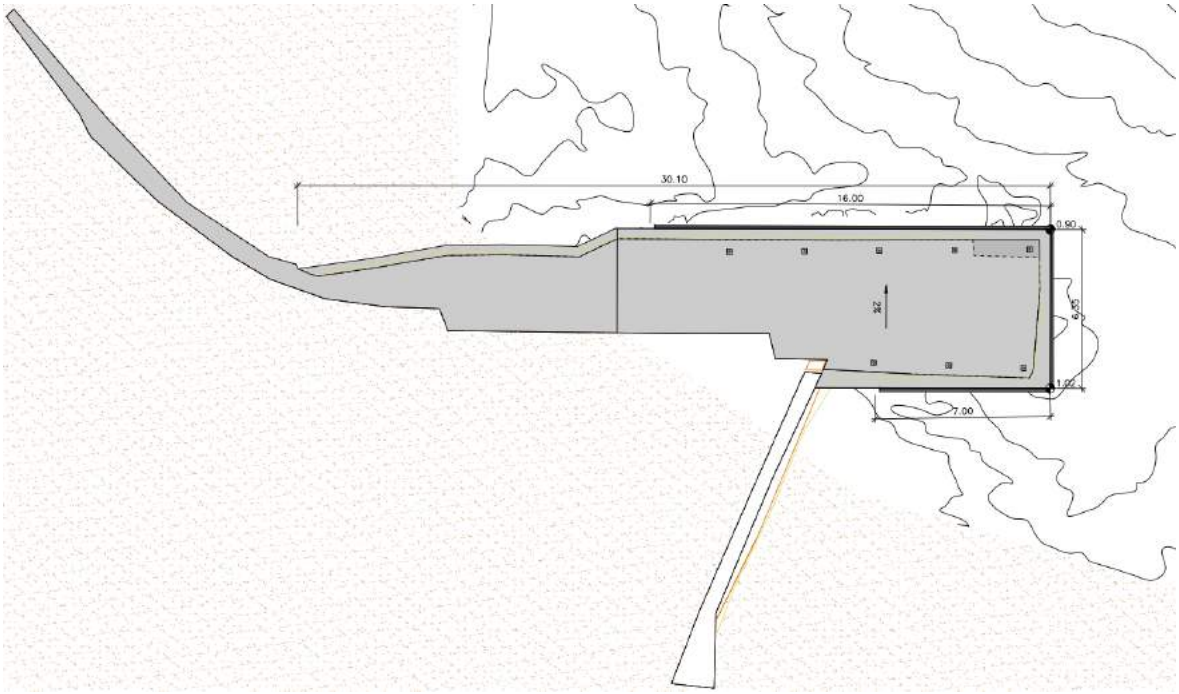


Ilustración 69. Propuesta de actuación en Muelle des Poetó, vista en planta

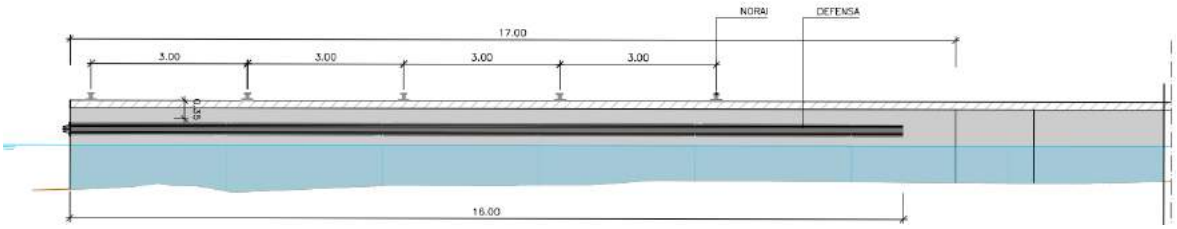


Ilustración 70. Propuesta de actuación en Muelle des Poetó, vista lateral exterior

3.6. Infraestructuras de alumbrado público, agua y gas

Se repondrán los servicios existentes en la zona. Como la gran mayoría de las redes tienen cierta antigüedad, se estudiará su regeneración.

Se dispondrá una red eléctrica que discurra a lo largo de paseo con la finalidad de alimenta las luminarias del paseo litoral así como alimentación de las estaciones de bombeo.

