

## ÍNDICE

<b>1.1.- INTRODUCCIÓN.-</b>	<b>4</b>
1.1.1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA PROPUESTA.-	9
1.1.2.- DISPOSICIONES APLICADAS.-	10
1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-	10
1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-	12
<b>1.2.- ANTECEDENTES</b>	<b>15</b>
1.2.1.- RELACIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO CON LA CIUDAD.-	15
1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-	15
1.2.1.2.- El concepto de “zona de servicio”.-	17
1.2.1.3.- El Decreto de 11 de diciembre de 1942.-	18
1.2.1.4.- La incidencia de la legislación urbanística; las Leyes del Suelo de 1956.-	18
1.2.1.5.- La ineludible primitiva polivalencia de los muelles de ribera.-	19
1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO	21
1.2.2.1.- Antes de la implantación de los Servicios de Obras Públicas.-	21
1.2.2.2.- Después de la implantación de los Servicios de Obras Públicas.-	23
1.2.3.- ANTECEDENTES DE LA ZONA DE SERVICIO.-	27
1.2.3.1.- Disposiciones históricas generales.-	27
1.2.3.2.- Disposiciones específicas.-	28
1.2.3.3.- Caso del Puerto de Eivissa.-	30
1.2.3.4.- Últimos antecedentes.-	35
<b>1.3.- PREVISIONES DE TRÁFICO DEL PUERTO DE EIVISSA (PROYECTO PLAN EMPRESA 2018).-</b>	<b>37</b>
1.3.1.- POR FORMA DE PRESENTACIÓN	37
1.3.2.- POR NATURALEZA DE LA MERCANCÍA	38
<b>1.4.- NECESIDADES GENERALES Y AMPLIACIONES PREVISIBLES.-</b>	<b>40</b>
1.4.1.- PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES.-	40
1.4.2.- NECESIDADES GENERALES.-	40
1.4.3.- AMPLIACIONES FÍSICAS PROGRAMADAS.-	43

<b>1.5.- INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN.-</b>	<b>44</b>
1.5.1.- CRITERIOS GENERALES.-	44
1.5.1.1.- Incorporaciones.-	44
1.5.1.2.- Desafectaciones.-	48
1.5.1.3.- Grafiado.-	49
1.5.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-	51
1.5.2.1.- Zona de tierra.-	51
1.5.2.2.- Zona de agua.-	54
<b>1.6.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-</b>	<b>83</b>
1.6.1.- ZONA DE TIERRA.-	83
1.6.1.1.- Borde marítimo.-	83
1.6.1.2.- Borde terrestre.-	84
1.6.2.- ZONA DE AGUA.-	87
1.6.2.1.- Zona I.-	88
1.6.2.2.- Zona II.-	88
<b>1.7.- USOS PREVISTOS.-</b>	<b>92</b>
1.7.1.- DETERMINACIONES GENERALES.-	92
1.7.2.- USOS BÁSICOS.-	92
1.7.2.1.- Comercial y complementario.-	92
1.7.2.2.- Náutico-Deportivo y complementario.-	93
1.7.2.3.- Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario.-	93
1.7.2.4.- Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario.-	93
1.7.3.- Actividades no estrictamente portuarias admisibles.-	94
1.7.4.- APLICACIÓN AL PUERTO.-	94
1.7.5.- ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (Artículo 69.3.2. párrafo del TRLPEMM).-	95
<b>1.8.- VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.-</b>	<b>96</b>
1.8.1.- VIGENCIA.-	96
1.8.2.- MODIFICACIÓN DE CARÁCTER SUSTANCIAL.-	96
1.8.3.- MODIFICACIÓN DE CARÁCTER NO SUSTANCIAL.-	96
1.8.4.- PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE UNA MODIFICACIÓN.-	96
<b>1.9.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN Y USOS PORTUARIOS.-</b>	<b>98</b>
<b>1.10.- CONSIDERACIÓN FINAL.-</b>	<b>99</b>

**ANEXOS**

- Anexo nº 1.-** Copias de los planos correspondientes a las delimitaciones que afectan a la zona de servicio del puerto a las cuales se refiere el epígrafe 1.2.3.3 de la Memoria.
- Anexo nº 2** Fotografías e información gráfica e histórica.
- Anexo nº 3** Datos estadísticos de la APB Agosto 2016.
- Anexo nº 4** Planos del Deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre realizado por la Demarcación de Costas de Baleares, donde se ha grafiado la nueva zona de servicio del Puerto propuesta en la presente DEUP.

## **PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE EIVISSA**

### **1.- M E M O R I A**

#### **1.1.INTRODUCCIÓN.-**

Las propuestas de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) son instrumentos prevenidos en el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE del 20 de octubre), en adelante TRLPEMM, para determinar, entre otros extremos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos genéricos de sus diversas áreas.

Finalizada en febrero de 2015 la elaboración de una propuesta inicial de DEUP del Puerto de Eivissa, con referencia EM-287/1, y aceptada previamente a su tramitación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB) en sesión celebrada en 26 de febrero de 2015, fue sometida a información pública y consultas oficiales; se solicitó informe de los 15 Centros Oficiales de las Administraciones Central, Autonómica y Municipal que constan en el expediente, contestando 9 de ellos; se publicó el pertinente anuncio sobre la información pública en los dos periódicos con tirada en Eivissa, Diario de Ibiza el día 1 de abril de 2015 y Periódico de Ibiza y Formentera los días 1 y 2 de abril de 2015; se publicó el correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) nº 43 de 26 de marzo de 2015, y en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 78 de 1 de abril de 2015, y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Ibiza durante los 45 días hábiles citados en el anuncio. En la información pública se presentaron 5 alegaciones.

Con posterioridad, en el Consejo de Administración de la APB, en sesión celebrada el día 28 de septiembre de 2016, en relación al punto 2 del Orden del Día, correspondiente a la Información del Presidente, se trató el siguiente asunto:

**“D.1) TERMINAL PARA EL TRÁFICO ENTRE IBIZA-FORMENTERA EN EL PUERTO DE EIVISSA.**

Debido al fuerte incremento del tráfico y ante la necesidad de reordenar la operativa portuaria que afecta al tráfico entre Eivissa y Formentera, la APB propuso la construcción de una terminal de nueva planta con todos los servicios adecuados a la eficacia y calidad que se pretende ofrecer.

Con ese objeto, licitó el contrato de servicios para una “Asistencia técnica para la redacción del proyecto básico y proyecto constructivo de la terminal marítima en los muelles comerciales para el tráfico Eivissa-Formentera” P.O.08.16, (publicado en el BOE nº 68 de 19-03-2016).

Tras la problemática generada en relación a este asunto, el Presidente hizo partícipe al Consejo de Administración del acuerdo alcanzado respecto a la ubicación de la Estación Marítima de Formentera.

Explicó que finalmente, la ubicación de dicha terminal está prevista en la misma alineación paralela a la Avenida de Santa Eulalia ocupando un lugar vecino al Club Náutico y en parte de los del actual varadero. Dicha solución mantiene la proximidad al centro de Vila, a la vez que permite la construcción de un paseo con la posibilidad de unir todo del perímetro del puerto para usos de las personas, segregando las zonas de trabajo portuario, pesca e industrial a la superficie del muelle comercial norte. Se muestra un plano-borrador de la actuación planteada.

Esta propuesta ha sido conocida, aprobada y considerada como conveniente por las partes interesadas, -Ayuntamiento de Eivissa y Consell de Formentera-, ante el Consell de Eivissa y la Presidencia del Govern Balear, a instancias de la Autoridad Portuaria de Baleares. En este sentido el Presidente entiende que dicho acuerdo recoge en la práctica la voluntad del Ayuntamiento de Eivissa, de tener un paseo en primera línea del mar, y de Formentera en el sentido de que el desembarque de los pasajeros se produjera más cerca de la ciudad.

El Director explica que, dado que en fecha 26 de febrero de 2015, el Consejo de Administración de la APB, aprobó el inicio de la tramitación del expediente para la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa (DEUP), deberán llevarse a cabo las oportunas modificaciones en dicha propuesta al objeto de su adaptación a dicha previsión, para seguir nuevamente la tramitación prevista en el art. 69.3 y posteriormente 69.4 del TRLPEMM. Por ello, está previsto elevar al próximo Consejo de Administración de la APB una nueva propuesta para iniciar el trámite de adaptación de la DEUP a esta modificación.

(.....)”

Estas modificaciones a introducir en la propuesta inicial de DEUP (ref. E.M.287/1), al tener carácter sustancial, según el artículo 70 del TRLPEMM, requirieron iniciar nuevamente la tramitación, volver a solicitar los informes pertinentes y someter a información pública el expediente. Las modificaciones propuestas facilitarán la ejecución en la actual zona pesquera de la Estación Marítima para atender los tráfico con Formentera, y el traslado de la citada zona pesquera, así como el Varadero, a los cercanos Muelles Comerciales.

En la nueva propuesta de DEUP (con referencia EM-287/2), antes de su tramitación también tuvo en cuenta ya lo señalado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente para la Zona II de las aguas en cuanto a las preceptivas distancias mínimas de dicha Zona II de aguas a zonas de baño (200 m) y a borde marítimo (50 m), y la aceptación de la alegación presentada por un particular durante la tramitación de la anterior (E.M. 287-1). Sin que el hecho de no haberse introducido más modificaciones en ese momento debiera entenderse como un posicionamiento previo de esta Dirección en relación al resto de alegaciones formuladas en dicha fase.

Elaborada, con las modificaciones oportunas comentadas, la nueva propuesta de DEUP del Puerto de Eivissa, con referencia EM-287/2, se

sometió al Consejo de Administración, que en sesión de 26 de octubre de 2016 adoptó los siguientes acuerdos:

1º).- Desistir de continuar la tramitación de la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa (EM-287/1) aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 26 de febrero de 2015.

2º).- Dar su Aceptación previa a la tramitación de esta nueva propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa (EM-287/2).

Así, una vez la nueva propuesta de DEUP (EM-287/2) fue aceptada previamente por el Consejo de Administración se procedió por esta Dirección a la tramitación del expediente con arreglo a lo establecido en el mencionado artículo 69 del TRLPEMM, para ser -ultimados los trámites previstos en los apartados a) y b) del punto 4 de dicho artículo- nuevamente sometido a la consideración del Consejo, antes de su remisión a Puertos del Estado, para continuar su tramitación solicitando que al finalizar la misma se eleve al Ministerio de Fomento para su aprobación, si procede.

En el punto 4 del artículo 69 del TRLPEMM, se recoge que se solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como de aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la DEUP, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias. En cumplimiento de esta disposición, se solicitó nuevo informe a 16 Organismos o Centros de las Administraciones Públicas:

- Presidencia del Govern de les Illes Balears
- Consell Insular de Eivissa.
- Ayuntamiento de Eivissa.
- Conselleria de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca (anterior Agricultura, Medio Ambiente, y Territorio).
- Dirección General de Ordenación del Territorio de la Conselleria de Territorio, Energía y Movilidad (anterior Agricultura, Medio Ambiente, y Territorio).
- Dirección General de Medio Rural y Marino de la Conselleria de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca (anterior Agricultura, Medio Ambiente, y Territorio).
- Dirección General d'Esports i Joventut de la Conselleria de Transparència, Cultura i Esports.
- Delegación del Gobierno en las Islas Baleares.
- Delegación de Economía y Hacienda en las Islas Baleares.
- Demarcación de Costas en Islas Baleares.
- Capitanía Marítima de Palma de Mallorca.
- Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera

- Jefatura Superior de Policía.
- Comandancia de la Guardia Civil de las Islas Baleares.
- Comandancia General de las Islas Baleares.
- Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de las Islas Baleares.

Asimismo, en el citado artículo, se indica que, simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente por un plazo de 45 días hábiles, durante el cual los interesados podrán formular cuantas alegaciones u observaciones estimen pertinentes. Para ello, se ha procedido a dar la máxima difusión a dicho Acuerdo publicando los correspondientes anuncios en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 289 el 30 de noviembre de 2016, Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) nº 152 de 3 de diciembre de 2016, en el periódico “Diario de Ibiza” el día 1 de diciembre de 2016 y en el “Periódico de Ibiza y Formentera” el día 1 de diciembre de 2016, así como en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Eivissa con fecha 21 de diciembre 2016 hasta 23 de febrero 2016.

Algunos de los órganos de las Administraciones Públicas consultados emitieron contestación antes de la remisión del expediente a Puertos del Estado, por lo que existían entonces 9 escritos de esta procedencia. Y en cuanto a las empresas, asociaciones o particulares que se consideraron interesados, se ha recibido contestación de parte de ellas con un total de 4, que incluyen aquéllas que se produjeron con motivo de los anuncios en el BOE, BOIB, Ayuntamiento y periódicos.

A la vista de lo que se obtuvo a lo largo del examen de los distintos documentos, se formuló la propuesta revisada y fue sometida a la aceptación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en fecha 19 de julio de 2017 para continuar su tramitación.

Se tuvieron en cuenta todos los informes y alegaciones recibidas hasta esa fecha, durante la tramitación de las dos propuestas citadas de DEUP (EM-287/1 y EM-287/2), ya que hubo Organismos y particulares que han informaron a una u otra, y otros a ambas propuestas.

Una vez remitida esta propuesta de DEUP a Puertos del Estado y habiéndose consultado por éste a los distintos Ministerios, Puertos del Estado traslada a la APB los informes de los Ministerios de Defensa, de Interior y de Hacienda y Función Pública, por lo que se decide eliminar de la propuesta, la incorporación a la zona de servicio del puerto de la parcela C2, incluida su edificación, correspondiente a la Comandancia Naval de Eivissa, así como teniendo en cuenta el informe del Ministerio del Interior se incorpora en el texto y planos la observación de incluir a la Policía Nacional entre las Administraciones Públicas con derechos a ocupar espacios en el Puerto (estaciones marítimas y otras zonas donde se requiera), según el artículo 69.3 del TRLPEMM. También se han incluido en texto y planos otras Administraciones Públicas que ocupan espacios en el puerto hasta la fecha.

Y también se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la

Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears.

A la vista de las conclusiones de este informe, que informa favorablemente la ubicación de las zonas II del sur y sureste del Puerto a condición de que se desplacen ligeramente sus límites de forma que se sitúen fuera del ámbito territorial del Parque Natural de Ses Salines, e informa desfavorablemente la zona II de Sa Canal por considerarla incompatible con la protección de los hábitats y especies en esta área de conservación y que podría afectar de forma apreciable a este lugar de la Red Natura 2000, por parte de esta Autoridad Portuaria de Baleares se ha revisado la Propuesta de Delimitación. Ello ha representado, por un lado, reajustar (mínimamente) las coordenadas de los paralelos y meridianos de la zona II de las aguas del Puerto de Eivissa; dado que no parece necesario –ni se pretendía- extender las zonas de agua del Puerto sobre aguas protegidas del Parque Natural ni de la Red Natura 2000, y, por otro, no afectar al Puerto como aguas II las de la zona de Sa Canal, por no ser estrictamente necesario el fondeo y espera de buques en esta ubicación.

Salinera Española S.A. ha confirmado a la APB que por su parte pueden prescindir de dicha zona de Sa Canal para el fondeo de buques. No tienen ningún inconveniente en fondear en las zonas establecidas para ello al sur y al sureste del Puerto de Eivissa, en las escasísimas ocasiones en que los buques que llegan para la carga de sal en La Canal, por culpa del mal tiempo, no puedan amarrar en el pantalán de carga.

Así mismo estos ajustes de la Zona II han sido informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 19 de febrero de 2018.



### **1.1.1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA PROPUESTA.-**

El objeto de la propuesta, como ya lo era la anterior (EM.287-1), es sensiblemente el mismo que tuvo el anteriormente denominado Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (EM-287) conforme el artículo 96 de la derogada Ley 48/2003 (antes de su modificación por la también derogada Ley 33/2010) -delimitación de la zona de servicio del puerto y definición de usos- y que, tras su aceptación inicial por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y su tramitación (información pública y oficial) y una vez formulada Declaración de Impacto Ambiental del “Proyecto de Explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa”, fue preparado en 5 de julio de 2010 para su nuevo sometimiento a dicho Consejo y remisión a Puertos del Estado para su tramitación y elevación al Ministerio de Fomento. Al promulgarse la Ley 33/2010 y posteriormente el TRLPEMM, que afectaron a este tipo de instrumentos, se optó por elaborar una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa. Por lo que concierne a los espacios de tierra del Puerto, las más importantes infraestructuras (correspondientes a la zona de Botafoc) se encuentran ya ejecutadas. Por si facilitara la evacuación de informes que hayan de volver a emitirse, se reseñó la relación de las disposiciones del TRLPEMM con las de la legislación anterior.

Conforme al examen conjunto de las dos leyes básicas que han venido regulando la definición y el uso de las infraestructuras portuarias, a saber la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante -modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre- y la Ley 48/2003 de 26 de noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés general, modificada por la Ley 33/2010 de 5 de agosto, que hoy se encuentran derogadas y sustituidas por el TRLPEMM, los instrumentos encaminados a este fin, como su orden de prelación cronológica, son: 1º) el Plan Director de Infraestructuras, 2º) la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y 3º) El Plan Especial.

El Plan Director ha de ser el primer instrumento para la ejecución de obras que modifiquen sustancialmente la configuración exterior del puerto, por requerir su ejecución, en su caso, la modificación de la Delimitación y Usos Portuarios por prevenirlo así los artículos 54.5 y 70.3 del TRLPEMM. Este instrumento, que ha de contemplar las necesidades esenciales de desarrollo del puerto durante un horizonte temporal de, al menos diez años, según señala el primero de los citados artículos, fue ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión de 17 de julio de 2006 y por el Consejo de Administración de Puertos del Estado en sesión de 18 de julio de 2006. Todo ello conforme a lo establecido en el artículo 36.3 de la entonces vigente Ley 48/2003, hoy artículo 52.3 del TRLPEMM.

La Propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en concordancia con el Plan Director, ha de incorporar los terrenos o espacios de agua necesarios para el desarrollo del mismo y definir sus usos, arregladamente a lo establecido en el artículo 70.3 del TRLPEMM.

El Plan Especial es un instrumento urbanístico que requiere tanto el conocimiento de las infraestructuras prevenidas y de sus usos básicos como el límite de su zona de tierra. Resulta de ello que, como establece el artículo 56.2

del TRLPEMM, con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del Plan Especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio, deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Se trata pues, en la redacción de la presente Propuesta, de considerar básicamente los espacios y las infraestructuras existentes en la actualidad, pudiendo contemplar asimismo los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, teniendo a la vista los usos o utilizaciones de los diversos sectores portuarios, conforme contemplan los artículos 69.1 y 72.1 del TRLPEMM.

Al propio tiempo, se procede a la práctica de aquellas ligeras rectificaciones de hecho de la zona de servicio del Puerto, que no cuentan aún con el correspondiente apoyo en una situación de derecho, y que tampoco requieren la práctica de expropiaciones o de intervención de particulares.

#### **1.1.2.- DISPOSICIONES APLICADAS.-**

La elaboración y tramitación de la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es objeto del artículo 69 del TRLPEMM ya reseñado.

La Secretaría General de Puertos del Estado, con fecha 22 de marzo de 1995, cursó una circular puramente informativa a las Autoridades Portuarias relativa a los "Criterios sobre el contenido, documentación, efectos, vigencia y modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios" que se ha tenido en cuenta en la formulación de la presente Propuesta.

#### **1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-**

En esta Memoria se reproducen debidamente actualizadas en el presente instrumento las justificaciones de los diferentes usos de los espacios portuarios en algunas de las actuales zonas.

Asimismo, se recogen las utilizaciones que se pretende dar en un futuro inmediato, o se dan ya, en las nuevas infraestructuras, amén de aquellas superestructuras a situar en los correspondientes ámbitos, precisas también en un futuro y acordes con las utilizaciones antes mencionadas.

En aquellos casos en que se produce un cambio de utilización con motivo de nuevas infraestructuras, aún no iniciadas, se recoge tanto la utilización actual como la futura con la debida explicación, sin perjuicio de, como se ha indicado, la incorporación de nuevas instalaciones que permitan el paso ulterior de las actuales infraestructuras a los usos finales.

#### **Situación actual de los usos en el Puerto de Eivissa:**

En el plano anexo se recogen esquemáticamente los actuales usos que se vienen desarrollando en el puerto en la actualidad. Asimismo se anexa plano con la situación actual de concesiones y ocupaciones temporales más relevantes.

Como se puede comprobar los usos actuales en el puerto se siguen manteniendo en la nueva propuesta de usos que se grafía en el plano 5 del Documento nº 2 Planos, salvo en la zona pesquera y Muelles Comerciales anexos que se intercambian los colores (usos) entre ellos. En concreto el actual pesquero-complementario (azul) pasa a comercial-complementario (amarillo), y el comercial (amarillo) pasa a comercial-pesquero-complementario (azul).

**PLANOS ANEXOS**  
**Usos actuales en el Puerto de**  
**Eivissa**  
**Esc.- 1/3.000**

**PLANO DE CONCESIONES Y  
OCUPACIONES TEMPORALES MÁS  
RELEVANTES**

#### **1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-**

Conforme el artículo 69.3 del TRLPEMM citado, la delimitación de la zona de servicio, se realiza precisamente a través de la presente Propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluye los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, y se trata aquí de justificar la necesidad y conveniencia de dichos usos.

Por lo que se refiere a los terminales de tráfico comercial portuario, tanto de mercancías como de pasajeros, la justificación aparece detallada en esta Memoria.

Pero el Puerto, que es de interés general en virtud de lo prevenido en el Anexo I del TRLPEMM, tiene otro tipo de tráfico, como los que se contemplan expresamente en el punto 6 del artículo 3 de dicho TRLPEMM. Según esta disposición, los puertos comerciales que dependen de la Administración del Estado han de integrar en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio; asimismo se pueden incluir en su ámbito los espacios destinados a otras actividades cuando éstas tienen carácter complementario de la actividad esencial o vinculadas a la interacción puerto-ciudad. Es bien conocida la gran demanda que existe en las Islas Baleares, y en este puerto en particular, de puestos de atraque para las embarcaciones de recreo, y esta circunstancia, así como la satisfacción de las necesidades pesqueras, han sido tenidas en cuenta para la previsión y ubicación de los espacios necesarios a incluir en la zona de servicio del puerto.

La justificación de los espacios innecesarios resulta de la comparación del límite propuesto para la zona de servicio del Puerto y el anterior límite de la zona de servicio. En el Epígrafe 1.2. de la presente Memoria se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones, incluyendo los últimamente practicados por la Demarcación de Costas, donde se pone de manifiesto que el espacio portuario necesario para los servicios prevenidos se halla totalmente ya en dominio público marítimo-terrestre.

Cabe por último indicar que no se incluye en la zona de servicio terrestre una parcela que puede ser exterior al puerto, cuya ubicación y extensión no se halla aún definida pero que, en un futuro, tras las pertinentes actuaciones con las administraciones involucradas, podría ser objeto de posible inclusión en el patrimonio de la APB fuera del dominio público portuario.

Se trataría de una parcela ubicada en las proximidades de la zona portuaria, y con adecuada comunicación por tierra con ella, donde poder ubicar una zona de actuaciones logísticas (ZAL) para preparación de la distribución de la mercancía que se recibe en el puerto; se estima que la superficie necesaria, no necesariamente adyacente a la zona de servicio del puerto, podría alcanzar unos 50.000 m<sup>2</sup>, con determinaciones urbanísticas industriales que permitieran la disposición de naves propias de las ZAL. Ello, en todo caso, habrá de supeditarse a las necesidades de la cadena logística para el abastecimiento de la Isla de Ibiza, en la que se integra el transporte marítimo y las operaciones de carga/descarga de mercancías en el Puerto.

De este modo se podría en el futuro, si fuera necesario, disponer de una zona para la consolidación y desconsolidación de cargas en contenedores, plataformas y remolques que constituyen hoy el sistema habitual del transporte de la mercancía general, con una exigencia mínima de superficies en el puerto, donde solo se seguiría llevando a cabo la operación portuaria estricta de embarque, carga, desembarque, descarga, estiba y desestiba, pudiendo producirse las de preparación, recepción y entrega fuera de la zona portuaria.

Las terminales de mercancías del Puerto de Eivissa se apartan de los modelos como los clásicos de la UNCTAD (Manuales de Planificación "Desarrollo Portuario" Sigla de publicación TD/B/C.4/175), pues las circunstancias concurrentes en los puertos baleares no propician la contigüidad con los muelles de los espacios, cubiertos o no, destinados a la consolidación y desconsolidación de las unidades de carga. Los instrumentos de planificación territorial u ordenación generales de la Isla de Ibiza apuntan a que el puerto tenga sólo el espacio necesario para la operación de carga y descarga, con los correspondientes pre-embarques, extremo que se subraya en la planificación, delimitación y ordenación del Puerto de Eivissa. Por otra parte, la escasa frecuencia relativa del buque "tramp" obliga a una consideración básica de las líneas regulares que relacionan el puerto con los del Levante Español u otras islas del archipiélago de Baleares, con su doble modalidad de pasaje y cargas rodantes (cada vez más dotadas de su propia cabeza tractora). Todo ello se aparta del modus operandi de un terminal clásico o polivalente, máxime teniendo en cuenta otra circunstancia peculiar: el creciente peso estadístico de los cruceros turísticos y el incremento del tamaño y número de pasajeros de los mismos, especialmente desde la puesta en servicio del Dique de Botafoc y posteriormente de la Explanada y de los Muelles Comerciales en esta zona.

## 1.2.- ANTECEDENTES

### 1.2.1.- RELACIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO CON LA CIUDAD.-

#### 1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-

El Puerto de Eivissa no se separa acusadamente de los antecedentes históricos comunes a la generalidad de los puertos españoles, en especial a los del área mediterránea.

La relación del Puerto con la Ciudad no era objeto de especial consideración hasta mediados del siglo XIX, pues Puerto y Ciudad constituían entes separados, sin que en el puerto hubiera ningún motivo especial, derivado de su tráfico mercantil, para establecer normas o condiciones que implicaran un régimen especial, existiendo tan sólo normas puntuales relativas a su policía o explotación.