Se red eléctrica se ha diseñado para que la instalación permanezca fuera de dominio público marítimo terrestre, siguiendo el trazado del paseo litoral proyectado, siendo un total de 4950 m de línea en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia y 1.876 m en el término municipal de Sant Antony de Portmany.

La red se conectará a los cuadros de mando más cercano.

Los materiales para el alumbrado público serán por cables subterráneos. Estos se componen de un conductor eléctrico convenientemente revestido por diversas capas de material plástico, capaces de conferirle la superficie y protección mecánica y contra la humedad.

Para la realización de obras será necesaria autorización previa y expresa en materia de costas.

3.7. Pavimentación

El proyecto plantea un itinerario peatonal y ciclista con la pavimentación diferenciada situado a medida de lo posible fuera de la ribera del mar.

Se modifican las características del viario actualmente existente dentro del ámbito de actuación. En cumplimiento del Reglamento General de Costas, se eliminará el acceso rodado existente actualmente en la C/Lugo, C/de Sa Platja de s'Estanyol (ambas en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia) y se convertirá en una calle con acceso restringido de los vehículos la C/Ponent (municipio de Sant Antoni de Portmany) donde no existe la posibilidad de situar vías alternativas para el acceso de los vehículos de emergencia.

El proyecto pretende la reparación de los colectores de aguas residuales situados actualmente dentro de la ribera del mar y su integración en los itinerarios peatonales pavimentados. Se entiende que las instalaciones de tratamiento de aguas residuales existentes están excluidas de los supuestos de prohibición expuestos en el Art. 96 del Reglamento General de Costas.

Por otro lado, al realizar el estudio de los perfiles longitudinales del trazado propuesto, se pudo comprobar que la ejecución del paseo no supondrá una alteración del perfil del terreno existente que le servirá de soporte.

En cualquier caso, la definición del trazado y la elección de pavimentación en la ribera del mar se consensuará con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ya que deberá contar con su preceptiva concesión.

3.8. Jardinería y medidas de protección y mejora ambiental

Mediante la intervención de la jardinería y la restauración paisajística previstos en el proyecto se reintroducirá en espacios antrópicos la riqueza de flora y fauna.

Los espacios verdes previstos tendrán un papel importante como elemento regenerador de un frente urbano deteriorado ya que se incidirán directamente en el confort y la habitabilidad del ámbito de actuación y tendrán efectos inmediatos sobre la calidad del paisaje.

Los condicionantes bioclimáticos resultan fundamentales en el proyecto pretendido, pues únicamente especies adaptadas a estas condiciones van a poder desarrollarse adecuadamente sin requerir un riego y atención constantes que resultarían poco sostenibles.

Se hará especial hincapié en diseños con especies adaptadas a las condiciones ambientales locales y en su adecuada gestión, donde se incorporen criterios ecológicos, además de funcionales y estéticos.

Para la selección de las especies se valorarán los siguientes parámetros: hábitat, origen, rango altitudinal, clima, hábito (patrón de desarrollo de una planta), altura/diámetro, tasa de crecimiento, requerimientos hídricos, resistencia a plagas y enfermedades, estética y confort, suministro y mantenimiento.

Todo esto llevará a plantear un tipo de jardinería sostenible o ecológica, en la que se realiza una utilización más eficiente y racional de los recursos naturales, con un menor coste de mantenimiento. Una jardinería adaptada al medio, en la que se van a tener en cuenta las condiciones ambientales del territorio, lo que permitirá una utilización más adecuada de los recursos. Además, no se perderá de vista la finalidad social y pública de los espacios verdes al generar un espacio verde agradable para los usuarios.

Sant Josep de sa Talaia, junio de 2023.

52748818C JOSE LUIS TOLBAÑOS (R: B98518442)

Firmado digitalmente por 52748818C JOSE LUIS TOLBAÑOS (R: B98518442)
Fecha: 2023.06.16 13:08:46 +02'00'

Fdo: José Luis Tolbaños Ureña
High Office Uno S.L.P.

B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

1. OBJETIVOS DEL PROYECTO Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

3.9. Introducción y marco jurídico

Prpyecto de Ordenación de la zona costa para la inclusión del Paseo marítimo de la Bahía de Portmany, desde "Port des Torrent" hasta "Cala Gració" comprende la redacción del Proyecto Ejecutivo de Construcción de las Obras, así como la preparación de toda la documentación necesaria para la tramitación de la evaluación estratégica ambiental de acuerdo con el que dispone el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, así como por la tramitación e impulso del correspondiente proyecto de ordenación del tramo del litoral, en conformidad con el que dispone el Decreto 72/1994, de 26 de mayo, sobre los planes de ordenación del litoral.

Respondiendo a lo previsto en el art. 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el contenido del Documento Inicial Estratégico incluye los siguientes apartados, desarrollados de modo sucinto, preliminar y esquemático:

a) Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.

b) El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del Plan que se propone.

c) El desarrollo previsible del Plan.

d) Potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.

e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

Dado el alcance del proyecto cuyo ámbito abarca el dominio público marítimo terrestre y prevé las actuaciones de mejora de las infraestructuras de saneamiento que incluyen la conexión con el emisario submarino, el trámite que se solicita es el de evaluación estratégica ordinaria.

3.10. Objetivos del proyecto

El Proyecto de Ordenación de la zona costa para la inclusión del Paseo marítimo de la Bahía de Portmany, desde "Port des Torrent" hasta "Cala Gració" tiene como objetivos:

1. Facilitar el acceso público a la ribera del mar, poniendo en valor las formas de movilidad terrestre sostenibles y marinas.
2. Asegurar el uso público de la ribera del mar y del dominio público mediante la eliminación de ocupaciones inadecuadas dentro de la zona de DPMT y su servidumbre de tránsito, siempre que sea posible.
3. Mejorar la seguridad en el uso de la costa, así como la mejora de las condiciones de vigilancia y acceso en caso de emergencia.
4. Recuperar la naturalidad de los ámbitos degradados y urbanizados en exceso.
5. Incrementar la calidad de vida y la belleza de la zona urbana, partiendo del principio de integración en el medio, convirtiendo el conjunto en un agradable paisaje que anime al ocio y al descanso.

6. Mejorar y remodelar las infraestructuras de saneamiento en la zona sur de la bahía desplazándolas hacia las zonas de servidumbre de protección siempre que sea posible, liberando así el DPMT.
7. Minimizar el impacto visual de las casetas que alojan los pozos de bombeo y estaciones de impulsión existentes: estación Pont des Torrent, Estación Fontanelles, estación Playa de Xinxó, estación Punta Pinet, estación En Collado, estación Estanyol y estación Se Pouet.
8. Rehabilitar y ampliar los muelles existentes para mejorar el tráfico entre los dos bordes.
9. Aplicar medidas de integración ambiental con la nueva creación de espacios con vegetación.
10. Fomentar la peatonalización de los frentes costeros, facilitando el tránsito a pie por los mismos.
11. Garantizar la accesibilidad universal.

3.11. Descripción de la problemática sobre la que actúa

El objetivo fundamental del proyecto se centra en conseguir una regeneración ambiental del borde marítimo dando soluciones a la siguiente problemática existente:

- Incumplimiento de las determinaciones que la Ley de Costas establece, para el DPMT y las franjas de dominio privado adyacentes, las servidumbres de tránsito y protección.
- Perdida de naturalidad del ámbito litoral y degradación de la calidad del entorno.
- Discontinuidad del itinerario costero, sobre todo para las personas con movilidad reducida.
- Los EDAR situados en el DPMT.
- Mal estado de algunos tramos de la red de saneamiento de más de 40 años de antigüedad situados en la zona de DPMT que dan lugar a atascos, malos olores y vertidos puntuales de aguas residuales y pluviales al mar, empezando a generar problemas medioambientales.
- Aparcamiento indiscriminado en la zona de dominio público.

La fachada litoral podrá ser objeto de diferentes actuaciones que podrán englobarse en los siguientes grupos según el tipo de fachada litoral sobre la que se actúe[8]:

GRUPO A: Actuaciones de remodelación de fachada litoral incluida en las zonas de servidumbre, con establecimiento de usos no permitidos legalmente.

GRUPO B: Actuaciones de remodelación de fachada litoral no incluida en el DPMT.

GRUPO C: Actuaciones de habilitación de tránsito sobre dominio público marítimo terrestre.