Los espacios portuarios eran totalmente abiertos, su régimen -en cuanto a la construcción y conservación de las infraestructuras- seguía un modelo latino, en que éstas estaban encomendadas a corporaciones o entidades más bien vinculadas al equivalente al Gobierno Central, a través de las peculiares instituciones de las Islas Baleares -con escasa intervención de los gobiernos propiamente municipales, adoptándose las principales decisiones, por lo que concernía a la realización de nuevas infraestructuras, por los representantes de la Autoridad Real, y, en lo referente a las normas de uso o explotación, por aquellas entidades que tenían a su cargo la administración, vigilancia o control del negocio marítimo.

La realización de las diferentes infraestructuras -y éstas aún limitadas a las obras de dragado, abrigo o atraque- no tuvo una regulación específica hasta la Real Cédula de Carlos III de 1786 "por la cual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos, que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa".

Hasta la promulgación de esta disposición, las obras se realizaban en general con fondos de muy diversa procedencia y con intervención totalmente diferente según la ocasión y los casos y los estudios se realizaban por los ingenieros militares. A partir de esta Real Cédula se establecen los grandes principios que han venido siendo una constante con posterioridad para la ejecución de toda obra pública, a saber: 1º) la existencia de un proyecto previo debidamente aprobado por la autoridad competente (en este caso la Real); 2º) la existencia de un control de los fondos que se aplican a esta obra y de los cuales se debe disponer con anterioridad para poder iniciarla (la actual aprobación económica de las obras), y, por último, 3º) la necesidad de un control durante su realización y al final que asegure la ejecución de las obras con arreglo a los presupuestos aprobados y al proyecto también aprobado al principio (la actual inspección y reconocimiento final). Estos tres principios no requerían de más requisito que señalar cuáles eran las autoridades competentes en cada caso y la procedencia de los fondos que se aplicaban. En lo concerniente a lo primero los facultativos del Ejército o de la Armada -aunque éstos con tardía implantación en Baleares- eran los encargados de la realización de los proyectos y de la dirección de las obras hasta 1851 en que,

creado el antiguo Ministerio de Fomento, pasan estas atribuciones facultativas a los ingenieros civiles.

Los proyectistas limitaban su atención a las obras y poca previsión se hacía en relación con las diversas construcciones ajenas a ellas y a su relación con la ciudad; por gremios, entidades o particulares se levantaban edificaciones, sin tener en cuenta el dominio público portuario, con fines concretos y específicos; la ausencia de norma y de un verdadero plan daba lugar a cierta anarquía, incluso funcional, por lo que no faltaban algunos establecimientos más o menos ajenos al quehacer portuario y, todo ello en un “totum revolutum” que mostraba la ausencia total y absoluta de planificación portuaria y el oportunismo de que se habían aprovechado algunos para conseguir su correspondiente ocupación privativa del dominio público para beneficio propio, circunstancia que, con el tiempo, daría lugar al planteamiento de problemas jurídicos.

Han de llegar las organizaciones derivadas de la formación de los incipientes Servicios de Obras Públicas, a partir de 1851, y, las grandes Leyes de Obras Públicas, la General de 1877, en especial la de Puertos de 1880, para que se inicie una tímida ordenación en la zona portuaria y una relativa planificación de las obras, aunque ello se introdujo con un aspecto puramente económico, lo cual habría de pesar durante mucho tiempo, y hasta la aparición de la privativa legislación urbanística, las diferentes planificaciones estudiadas en el seno de los antiguos Ministerios de Fomento y de Obras Públicas a lo largo de un siglo (de mediados del siglo XIX a mediados del XX).

La creación por Real Decreto de 22 de Julio de 1928 de la Comisión Administrativa de Eivissa, tuvo escasa incidencia, aun cuando, por la formación de los respectivos órganos colegiados -con intervención directa del Ayuntamiento- cabría haber esperado mejores frutos en este sentido; su fin esencial consistía en formar la infraestructura del puerto, es decir, la realización de obras, y no se tuvo una conciencia clara de los importantes aspectos tanto de su correcta gestión como de la relación del Puerto con la Ciudad. Su supresión por O.M. de 11 de noviembre de 1939 con la consiguiente integración del puerto de Eivissa en los de la C.A.G.P. creada por Decreto de 26 de abril de 1939, no influyó en estos aspectos.

La nueva legislación del siglo XIX establece ya para los puertos los conceptos de “interés general” y de “interés local”, con su correspondiente consecuencia en la clasificación del puerto -que en principio debía ser por Ley- y, a fin de cuentas, en la definición de quién debía correr con los gastos de su construcción, mantenimiento y explotación: el Estado en el primer caso, y el Ayuntamiento (o Diputación) en el segundo. Esta clasificación acabó siendo fijada por Decreto, y el periodo comprendido entre el final del siglo XIX y mediados del XX está empedrado de clasificaciones que, al principio, engrosan cada vez más la clasificación de “interés general”. Si se considera la antigua clasificación de “refugio”, también llamada “interés general de segunda clase”, dada a los puertos pesqueros o de embarcaciones menores sin ningún tráfico mercantil, resulta que, históricamente, “de facto” todos los puertos españoles han venido dependiendo del Estado (hoy Estado + Comunidades Autónomas). La legislación contemplaba los puertos municipales; pero, por los antecedentes históricos expuestos y por la absoluta falta de tradición, nunca estuvieron los Ayuntamientos interesados en construir, mantener, administrar y gestionar un



puerto; antes bien, se unían a la presión política para pasar el puerto de una situación ambigua a la de “interés general” viendo la ventaja económica de cargar los costos al Estado y renunciando, acaso inconscientemente, a que el puerto constituyera un servicio municipal más. Eran tiempos, sin duda, en que los problemas de gestión no tenían la envergadura de hoy en día. El puerto de Eivissa es declarado de “refugio” en 27 de abril de 1882.

### **1.2.1.2.- El concepto de “zona de servicio”.-**

El concepto de “zona de servicio” del puerto aparece ya en las disposiciones legales del siglo XIX y es nítidamente expresado en la Ley de Puertos de 1880. No obstante, se le da un carácter muy restringido al principio y todas las interpretaciones obedecen exclusivamente a la asignación de espacios para la estricta operación portuaria de carga-descarga y de estiba-desestiba, contemplándose sólo el tráfico mercantil e ignorándose, aunque existían, las actividades complementarias del puerto que habrían de ser objeto de incorporación más adelante.

De hecho, la delimitación derivada de este concepto se considera únicamente de aplicación en los puertos de mayor relevancia e interés, y sólo es estudiada desde el primer momento en Baleares para el puerto de Palma de Mallorca, ignorando los Servicios de Obras Públicas el resto de puertos, incluso el de Eivissa; igual actitud, en relación con esta zona de servicio, adopta la Comisión Administrativa de Eivissa, entre 1929 y 1939, y luego la CAPE hasta 1960.

Únicamente se trata ocasionalmente en Eivissa de la zona de servicio, pero sin tramitar ningún proyecto específico, cuando han de proyectarse los muelles de ribera y contramuelle en que se produce la expropiación de inmuebles situados enfrente del actual contramuelle, siendo las dependencias portuarias fronteras al Muelle Interior -donde se han ubicado durante casi un siglo las oficinas del puerto- el resto de una casa parcialmente derribada para dar anchura uniforme al muelle. Ello ocurría en 1893.

La tardía atención prestada a este punto -unida a la aún más tardía delimitación del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre a lo largo del litoral históricamente afectado por el puerto y acción previa obligada-, por la que en Eivissa no se llega a disponer de verdaderos instrumentos de delimitación de la zona portuaria tramitados íntegramente hasta los años 60 del siglo XX, motiva la existencia de una franja no definida del litoral, es decir la correspondiente a la comprendida entre el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre y las nuevas obras que va realizando la Administración Portuaria -sea en forma de viales litorales, sea en forma de muelles de ribera, incluso diques de abrigo-, que no son debidamente tratadas, pues se ven bajo una óptica sólo portuaria y sin contemplar la posible “soldadura” de estas nuevas infraestructuras portuarias con la propia Ciudad.

Aun cuando esta carencia de armonización se supera más tarde, buena parte de las soluciones adoptadas no llegan con oportunidad y se crean ya ciertas situaciones conflictivas, sea por carencia de infraestructura, sea por discordancia de uso, habiendo de aplicarse soluciones técnicas y administrativas que probablemente no sean las óptimas.

La determinación precisa de la zona de servicio del puerto llega a producirse formalmente en Eivissa con más de cien años de retraso, pero al estudiarse en 1960 y 1969 ya se incluyen, con un concepto más amplio e integral, no sólo los espacios necesarios para la operación portuaria estricta, sino también todos aquellos para ser dedicados a actividades complementarias como las de mantenimiento y reparación de buques o embarcaciones, la de depósitos, la de las infraestructuras para embarcaciones menores de pesca y de recreo, viales generales y específicos, aparcamientos, y espacios vinculados a los establecimientos fronteros a los muelles (bares, terrazas), que dan servicio –aunque no solo- a los usuarios portuarios.

#### **1.2.1.3.- El Decreto de 11 de diciembre de 1942.-**

La paulatina creación de nuevas infraestructuras dedicadas al tráfico mercantil da lugar a terminales especializados de cierta importancia, cuyos problemas de explotación se ponen de manifiesto ya al llegar la década de los años 40; esta circunstancia, unida a la preocupación creciente por la seguridad, tanto de personas como de mercancías, ya entonces, y a la correcta gestión aduanera, da lugar al célebre Decreto de 11 de diciembre de 1942 que prevé el cerramiento sistemático de las áreas portuarias dedicadas a los diferentes tráficos. Esta disposición, o más bien su ejecución, fue objeto de agrias y veladas críticas en Palma, único puerto balear donde se aplicó. En Eivissa, a pesar de haber aduana, se ignoró. Hoy ha de cumplirse la normativa internacional en materia de seguridad y protección, particularmente en los muelles comerciales de la ribera Norte y en las instalaciones de Botafoc.

#### **1.2.1.4.- La incidencia de la legislación urbanística; las Leyes del Suelo de 1956.-**

La formación de Planes Generales o Sectoriales de Obras Públicas desde el siglo XIX había venido siendo el instrumento generalmente utilizado desde que se creó en dicho siglo el Ministerio de Fomento. Estos Planes contemplaban estrictamente la ejecución de las diferentes infraestructuras para la que estaban formados, y a ello no escapaban los relativos a las obras portuarias. Consistían esencialmente en unas relaciones de obras, con sus calendarios de ejecución y presupuestos, sin más pormenorización que sus características principales y ausencia de regulación de usos. En el Estado Liberal decimonónico, más o menos centralizado y de estructura napoleónica, la decisión se tomaba por el Ministerio de Fomento, o por los que, con diversas denominaciones, le sucedieron, con escasa intervención de Ayuntamientos y Diputaciones.

Aún no se había desarrollado la legislación urbanística y tampoco habían sido debidamente definidos los diferentes niveles de planificación con vocación integradora total; por ello, la aparición de las primeras leyes de este tipo, como la del Suelo de 1956, supusieron un cambio total en los planteamientos seguidos hasta la fecha, aunque Puertos y Ayuntamientos tardaron algo en percatarse de ello.

Ya no era suficiente la formación de un Plan de Obras Públicas referido a un determinado tipo de infraestructuras, sino que, especialmente en los

puertos, éste debía estar integrado dentro de otro instrumento más general como el Plan Director Territorial o el Plan General de Ordenación Urbana. Pero esta diferencia no es percibida al principio y los tres Planes Generales cuadriennales del Estado que siguen al Plan de Estabilización de 1959 tienen esta obvia carencia, la de formarse y realizarse al margen de los instrumentos urbanísticos, a pesar de encontrarse ya vigente la citada Ley del Suelo de 1956.

Si esta circunstancia pudo ser sobrellevada en el primer plan, no sucede así con los últimos, y cada vez menos a medida que pasa el tiempo, en que se hace más palmaria la necesidad de coordinar las planificaciones de infraestructuras y las ordenaciones de sus usos con las de Planificación Territorial o Urbanismo.

Es precisamente a lo largo de la década de los años 60 del siglo pasado cuando los ayuntamientos van teniendo conciencia de las previsiones de la Ley del Suelo de 1956 y de cómo quedan involucrados los puertos; nacen así, no sin un periodo de discusión, las primeras ideas sobre las “competencias concurrentes” en el ámbito portuario, rompiendo con una tradición interpretativa secular que contemplaba los “Planes Generales de Obras Públicas” como instrumentos totalmente autónomos y únicos necesarios para dar vía libre a las grandes inversiones, sin más limitación que sus trámites específicos.

Esta necesidad de coordinación se pone aún más de manifiesto en aquellos puertos como el de Eivissa, donde al menos parte de la infraestructura portuaria coincide en gran medida con otra de carácter eminentemente urbano según seguidamente se comenta.

#### **1.2.1.5.- La ineludible primitiva polivalencia de los muelles de ribera.-**

Es un fenómeno bien conocido el de que en ciertas poblaciones el desarrollo urbano se ha venido basando en buena parte en los esquemas viarios generales, construyéndose muchas de las edificaciones a lo largo de los viales generales que pasan por la localidad: así, gran número de poblaciones de escaso o no tan escaso censo tenían y en algunos casos aún tienen sus calles principales coincidentes con los viales o carreteras del nudo de comunicaciones que constituía su núcleo.

El Puerto de Eivissa no escapa a esta regla, pues la formación de los muelles de ribera fue el primer aprovechamiento del litoral de las aguas abrigadas, y es, de hecho, también en parte un vial o una calle, y hasta un paseo, donde por el lado de mar se encuentran instalaciones portuarias, o muelles de ribera, y por el lado de tierra se hallan las diversas parcelas de propiedad privada, colindantes con el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre y luego con el dominio público portuario, y tras la realización de las correspondientes obras por el Puerto, con un muelle o vial. El espacio portuario se compone pues de dos partes: la antigua zona marítimo-terrestre y la “tierra” ganada al mar.

En este ámbito espacial, con un lado en el límite de la propiedad privada y con otro lado en el espejo de agua, coexiste un vial de acceso de desarrollo paralelo a los muelles con una multiplicidad de usos de carácter más o menos portuario. Por dos de los antecedentes expuestos: nula o escasa intervención

de los municipios en la formación de los primitivos núcleos, y tradición de aprovechamiento de los viales generales para constituir calles, el desarrollo de las actividades comerciales, y sobre todo turísticas, produce una inexorable consecuencia: la calificación de solar de las parcelas de propiedad privada, a ras del dominio público, sin que a expensas o frente a dicha propiedad privada se dejara un vial adyacente a la zona portuaria para usos estrictamente urbanos.

Puede que una solución de este tipo fuera inimaginable tanto para el Puerto como para el Ayuntamiento cuando se inició la gestación de estos muelles/paseos/calles y, quizá, tanto la técnica de planificación como los recursos económicos no la propiciaban. Lo cierto es que por el Puerto se encontró, o bien se toleró sin precaución o cautela alguna, la apertura de huecos y de accesos a los muelles -evidentemente abiertos- admitiendo, sin reconocerlo, una servidumbre de paso y de acceso, causa de muchos problemas actuales. Esto sucedió en la parte interior del puerto. El puerto, pues, con su desarrollo litoral, crea a su pesar un futuro problema extraño, inducido en su propio espacio, pues su solución es típicamente municipal: limpieza, recogida de basuras, policía urbana entre otros. Las aguas potables y residuales, la energía eléctrica, el gas, el teléfono, y, en muchas ocasiones, no desdeñables canalizaciones de aguas pluviales, han de desarrollarse en dominio público portuario sin ninguna, o casi ninguna, relación con las actividades del puerto.

Esta circunstancia se complica aún más en Eivissa cuando más tarde se une la existencia de un vial mucho más general, desarrollado a lo largo de la ribera oeste, superpuesto sobre la zona portuaria y relacionando núcleos de población alejados y ajenos al puerto.

Este caso es prácticamente la regla general original del puerto primitivo, y así se encuentra en éste un espacio con más o menos amplitud y complejidad, en el que coexisten tres usos bien diferenciados:

**a)** En primer lugar el uso portuario como Muelle de Ribera de modesta amplitud y discretos calados, en el cual atracan buques o embarcaciones, y donde se produce, con más o menos complejidad, la operación portuaria de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías, cuando no se trata de un simple muelle de atraque de embarcaciones menores de pesca o de recreo.

**b)** El muelle constituye, a su vez, una calle o paseo al que dan las fachadas de las diferentes casas de propiedad privada y cuyos usos, en general, no son ya totalmente afines con la actividad portuaria y, ello sin perjuicio de que en algunos locales o plantas bajas pueda haber almacenes o industrias relacionadas con el quehacer portuario, o el turismo, y que podrían estar ubicadas igualmente en tinglados o edificios exentos en el propio muelle, si hubiera espacio.

**c)** Y, por último, sobre el muelle-calle, se produce un tráfico general que relaciona parajes próximos al muelle con la propia población, coexistiendo un vial, que soporta una importante circulación de vehículos ajenos al tráfico portuario y a los vecinos alojados en los inmuebles fronteros a la zona portuaria.

Dada la relativamente escasa entidad de la primera actividad portuaria del paraje, no resulta económicamente viable -ni en la mayoría de los sitios físicamente posible- separar el tráfico portuario con su propio vial del vial general y del uso urbano. Por ello es ineludible en este caso que esta calle o muelle de Ribera -como quiera llamársele- sea polivalente y preste servicio tanto para el atraque de buques o de embarcaciones menores, o para la llegada y salida de pasajeros de excursiones marítimas, como para la circulación general, y también para servir de acceso a los diferentes inmuebles ubicados en parcelas de propiedad privada en las parcelas colindantes, y todo ello soportando, además, tráfico mercantil.

Estas circunstancias implican una íntima integración del Puerto con la Ciudad, y dificultan cualquier presencia de vallas o controles, pero obviamente complican la administración y gestión, tanto para el Puerto como para el Municipio.

La afluencia turística a la zona portuaria, el atractivo que siempre ésta ha tenido, y el haberse puesto de moda para actividades lúdicas o recreacionales, ha complicado aún más la situación, pues las relativamente escasas posibilidades de espacio han exigido obras de ampliación para disponer terrazas o paseos con una sección tipo que, en términos generales, podría definirse como: 1) muelle; 2) calle-vial; 3) aparcamiento-terrace-acera. Todo ello entre el espejo de agua y los inmuebles fronteros de propiedad privada.

## **1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO**

### **1.2.2.1.- Antes de la implantación de los Servicios de Obras Públicas.-**

Acaso sea el Puerto de Eivissa el que mayor importancia, entre los de Baleares, tuvo en la Antigüedad. Fundada la colonia púnica de Ebusus por los cartagineses en el 650 a.d.c., se convierte su puerto en una formidable base naval que sirve de apoyo durante las guerras púnicas a las armadas cartaginesas. Finalizadas éstas la Ciudad no se destruye, sino que, sin formar botín de guerra para los romanos, entra en la órbita del Imperio Romano como ciudad confederada y continúa el espléndido comercio que sustentaba en tiempo de la dominación cartaginesa. De esta relación comercial quedan abundantes testimonios en los autores clásicos, como son Timeo, Diodoro Sículo, Tito Livio, Plinio el Viejo y otros. También lo atestiguan la multitud de bolos de piedra granítica o silícica que pueden hallarse en la ribera norte del Puerto, a cierta profundidad entre el fango, que fueron, sin duda, lastres de los navíos que acudían al puerto para cargar sus productos, pues como es bien sabido en la Isla de Eivissa no existe una sola roca ígnea. También nos hablan los autores de los productos que se extraían de la Isla, como fueron los higos secos, la púrpura, la sal, y hasta artículos manufacturados de tipo cerámico, siendo muy apreciadas las ánforas, pues, según era creencia común, la arcilla de la Isla ahuyentaba las serpientes.

Poco proclive el modelo púnico de puerto a la realización de importantes obras marítimas, al contrario que el romano, a causa, quizá, de la proliferación de puntos costeros donde establecían centros de intercambio -lo cual les obligaba a utilizar puertos naturales y a realizar la operación siempre mediante

barqueo, varando en las playas las embarcaciones utilizadas-, no se encuentra rastro alguno de obra marítima de la Edad Antigua, a pesar de los múltiples testimonios del tráfico; es de creer sin embargo que el puerto tenía mucha mayor amplitud que el actual -sólo considerando la evolución seguida durante los últimos años-, ya que gran parte de la que fueron luego las “feixes” estaba entonces en el espejo de agua, que también se extendía por lo que hoy día es el inicio del Paseo de Vara de Rey.

Poco se sabe del tiempo del Bajo Imperio y de la Alta Edad Media, pero la Isla continuaba sin duda con importante población, pues su obispo es llamado a Cartago en el 484 y existe también evidencia de que a fines del Siglo VI continuaba la sede episcopal; de la devastación de los normandos en el Siglo IX puede conjeturarse que la población continuaba siendo numerosa, pues hasta se encontraba habitada Formentera, y ya en el Siglo X fue conquistada definitivamente por los musulmanes junto con el resto de Baleares en el año 902; a partir de la cruzada pisano-catalana de 1114 ya empiezan a menudear las noticias que ponen de manifiesto la existencia de cierta población y necesario tráfico, pero nada se conoce acerca de cómo era su puerto hasta el Siglo XVII.

La primera representación gráfica conocida de instalaciones portuarias la contiene el excelente plano que acompaña a la carta de D. Juan Ponce de 1616 suscitada por la construcción de un muro, en la que ya aparecen, en el punto que habría de ser en los siglos sucesivos única instalación portuaria, en el Contramuelle, y en el lugar donde hoy día se erige un monumento a los Corsarios, unas instalaciones que permiten el atraque de punta de los buques; también ofrece este plano la visión de la Torre del Mar, es decir la que existía en la punta del barrio de Sa Penya frente al Escull Daurat, donde, al parecer, se señala la existencia de un faro.

En un plano del Arrabal levantado por el Ingeniero militar Carlos Beranger en 1738 ya aparece claramente la existencia de un edificio para atarazanas o fines similares y un muelle, que con tal denominación se titula en el plano, en el paraje antes indicado. A mediados de este siglo son ya varios los documentos que ponen de manifiesto la preocupación de las Autoridades para mejorar el Puerto de Eivissa: se levanta el primer plano conocido con sondas, se proyectan diversas obras, todo ello sin éxito, en 1752 por el Ingeniero militar Juan Ballester, que propone dos soluciones en este año de 1752 para la realización de una obra de abrigo; una consistía en un dique curvo terminado en una batería, que saliendo de la punta de la Torre del Mar y dejando por fuera el Escull Daurat, seguía una dirección sensiblemente norte-nordeste; otra, menos ambiciosa, consistía en la prolongación del muelle, mediante un espigón de longitud algo menor que el anterior, en dirección similar, y terminado en un morro donde establecía una casilla para Sanidad; la obra iba acompañada de un llamado “andén” -término que a entonces, e incluso más tarde, se utilizaba para los denominados “muelles de ribera”- que se extendía entre el nuevo muelle y el extremo occidental de la ribera, ganando terrenos al mar en una alineación recta.

Por el plano de sondas que conocemos de mediados de este Siglo XVIII pueden apreciarse las calamitosas condiciones del puerto, pues en el muelle existían tan sólo dos pies de agua y la Ribera Norte tenía una vasta barra sumergida con sólo un pie; únicamente frente a la Torre del Mar, y donde

actualmente se desarrolla el primer dique de abrigo, se alcanzaban sondas comprendidas entre los 9 y 10 pies; puede deducirse de ello el inmenso esfuerzo de dragado que se ha venido realizando a lo largo de dos siglos y medio.

Ninguna obra de las proyectadas se ejecutó y por los planos que se conocen de los primeros estudios de la segunda mitad del Siglo XIX se observan sólo modestas obras de mejora que fueron realizadas en el Contramuelle y puntualmente en la Ribera, seguramente por el ingeniero Miguel Ger; tal era la situación del puerto al instituirse los Servicios específicos de Obras Públicas en 1851.

Las pequeñas mejoras llevadas a término -a las que no fue ajeno un dragado apreciable- se aprecian en el anteproyecto de 1863 redactado por Emilio Pou y que muestra el estado de sondas; otra obra relacionada con el puerto de esta época fue la construcción de la Casa de Sanidad a principios de siglo junto a la fortificación de la Torre del Mar. La antigua capitanía marítima se hallaba en un sitio que hoy ocupa el arranque del Contramuelle.

#### **1.2.2.2.- Después de la implantación de los Servicios de Obras Públicas.-**

Las primeras actuaciones de los Servicios de Obras Públicas se encaminan a un doble objetivo: proceder a un dragado de limpieza del puerto que adolecía del inconveniente de escasísimos calados, unas obras de abrigo que permitieran la utilización continuada de las futuras instalaciones portuarias con los temporales del segundo cuadrante. Las ideas básicas se contienen en el anteproyecto del Puerto de Eivissa redactado en 1863 por Emilio Pou y que iba a ser completado y desarrollado en múltiples acciones posteriores -no exentas en general de notables incidencias técnicas-, que prácticamente no se llevan a cabo de un modo completo hasta el final de la primera década del siglo siguiente.

Las principales actuaciones se inician con un proyecto de dragado de limpieza del puerto estudiado por Emilio Pou en 1870 y que se amplía por Antonio Sastre en 1878; antes, en 1874 se había estudiado por Honorato Manera, justificando la necesidad de la acción con estados del comercio del quinquenio de 1869 a 1874.

El año 1880 es especialmente fecundo para el Puerto de Eivissa, pues llegan a redactarse hasta once proyectos para realizar obras que iban a ser los básicos para las actuaciones de los treinta años siguientes: dos de ellos, no aprobados, fueron redactados a mediados del año por Antonio Sastre, uno se refería al dragado y el otro al Espigón; los restantes fueron redactados a finales de año por Emilio Pou y se referían también al Espigón de abrigo y al dragado, así como al Contramuelle, al Muelle Interior, al Muelle de la Consigna, al cerramiento de los freos de la Isla Plana y de Botafoc, y también se redactó, integrando a todos ellos, un denominado "Proyecto General de Mejora del Puerto de Eivissa", con franca vocación de ser llevado a cabo por etapas, con un dique en este islote cuya construcción tuvo que esperar más de un siglo.

No tardarían en presentarse dificultades técnicas y administrativas; así, iniciadas las obras del primer dique de abrigo y del cerramiento de los freos,

debe Bernardo Calvet en 1892 proceder a la reforma de los proyectos, y acometer en 1893 un proyecto para el derribo de las casas que habían debido expropiarse para la construcción de los andenes, es decir los Muelles de la Consigna e Interior; en 1894 vuelve a procederse a la reforma del proyecto del dique de abrigo y del cerramiento de los freos, ejecutándose este último; en 1897, por Pedro Garau, ha de procederse a la reforma de los Proyectos del Muelle Interior y de la Consigna, así como del Contramuelle, que sufre otra modificación dos años después por el mismo autor; pero aún con ello no acaban las incidencias, y en 1904 ha de modificar otra vez los proyectos de estas obras el mismo autor redactando el “Proyecto de terminación del dique de abrigo”, cuya obra había sufrido serias paralizaciones, debidas fundamentalmente a las imprevisiones de la cimentación; en 1906, por fin, procede Juan Frontera a una última reforma de los proyectos con arreglo a los cuales se terminan las obras.

El notable proyecto de Emilio Pou de 1880 queda así realizado en las fases aprobadas, dando esencialmente al Puerto tradicional de Eivissa el aspecto que actualmente tiene en su antigua parte sur (antes de los desarrollos en Botafoc), la cual no ha experimentado modificaciones sustanciales a lo largo de cien años; este Proyecto General de Mejora del Puerto de Eivissa de Emilio Pou merece una cita especial, pues aun cuando gran parte de sus previsiones no se llevaron a cabo, contiene elementos que han resurgido posteriormente; tal es el caso del Dique de Botafoc (construido más de un siglo después), que en dicho proyecto preveía con una solución muy similar, salvo que se trataba de un dique curvo como era habitual en la época. Otras previsiones como era el dique rompeolas exento y el dragado de la ribera norte para dedicar el paraje a dársenas comerciales y varaderos y diques de carena, en la actual zona de las antiguas feixes urbanizada, no se llevaron a término ni siquiera a un nivel de estudio que correspondiera a un proyecto.

Acabadas por fin las obras del primer dique de abrigo que se reciben en 24 de mayo de 1912, termina esta etapa de obras portuarias que permiten una amplia oferta de servicios muy superior entonces a las necesidades de la Isla, por lo que prácticamente no se producen nuevas actuaciones de importancia a lo largo de 60 años; durante este tiempo la acción se dedica a completar o mejorar las instalaciones, como sucede con un proyecto de varadero en 1913, el alumbrado en 1914, diversas reparaciones en los diques construidos, actuaciones en el dragado entre 1914 y 1917, afirmado de los llamados “andenes”, mejora del espaldón del entonces dique disponiendo un pretil en 1965, y otras actuaciones similares para mejorar la zona de servicio; no se actúa, sin embargo, en la zona de unión del caso urbano con la zona portuaria, lo que iba a causar en el futuro incidencias.

En efecto, al disponer las obras portuarias, y en especial el nivel de los muelles, no se dio adecuado tratamiento a la “soldadura” con la primera línea de casas fronterizas a los muelles, de cota muy inferior, y, al quedar esta zona con actuación ambigua (ni actuó el Ayuntamiento ni actuó el Puerto), su tratamiento no fue abordado correctamente. Aun cuando de los documentos históricos se desprendía claramente su innegable función de ribera portuaria, la ejecución de las nuevas obras y la separación de determinados espacios entre los “andenes” y las fachadas, con acusado desnivel, provocó una indefinición



de su fin; ello tuvo un principio de solución con la primera redacción del Proyecto de Zona de Servicio, con una actuación de urbanización de inspiración municipal más tarde secundada por el puerto y, últimamente, se mantiene una solución que, aunque tardía, se considera “definitiva”, y se recoge en la presente Propuesta.

El aumento de eslora de los buques exigió ya en 1950 la prolongación del Contramuelle que se lleva a término con Javier Peña entre 1954 y 1957, y vuelve a presentarse la necesidad de los dragados, acción que ya a lo largo del siglo debía convertirse en una necesidad periódica; en 1963 se dota de un tinglado a este Contramuelle por Enrique Alonso; a este autor se debe el estudio para el aprovechamiento de la parte Norte del Puerto, en base al cual comienza la idea de la futura expansión de los muelles comerciales que tuvo lugar en las décadas siguientes.

Se acometen ya acciones encaminadas al traslado de los tráficos mercantil y pesquero a la Ribera Norte, iniciándose según proyecto de Rafael Soler el Muelle Pesquero de tablestacas que empieza el año 1965 y tarda tres años en terminarse; de este modo se traslada el tráfico pesquero desde el Muelle de la Consigna hasta el nuevo muelle, que se dota de su lonja y otros servicios para pescadores; así, se puede proceder a la total utilización del Muelle de la Consigna para el tráfico mercantil, con un dragado general entre los años 69 y 70.

El consumo de combustibles en la Isla era ya de consideración, y fue necesario disponer de unas instalaciones para su descarga; como los Muelles Comerciales existentes, dada la proximidad de la población, eran totalmente inadecuados para este fin, la empresa CAMPSA construye un pantalán con unos duques de alba que ocupan la parte Norte de la Bahía, prestando servicio estas instalaciones entre 1966 y 1976; para dar solución definitiva a este problema es la propia Administración la que inicia la construcción de un espigón para descarga de combustibles, junto con un muelle adosado al dique, que se inicia según proyecto de Rafael Soler en 1972 y se termina en 1975; es así pues que a partir de 1976 se procede a dismantelar el pantalán y las instalaciones construidas por CAMPSA para que estas operaciones de descarga se produzcan ya en las nuevas instalaciones.

De esta época son también las instalaciones para Estación Marítima en el Contramuelle, aprovechando parte del tinglado que había sido construido anteriormente y terminado en 1960.

En pleno desarrollo ya el tráfico roll-on/roll-off, se acometen las obras para dotar al puerto de tacones para este tipo de servicio, iniciándose un diente ro-ro en 1976, que se termina al año siguiente, y un muelle para tráfico ro-ro ya apoyándose en el espigón para descarga de combustibles, que se realiza entre 1978 y 1980; todo ello, acompañado de otro dragado realizado en estos mismos años, permite admitir los nuevos buques tanto de carga pura como mixtos de pasaje y carga (mercancía general). Fue autor de estos proyectos Fernando Moscardó.

Como consecuencia de la gran acción llevada a cabo entre 1965 y 1969 en la Ribera Norte, cuando por O.M. de 19 de febrero de 1965 aprobada en Consejo de Ministros (Expte. 379-CP) fue autorizado el Ayuntamiento de Eivissa para proceder a un relleno de casi 300.000 m<sup>2</sup> frente a las antiguas

“feixes”, en el “prat de ses monges”, hoy en gran parte urbanizados para dedicarlos a la edificación, se establece en el espejo de agua de la Ribera Norte que queda de la antigua Bahía de Eivissa, un conjunto de instalaciones para embarcaciones de recreo que se inician en 1970 y, a lo largo de cuatro acciones consecutivas y por distintos concesionarios, aprovechan la totalidad de la ribera comprendida entre el fondo del puerto junto al recién construido Puerto Pesquero y la Isla Plana; esta acción tarda unos dieciséis años en desarrollarse íntegramente construyendo las nuevas dársenas, espigones e incluso diques de defensa.

Las dos décadas de 1984 a 2004, y posteriormente los años en los que se desarrollan las instalaciones al abrigo del Dique de Botafoc, son de capital importancia para el Puerto de Eivissa, pues se dota de importantes infraestructuras para los tráficos comerciales; así, entre 1983 y 1985 se construye el Muelle de Ribera de Poniente, según proyecto de Fernando Moscardó, ampliando el vial de la antigua carretera de Santa Eulalia y se ubica en este muelle el tráfico local o de bahía, y especialmente el que corresponde a la relación con Formentera o Puerto de la Savina que tanta importancia tiene en la actualidad, complementándolo con una estación marítima; en 1989 se aborda la terminación de los Muelles Comerciales, proyectando la obra Rafael Soler, continuación de diversas acciones que, iniciadas con el Espigón de Combustibles siguiendo la planificación primitiva, se habían llevado a cabo en la Ribera Norte; con esta terminación se dota al puerto de otro tacón roll-on/roll-off y se amplía notoriamente la superficie dedicada a operaciones frente al Muelle Pesquero; la nueva oferta de infraestructuras permite ya dar algo de satisfacción, aunque muy parcial a una vieja aspiración de la población de Eivissa, la de eliminar el tráfico mercantil en los Muelles Sur y, para ello, se urbaniza todo el conjunto del Muelle de la Consigna, demoliendo parte del espaldón del proyecto de Pou, y ensanchando la superficie frente a la antigua Torre del Mar (cuya fortificación se reconstruye); pero la actuación más relevante es, sin duda, la construcción del Dique de Botafoc y a partir ella de los nuevos muelles y explanadas abrigados por él en la misma zona, tras sufrir múltiples incidencias derivadas de aspectos técnicos y procesales a las que no fueron ajenas las vicisitudes de la tramitación ambiental; este dique se terminó en 2003, los nuevos muelles y explanadas en 2012, y es hoy elemento determinante para cualquier ordenación del Puerto de Eivissa, habiendo producido ya de hecho cambios muy relevantes en la misma.

También, entre 1994 y 1995, se construyen las nuevas oficinas y almacén junto a la nueva entrada de los Muelles Comerciales en la Ribera Noroeste, y ello permite demoler el edificio del Muelle de la Consigna -respondiendo a una aspiración sentida por las instituciones de Eivissa- y, al propio tiempo, alojar a los Servicios de Administración del Puerto en un edificio suficiente y moderno, en sustitución del que, desde hacía más de 60 años y sin ampliación alguna, venía siendo utilizado frente al Contramuelle en los Muelles Sur, en el edificio expropiado en 1893.

La paralela actuación iniciada por el Ministerio de Defensa para construir un edificio con destino a la Capitanía Marítima en las proximidades del de las oficinas de la Autoridad Portuaria permite facilitar tanto la gestión de los usuarios del puerto como de la propia Administración.

Como ya se ha señalado, en 2012 finalizan las últimas grandes obras y quizá más importantes para la ordenación portuaria, las significativas infraestructuras ya previstas en el “Proyecto de Instalaciones Portuarias con nuevo Abrigo en el Puerto de Ibiza” de 1994, y finalmente las del “Proyecto de explanada y muelles comerciales al abrigo del dique de Botafoc en el puerto de Eivissa”, tras una compleja y dilatada tramitación ambiental, con incluso ulterior intervención de una misión mixta de tutela de la UNESCO. Estas obras, junto a las del Dique de Botafoc y de su acceso, se recogen íntegramente en el Plan Director aprobado en julio de 2006.

La construcción del nuevo dique a partir de Botafoc, según idea que ya recogió Pou en 1880, y la de los nuevos muelles a su abrigo, con su explanada, han permitido desplazar los tráficos comerciales portuarios regulares de cabotaje (básicamente tipo Ro-Pax) a esta zona, y facilitan una reordenación global del puerto que no sólo mejora la calidad, eficiencia y seguridad de las operaciones y actividades portuarias, sino su integración con la ciudad.

### **1.2.3.- ANTECEDENTES DE LA ZONA DE SERVICIO.-**

Según se ha expuesto en el epígrafe 1.2.1.2. el concepto de “Zona de Servicio del Puerto” se fue conformando a lo largo del siglo XIX, si bien no tuvo una especial concreción hasta prácticamente cien años después de la promulgación de las primeras disposiciones, en especial de carácter generalizado. Seguidamente se expondrán cuáles fueron las disposiciones históricas generales que abordaron este extremo para proseguir con las específicas que se dictaron para tramitar los proyectos “reformados” prácticamente un siglo después, y se terminará exponiendo cuál fue la aplicación concreta de estas disposiciones al caso del puerto.

#### **1.2.3.1.- Disposiciones históricas generales.-**

Las primeras disposiciones que tratan de “policía” en los puertos con arreglo a una Administración de corte moderno, hay que buscarlas en el Real Decreto, de 17 de diciembre de 1851, que atribuye la administración y servicio de los puertos, su limpieza y conservación y sus obras al Gobierno, estableciendo que corren a cargo del Ministerio de Fomento; la situación debía ser confusa por cuanto en el Reglamento de 30 de enero de 1852 dictado para la aplicación de este Real Decreto se trata de los abusos que se cometen en la administración de los puertos, atribuyendo a los Gobernadores la facultad de establecer los correspondientes correctivos para remediarlo.

Pero es en la Real Orden de 24 de octubre de 1859 cuando ya se hace referencia expresa a una “zona litoral de servicio en los muelles”. Esta Real Orden tiene un carácter cautelar (la entonces novedosa legislación de puertos se comienza a gestar con el R.D. de 14 de noviembre de 1849 pero no culmina hasta la Ley de 7 de mayo de 1880) para evitar que las construcciones que puedan llevarse a término en los alrededores de los muelles puedan perjudicar su zona de servicio, y hace referencia a unas medidas administrativas en proceso de reforma para regular este asunto.

Es esta Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 la que ya, con adecuado rango legal, aporta un claro concepto de zona litoral de servicio estableciendo en su artículo 31 que se determina por el Ministerio de Fomento en cada caso -atribución que ha venido permaneciendo a lo largo del tiempo-, refiriéndose expresamente a las faenas de carga y descarga, al depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos; este concepto genérico sería constante en lo sucesivo, pues se recoge íntegramente en la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, que no establece diferenciación esencial con la de 7 de mayo de 1880 por lo que a la zona de servicio concierne.

Aunque la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 recoge en su artículo 27 la misma precisión que la de 1880; en su Reglamento, de igual fecha, se desarrolla este concepto a lo largo de los artículos 47 hasta el 54, disposiciones que habrían de regir la tramitación de la mayor parte de las zonas de servicio de los puertos existentes hasta 1992, con la promulgación adicional de algunas disposiciones de rango inferior de las que se tratará seguidamente.

Promulgada la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, la formación de los proyectos de zona de servicio que dicha Ley previene es una de las principales preocupaciones de la Dirección General de Obras Públicas que, por una temprana Real Orden de 7 de junio de 1880, dicta ya disposiciones para que se proceda al deslinde de la zona litoral de servicio de los puertos, tanto en aquellos que están administrados por Juntas de Obras de Puertos como por los que dependen directamente del Estado.

### **1.2.3.2.- Disposiciones específicas.-**

Las primeras aplicaciones de las disposiciones generales en materia de delimitación de la zona de servicio del puerto se llevaron sólo a cabo al principio en los principales puertos de interés general, con aplicación de los preceptos reglamentarios de la Ley de 1880 o de 1928, sin someter el Proyecto de Zona de Servicio, fuera originario o reformado, a tramitaciones específicas. El Proyecto se redactaba, a veces unido a la ejecución de obras de demolición o de cerramiento, para ser directamente aprobado por la Dirección General, o Autoridad Administrativa que tuviera encomendada por delegación esta función de aprobación, para, seguidamente, aplicarlo sin más a través del Reglamento de Servicio y Policía.

La primera disposición que aborda de un modo específico el Estudio de las Zonas de Servicio de los Puertos es la resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de febrero de 1942, que da instrucciones sobre el modo de proceder a su Estudio, al propio tiempo que señala la urgencia de su realización, constante que se repite en múltiples disposiciones del mismo rango dictadas a lo largo de los 25 años posteriores. En esta disposición se hace especial hincapié en los cerramientos o en los amojonamientos.

Durante la década de los años 50 del siglo XX se hizo patente la necesidad de establecer con rigor el límite de la zona de servicio de los puertos, sea reformando los que se habían establecido con anterioridad, sea

proyectando “ex novo” la zona de servicio. A este fin se dictó la O.M. de 18 de noviembre de 1959, en la que ya se contempla la posible declaración de terrenos sobrantes para pasar al ámbito de la titularidad de los Ayuntamientos, previa entrega al Ministerio de Hacienda. En dicha O.M. se estableció cuáles han de ser los centros que han de informar el expediente, entre los que se incluye el Ayuntamiento de la localidad, las Delegaciones Provinciales de Urbanismo y de Turismo y la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Consejo de Obras Públicas.

Aunque la O.M. antes citada detallaba cuál era la documentación que debía constituir el Proyecto de la Zona de Servicio del Puerto, fue necesaria la promulgación posterior de las Circulares de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 15 de marzo de 1960 y de 10 de febrero de 1961 para completar diversos aspectos de la formación de estos Proyectos.

El 14 de abril de 1962 se dicta otra Orden Circular por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas que precisa cuestiones de procedimiento, en especial distinguiendo diversos trámites a realizar por los Inspectores Generales en los expedientes según la condición que concurría en el entonces Jefe de Puertos, y así evitar la antinomia que se producía en la aplicación del Decreto de 29 de noviembre de 1932, al pasar a las Direcciones Facultativas diversas atribuciones gubernativas en orden a la tramitación e incoación de expedientes por aplicación de la Ley de 20 de mayo de 1932, sistema que había restablecido el Decreto de 28 de junio de 1957. Nuevamente en Orden Circular de 19 de junio de 1962 se vuelve a tratar el tema.

La Orden Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 31 de diciembre de 1964, insiste sobre la necesidad de redactar los Proyectos de la Zona de Servicio de los Puertos, reiterando disposiciones anteriores, insistiendo en la delimitación física con amojonamiento o cerramiento, y recordando su tramitación, anulando al propio tiempo las resoluciones de 6 de febrero de 1942, de 15 de marzo de 1960, de 10 de febrero de 1961, de 14 de abril de 1962 y de 19 de junio de 1962.

Establecidas las Demarcaciones o Jefaturas de Costas y Puertos, se dicta la O.M. de 8 de abril de 1968, en cuyo artículo 7º se estipula que corresponde a dichas Jefaturas la tramitación e informe de los proyectos de zona de servicio de los puertos que redacten las Juntas de Puertos y Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Esta es la disposición final específica que se dictó en esta materia.

La Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que deroga- entre otras- la de Puertos de 19 de enero de 1928, introduce un cambio radical en el procedimiento, al subsumir la definición de la zona de servicio en el nuevo instrumento “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios” que lleva asociado la asignación de usos a las diferentes zonas. Para su aplicación, la Secretaría General de Puertos del Estado dicta la ya citada circular de 22 de marzo de 1995 a la que siguió una recomendación de la Dirección Técnica sobre la documentación a contener.

La Ley 48/2003 de 26 de noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés general detalló con mayor precisión los puntos a tratar en estos instrumentos recogiendo, en parte,

extremos contenidos en la citada circular. Esta Ley fue modificada por la Ley 33/2010 de 5 de agosto, que afecta de un modo específico a la delimitación de los espacios portuarios, que deja de considerarse un instrumento de planificación en sentido estricto, especialmente en lo que concierne a la tramitación de las propuestas.

Estas cuatro últimas leyes, con sus distintas modificaciones, son objeto de derogación y refundición por el vigente TRLPEMM.

### **1.2.3.3.- Caso del Puerto de Eivissa.-**

A pesar de ser un puerto con importantes antecedentes de tráfico, como ponen de relieve los numerosos documentos con que se cuenta procedentes del siglo XVIII, se ignora el Puerto de Eivissa en la primera clasificación formal contenida en el Reglamento de 30 de enero de 1852; tampoco se incluye Eivissa en ninguna de las clasificaciones que establece el artículo 16 de la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880; y algo más tarde, en 27 de abril de 1882, se clasifica tan solo como puerto de “refugio” (en 1885 existía un servicio quincenal de buques entre Eivissa y Barcelona).

En la clasificación aprobada por Real Decreto de 4 de agosto de 1926, el puerto sigue siendo clasificado como de “refugio”, la inferior de las clasificaciones contenidas en el citado artículo 16 de la Ley de 1880.

No obstante, poco después, en la nueva clasificación aprobada por Real Decreto-Ley de 24 de febrero de 1928, y ya con las clasificaciones que establece la nueva Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, alcanza la simultánea clasificación de “interés general”, doble calificación que se mantiene en las dos clasificaciones que siguen, aprobadas por Decreto de 5 de julio de 1946 y de 6 de septiembre de 1961.

El tráfico del puerto va en notable aumento, en las décadas de los años 60, 70 y 80; por ello, sigue considerado de interés general en la nueva clasificación de puertos que se aprueba por Real Decreto de 14 de mayo de 1982 la cual incluye sólo la lista de los de interés general; como entonces despliega sus efectos la Constitución Española de 1978, esta clasificación, realizada más bien con vistas a fines competenciales del Estado o de las Comunidades Autónomas, no contempla, como es habitual en las clasificaciones anteriores, la de los puertos de “refugio”, en gran parte transferidos a las Comunidades Autónomas.

Por último, la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con todas sus modificaciones y actualmente el vigente TRLPEMM recoge en su Anexo I al Puerto de Eivissa entre los de interés general.

El Puerto de Eivissa nunca estuvo administrado o gestionado por una Junta de Puerto propia; durante los primeros años de la Administración moderna, a partir de 1851, estuvo directamente afecto a la Jefatura de Obras Públicas de Baleares como un puerto a cargo directo del Estado, pasando a depender de la Dirección Facultativa de la “Comisión Administrativa de Ibiza”, con los de Sant Antoni y La Savina, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto de 22 de julio de 1928, comenzando a tener efecto dicha Comisión,

presidida por el Jefe de Obras Públicas, el 1 de enero de 1929. Por Decreto de 26 de abril de 1939 se crea la “Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado” (C.A.P.E.) en la que se integran de inmediato los Grupos de Puertos entonces existentes y, por O.M. de 11 de noviembre de 1939, la Comisión Administrativa de Ibiza.

A partir de este momento el Puerto de Eivissa sigue las vicisitudes de organización de dicha Comisión Administrativa –integrado en la unidad “Grupo de Puertos de Ibiza”-, que por Decreto de 16 de marzo de 1956 promueve la creación del “Grupo de Puertos de Baleares” como Servicio Provincial con cabecera en Palma; esta nueva organización, sin embargo, no llega a arraigar, pues por Decreto de 31 de mayo de 1957 se establece la intervención en los puertos de Menorca y parte del levante de Mallorca de personal de la Dirección Facultativa del Puerto de Palma, y la Dirección del Grupo de Puertos se encarga directamente solo de los puertos de poniente de Mallorca y de los de Eivissa y Formentera.

Esta situación perdura hasta que por Decreto de 6 de abril de 1961 se vuelve a los tres Grupos de Puertos insulares: “Grupo de Puertos de Mallorca”, “Grupo de Puertos de Menorca” y “Grupo de Puertos de Ibiza”, situación anterior a la existente variada por el Decreto de 16 de marzo de 1956.

Esta restauración de los antiguos Grupos de Puertos tampoco es duradera, por cuanto por Decreto de 11 de julio de 1963 se restablece el “Grupo de Puertos de Baleares” creado en 1956. Esta vez la reforma tiene mayor fortuna, ya que perdura hasta la implantación de la nueva organización derivada de la aplicación de la Constitución Española de 1978 (con el traspaso de gran parte de los puertos del Grupo a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en virtud del Real Decreto de 20 de febrero de 1985). El Puerto de Eivissa no es objeto de traspaso a la Comunidad Autónoma, concurriendo en él la condición de puerto de Baleares “interés general”. Sigue pues en el Grupo de Puertos entre los cinco que no fueron objeto de traspaso, hoy integrados en la Autoridad Portuaria de Baleares; la extinción del Grupo con la consecuente integración de los cinco puertos con que al final contaba en la “Junta del Puerto de Palma de Mallorca”, tuvo lugar por Real Decreto de 23 de diciembre de 1988.

Durante el tiempo en que perteneció el Puerto de Eivissa a los Organismos Autónomos, cambian éstos de nombre; así el de “Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado” (C.A.P.E.) se cambia por el de “Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado” (C.A.O.S.P.E.) en virtud de la Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958; una nueva organización de la C.A.O.S.P.E, aprobada por Decreto de 11 de julio de 1963, cambia de nuevo el nombre del Organismo, que pasa a denominarse “Comisión Administrativa de Grupos de Puertos” (C.A.G.P.) y persiste hasta la extinción del Organismo por la Disposición Adicional Séptima de la Ley 27/1992, no sin antes haber traspasado los puertos a la Junta del Puerto de Palma.

La integración del Puerto de Eivissa (y demás procedentes del Grupo de Puertos de Baleares), en la Junta del Puerto de Palma de Mallorca, también tuvo como efecto el ulterior cambio de nombre de este Organismo Autónomo que, por Real Decreto de 9 de marzo de 1990, pasó a denominarse “Junta de

los Puertos del Estado en Baleares”, denominación de corta duración, pues -al igual que el resto de los Organismos Autónomos de esta especie-, por la Ley 27/1992 antes citada pasó a denominarse “Autoridad Portuaria de Baleares”.

El Puerto de Eivissa fue sometido a importantes ampliaciones durante las décadas anteriores a su Comisión Administrativa, lo que no propició, a pesar de todo, la formación y definición de su zona de servicio. Hubo pues que esperarse a las apremiantes comunicaciones de la Dirección General del final de los años 50 y principios de los 60 para que se produjeran, actuaciones en este sentido.

En cuanto a los antecedentes remotos de la zona de servicio, cabe encontrarlos en el “Proyecto de derribo de las casas expropiadas para la construcción de los andenes -Puerto de Ibiza” suscrito el 20 de mayo de 1893 por Bernardo Calvet, donde ya se hace una referencia expresa a la “zona de servicio” aunque contemplada, como era habitual en la época, en un sentido muy restrictivo y ligado siempre a la ejecución de obras concretas para nuevas infraestructuras a nivel de proyecto o demoliciones. Este primer estudio afecta a la zona del Contramuelle y Muelle Interior, según se aprecia por los planos recogidos en el Anexo nº 2. Según estos antecedentes, se sabe que frente al actual Contramuelle las casas del casco avanzaban hacia el mar, siendo en parte demolidas para obtener las actuales alineaciones de los inmuebles fronteros. Un remanente de uno de los solares, de planta pentagonal, se destinó después a las antiguas oficinas del puerto frente al Contramuelle. Por supuesto la zona de servicio como tal no experimentaba ningún trámite específico; su aprobación en cuanto a espacio iba implícita en la del proyecto de obras, con un mimetismo del “servicio ordinario” o de carreteras.