El proyecto pretendido se engloba en las actuaciones de remodelación descritas en los grupos A y C cumpliendo con los requisitos previos necesarios:

[8] Según las directrices para el tratamiento del borde costero desarrolladas por la Dirección General de Costas

- Se llevará a cabo en las fachadas urbanas consolidadas con edificaciones o instalaciones en la zona de servidumbre, que no se ajustan a las previsiones de la Ley de Costas.
- Beneficiará significativamente para el interés general, el acceso, y el uso público de la costa a partir de: la eliminación de tráfico rodado, reubicación de instalaciones y la peatonalización del viario.
- La habilitación del tránsito sobre espacios de arena o gravas en las playas, zonas húmedas litorales, o rocosas en la ribera del mar, se plantea puntual y excepcionalmente por los siguientes motivos:
    a) La escasa anchura de playa en algunos tramos.
    b) La morfología de la costa.
    c) La ausencia de otras alternativas viables.
    d) La necesidad prioritaria de habilitar el libre acceso y tránsito público peatonal a lo largo de la costa.

2. EL ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PROYECTO QUE SE PROPONE

Teniendo en cuenta los objetivos de partida, las alternativas planteadas se simplifican en dos:

- Alternativa 0: no realización del Proyecto, futuro tendencial.

  La no elaboración de un instrumento que lo gestione supondría la pérdida progresiva de los valores del litoral debido a la incorporación de usos y actividades incompatibles que desvirtúen y agraven la identidad de la costa

- Alternativa 1: Realización del Proyecto de Ordenación de la zona costa para la inclusión del Paseo marítimo de la Bahía de Portmany, desde "Port des Torrent" hasta "Cala Gració".

  La ordenación y gestión del litoral constituye no sólo una voluntad sino una necesidad irrenunciable para dotar de coherencia a todas las 1íticas públicas y asegurar, al mismo tiempo, la mejora de la calidad de vida y del paisaje.

  Al contrario que la Alternativa 0, la alternativa 1 persigue lograr una dinámica positiva basada en análisis de las posibilidades de recuperación efectiva de la eficacia de la servidumbre de tránsito en el tramo de costa afectado

Una primera aproximación en cuanto a la evaluación ambiental y territorial estratégica de los modelos territoriales se puede efectuar de manera cualitativa a través de una matriz sencilla que evalué las alternativas en función de los criterios de sostenibilidad.

	Recursos medioambientales				**Accesos al mar**	**Medio socioeconómico**
	Aire-Clima	**Aguas, costas y medio marino**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Paisaje**		
Alternativa 0						
Alternativa 1						

Efecto positivo

Efecto negativo

Efecto neutro/poco significativo

3. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL PROYECTO

Toda actuación urbanística lleva implícita una fase de gestión cuyo objeto fundamental es arbitrar los medios para que se plasme la ordenación prevista en el planeamiento en el territorio, es por ello que resulta obvio que la propia gestión debe adecuarse para dar una respuesta ordenada y coherente a las previsiones del planeamiento.

El desarrollo del Proyecto comprende tres grupos de trabajo o fases de ejecución que se desarrollan simultáneamente:

- Grupo 1: Proyecto de Ordenación de la zona costa
- Grupo 2: Proyecto Constructivo y Ejecutivo
- Grupo 3: Evaluación Ambiental Estratégica

El Proyecto de Ordenación de la zona costa para la inclusión del Paseo marítimo de la Bahía de Portmany, desde "Port des Torrent" hasta "Cala Gració" (Grupo 1) se tramitará conforme al procedimiento y los plazos que prevé la normativa básica estatal de **Evaluación Ambiental Estratégica (Grupo 3)** y con las particularidades previstas en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Una vez aprobado, el Proyecto se desarrollará mediante ejecución de las obras de urbanización determinados en el **Proyecto Constructivo y Ejecutivo (Grupo 2)**.

Por otro lado, esta actuación también se caracteriza por someter al régimen de expropiación a los suelos que ocupan actualmente el dominio público marítimo-terrestre, la servidumbre de tránsito o imposibilitan la ejecución de trazado planteado.

Entendiendo que en el momento actual nos encontramos en una fase muy inicial del procedimiento, por lo que resulta evidente y casi necesario admitir que se pueden producir variaciones sustanciales tanto en la ordenación como en la gestión del Proyecto.