El primer proyecto de zona de servicio (Exptes. 385-I y 435-P) formulado y tramitado como tal, se suscribió el 15 de diciembre de 1959 para la ribera Sur y fue sometido a la correspondiente tramitación con arreglo a las disposiciones vigentes ya citadas; esta tramitación ofreció especiales dificultades, gran parte de ellas derivadas de la incomprensión de lo que constituía un instrumento de esta especie, y por la concurrencia -caso frecuente en los puertos lineales de este tipo- de una calle a lo largo de la ribera, superpuesta práctica ó íntegramente en el muelle; a esta circunstancia se unió la necesidad de prever edificaciones para ubicar los servicios del puerto -constante que puede ser hallada en los documentos posteriores-, dando lugar todo ello a diversos escritos de alegaciones e informes que ponían de manifiesto una dificultad en la definición (al menos consensuada) de la zona de servicio; con ello se aprobó la O.M. de 23 de agosto de 1960, la cual disponía la declaración de terrenos sobrantes. La Comisión Administrativa de Grupos de Puertos nunca solicitó la desafectación de estos terrenos sobrantes, por lo que, de facto, el expediente de zona de servicio, aunque aprobado, no resolvió la cuestión planteada al desplegar sus efectos el artículo 123, entonces vigente, de la Ley del Patrimonio del Estado de 15 de abril de 1964 (Texto articulado).

Parte de estos terrenos sobrantes de la zona sur (de entonces), así como una parcela que en principio se dedicaba a la construcción de una Comandancia de Marina, experimentaron algunos retoques en el transcurso del tiempo, con motivo de proyectos aprobados donde fue modificada la vialidad de acceso general a los muelles. No obstante, en las parcelas que fueron declaradas sobrantes y que no fueron afectadas por estos retoques



viarios, por O.M. de 7 de julio de 1961 fue autorizada la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos para que otorgara una autorización de ocupación al Ayuntamiento, con un cierto programa previamente aceptado, con lo que el 14 de Noviembre de 1963 fue otorgada dicha autorización con determinadas condiciones. Por diversos motivos, el Comité Ejecutivo de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares, en sesión de 1 de marzo de 1991, derogó la autorización mencionada de 14 de noviembre de 1963, aunque nunca se llegó a tramitar la anulación de la OM de 7 de julio de 1961.

El segundo proyecto de zona de servicio (Expte. 380-P) correspondió a las riberas norte y oeste, y se tramitó sin especial dificultad, aprobándose por O.M. de 7 de mayo de 1969, reconociendo la propiedad del Ayuntamiento sobre la parcela ganada al espejo de agua del puerto frente a las "feixes" de la ribera norte, al amparo de la O.M. de 19 de febrero de 1965 acordada en Consejo de Ministros con una superficie total ganada de 292.320 m<sup>2</sup> (Expte. 379-CP/G). Este relleno provocó la pérdida de casi un tercio de la superficie del espejo de agua del puerto natural según el primer plano conocido fiable de 1738.

No se tiene constancia de la formalización de la entrega al Ayuntamiento de la parte correspondiente de estos terrenos ganados al mar, que se autorizó ocupar anteriormente a la aprobación de la zona de servicio del puerto por OM de 7 de mayo de 1969. La superficie para esta autorización al Ayuntamiento se dispuso de acuerdo con previsión muy estricta de la zona de servicio (incluso, en tramos, de tan solo la línea de agua portuaria), exterior e independiente de la zona que se señalase para la de vigilancia de litoral -de ordinario de seis metros de anchura- necesariamente a expensas de la ganada al mar y de dominio público, conforme establecía el artículo 101 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 (Gaceta de Madrid de 21 de enero de 1928), entonces vigente. Tampoco se tiene constancia de haberse fijado esta zona de paso público, a lo largo de la ribera de la superficie ganada al mar y que, conforme a lo anteriormente expuesto, habría de ser inmediatamente contigua a las actuales zonas náutico-deportivas, ya ubicadas en la zona de servicio del puerto.

Al no tener dicha constancia, se recogen en anexo a la presente propuesta de delimitación, los datos necesarios para que se pueda aplicar, en su caso, lo prevenido en los artículos 120 y siguientes de la citada Ley del Patrimonio del Estado de 15 de abril de 1964 (texto articulado, BOE del 23), hoy derogada pero entonces vigente.

La forma y disposición actual de la zona de servicio, conforme a las dos delimitaciones ya citadas, que en gran parte le sirven de soporte, obras realizadas después y los deslindes del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre aprobados, es la que se refleja en el Plano nº 2 del Documento 2, y que corresponde a, o ha tenido en cuenta, los siguientes expedientes (1.2.3.3.0 a 1.2.3.3.13).

- 1.2.3.3.0.- Plano de situación.
- 1.2.3.3.1.- Plano de la zona de servicio aprobada por O.M. de 23 de agosto de 1960 (Expte. 385-I y 435-P).
- 1.2.3.3.2.- Plano de la zona de servicio en la ribera oeste con indicación de las obras y servicios previstos, aprobado por O.M. de 7 de mayo de 1969 (Expte. 380-P).
- 1.2.3.3.3.- Plano de la zona de servicio en la ribera Norte, con indicación de las obras y servicios previstos, aprobado por O.M. de 7 de mayo de 1969 (Expte. 380-P).
- 1.2.3.3.4.- Plano del deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre practicado de oficio por Orden de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 30 de marzo de 1948 y aprobado por O.M. de 4 de octubre de 1950. (Expte. 060).
- 1.2.3.3.5.- Plano del deslinde de la Z.M.T. practicado a instancias del Ayuntamiento de Eivissa y aprobado por O.M. de 10 de abril de 1959 (Expte. 104-D).
- 1.2.3.3.6.- Plano del deslinde de la Z.M.T. solicitado por CAMPSA y aprobado por O.M. de 24 de junio de 1966 (Expte. 289-CP).
- 1.2.3.3.7.- Plano del deslinde de la Z.M.T. motivado por la legalización de un astillero-varadero, a instancias de “Hijos de Abel Matutes Torres S.A.” y aprobado por O.M. de 8 de junio de 1960 (Expte. 68-LP).
- 1.2.3.3.8.- Plano del deslinde y amojonamiento de la Z.M.T. solicitado por el Ayuntamiento de Eivissa y aprobado por O.M. de 5 de diciembre de 1960 (Expte. 108-DP).
- 1.2.3.3.9.- Plano de deslinde y amojonamiento de la Z.M.T. en un tramo de la Isla Llana o Plana, solicitado por D. Ignacio Llobet Prats y aprobado por O.M. de 18 de noviembre de 1964 (Expte. 303-DP)
- 1.2.3.3.10.- Plano del deslinde y amojonamiento de la Z.M.T. en un tramo de la Isla Llana o Plana, solicitado por D. Antonio Torres en nombre de D. Agustín Navarro Pérez y otros, aprobado por O.M. de 11 de mayo de 1964 (Expte. 317-DP).
- 1.2.3.3.11.- Plano del deslinde y amojonamiento de la Z.M.T. de la Isla Grossa o de Valarino, solicitado por D<sup>a</sup> Leocadia y D. Enrique Ramón Lavilla, aprobado por O.M. de 5 de diciembre de 1960 (Expte. 87-DP).
- 1.2.3.3.12.- Terrenos ganados al mar por el Ayuntamiento de Eivissa con autorización otorgada por O.M. de 19-05-1965. (Expte. 379 CP/G).

**1.2.3.3.13.- Plano del deslinde del dominio público marítimo-terrestre del término municipal de Eivissa practicado de oficio por la Demarcación de Costas y aprobado por O.M. de 2 de marzo de 2000 (DES-IB-01, tramo del puerto y costa inmediata).**

Todos estos planos se recogen en el Anexo 1.

Debe hacerse observar que parte de la zona de dominio público motivada por el límite de la Z.M.T. en la ribera oeste del Puerto ha venido siendo ocupada desde antiguo por la antigua carretera de Eivissa a Santa Eulalia que se encontraba antes afecta a la Dirección General de Carreteras del M.O.P.U. y que hoy día, dado el régimen de transferencias de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, se halla afecta al Consell Insular de Eivissa, y a posteriori al Ayuntamiento de Eivissa, sin que conste se haya producido, en ramo documental alguno, ningún cambio formal de afección.

En los expedientes inherentes a los deslindes aprobados por O.M. de 4 de octubre de 1950 (Expte. 060) y por O.M. de 10 de abril de 1959 (Expte. 104-D) constan pormenorizadamente las múltiples incidencias acontecidas entre 1912 (al terminarse los muelles de ribera) y 1959 (al aprobarse el deslinde definitivo), en relación con las parcelas fronteras a las antiguas edificaciones y adyacentes a los nuevos muelles de ribera y que, en el extremo oeste, implicaron un procedimiento judicial en la Sala de lo Contencioso-Administrativo resuelto a favor del Estado.

Por último debe hacerse observar que, conforme al artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 (Gaceta de Madrid de 21 de enero de 1928), vigente hasta la promulgación de la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, formaron parte integrante de la zona de servicio del puerto sin necesidad de determinación especial todas aquellas obras autorizadas con posterioridad al 7 de mayo de 1969 en que se aprobó la zona de servicio con arreglo a la legislación anterior, cuyos efectos continúan vigentes hasta la aprobación de la presente propuesta de delimitación por disponerlo así la disposición adicional primera del vigente TRLPEMM (antes también la Ley 27/92).

**1.2.3.4.- Últimos antecedentes.-**

Como antecedente de la propuesta de DEUP, una propuesta de PUEP (EM-287) fue redactada el 21 de diciembre de 2005, con datos estadísticos de 2004, y aceptada previamente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 5 de abril de 2006, y a posteriori sometida a información pública y oficial.

La larga tramitación para la obtención de la DIA del proyecto de muelles y explanadas en Botafoc, junto con la promulgación en 7 de agosto de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre (con arreglo a la cual se había substanciado el procedimiento), y posteriormente del TRLPEMM, sin haber culminado la tramitación, dio lugar al inicio de los trabajos de redacción de una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) (EM-287/1), aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la APB el 26 de febrero de 2015, en la que como

ya se ha citado se han introducido modificaciones que se consideran sustanciales y que han dado lugar a esta nueva Propuesta de DEUP (EM-287/2), actualizado y revisado a la vista de las alegaciones recabadas en las fases de información pública y consultas.

# 1.3.- PREVISIONES DE TRÁFICO DEL PUERTO DE EIVISSA (PROYECTO PLAN EMPRESA 2018).-

## 1.3.1.- POR FORMA DE PRESENTACIÓN

CONCEPTO	Cierre Real 2016	2017		Proyecto Presupuesto 2018	2019	2020	2021
		Aprobado PE2017	Previsión de Cierre				
<b>GRANELES LÍQUIDOS</b>	<b>308</b>	<b>312</b>	<b>280</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>180</b>	<b>180</b>
Crudos de petróleo							
Gas natural							
Productos petrolíferos refinados	308	312	280	240	240	180	180
Otros graneles líquidos							
<b>GRANELES SÓLIDOS</b>	<b>156</b>	<b>159</b>	<b>165</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>
Por instalación especial	73	74	85	90	90	90	90
Sin instalación especial	83	85	80	80	80	80	80
<b>MERCANCÍA GENERAL</b>	<b>2.445</b>	<b>2.538</b>	<b>2.640</b>	<b>2.826</b>	<b>3.017</b>	<b>3.296</b>	<b>3.523</b>
Mercancía general convencional	1						
Mercancía general en contenedor	134	136	140	148	152	161	169
Mercancía gral. Ro-Ro (excluída en contenedores)	2.310	2.402	2.500	2.678	2.865	3.135	3.354
<b>TOTAL MERCANCÍAS</b>	<b>2.909</b>	<b>3.009</b>	<b>3.085</b>	<b>3.236</b>	<b>3.427</b>	<b>3.646</b>	<b>3.873</b>
<b>PESCA FRESCA</b>		<b>0</b>					
<b>AVITUALLAMIENTO</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
Productos petrolíferos							
Otros	24	26	25	25	25	25	25
<b>TRÁFICO LOCAL</b>		<b>0</b>					
<b>TRÁFICO TOTAL</b>	<b>2.933</b>	<b>3.035</b>	<b>3.110</b>	<b>3.261</b>	<b>3.452</b>	<b>3.671</b>	<b>3.898</b>
<b>TRÁFICO RO-RO (UTIS)</b>	<b>130.091</b>	<b>131.652</b>	<b>141.799</b>	<b>148.889</b>	<b>156.334</b>	<b>164.150</b>	<b>172.358</b>
<b>CONTENEDORES (TEUS)</b>	<b>21.898</b>	<b>22.155</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>	<b>22.000</b>
CONTENEDORES EN TRANSITO (TEUS)	0	0	0	0	0	0	0
MERCANCÍA CONTENEDORES TRANSITO (miles ton.)	0	0	0	0	0	0	0
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)</b>	<b>68.333</b>	<b>55.061</b>	<b>73.116</b>	<b>76.772</b>	<b>80.611</b>	<b>84.641</b>	<b>88.873</b>
<b>BUQUES (Número)</b>	<b>18.910</b>	<b>18.806</b>	<b>20.234</b>	<b>21.245</b>	<b>22.308</b>	<b>23.423</b>	<b>24.594</b>
<b>PASAJEROS (Número)</b>	<b>2.712.498</b>	<b>2.760.784</b>	<b>2.839.297</b>	<b>2.850.000</b>	<b>2.860.000</b>	<b>2.900.000</b>	<b>2.950.000</b>
Líneas Regulares	2.461.249	2.490.784	2.500.000	2.550.000	2.600.000	2.600.000	2.650.000
Cruceros	251.249	270.000	339.297	300.000	300.000	300.000	300.000
<b>VEHÍCULOS (Número)</b>	<b>235.982</b>	<b>238.814</b>	<b>247.781</b>	<b>255.215</b>	<b>262.871</b>	<b>270.757</b>	<b>278.880</b>
Régimen pasaje	198.292	200.672	208.207	214.453	220.886	227.513	234.338
Régimen mercancía	37.690	38.142	39.575	40.762	41.985	43.244	44.541
Nuevos							
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Ser. Marit. Corta Distancia)</b>	<b>68.333</b>	<b>55.061</b>	<b>73.116</b>	<b>76.772</b>	<b>80.611</b>	<b>84.641</b>	<b>88.873</b>
<b>PASAJEROS SCHENGEN</b>	<b>191.248</b>	<b>2.324.484</b>	<b>2.555.367</b>	<b>2.565.000</b>	<b>2.574.000</b>	<b>2.610.000</b>	<b>2.655.000</b>
Superficie total terrestre (m2)	379.589	379.589	379.589	379.589	379.589	379.589	379.589
Superficie concesionable (m2)	233.810	233.810	233.810	233.810	233.810	233.810	233.810
Superficie en concesión (m2)	62.125	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000	65.000
Metros lineales de muelle	3.709	3.709	3.709	3.709	3.709	3.709	3.709
<b>TRAFICO TERRESTRE (Miles de Toneladas)</b>	<b>Medio de Transporte Utilizado para la Entrada o Salida de la Zona de Servicio</b>						
<b>FERROCARRIL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
DESCARGADAS DE BUQUE							
CARGADAS EN BUQUE							
<b>CARRETERA</b>	<b>2.601</b>	<b>2.397</b>	<b>2.805</b>	<b>2.998</b>	<b>3.196</b>	<b>3.477</b>	<b>3.708</b>
DESCARGADAS DE BUQUE	1.645	1.629	1.774	1.896	2.021	2.199	2.345
CARGADAS EN BUQUE	956	879	1.031	1.102	1.175	1.278	1.363
<b>TUBERIA</b>	<b>308</b>	<b>237</b>	<b>280</b>	<b>240</b>	<b>240</b>	<b>180</b>	<b>180</b>
OTROS MEDIOS		0					
<b>TOTAL TRANSPORTE TERRESTRE</b>	<b>2.909</b>	<b>2.634</b>	<b>3.085</b>	<b>3.238</b>	<b>3.436</b>	<b>3.657</b>	<b>3.888</b>

TRAFICO TERRESTRE (Miles de Toneladas)	Medio de Transporte Utilizado para la Entrada o Salida de la Zona de Servicio						
<b>FERROCARRIL</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
DESCARGADAS DE BUQUE							
CARGADAS EN BUQUE							
<b>CARRETERA</b>	<b>2.250</b>	<b>2.184</b>	<b>2.369</b>	<b>2.397</b>	<b>2.445</b>	<b>2.474</b>	<b>2.501</b>
DESCARGADAS DE BUQUE	1.462	1.376	1.539	1.557	1.589	1.608	1.625
CARGADAS EN BUQUE	788	808	830	840	856	866	876
<b>TUBERIA</b>	<b>231</b>	<b>195</b>	<b>234</b>	<b>237</b>	<b>239</b>	<b>242</b>	<b>245</b>
<b>OTROS MEDIOS</b>		<b>0</b>					
<b>TOTAL TRANSPORTE TERRESTRE</b>	<b>2.481</b>	<b>2.379</b>	<b>2.603</b>	<b>2.634</b>	<b>2.684</b>	<b>2.716</b>	<b>2.746</b>

## 1.3.2.- POR NATURALEZA DE LA MERCANCÍA

GRUPOS ESTADÍSTICOS DE MERCANCÍAS	Cierre Real 2016	2017		Proyecto Presupuesto 2018	2019	2020	2021
		Aprobado PE2017	Previsión de Cierre				
<b>ENERGÉTICO</b>	<b>343</b>	<b>290</b>	<b>325</b>	<b>285</b>	<b>275</b>	<b>275</b>	<b>275</b>
1.- Petróleo crudo	0	0	0	0	0	0	0
2.- Fuel-Oil	96	31	70	30	30	30	30
3.- Gas-Oil	105	109	110	110	100	100	100
4.- Gasolina	122	130	125	125	125	125	125
6.- Otros productos petrolíferos	0	0	0	0	0	0	0
7.- Gases energéticos del petróleo	19	19	20	20	20	20	20
12.- Carbón y coque de petróleo	0	0	0	0	0	0	0
35.- Gas natural	0	0	0	0	0	0	0
51.- Biocombustibles	0	0	0	0	0	0	0
<b>SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>45</b>	<b>49</b>
8.- Mineral de hierro	7	6	7	8	9	9	10
10.- Otros minerales y residuos metálicos	3	6	4	4	4	4	5
11.- Chatarras de hierro	9	8	10	10	11	12	13
13.- Productos siderúrgicos	14	8	15	16	17	18	19
36.- Otros productos metalúrgicos	2	2	2	2	2	3	3
<b>MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>56</b>	<b>53</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>78</b>
25.- Sal común	49	50	53	56	60	65	69
10.- Otros minerales no metálicos	7	3	7	7	8	9	9
<b>ABONOS</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
14.- Fosfatos	0	0	0	0	0	0	0
15.- Potasas	0	0	0	0	0	0	0
16.- Abonos naturales y artificiales	5	5	6	6	7	7	8
<b>PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>40</b>	<b>43</b>
17.- Productos químicos	31	0	33	35	38	40	43
<b>MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>266</b>	<b>280</b>	<b>284</b>	<b>304</b>	<b>325</b>	<b>348</b>	<b>373</b>
5.- Asfalto	5	5	5	6	6	7	7
18.- Cemento y clinker	113	95	121	129	138	148	159
20.- Materiales de construcción elaborados	148	180	158	169	181	194	207
<b>AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>459</b>	<b>533</b>	<b>491</b>	<b>525</b>	<b>562</b>	<b>601</b>	<b>643</b>
21.- Cereales y sus harinas	4	3	5	5	5	6	6
22.- Habas de soja	0	0	0	0	0	0	0
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	22	68	24	26	28	29	32
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	120	120	128	137	147	157	168
27.- Conservas	1	0	1	1	1	1	1
28.- Tabaco, cacao, café, especias...	1	1	1	1	1	1	1
29.- Aceites y grasas	2	1	2	2	2	3	3
30.- Otros productos alimenticios	286	320	306	327	350	375	401
33.- Pescados congelados y refrigerados	6	2	7	7	8	8	9
37.- Pienso y forrajes	16	18	17	18	20	21	22
<b>OTRAS MERCANCÍAS</b>	<b>307</b>	<b>372</b>	<b>329</b>	<b>352</b>	<b>376</b>	<b>403</b>	<b>431</b>
19.- Maderas y corcho	16	15	17	18	19	20	22
26.- Papel y pasta	7	7	7	8	8	9	9
31.- Maquinaria, herramientas y repuestos	103	120	111	118	127	136	145
34.- Resto de mercancías	182	230	194	208	222	238	255
<b>VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>1.408</b>	<b>1.446</b>	<b>1.521</b>	<b>1.625</b>	<b>1.734</b>	<b>1.853</b>	<b>1.974</b>
32.- Automóviles y sus piezas	39	30	42	45	48	51	55
38.- Tara equipamiento (RO-RO)	1.324	1.350	1.430	1.530	1.636	1.752	1.869
39.- Tara contenedores	45	66	49	50	50	50	50
<b>TOTALES</b>	<b>2.909</b>	<b>3.009</b>	<b>3.085</b>	<b>3.236</b>	<b>3.427</b>	<b>3.646</b>	<b>3.873</b>

## **1.4.- NECESIDADES GENERALES Y AMPLIACIONES PREVISIBLES.-**

Se exponen aquí, tan sólo de modo cualitativo y aunque ello sólo sirva para apoyar la justificación general de la presente propuesta de DEUP, cuáles son las necesidades futuras del puerto y sus previsibles ampliaciones.

### **1.4.1.- PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES.-**

En los puertos baleares se dan, con carácter general, peculiaridades propias de los puertos insulares, con un relativamente gran tráfico de entrada de mercancía general (también graneles), para abastecer el consumo de las respectivas poblaciones (residencial y turística); en contrapartida, los productos de salida procedentes del sector secundario o primario son escasos, y en consecuencia hay un importante desequilibrio que da lugar a un movimiento de retorno de contenedores o remolques o camiones vacíos, a tenerse en cuenta, pues la ocupación de muelles y explanadas se produce con independencia de si éstos elementos de transporte van llenos o vacíos.

A esta circunstancia debe añadirse otra peculiaridad, que es la de atender la demanda de amarres de un número apreciable de embarcaciones “menores” algunas no tanto o de recreo. Ello no sólo por ser una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de embarcaciones -según los censos generales-, sino también porque, dado el atractivo de su litoral, son asiduamente visitados -especialmente durante los meses estivales- por numerosas embarcaciones procedentes del continente, tanto españolas como extranjeras.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades complementarias, incluibles en el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM, que tienen la necesidad de disponer de unos determinados espacios en la zona de servicio del puerto, no directamente vinculados al tráfico comercial de mercancías o de pasajeros en sentido estricto.

### **1.4.2.- NECESIDADES GENERALES.-**

Por lo anteriormente expuesto las necesidades generales se derivan primordialmente del crecimiento prácticamente vegetativo del tráfico comercial, directamente vinculado con el crecimiento demográfico y la afluencia de turistas -en particular cruceros- que pueda experimentar la industria turística, de absoluta relevancia en la Isla de Eivissa.

Por lo que se refiere al primero, puede estimarse (por los datos estadísticos y previsiones de que se dispone), una cierta regularidad, que escapa -ya en proceso de superación la crisis de los últimos años- a los altibajos de décadas anteriores, cuando por una parte existía un tráfico competitivo en el Puerto de San Antonio Abad (el cual no ha desaparecido, aunque su influencia es limitada) y, por otra parte, el proceso hotelero se hallaba en plena época de implantación; por lo que concierne al segundo, dadas las políticas que se siguen hoy en materia de turismo y desarrollo,



también puede admitirse prudentemente un crecimiento moderado aun cuando, en una primera etapa tras unos años de cierta crisis, pueda existir –y de hecho se esté apreciando- cierta –fuerte en los últimos 2-3 años- aceleración.

En suma, las necesidades generales se derivan de la demanda de infraestructuras, instalaciones y servicios para atender previsiones de tráfico que se contienen con detalle en el epígrafe 1.3., referidas a las mercancías, complementadas con otras previsiones sobre pasajeros, así como con un mantenimiento de la industria pesquera. Al margen de lo relativo al sector de la náutica deportiva y recreativa, donde por limitaciones evidentes no puede plantearse una oferta capaz de satisfacer toda la demanda.

Se tiene en cuenta, considerando como hipótesis más probable que se mantendrá en el futuro, la actual tendencia de las líneas regulares a ser de tráfico mixto, es decir a transportar simultáneamente pasajeros y mercancías entre puertos de la Península y los puertos baleares; ello obliga a tener que prever terminales donde se contemple espacio para tres ocupaciones específicas: 1) las propias de la estación marítima con sus pasos a nivel o pasarelas o galerías de conexión con los buques; 2) los espacios destinados al preembarque de vehículos en régimen de pasaje cuya necesidad de espacio para una operación rápida, como es la que modernamente se requiere, no es desdeñable; y 3) los espacios para estacionamiento temporal de las unidades de carga, tanto en el preembarque como en la salida del puerto si hay cambio de cabeza tractora. El buque carguero tradicional tramp es esporádico, y la inmensa mayoría de la mercancía general se descarga en los buques mixtos de pasaje y carga.

Las previsiones relativas a pasajeros dependen, entre otros factores, de la posibilidad de líneas rápidas con los puertos peninsulares y de la competencia de la navegación aérea; ahora bien, por la experiencia de los últimos años, puede entenderse que el crecimiento en este seguimiento no será espectacular, por lo que las infraestructuras portuarias para atender estas necesidades tenderán más bien a responder a las previsiones de ordenación, en el sentido de que casi todo el tráfico ajeno a los tráficos turísticos locales o desde/hacia la Savina se mantendrá en donde ya opera (desplazado desde los tradicionales Muelles Sur) los nuevos muelles de Botafoc; quedando en la dársena Norte (o Noroeste) del Puerto el que actualmente opera en los muelles de la ribera oeste entre los puertos de Eivissa y la Savina; y sin perjuicio de abordar nuevas y modernas estaciones marítimas también para los tráficos turísticos, locales y de bahía, así como para el tráfico ordinario de Formentera con embarque y desembarque a nivel de muelle, que podría desarrollarse sin problemas en distintas zonas.

Los cruceros turísticos operan y operarán preferentemente en dos zonas: Botafoc (en el atraque adosado al Dique y pantalán Sur los de mejor porte), y Dársena de Levante (sólo en el atraque “adosado” al antiguo Dique o “Muro”, y sólo de pequeña y mediana eslora).