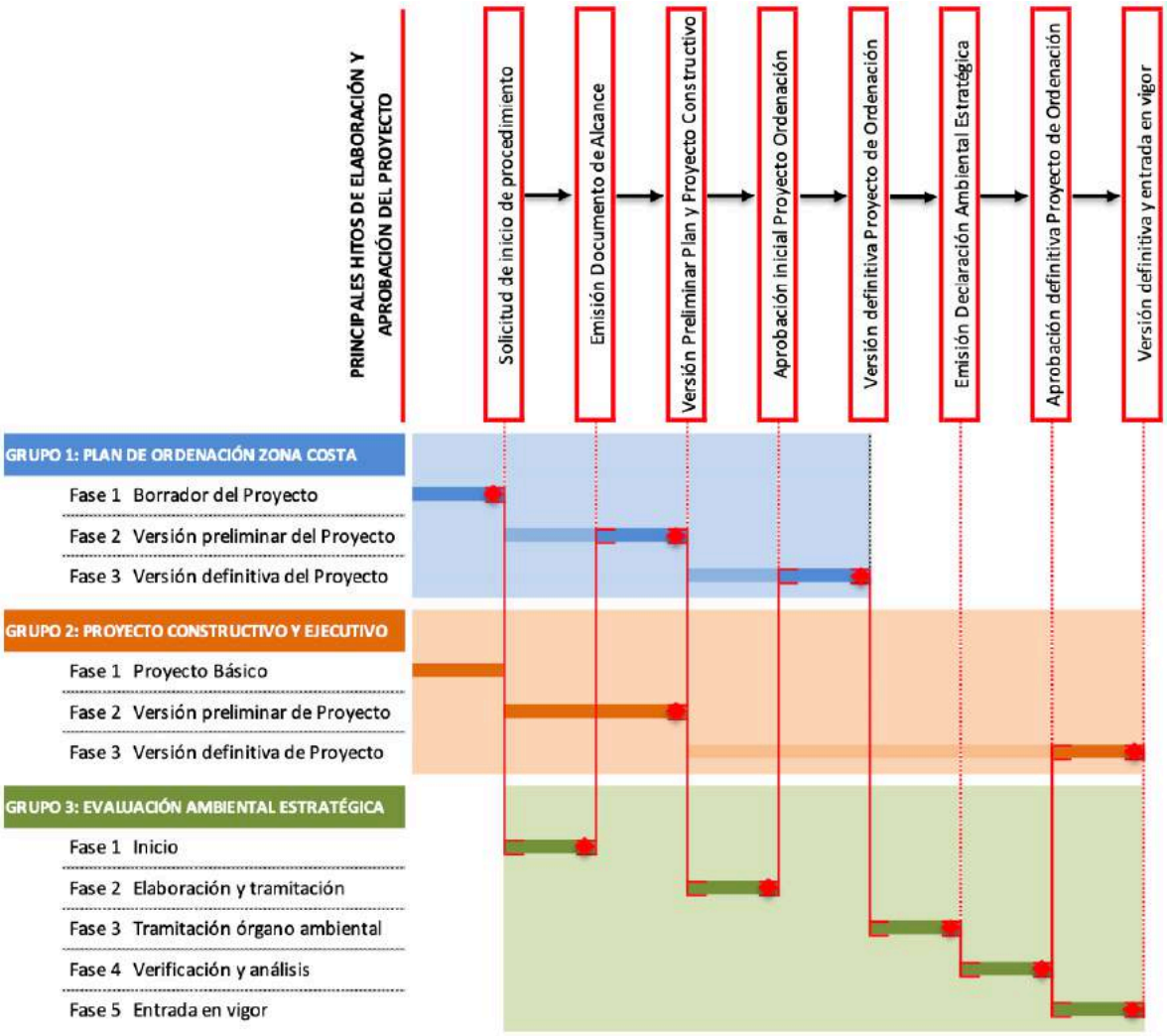


Ilustración 71. El desarrollo previsible del Proyecto
Fuente: elaboración propia

4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

La evaluación ambiental estratégica (EAE), regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, tiene como fin principal la integración de los aspectos ambientales en la planificación publica. Se trata de evitar, ya desde las primeras fases de su concepción, que las actuaciones previstas en un Proyecto puedan causar efectos adversos en el medio ambiente.