En lo referente a las embarcaciones de recreo, puede muy bien preverse, coherentemente con la filosofía de esta propuesta de DEUP, que los espacios remanentes de los espejos de agua no aptos para las embarcaciones de pesca ni, por supuesto, para el tráfico mercantil, puedan y deben dedicarse a este fin.

Es el último recurso que cabe para satisfacer, aunque sea parcialmente la demanda, ya que la posibilidad de construcción de nuevos puertos deportivos a lo largo de la costa se encuentra prácticamente anulada y, por ello, la demanda de puestos de atraque o de espacios para puertos secos, debe ser satisfecha en los puertos ya existentes, bien dependiendo de la Administración del Estado (de interés general), bien de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Este es el criterio que ha venido siguiendo hasta la fecha la Autoridad Portuaria de Baleares, con un masivo aprovechamiento de los surgideros y espacios de escaso calado, satisfaciendo así una intensa demanda social, pero en todo caso sin ampliar los ámbitos físicos de la zona portuaria, y consiguiendo en general, y de una manera muy estricta, los espacios en tierra necesarios sin ampliar los límites de la zona de servicio del puerto (Zona I). Con este criterio se mantiene la actual dedicación del puerto a esta demanda, con nuevas posibilidades para este uso en la ribera oeste, cuando se “libere” con el traslado del tráfico con Formentera a otra ubicación.

También cabe subrayar que el traslado total de las actividades portuarias de mercancías de los antiguos Muelles Sur o de la Marina a los Muelles Comerciales Norte y a la zona de Botafoc, permite dedicar estos antiguos Muelles Sur a actividades que resultan más compatibles y mejor relacionadas con los barrios inmediatos a la zona portuaria, además de atender los tráficos de tipo turístico o recreativo, que corresponden al destino de estas dársenas.

Especial mención, aun cuando su repercusión en nuevas infraestructuras sea modesta, es la incidencia en cuanto a usos de los antiguos muelles de la Consigna, Interior y Contramuelle, a los que se reserva un rol mixto en contacto con la ciudad, “liberándolos” de tráfico portuario de mercancías y de sus vehículos pesados. Tan solo permanece en principio el tráfico local de pasajeros y de cruceros turísticos con buques de modesto porte, lo cual no solo es perfectamente compatible con las tradicionales actividades turístico-recreativas del casco de la ciudad colindante, sino que contribuye a su promoción y desarrollo. Se puede satisfacer así una necesidad- largamente sentida- de reordenación de estos muelles y de sus espacios anexos con la simultánea compatibilización de las necesidades del Puerto y de la Ciudad. Ello, al igual que el resto de las dársenas y muelles del Oeste del antiguo puerto, requiere una multiplicidad de usos que encajar en los contemplados en el artículo 72 del TRLPEMM, sujetos a una variabilidad, que aconseja, sin perjuicio de excluir el de mercancías, establecer un área de usos mixtos para todo el puerto antiguo.

Y, por último, en lo relativo a la pesca, la relativa modestia de esta actividad en el puerto permite una reubicación de las embarcaciones en zonas próximas a la actual, concretamente en los Muelles Comerciales Norte.

No se incluye en la propuesta de DEUP, por situarse fuera del dominio público portuario, pero sí se hace constar, la previsión de eventual adquisición patrimonial, en caso de que haya demanda para ello, de una parcela de unas cinco hectáreas en las inmediaciones, y en un paraje de condiciones urbanísticas industriales idóneas, para establecer un centro para consolidación o desconsolidación de unidades de carga, así como de distribución de mercancías, con un tratamiento similar al de las “zonas de actuación logística” (ZAL). Estas ZAL van siendo desarrolladas en distintos puertos y facilitan el comercio de mayoristas; de ordinario se sitúan en la propia zona portuaria,

pero en este caso, para no ocupar en ella más que los espacios estrictamente necesarios para desenvolver la operación portuaria, se buscará en todo caso su localización en el exterior del puerto.

#### **1.4.3.- AMPLIACIONES FÍSICAS PROGRAMADAS.-**

Definida la Zona I de las aguas del puerto, así como la Zona II de dichas aguas por primera vez (al menos de forma precisa), no se producen previsiones significativas de cambio más que de la zona de tierra a expensas de la Zona I de las aguas y, consecuentemente, sin variación significativa de la superficie total de zona de servicio.

## **1.5.- INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN.-**

### **1.5.1.- CRITERIOS GENERALES.-**

Han sido seguidos los criterios generales que se derivan de la experiencia adquirida durante los años de vigencia de los distintos proyectos (y sus modificaciones) de zona de servicio del puerto, aprobados por O.M. y hoy día todavía vigentes -en cuanto al límite terrestre se refiere- por la disposición adicional primera del TRLPEMM, según la cual se considerará zona de servicio actual el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, y las superficies de agua delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios. Seguidamente se expondrán las líneas básicas de estos criterios generales de aplicación en Eivissa.

#### **1.5.1.1.- Incorporaciones.-**

Para las (pequeñas) ampliaciones propuestas de la zona de servicio del puerto se han considerado esencialmente las motivaciones siguientes.

##### **1.5.1.1.1.- La previsión de tráfico en terminales.-**

La prevista reordenación, derivada del estudio de las previsiones de tráfico y de las necesidades tanto de línea de atraque como de superficie en Botafoc (básica o principalmente para líneas regulares de cabotaje y cruceros), en los Muelles Comerciales (tráficos polivalentes, incluso pesqueros y varadero) y en los actuales Muelles Pesqueros (donde podrían reubicarse tráfico con Formentera), no motiva ninguna de las (pequeñas) incorporaciones previstas.

##### **1.5.1.1.2.- Para regularizar situaciones.-**

Se da el caso cuando, conforme a los antecedentes de una ocupación en su día -y que permanece de un modo estable- para uso portuario, proceda que forme parte de la contigua zona de servicio terrestre del puerto, y así se regulariza la situación existente, correspondiendo a la APB la gestión de actuaciones que se originen.

##### **1.5.1.1.3.- Espacios de ampliación inmediata.-**

Cuando se juzgue necesario incluir algún espacio para el desarrollo de usos portuarios y garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria conforme al punto 1 del artículo 69 del TRLPEMM, o para facilitar los espacios necesarios para que los órganos de las administraciones públicas puedan ejercer competencias que por su relación directa con la actividad portuaria deban desarrollarse en el Puerto, se podría producir una inclusión de nuevos espacios, teniendo en cuenta la totalidad de los usos posibles en un puerto de

interés general con arreglo a las actividades a que hace referencia el artículo 3º del TRLPEMM, y en su punto 6. En Eivissa, sin embargo, ejecutadas las explanadas y muelles de Botafoc, no se prevén importantes espacios de ampliación de la zona de tierra, a ganar al mar, en la Zona I de las aguas del puerto (más allá de lo previsto, cuando proceda, en el vigente Plan Director de Infraestructuras).

#### **1.5.1.1.4.- Zona de aguas II.-**

Se concreta dicha zona (o zonas), por no haberse fijado expresamente hasta la fecha, por cuanto la Resolución de 6 de marzo de 1967 (BOE del 23), cuya copia se adjunta, que señaló las aguas de los puertos de la CAGP, entre los que se incluía el de Eivissa, sólo tuvo efectos tarifarios, sin establecer límites concretos.

En los límites de que se tratará, rebasados los escollerados de las obras de defensa, a lo largo del litoral de la Isla de Eivissa y entre los meridianos extremos, debe entenderse que el límite de las aguas queda constituido por la paralela a 50 m de la línea de agua de la ribera, siendo ajena a la zona de servicio del puerto la franja litoral de zona seca comprendida entre dicha línea y el límite de la zona marítimo-terrestre.

Por las circunstancias que seguidamente se exponen son dos las Zonas II previstas: la adyacente al puerto y la del sudeste de los Dados (que se subdivide en dos).

Se ha tenido en cuenta el informe emitido el 21 de julio de 2015 por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), con respecto a la anterior propuesta aceptada el 26 de febrero de 2015, en el que señala las preceptivas distancias de la Zona II de aguas a zonas de baño (200 m) y mínimas a borde marítimo (50 m).

También se ha tenido en cuenta el informe emitido, durante esta tramitación del expediente E.M. 287-2, por el Capitán Marítimo de Eivissa-Formentera el 2 de enero de 2017, por lo que se ha excluido de la propuesta inicial el cable submarino existente en las cartas náuticas (100 m a cada lado), subdividiendo la Zona II "B" en dos "B1" y "B2".

Y también se han tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears, y el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020).

A la vista de las conclusiones del informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, que informa favorablemente la ubicación de las zonas II del sur y sureste del Puerto a condición de que se desplacen ligeramente sus límites de forma que se sitúen fuera del ámbito territorial del Parque Natural de Ses Salines, e informa desfavorablemente la zona II de Sa Canal por considerarla incompatible con la protección de los hábitats y especies en esta área de conservación y que podría afectar de forma

apreciable a este lugar de la Red Natura 2000, por parte de esta Autoridad Portuaria de Baleares se han tenido en cuenta dichas conclusiones y se ha revisado la Propuesta de Delimitación. Ello ha representado, por un lado, reajustar (mínimamente) las coordenadas de los paralelos y meridianos de la zona II de las aguas del Puerto de Eivissa; dado que no parece necesario –ni se pretendía– extender las zonas de agua del Puerto sobre aguas protegidas del Parque Natural ni de la Red Natura 2000, y, por otro, no afectar al Puerto como aguas II las de la zona de Sa Canal, por no ser estrictamente necesario el fondeo y espera de buques en esta ubicación.

Salinera Española S.A. ha confirmado a la APB que por su parte pueden prescindir de dicha zona de Sa Canal para el fondeo de buques. No tienen ningún inconveniente en fondear en las zonas establecidas para ello al sur y al sureste del Puerto de Eivissa, en las escasísimas ocasiones en que los buques que llegan para la carga de sal en La Canal, por culpa del mal tiempo, no puedan amarrar en el pantalán de carga.

Así mismo estos ajustes fueron informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 19 de febrero de 2018.

Por lo que teniendo en cuenta el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), y un reanálisis de la cuestión, considerando tanto los condicionantes del entorno y su protección ambiental como los requerimientos de fondeo de los buques, se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II - B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, reubicando dicha superficie al sur de la B2 para no perder una superficie de fondeo que ya se consideraba muy estricta y permitir el desarrollo dentro de la misma de los círculos de borneo de los buques que en ella fondeen. A su vez también se han revisado las coordenadas de los puntos en ETRS89, así como las coordenadas de los paralelos y meridianos en grados, minutos y segundos, así como un ajuste de la franja litoral de la línea de costa (estas modificaciones se representan claramente en el nuevo plano 3 (Rev. junio/20) del Documento nº 2 PLANOS).

Estos ajustes han sido informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 30 de junio de 2020.

### ***Zona adyacente al puerto.***

Corresponde esta zona a las aguas destinadas a los buques fondeados en espera de atraque o por causas admitidas conforme a los reglamentos de policía; también incluye los inmediatos canales de entrada según las diversas rutas para abordar la bocana.

Su determinación se realizó a la vista de los antecedentes seguidos sobre el particular y, concretamente, de las zonas que definen las cartas náuticas 479.1 y 479 A donde quedan grafiadas estas zonas, además de la adjunta viñeta procedente de la Capitanía Marítima que se corresponde con la carta 479 A de la que también se adjunta copia de la parte afectada. Como se aprecia se tuvo en cuenta en la fijación de estos límites, en la medida de lo posible, la facilidad de posicionarse con referencias fáciles; así el primer fondeadero se limitaba por los paralelos del Dado Grande y 50 m al sur de la

Isla Negra del Oeste y por los meridianos señalados al este de la Isla de las Ratas y de la Isla Negra del Este, y el canal de acceso por los meridianos de la Isla Negra del Este y del Faro de Botafoc y por el paralelo de la Isla del Dado Grande.

Para la determinación de la propuesta de zona II se han seguido similares criterios de facilidad de posicionamiento, pero con tres variaciones:

- 1) Se han desplazado ligeramente los meridianos, el de la isla de las Ratas hacia el Este -sustituyéndolo por el del último molino del Oeste del Puig dels Molins- para separarlo de dicha isla, y asegurar sensiblemente sondas marinas superiores a 10 m (separado 50 m de la línea de ribera de mar), el central para que incluya la bocana pequeña del puerto entre la Isla Negra del Este y la Punta Marloca, estableciéndolo en la Punta del Calvari, y el del Faro de Botafoc se ha desplazado hasta el Cabo de Fora de la Isla Grossa para que, de modo fácilmente identificable, con algún margen corresponda la zona II a los escollerados sumergidos de las obras de defensa del puerto.
- 2) Se han mantenido los paralelos de la zona de fondeo próxima al puerto, pero disponiendo el mismo del Sur para la zona de canal de acceso tanto para simplificar como para asignar a este fin las aguas al noroeste del Dado Grande que tienen este frecuente uso.
- 3) Se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears.
- 4) Se ha tenido en cuenta el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), y se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, reubicando dicha superficie al sur de la B2 para no perder una superficie de fondeo que ya se consideraba muy justa para las necesidades actuales y permitir el desarrollo dentro de la misma de los círculos de borneo de los buques.

De este modo, con la línea que une el morro del Dique de Botafoc con el arranque de la escollera de protección del Dique Interior (Escull Dorat), y a 50 m de la línea de agua de la ribera, esta zona II quedará definida por los siguientes meridianos y paralelos:

meridiano 1° 26' 21" E entre Punta del Calvari y el paralelo 38° 54' 00" N  
paralelo 38° 54' 00" N entre los meridianos 1° 26' 21" E y 1° 25' 36" E  
meridiano 1° 25' 36" E entre los paralelos 38° 54' 00" N y 38° 53' 30" N  
paralelo 38° 53' 30" N entre los meridianos 1° 25' 36" E y 1° 27' 24" E  
meridiano 1° 27' 24" E entre Cabo de Fora y el paralelo 38° 53' 30" N

***Zona al Sudeste de los Dados.- "B"***

Esta zona, sobre una propuesta del Comandante Militar de Marina de 21 de octubre de 1994 y posteriormente con la conformidad del Capitán Marítimo de 25 de noviembre de 2003 de cuya comunicación se adjunta copia, se designó para fondeadero de buques con mercancías peligrosas y así se recoge tanto en las cartas náuticas como en la viñeta antes citadas; también se

aprecia el criterio de su fijación en base a facilitar el posicionamiento, cuando menos en la parte más próxima al puerto; así el buque debe fondear al Sur y al Este del Dado Pequeño.

No obstante, teniendo en cuenta el informe emitido durante esta tramitación del expediente E.M. 287-2 por el Capitán Marítimo de Eivissa-Formentera el 2 de enero de 2017, se excluyó de la propuesta inicial el cable submarino existente en las cartas náuticas (inicialmente 100 m. a cada lado), subdividiendo la Zona II "B" en dos "B1" y "B2". También se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears, y posteriormente el de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), en el que se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, y reubicando dicha superficie al sur de la B2 para no perder una superficie de fondeo que ya se consideraba muy estricta y permitir el desarrollo dentro de la misma de los círculos de borneo de los buques que en ella fondeen.

El "B1" viene definido por los siguientes meridianos y paralelos:

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38' 53' 15" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1º 27' 18" E

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38º 52' 55" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1º 28' 24" E

Y el "B2" viene definido por los siguientes meridianos y paralelos:

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38' 52' 22" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1º 27' 18" E

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38º 51' 31" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1º 28' 24" E

### **1.5.1.2.- Desafectaciones.-**

#### **1.5.1.2.1.- Para cumplir requerimientos formales.-**

Al redactarse los primeros proyectos de zona de servicio se adoptó, en muchos casos -aunque no en todos-, el criterio de establecer como límite en la parte de tierra de la zona de servicio precedente del puerto el que correspondía al antiguo límite de la zona marítimo terrestre por deslindes previamente realizados, con una interpretación literal del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de 19 de enero de 1928 de la derogada Ley de Puertos de igual fecha.

Al ganarse terrenos al mar por el Ayuntamiento, al amparo de la O M de 19 de febrero de 1965, se tomó, para computar la superficie ganada, el límite de la zona marítimo-terrestre y, una vez terminadas las obras, no se culminó (o no hay constancia) el trámite de desafectación y entrega al Ayuntamiento de



los terrenos entonces denominados sobrantes con la fijación del vial público según el artículo 101 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928.

La finalización de la tramitación de esta desafectación respondería pues a motivaciones puramente formales al no conocerse evidencias de haberse en su día culminado. Esta desafectación correspondería a la Administración de Costas.

#### **1.5.1.2.2.- Por regularización del límite y facilitar la gestión con otras administraciones o particulares.-**

Se trata de reajustes de las zonas de contacto de la zona de servicio del puerto con parcelas afectas al Ayuntamiento o a las Administraciones que las tienen a su cargo, sea zonas ajardinadas, sea viales para vehículos o peatonales.

En estos casos es muy conveniente conocer un límite preciso, físicamente puesto de manifiesto por algún detalle externo, como puede ser un cambio de bordillo, el límite de un parterre, una isleta de intersección, etc., y, de este modo, sustituir el teórico actual límite que, según se ha dicho anteriormente, viene fijado en estos casos por el deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, por otro límite más racional que permite para las tareas de mantenimiento y conservación, para las de limpieza, e incluso para las de policía, conocer de un modo claro el borde de la zona de servicio del puerto, que obviamente en estos casos no puede ser materializado por verjas o cerramientos sino tan sólo por elementos ya existentes (o a disponer, si fuese necesario) en los pavimentos.

Tal circunstancia se da en Eivissa en las parcelas A1, A2 y A3.

Además, se han tenido en cuenta los informes recibidos por el Ayuntamiento de Eivissa, Consell de Eivissa y Colegio de Arquitectos de Eivissa, durante la tramitación de esta propuesta, atendiendo las alegaciones hechas para esta zona, proponiéndose la desafectación de las aceras en la zona de los Andenes desde las fachadas hasta la línea de las nuevas farolas, incluyendo los terrenos declarados sobrantes en 1960 (parcelas D).

Igualmente, en la presente propuesta se incluye la desafectación, en principio para enajenar al particular que ya la ocupa, de una parcela (A4) de 44,65 m<sup>2</sup>, según se detalla en el apartado 1.5.2.

#### **1.5.1.3.- Grafiado.-**

La explicitación de la aplicación de los criterios generales antes expuestos en el puerto de Eivissa, se refleja en el plano 6 del Documento nº 2 de PLANOS, a través de los correspondientes grafiados, con la siguiente codificación.

- A.-** Parcelas de la zona de servicio actual, a desafectar.
- C.-** Parcelas a incorporar, con sus edificaciones.

- D.- Terrenos declarados sobrantes en 1960 y que se propone desafectar del dominio público portuario.

**1.5.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-****1.5.2.1.- Zona de tierra.-**

Los criterios generales antes expuestos se aplican al puerto con el resultado que ofrece el cuadro adjunto a continuación.

En una primera columna aparecen las siglas con las que se identifica cada parcela en el plano nº 6, con código de colores asociado al tipo de incorporación o desafectación de que se trate; en otra columna se describe sucintamente el paraje del puerto donde se halla; en una tercera columna su superficie expresada en m<sup>2</sup>; en una cuarta columna la causa genérica del cambio, consignando simplemente las siglas del subepígrafe de los criterios generales que anteceden; y, por último, en una quinta columna se reseña cuál es la Administración o propietario particular involucrado, sea para incorporar o sea para desafectar la parcela, sin que en este caso sea previsible la adquisición directa o expropiación de ninguna de propiedad privada.

**INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES**

<b>Parcela Sigla plano</b>	<b>Paraje del Puerto donde se halla</b>	<b>Superficie m2</b>	<b>Causa cambio</b>	<b>Administración o particulares afectados o involucrados</b>
A <sub>1</sub>	Muelle de la Consigna	3.454,00	1.5.1.2.2	Ayuntamiento de Eivissa
A <sub>2</sub>	Muelle interior Sur	1.375,73	1.5.1.2.2	Ayuntamiento de Eivissa
A <sub>3</sub>	Ribera N. Antiguas feixes rellenadas	111,77	1.5.1.2.2	Ayuntamiento de Eivissa
A <sub>4</sub>	Vial de acceso a Botafoc	44,65	1.5.1.2.2	Particular: Steven Jackson
C <sub>1</sub>	Muelle Interior Sur	80,05	1.5.1.2.1	A.P.B.
C <sub>2</sub>	Ribera N. Antiguas feixes	57,32	1.5.1.2.2	Ayuntamiento de Eivissa
C <sub>3</sub>	Ribera N. Antiguas feixes	1.540,48	1.5.1.2.2	Ayuntamiento de Eivissa
D <sub>1</sub>	Muelle de la Consigna	1.899,62	1.5.1.2.1	Ayuntamiento de Eivissa
D <sub>2</sub>	Plaza del Marino Riquer	846,96	1.5.1.2.1	Ayuntamiento de Eivissa
D <sub>3</sub>	Muelle interior Sur	1.497,02	1.5.1.2.1	Ayuntamiento de Eivissa

**D<sub>1</sub>, D<sub>2</sub> y D<sub>3</sub>**

Es un espacio comprendido entre el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre (fachadas de las edificaciones de primera línea) y la antigua acera general de los muelles de la Consigna e Interior, frente al Contramuelle (la D<sub>2</sub>) y a ambos lados del mismo (los D<sub>1</sub> y D<sub>3</sub>). Este espacio fue declarado sobrante según el límite de la zona de servicio de este paraje aprobado por O.M. de 23 de agosto de 1960, pero al igual que los otros espacios igualmente incluidos en esta calificación, no fue desafectado sino que, al amparo de la O.M. de 7 de julio de 1961, fue autorizado el Ayuntamiento de Ibiza por la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos (CAGP) en sesión de 14 de noviembre de 1963 para ocuparlo con arreglo a determinado programa y condiciones (955-CP/G).

Por diversos motivos, el Comité Ejecutivo de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares en sesión de 1 de marzo de 1991 derogó la autorización mencionada de 14 de noviembre de 1963, aunque según Informe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado de 23 de marzo de 2015 que figura en el expediente, la declaración de caducidad por incumplimiento requeriría resolución extintiva expresa, previo procedimiento sustanciado al efecto.

Ha de considerarse que, conforme al artículo 123 de la Ley del Patrimonio del Estado de 15 de abril de 1964, no habiéndose producido la desafectación de estas franjas de terrenos sobrantes, siguió siendo la CAGP (hoy Autoridad Portuaria de Baleares) el organismo tutor y gestor de este dominio público para el cual desde el primer momento se optó por establecer acuerdos o convenios con el Ayuntamiento para solucionar cuestiones relativas a vialidad, accesos, mantenimiento, policía y conservación.

Estos terrenos que nunca perdieron el carácter de dominio público portuario, con los que físicamente se confunden y que han sido mantenidos y conservados como unidad de gestión, y sobre los que recientemente se ha ejecutado una gran inversión en urbanización y mobiliario urbano, podrían, como se indicaba en la propuesta inicial sometida a información pública y consultas, o bien volver a incorporarse a la zona de servicio del puerto (primera opción de la propuesta inicial, y que se reflejaba en los planos de la misma), o bien ser desafectados definitivamente como en estos momentos se propone y recoge en los planos, a la vista de las alegaciones recibidas (para, a posteriori, poder en su caso cederlos al Ayuntamiento en las condiciones que se establezcan).

Por tanto, teniendo en cuenta los informes recibidos por el Ayuntamiento de Eivissa, Consell de Eivissa y Colegio de Arquitectos de Eivissa, durante la tramitación de esta propuesta, y en los que solicitaban la desafectación de las aceras de las fachadas incluyendo los terrenos declarados sobrantes en 1960, puede optarse por la desafectación de estos terrenos (hasta la línea de las nuevas farolas) ya declarados sobrantes.

**C<sub>1</sub>** Al expropiarse en 1893 unas antiguas casas para construir el Muelle Interior, hubo una de ellas que se extendía más allá de la alineación interior del muelle pero que fue expropiada en su totalidad. Este espacio del inmueble no ocupado por el muelle fue aprovechado para alojar en principio servicios de Obras Públicas y más tarde los propiamente portuarios, hasta que en 1994 se abordó la construcción de las actuales oficinas en el NW del

puerto. Este antiguo edificio -nunca expresamente considerado en ninguna calificación- sigue y debe seguir prestando servicio a actividades portuarias y complementarias, por lo que procede regularizar su situación incluyéndolo en la zona de servicio del puerto.

### **A<sub>3</sub> C<sub>2</sub> C<sub>3</sub>.**-

Al construirse por el concesionario de la instalación náutico-recreativa entonces llamada Ibiza Nueva los primitivos muelles de ribera de la primera dársena deportiva en la zona Norte del puerto, al amparo de la O.M. de 22 de octubre de 1973, no se siguió exactamente la línea de la zona de servicio aprobada por O.M. 7 de Mayo de 1969, sino que se produjo una ligera variación, toda ella dentro de la zona de dominio público litoral generando al ganar terrenos al mar el Ayuntamiento conforme a la O.M. de 19 de mayo de 1965, según lo dispuesto por él entonces vigente artículo 101 del Reglamento de la ley de Puertos de 1928.

Al expirar en 2003 el plazo de aquella primera concesión sobre estos espacios, se produjo la íntegra reversión a la Autoridad Portuaria, tanto de la superficie afectada por el límite de la zona de servicio como de la ocupada sobre el antes citado dominio público litoral (terrenos ganados al mar), lo que supone una incorporación de la misma al dominio público portuario. Para ajustar al mismo el límite de la zona de servicio del puerto, procede pues un reajuste de la línea entre los vértices 29 y 34 de la línea que define las misma (plano 1.2.3.3.3), que afecta a las tres parcelas del adjunto plano explicativo, con incorporación a la zona de tierra de (**C<sub>2</sub>**) y (**C<sub>3</sub>**), y desafectación de (**A<sub>3</sub>**). Todo ello, además, ajustado al criterio que fijó -en previsión de estas situaciones- el artículo 31.2 del hoy derogado Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos aprobado por RD 2486/80, de 26 de septiembre.