De acuerdo con la Resolución de 12 de diciembre de 2016, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración ambiental estratégica de la Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española, en el caso de la actuación prevista, se deben considerar los siguientes potenciales efectos ambientales negativos o desfavorables sobre el medio ambiente:

Componente ambiental	Efecto previsible
Aire-Clima	Aumento de emisiones de GEI y del consumo de energía Contaminación atmosférica.
Aguas, costas y medio marino	Afecciones a la morfodinámica de la línea de costa. Afecciones al estado de las masas de agua superficial y/o subterránea.
Biodiversidad y ecosistemas	Afecciones a la biodiversidad.
Paisaje	Afecciones al paisaje.

El promotor asumirá una serie de medidas preventivas y correctoras para hacer frente a estos impactos negativos.

Componente ambiental	Principio de sostenibilidad	Criterios ambientales a evaluar en el proyecto
Aire-Clima	Priorización de las medidas que supongan un menor consumo o ahorro de energía y el impulso de las energías renovables. Reducción de la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero.	¿Reduce las emisiones de GEI? ¿Fomenta el uso de las energías renovables? ¿Es eficiente energéticamente?
Aguas, costas y medio marino	Contribución al buen estado ambiental de las aguas marinas.	¿Contribuye al buen estado de las masas de agua de transición y costeras? ¿y a las subterráneas?

	Utilizar de forma racional, ordenada y equilibrada el territorio y los recursos naturales. Reducción de la erosión por causas antrópicas.	¿Potencia los servicios ecosistémicos como elementos de protección de la costa? ¿Gestiona eficientemente el balance sedimentario? ¿Identifica las zonas en las que existe riesgo de erosión, compactación, salinización, así como aquellas en las que se haya producido degradación? ¿Adopta medidas apropiadas para reducir los riesgos de erosión y lucha contra sus consecuencias?
Biodiversidad y ecosistemas	Priorizar la conservación de las especies endémicas que son propias del lugar. Evitar la alteración sustancial de los hábitats naturales y las especies de flora y fauna de interés para su conservación y evitar infraestructuras que aumenten la accesibilidad de áreas frágiles. Preservar la funcionalidad de los ecosistemas vinculados con la dinámica fluvial-marina, así como la de los humedales costeros. Mantener o favorecer la conectividad del territorio, preservando la funcionalidad de los ecosistemas y evitando su fragmentación. No contribuir a la introducción o proliferación de especies que no tengan carácter autóctono a escala local, apoyando la erradicación activa de especies exóticas invasoras.	¿Garantiza la conservación de las especies endémicas de la costa? ¿Contribuye al mantenimiento de un estado de conservación favorable o contribuye a la restauración de ecosistemas naturales? ¿Contribuye a preservar la funcionalidad de los ecosistemas en los estuarios y humedales costeros? ¿Evita la fragmentación del territorio que genera pérdidas de funcionalidad en ecosistemas costeros? ¿No genera las condiciones necesarias para la implantación de especies invasoras en la zona costera?
Paisaje	Evitar la alteración sustancial de la morfodinámica de la línea de costa. Preservar valores geomorfológicos, identificadores y característicos del paisaje litoral. Asegurarse de que las actuaciones elegibles posean un diseño bien adaptado al paisaje litoral en el que se inserten, con	¿Preserva los valores asociados a las características singulares de la geomorfológica de la zona en la que se ubica el proyecto? ¿Protege, gestiona y ordena el paisaje? ¿Contribuye a proteger o revalorizar el patrimonio cultural

	especial atención a las zonas con paisaje de mayor naturalidad. Evitar nuevas infraestructuras, construcciones y desarrollos urbanos en la franja costero-litoral.	situado en la costa frente a los impactos del cambio climático? ¿Evita la construcción de nuevas infraestructuras y el desarrollo urbano en zonas de la franja litoral susceptibles de ser afectadas por el cambio climático?

5. INCIDENCIAS SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

El proceso de evaluación ambiental deberá determinar la coherencia entre los objetivos de la del proyecto y los objetivos de las distintas acciones interrelacionadas, poniendo de manifiesto posibles conflictos.