Se incorporan (ver plano anexo): *a b c + j l m n*

Se excluyen (ver plano anexo): *c d e f + h i j k*

**A<sub>1</sub> A<sub>2</sub>** En cuanto a estas parcelas se propone su desafectación para la regularización del límite y facilitar la gestión de estos espacios, al igual que las parcelas que ya fueran declaradas sobrantes en la misma zona, y ello se hace teniendo en cuenta los informes recibidos del Ayuntamiento de Eivissa, Consell de Eivissa y Colegio de Arquitectos de Eivissa, durante la tramitación de esta propuesta, en que solicitaban la desafectación de las aceras de las fachadas incluyendo los terrenos declarados sobrantes en 1960. De esta forma se podría plantear en el futuro, una vez se hayan desafectado, la integración de todo el conjunto de aceras y terrenos sobrantes en la propia gestión municipal.

**A<sub>4</sub>** En cuanto a la parcela **A<sub>4</sub>**, también se propone su desafectación (solicitada por el particular que la ocupa) ya que, se trata de una pequeña superficie, actualmente concesionada, consolidada hace años por una edificación singular catalogada como patrimonio histórico (obra del arquitecto Erwin Broner), sin que en este momento tenga mayor interés para el uso o actividad portuaria o complementaria.

### 1.5.2.2.- Zona de agua.-

Los puertos procedentes de la antigua Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C.A.G.P.), entre los que se encuentra el de Eivissa, no tienen propia o expresamente fijada su Zona II de aguas, por cuanto la Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de marzo de 1967 (B.O.E. del 23 de marzo) -de la que se adjunta copia- no produce verdaderamente una delimitación. Por ello la afectación de aguas al puerto -salvo en lo que se refiere a las de la Zona I de aguas abrigadas que intrínsecamente le pertenecen- se producirá por primera vez con la aprobación de la DEUP tal y como se definen en el epígrafe 1.6.2., con 103,91 ha. en Zona I, y con un total de 695,17 ha. de Zona II.

De este modo -como se justifica en el epígrafe 1.5.1.1.4- la Zona II de las aguas tiene por límite con el mar abierto los meridianos 1° 25' 36" E y 1° 27' 24" E y los paralelos 38° 53' 30" N y 38° 54' 00" N a partir del meridiano 1° 26' 12" E de Punta Calvari, inmediatamente al puerto propiamente dicho; y separadamente los meridianos 1° 27' 18" E y 1° 28' 24" E y los paralelos 38° 53' 15" N y 38° 51' 31" N al sudeste de los Dados (con interrupción entre los paralelos 38° 52' 55" N y 38° 52' 22" N).

Esta precisión de las Zonas II de las aguas del puerto da satisfacción a la observación expuesta por la Capitanía Marítima de Eivissa/Formentera en su escrito de 25 de noviembre de 2003 (con copia adjunta) al emitir informe favorable a la propuesta del Director de la APB.

Igualmente, se ha tenido en cuenta el informe emitido el 21 de julio de 2015 por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), con respecto a la anterior propuesta aceptada el 26 de febrero de 2015, en el que señala las preceptivas distancias de la Zona II de aguas a zonas de baño (200 m) y mínimas a borde marítimo (50 m).

También se ha tenido en cuenta el informe emitido, durante esta tramitación del expediente E.M. 287-2, por el Capitán Marítimo de Eivissa-Formentera el 2 de enero de 2017, por lo que se ha excluido de la propuesta inicial el cable submarino existente en las cartas náuticas (100 m. a cada lado), subdividiendo la Zona II "B" en dos "B1" y "B2".

Y también se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears.

A la vista de las conclusiones de este informe, que informa favorablemente la ubicación de las zonas II del sur y sureste del Puerto a condición de que se desplacen ligeramente sus límites de forma que se sitúen fuera del ámbito territorial del Parque Natural de Ses Salines, e informa desfavorablemente la zona II de Sa Canal por considerarla incompatible con la protección de los hábitats y especies en esta área de conservación y que podría afectar de forma apreciable a este lugar de la Red Natura 2000, por parte de esta Autoridad Portuaria de Baleares se han tenido en cuenta dichas conclusiones y se ha revisado la Propuesta de Delimitación. Ello ha representado, por un lado, reajustar (mínimamente) las coordenadas de los

paralelos y meridianos de la zona II de las aguas del Puerto de Eivissa; dado que no parece necesario –ni se pretendía- extender las zonas de agua del Puerto sobre aguas protegidas del Parque Natural ni de la Red Natura 2000, y, por otro, no afectar al Puerto como aguas II las de la zona de Sa Canal, por no ser estrictamente necesario el fondeo y espera de buques en esta ubicación.

Salinera Española S.A. ha confirmado a la APB que por su parte pueden prescindir de dicha zona de Sa Canal para el fondeo de buques. No tienen ningún inconveniente en fondear en las zonas establecidas para ello al sur y al sureste del Puerto de Eivissa, en las escasísimas ocasiones en que los buques que llegan para la carga de sal en La Canal, por culpa del mal tiempo, no puedan amarrar en el pantalán de carga.

Así mismo estos ajustes fueron informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 19 de febrero de 2018.

Con posterioridad y teniendo en cuenta el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), y un reanálisis de la cuestión, considerando tanto los condicionantes del entorno y su protección ambiental como los requerimientos de fondeo de los buques, se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II - B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, reubicando dicha superficie al sur de la B2 para no perder una superficie de fondeo que ya se consideraba muy estricta y permitir el desarrollo dentro de la misma de los círculos de borneo de los buques que en ella fondeen. A su vez también se han revisado las coordenadas de los puntos en ETRS89, así como las coordenadas de los paralelos y meridianos en grados, minutos y segundos, así como un ajuste de la franja litoral de la línea de costa (estas modificaciones se representan claramente en el nuevo plano 3 (Rev. junio/20) del Documento nº 2 PLANOS).

Estos ajustes han sido informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 30 de junio de 2020.

**DOCUMENTOS ANEXOS  
QUE SE CITAN EN LOS EPÍGRAFES  
1.5.1.1.4 y 1.5.2.2**



**Documentos relativos a la no  
incorporación de una parcela de  
500 m<sup>2</sup> del Sector Naval de Ibiza  
(Ministerio de Defensa)**



DELEGACION DE HACIENDA  
BALEARES

ACTA DE ENTREGA DE UNA PARCELA DE TERRENO

SITA EN IBIZA, AL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBA-  
NISMO, DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS.

- - - -

En Palma de Mallorca, a veintinueve de junio de 1983, se reunen en la Delegación Especial de Hacienda de Baleares, el Ilmo. Sr. Don Jaime Bennassar Alcover, Delegado de Hacienda en nombre del Ministerio de Economía y Hacienda, y de otra parte, Don Fernando Moscardó Ramis de Aireflor, Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares, en representación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Puertos y Costas.

El objeto de la reunión es entregar al citado Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo la siguiente parcela:

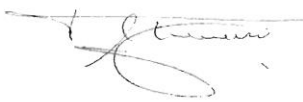
Se trata de una parcela de terreno, sita en la Zona de Servicio del Puerto de Ibiza, de una extensión superficial de 304 metros cuadrados, que linda por sus cuatro costados con la citada Zona de Servicio. Esta parcela ha sido desafectada, con fecha de hoy, del Ministerio de Defensa, Armada Española. Se describe en plano unido a esta acta.

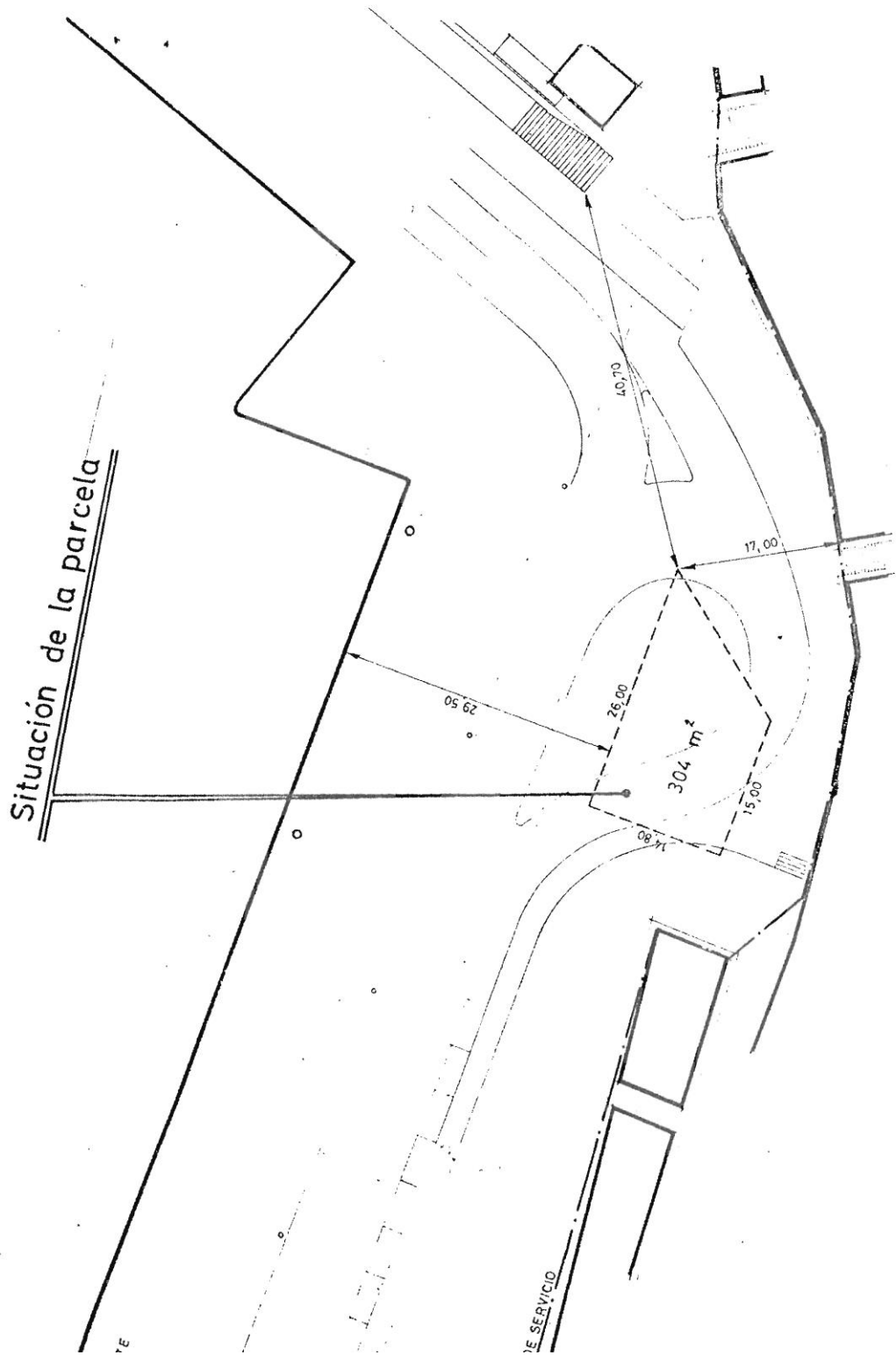
Descrita la mencionada parcela, por el Ilmo. Sr. Don Jaime Bennassar Alcover, en nombre del Ministerio de Economía y Hacienda, ha de entrega de ella a Don Fernando Moscardó Ramis de Aireflor, quien la recibe de conformidad en nombre de la representación que ostenta.

Terminado el acto y para constancia de ello, se extiende esta acta, por cuadruplicado, en el lugar y fecha arriba citados.

  
POR EL MINISTERIO DE ECO-  
NOMIA Y HACIENDA

POR EL MINISTERIO DE  
OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO







DELEGACION DE HACIENDA

BALEARES

Patrimonio del Estado

ACTA DE AFECTACION AL MINISTERIO DE DEFENSA,

INTENDENCIA GENERAL DE MARINA, DE UNA PARCELA DE TERRENO,

SITA EN IBIZA, CON DESTINO A COMANDANCIA DE MARINA.

- - - -

En Palma de Mallorca, a veinte de junio de 1979 se reúnen en la Delegación de Hacienda el Ilmo. Sr. Don Manuel Gustemps Ferrer, Delegado de Hacienda en Baleares, en representación de este Ministerio, y de otra parte, Don Juan Tosina Jimenez, Comandante de Intendencia de Marina, Jefe de los Servicios de Intendencia del Sector Naval de Baleares, en representación del Ministerio de Defensa, Intendencia General de Marina.

El objeto de la reunión es afectar al Ministerio de Defensa una parcela de terreno que luego se describe, con destino a la construcción de un edificio para Comandancia de Marina, en Ibiza.

Se trata de una parcela de forma rectangular, de una extensión superficial de unos 500 metros cuadrados, situada en el Puerto de Ibiza, Zona de Servicio del mismo, con cuya Zona limita por sus cuatro lados. Gráficamente se describe en plano unido a esta acta.

De acuerdo con lo ordenado por la Dirección General del Patrimonio del Estado, se hace constar que la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas acordó en 7 de junio de 1978 las siguientes condiciones para acceder a la mutación demanial de la parcela en cuestión:

1ª.- Compromiso de someter el proyecto de edificio que piensa construir el Ministerio de Defensa ala consideración del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y obtener su beneplácito en lo tocante a aquellos elementos del mismo que pueden tener incidencia en el entorno exterior que es zona portuaria, tales como composición general exterior, número de plantas levantadas, tipo y materiales a emplear en las fachadas, cuestión tan importante en un puerto tan tradicionalmente ligado a la ciudad como es el de Ibiza, número y situación de entradas y salidas de velucos, etc.

2ª.- Compromiso de dedicar la edificación que se construya a sede de la Comandancia Militar de Marina y de renunciar a la parcela si en un plazo de cinco años no se han iniciado en ella las obras de construcción correspondientes.

3ª.-Renuncia expresa a la parcela de 304 metros cuadrados, situada en el Puerto de Ibiza, zona próxima a los varaderos de la llamada Plaza de Garijo, afectada al entonces Ministerio de Marina por Orden Ministerial de 30 de octubre de 1957.

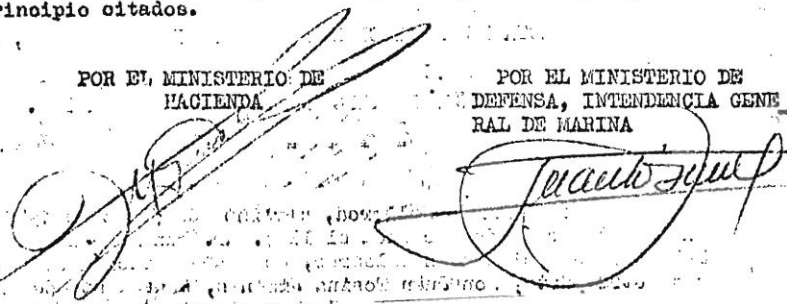
Descrita la parcela de terreno y las condiciones en que se afecta al Ministerio de Defensa, Intendencia General de Marina, por el Ilmo. Sr. Don Manuel Gustemps Ferrer, en nombre del Ministerio de Hacienda.

se hace entrega de ella al representante del Ministerio de  
Defensa, Don Juan Tosina Jimenez, quien la recibe de conformi-  
dad, en nombre de la representación que ostenta.

Terminado el acto y para constancia de todo lo expuesto,  
se extiende esta acta por cuadruplicado, en el lugar y fecha al  
principio citados.

POR EL MINISTERIO DE  
HACIENDA

POR EL MINISTERIO DE  
DEFENSA, INTENDENCIA GENE-  
RAL DE MARINA

The image shows two handwritten signatures in ink. The signature on the left is written over a rectangular stamp that reads "POR EL MINISTERIO DE HACIENDA". The signature on the right is written over a rectangular stamp that reads "POR EL MINISTERIO DE DEFENSA, INTENDENCIA GENERAL DE MARINA". Both signatures are cursive and somewhat stylized.



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS

SUBDIRECCION GENERAL DE EXPLOTACION PORTUARIA

Madrid, a 12 de diciembre de 1989

S/R: 921-CP/G N/R: 53-C-4 (Mutación demanial)

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO  
SECCION DE REGISTRO GENERAL  
14 DIC. 89 008715  
REGISTRO DE SALIDA 00

Destinatario:

JUNTA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA

ASUNTO: Prestar la conformidad a la ampliación del garaje del edificio de la Comandancia Militar de Ibiza, de acuerdo con los documentos suscritos por el arquitecto D. Rogelio J. Ibañez y Lucea y visados por el Colegio Oficial correspondiente.

JUNTA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA  
Fecha 19 DIC. 1989  
N.º 5852  
ENTRADA

Con esta fecha ha sido dictada la siguiente O.M.:

El Comité Ejecutivo de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca acordó en su sesión de 31-10-89 elevar a la Dirección General la petición formulada por la Comandancia Militar de Marina de Ibiza en relación con el beneplácito del MOPU para ampliar un garaje dentro de la parcela de 500 m<sup>2</sup> que fué afectada al Ministerio de Defensa según Acta de 20-5-1.979.

En la resolución de la Dirección General de Puertos y Costas de 7-6-78 se imponía como condición para acceder a la mutación demanial que los edificios y construcciones a efectuar dentro de la parcela que se afectase al Ministerio de Defensa, habrían de obtener el beneplácito del MOPU, a efectos del entorno exterior, y del número y situación de las entradas y salidas de vehículos por su repercusión en el desarrollo de la actividad propia del puerto.

Esta condición fué aceptada en su día por el Ministerio de Defensa, y en su virtud se ha cursado la correspondiente petición que informada favorablemente por el Director del Puerto, prestando su conformidad el Comité Ejecutivo de la Junta (31-10-89).

Se trata de una dependencia única con una puerta al vial de la zona norte, en donde los únicos vehículos que circulan son los de la propia Comandancia, y eventualmente los que tienen acceso a la concesión de Ibiza Nueva, S.A.

En consecuencia,  
ESTA DIRECCION GENERAL POR DELEGACION DEL EXCMO. SR. MINISTRO (O.M. 6-6-79),  
HA RESUELTO:



53-C-4 (Mutación demanial)

M.O.P.U. Dirección General de Puertos y Costas

Hoja n.º 2

Prestar la conformidad a la ampliación del garaje del edificio de la Comandancia Militar de Ibiza, de acuerdo con los documentos suscritos por el arquitecto D. Rogelio J. Ibañez y Lucea y visados por el Colegio Oficial correspondiente.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos.

EL JEFE DE LA SECCION



Valeriano Zorio Blanco



DELEGACION DE HACIENDA  
BALEARES

Patrimonio del Estado

**ACTA DE ENTREGA DE UNA PARCELA DE TERRENO,  
SITA EN EL PUERTO DE IBIZA, PARA AFECTARLA AL MINISTERIO  
DE DEFENSA, ARMADA ESPAÑOLA.**

- - - - -

En Palma de Mallorca, a veinte de junio de 1979, se reúnen en la Delegación de Hacienda el Ilmo. Sr. Don Manuel Gustems Ferrer, Delegado de Hacienda en Baleares, en representación de este Ministerio, y de otra parte, Don Fernando Moscardó y Ramis de Ayreflor, Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares, en representación del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

El objeto de la reunión es hacer entrega a Hacienda de la parcela de terreno que luego se describe, con el fin de afectarla al Ministerio de Defensa, Armada Española, para destinaria a la construcción de un edificio de la Comandancia de Marina.

Se trata de una parcela de forma rectangular, de una extensión superficial de unos 500 metros cuadrados, situada en el Puerto de Ibiza, Zona de Servicio del mismo, con cuya Zona limita por sus cuatro lados. Gráficamente se describe en plano unido a esta acta.

El representante del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo hace constar que la entrega de la parcela está condicionada al cumplimiento por parte del Ministerio de Defensa, Armada Española, de los extremos que contiene el informe emitido por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, en 7 de junio de 1978, a los cuales ha dado su conformidad la Intendencia General de Marina.

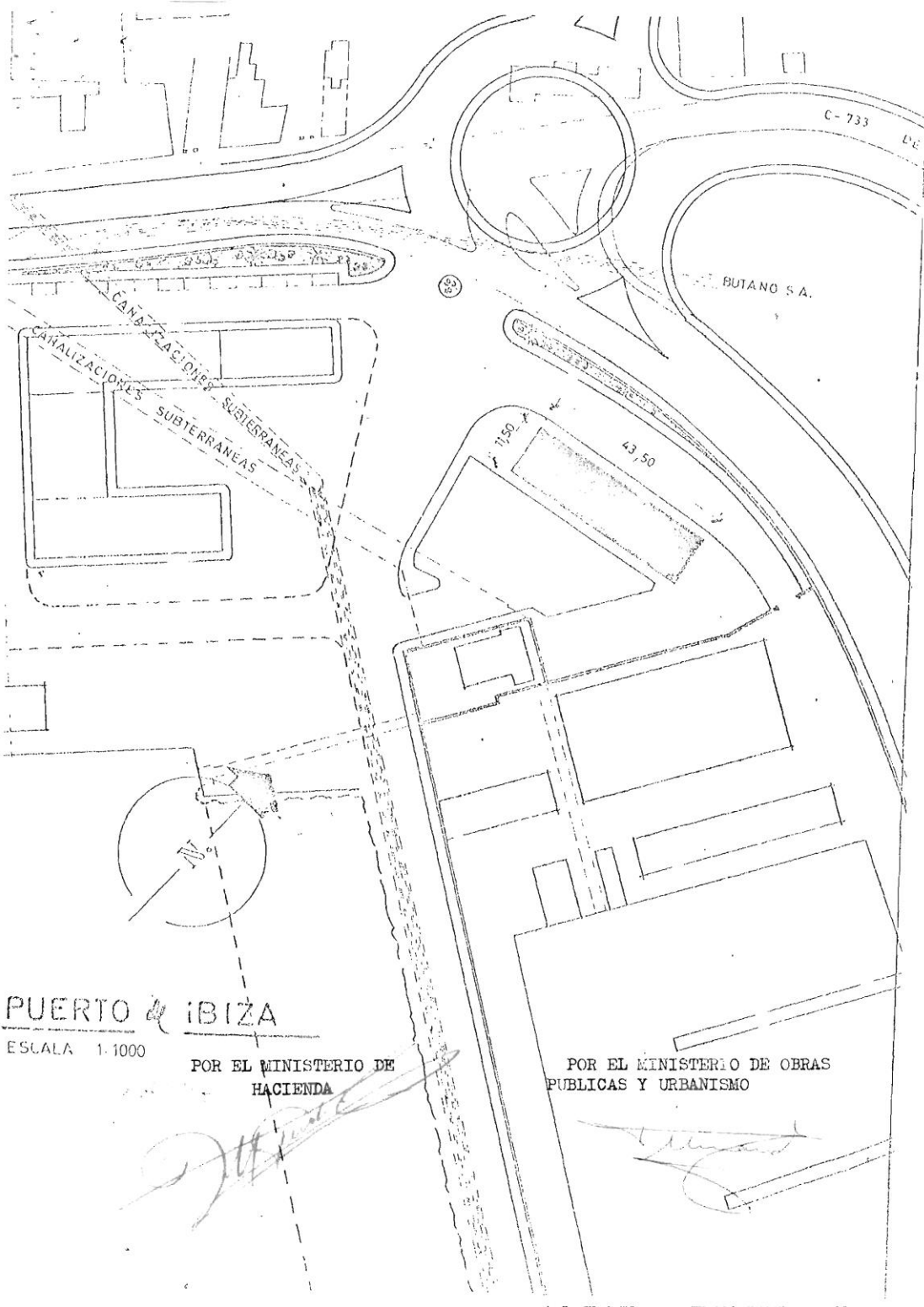
Describa la parcela y las condiciones en que se efectúa la desadscripción, el representante de Obras Públicas y Urbanismo hace entrega de ella al representante del Ministerio de Hacienda, quien la recibe de conformidad, para su ulterior afectación al Ministerio ya expresado.

Terminado el acto y para constancia de lo expuesto, se extiende este documento por cuadruplicado, en el lugar y fecha arriba citados.

POR EL MINISTERIO DE  
HACIENDA

POR EL MINISTERIO DE OBRAS  
PUBLICAS Y URBANISMO.





**Informe de la Capitanía Marítima de  
Eivissa/Formentera relativo al canal  
de acceso al puerto de Eivissa.  
Solicitud de determinación de zona  
de fondeo.**

**(25 de noviembre de 2003)**



## Ports de Balears

### Autoritat Portuària de Balears

Moll Vell, 3                      Teléfono  
(971)715100  
07012 Palma de Mallorca Fax (971)726948

Fecha: 27 de agosto de 2003

S/R.:

N/R.: C.M.

### Destinatario:

Dirección General de la Marina Mercante  
Capitanía Marítima de Eivissa/Formentera  
Acceso Muelle Norte s/n  
07800 Eivissa

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS
SORTIDA: 2003/03527
04/09/2003 11:54

**Asunto: SOLICITUD DE INFORME RELATIVO AL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE EIVISSA Y SOLICITUD DE DETERMINACIÓN DE ZONA DE FONDEO.**

En escrito de fecha de 21 de octubre de 1.994, el Comandante Militar de Marina de Mallorca, en funciones de órgano periférico del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de Marina Mercante, por la Disposición Transitoria Octava de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció, entre otros, las zonas de fondeo y canal de acceso al puerto de Eivissa, quedando determinadas de la siguiente forma:

➤ Canal de acceso:

- 1.- Luz verde dique de abrigo norte.
- 2.- Punto de latitud 38° 54,34'N y longitud 001° 27,19'E.
- 3.- Luz roja dique de abrigo sur.
- 4.- Punto de latitud 38° 54,34'N y longitud 001° 26,96'E.
- 5.- Punto de latitud 38° 54,1'N y longitud 001° 26,96'E.

➤ Fondeadero A (señalado en verde en el plano que se adjunta):

- 1.- Límite sur: Paralelo del Dado Grande (latitud 38° 53,5'N).
- 2.- Límite Occidental: Meridiano de Isla de las Ratons (longitud 001° 25,53' E).
- 3.- Límite Oriental formado por los siguientes puntos:

- a) Luz roja del dique de abrigo.
- b) Latitud 38° 54,34'N y Longitud 001° 26,96'E.
- c) Latitud 38° 54,1'N y Longitud 001° 26,96'E.
- d) Latitud 38° 53,5'N y Longitud 001° 27,3'E.

➤ Fondeadero B (señalado en negro en el plano que se adjunta):

- 1.- Latitud 38° 53,1'N y Longitud 001° 27'E.
- 2.- Latitud 38° 53,1'N y Longitud 001° 28,5'E.
- 3.- Latitud 38° 52'N y Longitud 001° 27'E.
- 4.- Latitud 38° 52'N y Longitud 001° 28,5'E.



## Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

Este fondeadero sería el utilizado por los buques que transporten mercancías peligrosas, tal como consta como información complementaria en el documento del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Eivissa.

En la actualidad la obra finalizada del Dique de Botafoc, ha supuesto un desplazamiento hacia el oeste del canal de acceso. Por tanto, en virtud del artículo 88 punto 3 epígrafe c) de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se propone al correspondiente informe de ese Capitán Marítimo, en lo que afecte a la seguridad marítima, el siguiente canal de acceso:

- Canal de acceso que se propone.- (señalado en rojo en el plano que se adjunta)

Zona delimitada por los siguientes puntos:

- 1.- Extremo Oeste del Dique de Botafoc (latitud 38° 54,26'N y Longitud 001°26,91'E).
- 2.- Extremo Este de la Isla Negra del Este (latitud 38° 54,24'N y Longitud 001° 27,31'E).
- 3.- Punto de latitud 38° 54,2'N y Longitud 001° 27,31'E (meridiano del faro de Botafoc)
- 4.- Punto de latitud: 38° 53,84'N y Longitud 001° 27,31'E (meridiano del faro de Botafoc)
- 5.- Punto de latitud: 38° 53,84'N y Longitud 001° ~~27,31~~<sup>27,56</sup>E (meridiano del extremo este de la Isla Negra del Este)

Como se puede observar en el plano que se adjunta, el canal de acceso que se propone invade en parte el Fondeadero A, determinado, como se ha dicho, por el Comandante Militar de Marina de Mallorca. Por consiguiente se propone a ese Capitán Marítimo que, en virtud del artículo 88 punto 3 epígrafe b) de la citada Ley, determine por razones de seguridad marítima la zona de fondeo que a continuación se propone en sustitución del Fondeadero A y consecuentemente la supresión del punto W-T2 grafiado en la carta náutica número 4791, manteniéndose invariado el Fondeadero B:

- Fondeadero A que se propone.- (señalado en azul en el plano que se adjunta)

Zona formada por los siguientes límites:

- 1.- Límite sur: Paralelo del Dado Grande (latitud 38° 53,5'N).
- 2.- Límite Occidental: Meridiano de Isla de las Ratons (longitud 001° 25,53' E).
- 3.- Límite Oriental: Meridiano del extremo este de la Isla Negra del Este (Longitud 001° ~~27,31~~<sup>27,56</sup>E).
- 4.- Límite Norte: Paralelo del extremo Sur de la Isla Negra del Oeste (latitud 38°54,1' N)



**Ports de Balears**

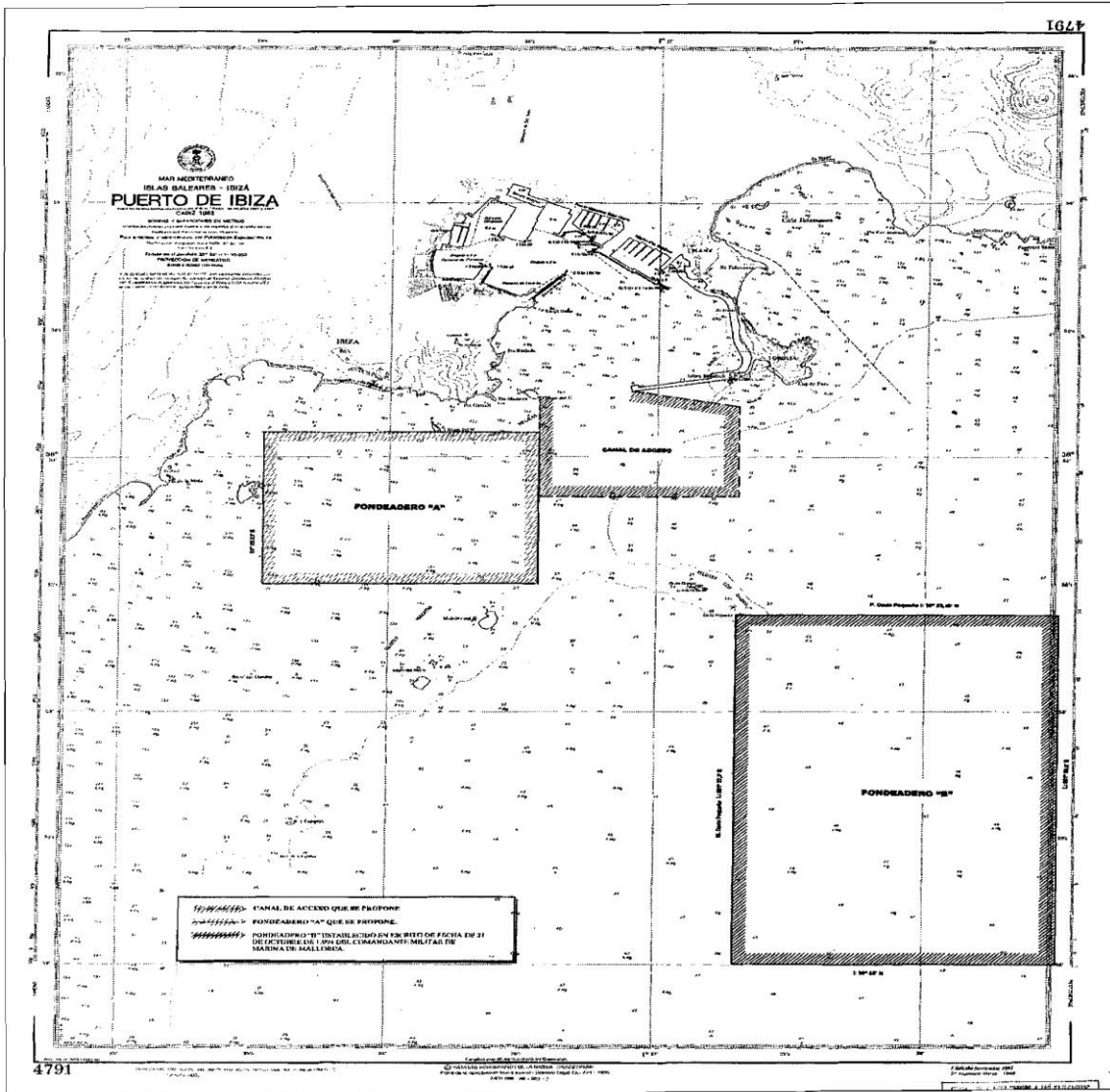
**Autoritat Portuària de Balears**

Como información suplementaria de interés, se hace constar que la Autoridad Portuaria tiene prevista la instalación de una luz roja en la Isla Negra del E.

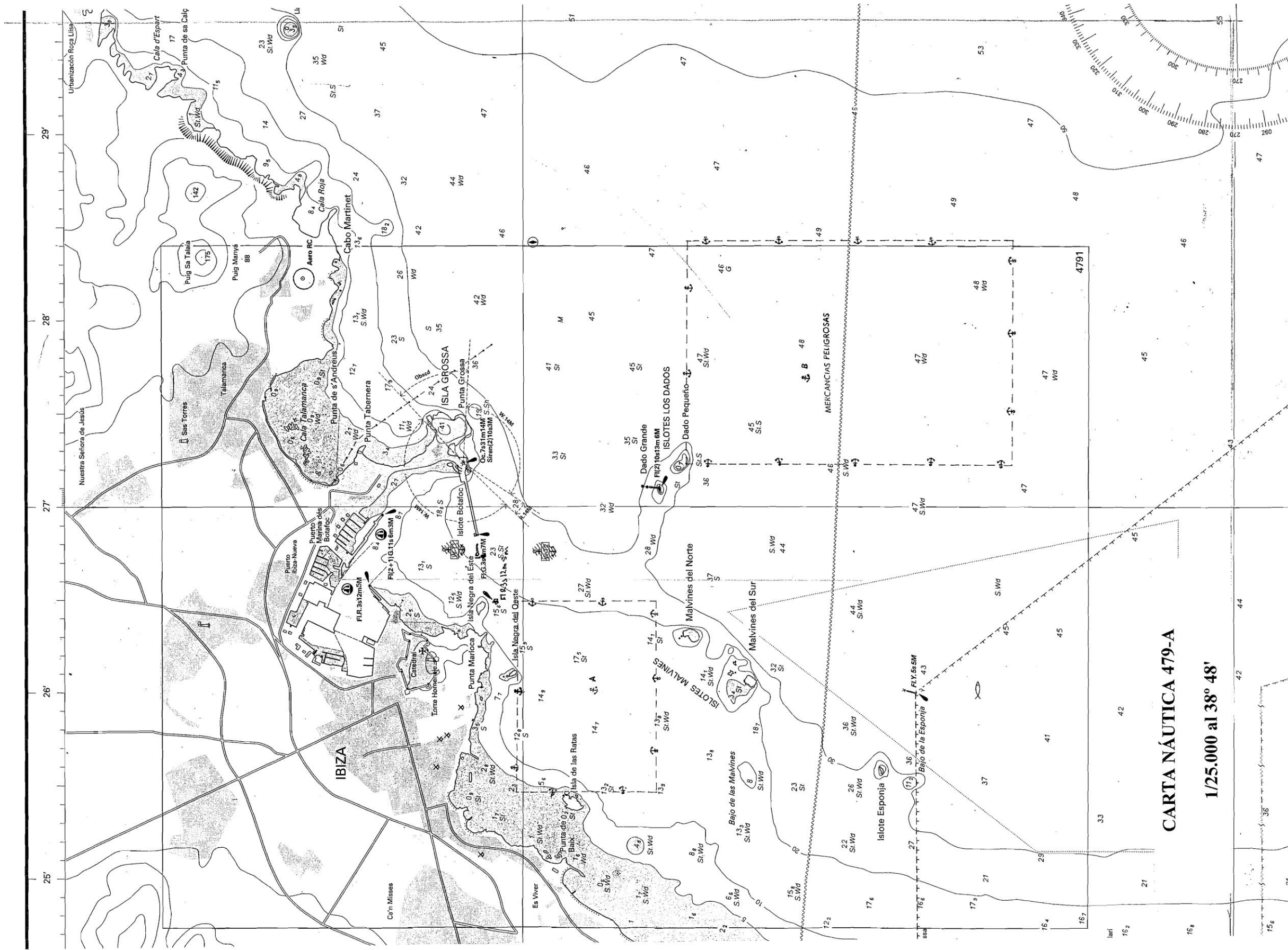
*EL DIRECTOR,*

Ángel Matias Mateos.

ANEXO.- COPIA DE LA CARTA NÁUTICA 4791, EN LA QUE SE INCLUYEN LAS ZONAS DE FONDEO Y EL CANAL DE ACCESO PROPUESTOS.









**Ministerio de Fomento**  
**Subsecretaría**  
 Dirección General de la Marina Mercante

CAPITANÍA MARÍTIMA DE EIVISSA/FORMENTERA

Acceso Muelle Norte s/n  
 07800 EIVISSA

Tfno. 971.19.20.59  
 Fax 971.31.75.59

Destinatario:  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**  
 C/ Muelle Viejo 3  
 07012 PALMA DE MALLORCA

**ASUNTO: INFORME RELATIVO AL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE EIVISSA  
 SOLICITUD DE DETERMINACIÓN DE ZONA DE FONDEO**

En relación con el escrito del Director de esa Autoridad Portuaria de fecha 27-08-03 sobre el tema del "asunto", esta Capitanía Marítima, respecto al canal de acceso, y de acuerdo con el artículo 88.3.c) de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **INFORMA FAVORABLEMENTE** a lo propuesto. Asimismo, y por silencio administrativo, esta Capitanía Marítima considera ya aprobada la modificación del balizamiento del Puerto de Eivissa propuesta por esa Autoridad Portuaria en escrito de fecha 18-09-03.

Respecto a la determinación de la zona de fondeo, esta Capitanía Marítima y simplemente por una mayor facilidad en la localización geográfica de la zona "B", y como ya ha expresado en anteriores ocasiones, considera oportuno modificar la posición de la zona "B" de forma que las referencias geográficas de los límites norte y occidental de dicha zona coincidan con el paralelo y meridiano del Dado pequeño.

No obstante la opinión favorable anterior, y máxime teniendo en cuenta la reciente aprobación del "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de la Savina", esta Capitanía Marítima reitera lo ya indicado en varias ocasiones respecto a la delimitación de la zona de servicio portuario respecto al puerto de Ibiza, ya que la fijación de las zonas I y II en el puerto de la Savina acentúa la contradicción puesta de manifiesto en el escrito de esta Capitanía Marítima de fecha 08-04-02 en relación con el mantenimiento del criterio según el cual, en la provincia de Baleares, la zona II será el resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Palma de Mallorca.

Eivissa 25 de noviembre de 2003

Capitán Marítimo d' Eivissa/Formentera



D.G.M.M

IBIZA N Reg:7775  
 Nº Doc:200325007611 F Reg: 25/11/2003 12:52  
 Nº Exp: 200325005262 Dest: 768/000

Apb\_034

Jesús B. Valera



1



**Resolución de la Dirección  
General de Puertos y Señales  
Marítimas de 6 de marzo de 1967  
sobre las zonas I y II de los puertos  
de la CAGP  
(Comisión Administrativa del  
Grupo de Puertos)  
(B.O.E. del 23 de marzo de 1967)**

justificantes correspondientes, a la Dirección General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas, quien la elevará con su informe a la aprobación de este Ministerio.

13. Se autoriza a la Dirección General del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas para encargar a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre la confección de las cédulas que aquéllo considere necesarias, para acordar y realizar además los gastos a que se alude en el número 10 de esta Orden y para dictar las disposiciones y adoptar las medidas económicas y administrativas que requiera la ejecución de la misma.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 13 de marzo de 1967.

ESPINOSA SAN MARTIN

Inte. Sr. Director general del Tesoro, Deuda Pública y Clases Pasivas.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

*RESOLUCION de la Direccion General de Puertos y Señales Maritimas por la que se delimitan las aguas de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C. A. G. P.) a efectos de lo dispuesto en el apartado I del articulado general de tarifas portuarias.*

La Orden de 23 de diciembre de 1966 («Boletín Oficial del Estado» 27-1-67), sobre la aplicación de las nuevas tarifas por servicios generales en los puertos, establece en su artículo quinto que por la Dirección General de Puertos y Señales Maritimas se dicten las disposiciones y aclaraciones complementarias que puedan ser necesarias para la aplicación de las nuevas tarifas portuarias.

Por otra parte, el texto de las tarifas publicado no recoge en su anejo número II, y dentro de los aspectos particulares de cada puerto, lo que se refiere a la delimitación de las aguas de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C. A. G. P.).

Siendo también de aplicación las nuevas tarifas portuarias en los puertos de la C. A. G. P., es preciso efectuar la correspondiente clasificación de sus aguas, distinguiendo claramente las zonas I y II a que se refiere el texto aprobado de las tarifas por servicios generales.

En su virtud, esta Dirección General ha dispuesto:

Artículo 1.º La delimitación de las aguas de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C. A. G. P.), a efectos de lo dispuesto en el apartado I del articulado general de tarifas portuarias, será la siguiente:

### *Provincia de Guipúzcoa*

#### Zona I:

Puerto de Fuenterrabía.  
Puerto de San Sebastián.  
Puerto de Orreaga.  
Puerto de Guetaria.  
Puerto de Zumaya e instalaciones portuarias de Deva.  
Puerto de Morrico.

#### Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Pasajes.

### *Provincia de Vizcaya*

#### Zona I:

Puerto de Ondárroa.  
Puerto de Lequeitio.  
Puerto de Elanchove.  
Puerto de Mundaca e instalaciones portuarias de la ría de Quernica.

Puerto de Bermeo e instalaciones portuarias de Baquio.  
Puerto de Arminza e instalaciones portuarias de Plencia.

#### Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Bilbao.

### *Provincia de Santander*

#### Zona I:

Puerto de Castro-Urdiales e instalaciones portuarias de Sal-tacaballos, Ontón y Mioño.  
Puerto de Laredo.  
Puerto de Colindres.  
Puerto de Santoña e instalaciones portuarias de Quejo.  
Puerto de Suances e instalaciones portuarias de la ría.  
Puerto de Comillas.  
Puerto de San Vicente de la Barquera e instalaciones portuarias de Unquera y Bustio.

#### Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Santander.

### *Provincia de Asturias*

#### Zona I:

Puerto de Llanes e instalaciones portuarias de Niembro.  
Puerto de Ribadesella.  
Puerto de Lastres.  
Puerto de Tazones e instalaciones portuarias de la ría de Villaviciosa.  
Puerto de Candás.  
Puerto de Luanco e instalaciones portuarias de Llumeres.  
Puerto de Cudillero e instalaciones portuarias de Ovifana.  
Puerto de Lluarca.  
Puerto de Puerto de Vega.  
Puerto de Navia e instalaciones portuarias de Ortigueira.  
Puerto de Villavieja.  
Puerto de Tapia.

#### Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas de los puertos de Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia.

### *Provincia de Luja*

#### Zona I:

Puerto de Castropol e instalaciones portuarias de Figueras.  
Puerto de Vegadeo.  
Puerto de Ribadeo y embarcadero adyacente.  
Puerto de Rinlo.  
Puerto de Foz.  
Puerto de Burela.  
Puerto de San Ciprián e instalaciones portuarias de Morás.  
Puerto de Cillero.  
Puerto de Vivero y embarcadero adyacente.  
Puerto de Vicedo.  
Puerto de El Barquero e instalaciones portuarias de Bares.

#### Zona II:

El resto del litoral de esta provincia.

### *Provincia de La Coruña*

#### Zona I:

Puerto de Santa Marta de Ortigueira e instalaciones portuarias de Espasandé.  
Puerto de Carino.  
Puerto de Cedeira.  
Puerto de Ares e instalaciones portuarias de Redes y Miño.  
Puerto de Puentevedume.  
Puerto de Betanzos.  
Puerto de Sada-Fontan.  
Puerto de Cayón e instalaciones portuarias de San Pedro de Visma.  
Puerto de Malpica.  
Puerto de Corme e instalaciones portuarias de Puentececeo.  
Puerto de Lage.  
Puerto de Carnelle.  
Puerto de Camariñas.

Puerto de Mugia.  
 Puerto de Finisterre.  
 Puerto de Corcubion y Cee.  
 Puerto de El Pindo.  
 Puerto de Portocubelo.  
 Puerto de Muros e instalaciones portuarias de Los Molinos.  
 Puerto de Esteiro.  
 Puerto de El Freixo.  
 Puerto de Noya y embarcadero adyacente.  
 Puerto de Portasín.  
 Puerto de El Son.  
 Puerto de Corrubedo.  
 Puerto de Aguiño e instalaciones portuarias de Castañeiras.  
 Puerto de Santa Eugenia de Riveira e instalaciones portuarias de Palmeira.  
 Puerto de Puebla de Caramiñal e instalaciones portuarias de Escarabote.  
 Puerto de Cabo Cruz e instalaciones portuarias de Ancadas.  
 Puerto de Bodión.  
 Puerto de Rianjo.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zona de los puertos de La Coruña y El Ferrol del Caudillo.

*Provincia de Pontevedra*

## Zona I:

Puerto de Villanueva de Arosa e instalaciones portuarias de San Miguel de Deiro.  
 Puerto de Cambados.  
 Puerto de Isla de Arosa.  
 Puerto de El Grove e instalaciones portuarias de La Toja y Melejo.  
 Puerto de Portonovo.  
 Puerto de Sangenjo.  
 Puerto de Rajo e instalaciones portuarias de Cobelo.  
 Puerto de Combarro e instalaciones portuarias de Campelo.  
 Puerto de Aldán e instalaciones portuarias de Beluso.  
 Puerto de Panjón.  
 Puerto de Bayona.  
 Puerto de La Guardia y los embarcaderos adyacentes del río Miño e instalaciones portuarias de Santa María de Oya.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas de los puertos de Vigo, Pontevedra y Villagarcía.

*Provincia de Huelva*

## Zona I:

Puerto de Ayamonte y embarcaderos del río Guadiana.  
 Puerto de Isla Cristina.  
 Puerto de Lepe e instalaciones portuarias de Cartaya.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Huelva.

*Provincia de Cádiz*

## Zona I:

Puerto de Rota.  
 Puerto de Puerto Real.  
 Puerto de San Fernando.  
 Puerto de Sancti Petri.  
 Puerto de Barbate e instalaciones portuarias de Conil.  
 Puerto de Tarifa.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas de los puertos de Cádiz, Algeciras y Puerto de Santa María.

*Provincia de Málaga*

## Zona I:

Puerto de Estepona.  
 Puerto de Marbella y embarcadero adyacente.  
 Puerto de Fuengirola e instalaciones portuarias de Calaburras y Torremolinos.  
 Puerto de Torre del Mar.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Málaga.

*Provincia de Granada*

## Zona I:

Puerto de Almuñécar e instalaciones portuarias de Calahonda, La Mamola y La Rabita.  
 Puerto de Motril e instalaciones portuarias de Salobreña.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia.

*Provincia de Almería*

## Zona I:

Puerto de Adra.  
 Puerto de Roquetas y embarcadero adyacente.  
 Puerto de Garrucha e instalaciones portuarias de Carboneras y Villaricos.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Almería.

*Provincia de Murcia*

## Zona I:

Puerto de Aguilas y embarcadero adyacente.  
 Puerto de Mazarrón y embarcadero de la bahía.  
 Puerto de Portmán e instalaciones portuarias de Cabo Palos.  
 Puerto de San Pedro del Pinatar e instalaciones portuarias de La Ribera, Los Alcázares, San Javier y El Estacio.

## Zona II:

El resto del litoral que no constituya zonas del puerto de Cartagena.

*Provincia de Alicante*

## Zona I:

Puerto de Torrevieja.  
 Puerto de Santa Pola y embarcaderos adyacentes e instalaciones portuarias de Isla de Tabarca.  
 Puerto de Villajoyosa e instalaciones portuarias de Campello.  
 Puerto de Benidorm.  
 Puerto de Altea.  
 Puerto de Calpe.  
 Puerto de Jávea e instalaciones portuarias de Moraira.  
 Puerto de Denia.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Alicante.

*Provincia de Valencia*

## Zona I:

Puerto de Gandía.  
 Puerto de Cullera.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Valencia.

*Provincia de Castellón*

## Zona I:

Puerto de Burriana.  
 Puerto de Peñíscola e instalaciones portuarias de Torroestrada.  
 Puerto de Benicarló.  
 Puerto de Vinaroz.

## Zona II:

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Castellón.

3970

23 marzo 1967

B. O. del E.—Núm. 70

*Provincia de Tarragona***Zona I:**

Puerto de San Carlos de la Rápita e instalaciones portuarias de Casas de Aloanar.  
Puerto de Amposta e instalaciones portuarias del río Ebro.  
Puerto de La Ampolla.  
Puerto de Ametlla de Mar.  
Puerto de Cambrils e instalaciones portuarias de Salou.  
Puerto de Torredembarra.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Tarragona.

*Provincia de Barcelona***Zona I:**

Puerto de Villanueva y Geltrú e instalaciones portuarias de Sitges.  
Puerto de Garraf.  
Puerto de Arenys de Mar e instalaciones portuarias de Badalona, Pineda, Mataró, San Pol de Mar y Calella.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Barcelona.

*Provincia de Gerona***Zona I:**

Puerto de Blanes e instalaciones portuarias de Lloret de Mar, Tossa de Mar y Cadaqués.  
Puerto de San Feliu de Guixols.  
Puerto de Palamós.  
Puerto de Estarlit e instalaciones portuarias de Bagur.  
Puerto de La Escala.  
Puerto de Rosas.  
Puerto de La Selva e instalaciones portuarias de Liansa y Port Bou.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia.

*Provincia de Baleares***Zona I:**

Puerto de Andraitx e instalaciones portuarias de San Telmo, Estalenchs, Banalbufar y Cala Lladó.  
Puerto de Soller e instalaciones portuarias de Valldemosa y La Calobra.  
Puerto de Pollensa e instalaciones portuarias de Formentor.  
Puerto de Alcudia e instalaciones portuarias de Los Barcarats, San Pedro de Artá, Cabo Farruch y Can Picafort.  
Puerto de Cala Ratjada.  
Puerto de Porto Cristo e instalaciones portuarias de Cala Bona.  
Puerto de Porto Colom.  
Puerto de Porto Petro e instalaciones portuarias de Cala Figuera.  
Puerto de Colonia San Jorge e instalaciones portuarias de El Coto La Rápita, Estanyol y El Arenal.  
Puerto de Cabrera.  
Puerto de Mahón.  
Puerto de Ciudadela.  
Puerto de Fornells.  
Puerto de Ibiza e instalaciones portuarias de La Canal.  
Puerto de San Antonio Abad.  
Puerto de Cala Sabina e instalaciones portuarias de Escalo.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Mallorca.

*Provincia de Gran Canaria***Zona I:**

Puerto de Arinaga e instalaciones portuarias de Las Nieves, Salinetas y Arguineguin.

Puerto de Arrecife e instalaciones portuarias de Isla Graciosa y Tinosa.  
Puerto de Puerto del Rosario e instalaciones portuarias de Corralejo.  
Puerto de Gran Tarajal.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del Puerto de La Luz y Las Palmas.

*Provincia de Tenerife***Zona I:**

Puerto de Santa Cruz de la Palma e instalaciones portuarias de Espindola.  
Puerto de Tazacorte e instalaciones portuarias de Los Cristianos, El Médano, Abona, Puerto de La Cruz, Garachico y San Marcos de Icod.  
Puerto de La Estaca.  
Puerto de San Sebastián de La Gomera.

**Zona II:**

El resto del litoral de esta provincia que no constituya zonas del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Artículo 2.º Las tarifas G-1 y G-2 no serán de aplicación en la zona II de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C. A. G. P.), definida en el artículo anterior.

## DISPOSICION TRANSITORIA

Se concede el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución para que por los titulares de muelles o instalaciones de cualquier clase construidos por particulares en régimen de concesiones en la zona II de los puertos de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos se solicite, basándose en el artículo 24 de la tarifa G-3, de la Dirección General de Puertos, la revisión de la bonificación que por su especial localización les conceda las condiciones generales de las antiguas tarifas por servicios indirectos, suprimidas con fecha 23 de diciembre de 1966.