ÁMBITO NACIONAL	
Planes Sectoriales y territoriales concurrentes	**Incidencias y conexiones con el proyecto**
Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar frente a la Contaminación	Es una herramienta de gestión espacial de las actuaciones en la costa que reúne datos de sensibilidad de la costa española relativos al análisis de vulnerabilidad y riesgo ecológico y socioeconómico.
Programa ROM (Recomendaciones de Obras Marítimas y Portuarias) de Puertos del Estado.	Estas recomendaciones permiten caracterizar una obra a partir de las repercusiones económicas, sociales y ambientales.

ÁMBITO AUTONÓMICO	
Planes Sectoriales y territoriales concurrentes	**Incidencias y conexiones con el proyecto**
Plan Territorial Insular de Eivissa	El PTIE define, en relación con las infraestructuras portuarias existentes destinadas a trafico comercial, los siguientes criterios de actuación: - Se establecerá de forma coordinada con lo señalado en el proyecto de recuperación ambiental del borde litoral entre el puerto y Cala Gració. En relación con las instalaciones náuticas: - Es criterio general la compatibilización del incremento de la oferta y calidad de dichas infraestructuras con la consecución de la máxima protección del litoral por lo que se dará preferencia a la optimización de la utilización de las aguas actualmente abrigadas y a la ampliación de las instalaciones actuales. - Se promoverá la implantación de instalaciones ligeras del tipo embarcadero o varadero, cuyo impacto sobre el litoral es mínimo, a fin de satisfacer la demanda que no precise de instalaciones propiamente portuarias.

Plan Hidrológico de las Islas Baleares	Es el eje principal de la aplicación de la Directiva Marco del Agua. Los hitos claves los constituyen los horizontes marcados por la DMA en los que se deben haber alcanzado el buen estado de las aguas superficiales continentales, las aguas subterráneas, las aguas de transición y las aguas costeras. Es también un instrumento para la ordenación de los usos del agua. Se basa en la adopción de un conjunto de objetivos medioambientales que deben posibilitar tanto la satisfacción de las demandas de agua como la preservación del medio hídrico.
Plan Forestal de las Islas Baleares	Un instrumento de planificación estratégica de política forestal. Es referente técnico que contiene directrices y recomendaciones para la mejora de la diversidad biológica, protección de masas forestales, eliminación de especies invasoras, conservación de los ecotonos definidos en las zonas de transición, incremento de la biodiversidad, etc.
Plan Integral de Turismo de las Islas Baleares 2015-2025	Establece como objetivo principal la implantación y desarrollo de turismo responsable. Está enfocado hacia la gestión de todos los recursos de manera que satisfagan todas las necesidades económicas, sociales y estéticas, y a la vez, que respeten la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas de soporte de la vida.
Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026	Los objetivos finalistas de la planificación que propone el Plan: - Garantizar la accesibilidad en transporte público en todo el territorio - Reducir la contaminación generada por la movilidad - Reducir la accidentalidad - Minimizar el consumo energético - Minimizar la distancia media de los desplazamientos - Transformar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos

Sant Josep de sa Talaia, junio de 2023.

52748818C JOSE LUIS TOLBAÑOS (R: B98518442)

Firmado digitalmente por 52748818C JOSE LUIS TOLBAÑOS (R: B98518442)
Fecha: 2023.06.16 13:09:21 +02'00'

Fdo: José Luis Tolbaños Ureña
High Office Uno S.L.P.

C. DOCUMENTACIÓN GRAFICA

1. PLANOS DE INFORMACIÓN

DIEAE_I_01 Plano de situación de la zona a ordenar (escala 1:6.000 o mayor)

DIEAE_I_02 Plano de situación del ámbito referida al planeamiento vigente. Clasificación del suelo (escala 1:6.000)

DIEAE_I_03 Plano de situación del ámbito referida al planeamiento vigente. Calificación del suelo (escala 1:6.000)

2. PLANOS DE ORDENACIÓN

DIEAE_O_01 Planta general de Ordenación (escala 1:500)

DIEAE_O_02 Afección a bienes de titularidad privada (escala 1:1.000)

DIEAE_O_03 Ocupación DPMT por el trazado propuesto (escala 1:500)

DIEAE_O_04 Red eléctrica (escala 1:500)

DIEAE_O_05 Red de saneamiento (escala 1:500)

DIEAE_O_06 Red de aguas pluviales (escala 1:500)

DIEAE_O_07 Red de abastecimiento de agua potable (escala 1:500)