Madrid, 6 de marzo de 1967.—El Director general, Fernando María de Yturriaga.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

ORDEN de 9 de marzo de 1967 por la que se aprueba el cuadro de convalidaciones de las asignaturas de la carrera de Perito industrial, plan 1957, e Ingeniero técnico, plan 1964.

Ilustrísimo señor:

Por Orden de 2 de febrero de 1966 («Boletín Oficial del Estado» del 12) se reglamentó la extinción de los planes de estudio anteriores a, previsto por Ley de 29 de abril de 1964, y por la de 8 de noviembre de 1960 («Boletín Oficial del Estado» del 17) se establecen las convalidaciones entre las asignaturas de los planes 1957 y 1964 de la carrera de Peritos industriales.

A efectos de facilitar la adaptación de los alumnos de los planes 1957 al de 1964,

Este Ministerio, a propuesta de la Comisión de Enseñanzas de Ingeniería Técnica de la Junta Superior de Enseñanza Técnica, y a reserva del dictamen del Consejo Nacional de Educación, ha resuelto aprobar el siguiente cuadro de convalidaciones de las asignaturas de la carrera de Peritos industriales del plan 1957 al de 1964.

Las peticiones que se formulen por los alumnos interesados serán resueltas directamente por las Direcciones de los respectivos Centros.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Días guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 9 de marzo de 1967.

LORA TAMAYO

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Profesional.

**Informes de la Capitanía Marítima de  
Eivissa/Formentera durante la  
tramitación de esta propuesta  
(2 de enero de 2017, 19 de febrero  
de 2018 y 30 de junio de 2020)**



MINISTERIO DE FOMENTO



27

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPTANÍA MARÍTIMA DE EIVISSA/FORMENTERA

O F I C I O

S/REF. E.M.-287-2  
N/REF. 2016-260-14154  
FECHA 02.01.2016  
ASUNTO: Solicitud de Informe

DESTINATARIO:

**AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**  
Sr. Director  
MOLL VELL, 3  
07012 PALMA DE MALLORCA

**ASUNTO: INFORME DE LA PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE EIVISSA**

N Reg 11

EIVISSA

Nº Doc: 201725000148 F Reg: 02/01/2017 14:11

Nº Exp: 201626014031 Dest: 768/000

D.G.M.M



En relación a su petición de informe mediante oficio de fecha 28 de noviembre de 2.016, y teniendo en cuenta que este Capitán Marítimo no forma parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, lo solicitado y en concreto el acto de aprobación de la nueva delimitación de espacios no cumpliría con aspectos formales fundamentales que deberían de haberse tenido en consideración de acuerdo con lo estipulado en el art. 30, apartado 1.b) del RDL 2/2.011 de refundición de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, por lo que procede informar desfavorablemente en relación a lo solicitado.

Dicho lo anterior, y desde un punto de vista del contenido de la propuesta, esta Capitanía Marítima informa desfavorablemente en lo relativo al mantenimiento de la configuración actual del fondeadero "B", perteneciente a la zona II de servicio del puerto de Ibiza, dado que como bien conoce esa autoridad existe el tendido de un cable submarino que lo atraviesa desde poniente hasta levante en su zona central, resultando incoherente, a juicio del que suscribe, que los buques autorizados a fondear en ese fondeadero, puedan ocasionar al mismo tiempo un riesgo de rotura del citado cable. En Ibiza, a 2 de enero de 2.017.

EL CAPITÁN MARÍTIMO

*Luis Gascón Rius*  
- Luis Gascón Rius -



lgascon@fomento.es

Acceso Muelle Norte s/n  
07800. IBIZA  
Teléfono 971.19.20.59



MINISTERIO DE FOMENTO



D.G.M.M.

REVISOR: N.º Exp. 175  
N.º Exp. 21825/01/11 F. Rev. 13032018 12:04  
N.º Exp. 201825/01/11 Desc: 76% 00

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y TURISMO  
SECRETARÍA GENERAL DE DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE  
CAPITANÍA MARÍTIMA DE EIVISSA/OLIVERIA

Nota: En caso de no haber recibido el documento en el plazo de 10 días hábiles, comunicarse al correo electrónico: [gascon@marinero.es](mailto:gascon@marinero.es)

**O F I C I O**

S.REF: EM-287-2  
REF: 2018-254-01EM  
FECHA: 16/02/2018  
ASUNTO: Seguridad Interna

**DESTINATARIO:**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**  
Sr. Director  
MOLL VELL, 3  
07012 PALMA DE MALLORCA

**ASUNTO: INFORME DE LA PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE EIVISSA (REV. ENERO/18).**

En relación a su petición de informe mediante oficio de fecha 16 de febrero de 2018, y, teniendo en cuenta que este Capitán Marítimo no forma parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, lo solicitado, y en concreto el acto de aprobación de la nueva delimitación de espacios no cumpliría con aspectos formales fundamentales que deberían de contemplarse, de acuerdo con lo estipulado en el art. 30, apartado 1.b) del RDL 2/2011 de refundición de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, por lo que procede informar desfavorablemente en relación a la citada composición. Téngase en cuenta que ya son 11 los años desde que Baleares dispone de dos Capitanes Marítimos y por tanto se considera un tiempo sobradamente extenso para que esa Autoridad Portuaria subsane la composición del consejo de administración haciéndolo compatible con lo que establece el legislador.

Dicho lo anterior, y desde un punto de vista del contenido de la propuesta, esta Capitanía Marítima informa favorablemente en lo relativo a las modificaciones planteadas de la zona II de servicio del puerto de Ibiza. Así mismo tampoco ve inconveniente técnico en la supresión de la zona II, adyacente a La Canal, sur de la Isla de Ibiza.

En Ibiza, a 19 de febrero de 2018. **EL CAPITÁN MARÍTIMO**  
(Fdo. electrónicamente)  
- Luis Gascón Rius -

[gascon@marinero.es](mailto:gascon@marinero.es)

Acceso Muelle Norte s/n  
07010 EIVISSA  
Teléfono 971.18.2059  
Fax 971.21.75.00



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA DE EIVISSA/FORMENTERA

FIRMADO

O F I C I O

REF: E.M.- 287-2  
NREF: 2020-250  
FECHA: 30.06.2020  
ASUNTO: Informe DEUP IBIZA

DESTINATARIO:

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
Sr. Director  
MOLL VELL, 3  
07012 PALMA DE MALLORCA

FIRMADO por : GASCON RIUS, LUIS. A fecha: 30/06/2020 11:31 AM  
Total folios: 1 (1 de 1) - Código Seguro de Verificación: MFOAMD597COFF49E191AE9C77C3  
Verificable en <https://sede.fomento.gob.es/> o <https://sede.fomento.gob.es/owd/24/17/2011>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



lgasco@fomento.es

**ASUNTO: PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE EIVISSA (REV. FEBRERO/18). INFORME RECIBIDO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO**

En relación a su petición de informe sobre el "ASUNTO", mediante oficio de 29 de mayo de 2020, esta Capitanía Marítima, de acuerdo con las competencias que le son atribuidas de conformidad con el artículo 266 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, INFORMA FAVORABLEMENTE, en relación a las modificaciones planteadas.

No obstante, y, directamente relacionado con la supresión de la zona II, fondeadero en La Canal (al sur de Ibiza), es de suma importancia que esa Autoridad Portuaria traslade a esta Capitanía Marítima si la instalación actual existente (pantalán, infraestructuras, sistema de asignación de atraques, etc...), forman parte, o no, de su ámbito jurisdiccional, dado que existen ciertos aspectos como son la prestación del servicio portuario de practicaje, la elaboración y titularidad de los planes de contingencia, en caso de emergencias, que influyen directamente en la seguridad marítima, y, por consiguiente, resulta esencial, el conocimiento de dichos extremos.

En Ibiza, a 30 de junio de 2.020

EL CAPITÁN MARÍTIMO  
(Fdo. electrónicamente)  
- Luis Gascón Rius -



**ANEXO AL  
EPÍGRAFE 1.5.2.1.-**

**PLANO DE DETALLE  
DE LA PARCELA  
A-3, C-2 y C-3**

**ANEXO AL  
EPÍGRAFE 1.5.2.1.-  
PLANO DE DETALLE  
DE LA PARCELA  
A-4**

## **1.6.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-**

Definida conforme al artículo 69.1 del TRLPEMM, la zona de servicio propuesta incluye las superficies de tierra y de agua para las que se realizarán dos descripciones por separado.

### **1.6.1.- ZONA DE TIERRA-**

Cabe considerar dos clases de bordes o límites: el correspondiente a la delimitación con las aguas marinas, y los que separan la zona de servicio del resto de espacios terrestres adyacentes; la descripción de la delimitación se hará con arreglo a este criterio.

Además, a continuación, se definirá la delimitación propuesta mediante las coordenadas UTM, ETRS89 de sus vértices, graficados en el plano 4 BIS

#### **1.6.1.1.- Borde marítimo.-**

En el sentido que siguen las agujas de un reloj, el límite del borde marítimo de la zona de tierra queda definido según sigue: se inicia en la línea de agua de la escollera existente al Norte en la punta de la Torre del Mar frente al Escull Dorat, para seguir la línea de agua de las escolleras de protección del antiguo dique de abrigo o “muro” rodeando su morro para seguir el cantil, ya en aguas interiores, de los diversos muelles tanto adosados al dique como de ribera y contramuelle; se sigue, en la ribera oeste, por los muelles en claraboya allí existentes, tomando su cantil como límite para proceder a continuación con el mismo criterio en las instalaciones de embarcaciones menores, labios de rampas varaderos, muelle pesquero, muelle comercial con el mismo criterio en cantil de los muelles en claraboya, dársenas de recreo de los diversos concesionarios de la antigua ribera de Ses Feixes, las líneas de agua de los diques o las escolleras de sus obras de abrigo, y espigones interiores; alcanzada así el último tramo de las instalaciones conocidas como “Marina Botafoc”, se alcanza la zona del muelle de tráfico local, línea de agua de las escolleras de protección del acceso al nuevo dique de Botafoc y cantil del Muelle de Ribera con sus dos pantalanes del terminal multiuso en la ribera de Illa Grossa y paramentos tanto interior como exterior del dique de abrigo de Botafoc; a continuación la línea de agua de la parte no obrada del antiguo Islote de Botafoc hasta su enlace con la línea de agua del dique de su unión con la Isla Grossa; el borde marítimo experimenta en este lugar una discontinuidad que corresponde a la ribera interior actual de la Isla Grossa y se reanuda con la línea de agua de la parte exterior del dique de unión de la antigua Isla Grossa con la Isla Plana; en este último punto termina el borde marítimo de la zona de tierra. El detalle de los puntos de la línea de agua de las islas Grossa y Plana donde termina la zona de servicio se define en el epígrafe siguiente del borde terrestre.

**1.6.1.2.- Borde terrestre.-**

Arregladamente al detalle que figura en la Hoja nº 4 del Documento nº 2, PLANOS, que grafía la nueva zona de servicio terrestre propuesta en la presente DEUP, modificada a la vista de informes y alegaciones recibidas, a continuación se definen los hitos con sus respectivos vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31, que vienen grafiados en el plano 4 BIS:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*			Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
Hoja 1			Hoja 2		
Vértice	Eje X	Eje Y	Vértice	Eje X	Eje Y
1	364836.7298	4307835.5755	7	364506.5125	4307975.6451
2	364821.3800	4307836.8370	8	364499.7035	4307963.7246
3	364811.5675	4307850.8037	9	364492.3582	4307963.0266
4	364785.2224	4307844.3492	10	364494.1136	4307981.7435
5	364758.7940	4307849.8156	11	364448.4712	4307986.1110
6	364632.6532	4307913.0495	12	364350.4355	4307994.7171
* Nota, coordenadas medidas sobre plano.			13	364332.5328	4307992.5545
			14	364303.8404	4307995.0733
			15	364294.9996	4307991.1566
			16	364288.6297	4308022.8484
			17	364277.1207	4308122.6989
			18	364277.8430	4308129.9473
			19	364321.3099	4308336.3736
			20	364323.3558	4308344.8945
			21	364335.1344	4308386.3555
			22	364342.4831	4308410.5830
			23	364350.7111	4308432.1969
			24	364382.4722	4308493.3712
			25	364415.6996	4308537.6312
			26	364526.9157	4308676.1294
			27	364544.9765	4308692.8300
			28	364586.2771	4308713.1426
			29	364600.5490	4308717.0966
			30	364600.5490	4308697.6907
			31	364596.6594	4308686.2573
			32	364638.3492	4308694.8672
33	364635.9990	4308706.3069			
34	364654.0288	4308719.6867			
35	364693.2858	4308709.6150			
36	364822.6705	4308655.1143			
37	364804.2136	4308616.1933			
38	364857.1328	4308590.5540			
39	365067.3950	4308501.6168			

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*			Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
Hoja 1			Hoja 2		
Vértice	Eje X	Eje Y	Vértice	Eje X	Eje Y
			40	365070.6429	4308509.3467
			41	365082.9156	4308503.7195
			42	365087.9413	4308512.4281
			43	365091.6777	4308513.2122
			44	365122.8713	4308499.9046
			45	365158.8542	4308484.5011
			46	365199.1039	4308467.4037
			47	3.652.648.152	43.084.394.973
* Nota, coordenadas medidas sobre plano					

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*			Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
Hoja 3			Hoja 4		
Vértice	Eje X	Eje Y	Vértice	Eje X	Eje Y
48	365310.5175	4308420.0864	69	365768.6691	4307950.5081
49	365314.3439	4308369.4949	70	365763.6409	4307937.2263
50	365325.0220	4308362.7831	71	365755.5114	4307928.9431
51	365603.8476	4308241.4201	72	365751.2030	4307926.9432
52	365624.5667	4308195.3367	73	365747.5937	4307923.0091
53	365633.5092	4308178.4456	74	365761.7528	4307907.7674
54	365634.7904	4308161.7267	75	365769.0847	4307915.3183
55	365641.1780	4308151.9754	76	365774.5117	4307918.6442
56	365674.1949	4308119.9286	77	365791.9435	4307933.5939
57	365677.5121	4308089.6942	78	365804.1435	4307926.8171
58	365675.1519	4308075.3472	79	365823.2997	4307911.9544
59	365671.2193	4308069.2102	80	365833.0746	4307914.2204
60	365653.6597	4308063.5397	81	365849.5936	4307903.6844
61	365650.9174	4308058.8951	82	365848.9438	4307902.2012
62	365653.1967	4308033.1636	83	365856.1394	4307897.6117
63	365659.4509	4308011.3971	84	365854.2573	4307894.6609
64	365683.2700	4307995.8145	85	365859.3148	4307891.3969
65	365711.8039	4308002.1204	86	365862.0714	4307895.7260
66	365732.1804	4307988.7569	87	365877.7813	4307885.7061
67	365740.8916	4307984.4844	88	365897.3139	4307865.0585
68	365755.1072	4307971.5892	89	365899.5822	4307860.2132
* Nota, coordenadas medidas sobre plano.			90	365910.7980	4307862.6355
			91	365922.0372	4307861.8699
			92	365950.8611	4307734.0641
			93	365930.7534	4307731.0162
			94	365929.6169	4307691.6610
			95	365939.5799	4307597.4560
			96	365947.5185	4307548.1640

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*			Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
Hoja 3			Hoja 4		
Vértice	Eje X	Eje Y	Vértice	Eje X	Eje Y
			97	365975.0191	4307492.9151
			98	365974.0192	4307477.6654
			99	365996.0194	4307457.9158
			100	366022.5195	4307445.9161
			101	366053.5715	4307438.4243
			102	366070.3807	4307423.8846
			103	366060.0773	4307405.5055
* Nota, coordenadas medidas sobre plano.					

### 1.6.2.- ZONA DE AGUA.-

La zona de agua se subdivide en dos: zona I y zona II, tal como previene el artículo 69 del TRLPEMM. Esta zona II no rebasa la que, para fondeo, indican las cartas náuticas 479 A y 479.1 de las que se adjunta copia.

Se ha tenido en cuenta el informe emitido el 21 de julio de 2015 por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente), con respecto a la anterior propuesta aceptada el 26 de febrero de 2015, en el que señala las preceptivas distancias de la Zona II de aguas a zonas de baño (200 m) y mínimas a borde marítimo (50 m).

Por las circunstancias que seguidamente se exponen son dos las Zonas II previstas: la adyacente al puerto y la del sudeste de los Dados (que se subdivide en dos).

También se ha tenido en cuenta el informe emitido, durante esta tramitación del expediente E.M. 287-2, por el Capitán Marítimo de Eivissa-Formentera el 2 de enero de 2017, por lo que se ha excluido de la propuesta inicial el cable submarino existente en las cartas náuticas (100 m. a cada lado), subdividiendo la Zona II "B" en dos "B1" y "B2".

Y también se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears.

A la vista de las conclusiones de este informe, que informa favorablemente la ubicación de las zonas II del sur y sureste del Puerto a condición de que se desplacen ligeramente sus límites de forma que se sitúen fuera del ámbito territorial del Parque Natural de Ses Salines, e informa desfavorablemente la zona II de Sa Canal por considerarla incompatible con la protección de los hábitats y especies en esta área de conservación y que podría afectar de forma apreciable a este lugar de la Red Natura 2000, por parte de esta Autoridad Portuaria de Baleares se han tenido en cuenta dichas conclusiones y se ha revisado la Propuesta de Delimitación. Ello ha representado, por un lado, reajustar (mínimamente) las coordenadas de los paralelos y meridianos de la zona II de las aguas del Puerto de Eivissa; dado que no parece necesario –ni se pretendía- extender las zonas de agua del Puerto sobre aguas protegidas del Parque Natural ni de la Red Natura 2000, y, por otro, no afectar al Puerto como aguas II las de la zona de Sa Canal, por no ser estrictamente necesario el fondeo y espera de buques en esta ubicación.

Salinera Española S.A. ha confirmado a la APB que por su parte pueden prescindir de dicha zona de Sa Canal para el fondeo de buques. No tienen ningún inconveniente en fondear en las zonas establecidas para ello al sur y al sureste del Puerto de Eivissa, en las escasísimas ocasiones en que los buques que llegan para la carga de sal en La Canal, por culpa del mal tiempo, no puedan amarrar en el pantalán de carga.

Así mismo estos ajustes fueron informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 19 de febrero de 2018.

Con posterioridad y teniendo en cuenta el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), y un reanálisis de la cuestión, considerando tanto los condicionantes del entorno y su protección ambiental como los requerimientos de fondeo de los buques, se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II - B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, reubicando dicha superficie al sur de la B2 para no perder una superficie de fondeo que ya se consideraba muy estricta y permitir el desarrollo dentro de la misma de los círculos de borneo de los buques que en ella fondeen. A su vez también se han revisado las coordenadas de los puntos en ETRS89, así como las coordenadas de los paralelos y meridianos en grados, minutos y segundos, así como un ajuste de la franja litoral de la línea de costa (estas modificaciones se representan claramente en el nuevo plano 3 (Rev. junio/20) del Documento nº 2 PLANOS).

Estos ajustes han sido informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 30 de junio de 2020.

#### **1.6.2.1.- Zona I.-**

Queda definida por una línea de ribera que parte de la punta de la Torre del Mar frente al Escull Dorat, sigue la línea de agua de las escolleras y de los cantiles de los muelles, tanto si son de gravedad como de claraboya, para alcanzar, por las obras de la ribera de Ses Feixes y de las Islas Plana y Grossa, el dique de abrigo de Botafoc y su muelle en tacón adosado, para llegar a su morro; todo ello como ya ha sido descrito en el epígrafe 1.6.1.1 para el borde marítimo de la zona de tierra; cierra esta Zona I la línea que une el vértice noroeste del morro con la inicial punta de la Torre del Mar frente al Escull Dorat.

Superficie de 103,91 Ha

#### **1.6.2.2.- Zona II.-**

La zona de aguas II viene definida por los bordes de mar abierto y por la línea de agua a 50 metros de los bordes fronteros a tierra y a la Isla Negra del Oeste, hasta el meridiano 1º 26' 12" E de Punta Calvari.

Total superficie Zona II = 682,07 Ha.

##### **1.6.2.2.1.- Límite en mar abierto.**

##### ***Zona adyacente a la Zona I.-***

Se define por cinco líneas de las que tres constituyen meridianos y dos paralelos; hacia el oeste el meridiano es el de 1º 25' 36" E que coincide sensiblemente con el molino más occidental de los que se hallan en lo alto del denominado "Puig d'es Molins" tras "Sa Pedrera"; otro meridiano viene constituido por el que pasa por la Punta del Calvari y es el de 1º 26' 12" E; y el tercero es el de 1º 27' 24" E que pasa por el Cabo de Fora de Isla Grossa; por último los paralelos son el que pasa al Norte de la baliza de Dado Grande y



que se corresponde con el de 38° 53' 30" N y el que pasa a 50 metros al Sur de Isla Negra del Oeste con 38° 54' 00" N.

Superficie de 330,26 Ha.

**Zona al Sudeste de los Dados.- "B"**

Teniendo en cuenta el informe evacuado durante esta tramitación del expediente por el Capitán Marítimo de Eivissa-Formentera el 2 de enero de 2017, se excluyó de la propuesta inicial el cable submarino existente en las cartas náuticas (100 m. a cada lado), subdividiendo la Zona II "B" en "B1" y "B2".

Y también se ha tenido en cuenta el informe de fecha 18 de enero de 2018 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears.

Con posterioridad y recibido el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020 (registro de entrada en Puertos del Estado 14 de abril de 2020, y trasladado a la Autoridad Portuaria el 27 de mayo de 2020), se ha revisado la propuesta en cuanto a excluir de la zona II B1 y B2, 463 m. a cada lado del cable, y trasladando dicha superficie al sur de la B2 para no perder superficie de fondeo que ya se consideraba muy estricta. A su vez también se han revisado las coordenadas de los puntos en ETRS89, así como las coordenadas de los paralelos y meridianos en grados, minutos y segundos, así como un ajuste de la franja litoral de la línea de costa (estas modificaciones se representan claramente en el nuevo plano 3 (revisión junio/20) del Documento nº2 PLANOS).

Estos ajustes han sido informados favorablemente por la Capitanía Marítima de Eivissa-Formentera el 30 de junio de 2020.

El "B1" viene definido por los siguientes meridianos y paralelos:

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38° 53' 15" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1° 27' 18" E

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38° 52' 55" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1° 28' 24" E

Superficie de 98,95 Ha.

Y el "B2" viene definido por los siguientes meridianos y paralelos:

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38° 52' 22" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1° 27' 18" E

Paralelo al Sur de Dado Pequeño: 38° 51' 31" N

Meridiano al Este de Dado Pequeño: 1° 28' 24" E

Superficie de 252,86 Ha.

Total superficie Zona "B" = 351,81Ha.

***Zona de la Canal.- No se afecta***

No se afecta a la zona de servicio del Puerto de Eivissa zona II de Aguas en Sa Canal, aunque ha venido siendo utilizada como zona de espera y fondeo de buques, teniendo en cuenta el informe desfavorable a dicha afectación de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Conselleria de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de les Illes Balears, al no ser estrictamente necesaria para dichas operaciones, que pueden desarrollarse en las Zonas II "B"

**1.6.2.2.2.- Límite del borde frontero a tierra.**

***Zona adyacente a la Zona I.-***

El borde frontero a tierra de la Zona II está constituido por la línea de agua (a 50 m del veril 0) al pie del paraje denominado Es Coto, desde Punta Calvari y hacia el Este, a partir del meridiano 1° 26' 12" E, y alcanzar el paraje de la punta de Torre del Mar ya anteriormente descrito para el límite de la Zona I, sigue la línea que une esta punta con el morro en su ángulo noroeste del dique de Botafoc para seguir por la parte exterior del paramento de este dique hasta alcanzar la línea de agua del antiguo islote de Botafoc, la de la protección de la explanada y, en la línea de agua del antiguo Islote de Isla Grossa terminar en el meridiano de 1° 27' 24" E de Cabo de Fora.

**PLANOS ANEXOS  
AL EPÍGRAFE 1.6.2.-**

**Copias de las cartas náuticas**

4791 (reducida a escala 1/20.000)

479.A (reducida a escala 1/50.000)

## **1.7.- USOS PREVISTOS.-**

### **1.7.1.- DETERMINACIONES GENERALES.-**

Las determinaciones generales en cuanto a usos que se proponen en los espacios se ajustan a los previstos en el punto 1 del artículo 72 del TRLPEMM.

Ahora bien, aun cuando sean cuatro los usos portuarios básicos que contempla dicho artículo, dada la particular configuración del puerto de Eivissa y la necesidad de cierta flexibilidad para compatibilizar todos ellos en una superficie terrestre relativamente reducida; y también dado que en la antigua zona portuaria comercial (Dársenas de Levante y Poniente) tres de ellos se entremezclan y compatibilizan espacialmente por así requerirlo y facilitarlo tanto la naturaleza de los tráficos de pasajeros, de carácter esencialmente local o turístico, como su buena relación e integración con la Ciudad colindante; y también dado que la reubicación propuesta para los tráficos con Formentera obliga también a la reubicación de las zonas pesquera y de varadero contemplándose distintas alternativas en los Muelles Comerciales Norte, se entiende conveniente el considerar cuatro usos combinación de los básicos en la zonificación del puerto: el “comercial y complementario” que cubre las áreas de Botafoc y parte de la “esquina” Noroeste del Puerto; el “náutico-deportivo y complementario”, que ocupa la ribera noreste y un tramo de la noroeste; el “mixto-1” sobre los Muelles Comerciales Norte y actuales ocupaciones pesqueras, y el “mixto-2” exclusivamente sobre el puerto antiguo.

Por ello, la descripción que sigue de cada uno de los usos debe considerarse con independencia de que tengan asignada un área exclusivamente propia o de si pueden tener también lugar en una de usos mixtos.

Aun así deben entenderse sólo como prevalentes y no privativos los de las zonas asignadas al “comercial/complementario” y “náutico-deportivo/complementario”, por cuanto los puertos de relativamente pequeño tamaño -como el de Eivissa- pueden exigir puntualmente que alguna instalación estrictamente portuaria sólo pueda tener cabida, aunque en mínima parte, dentro de una zona no correspondiente, en puridad, al uso que en principio se le asigna en la DEUP.

### **1.7.2.- USOS BÁSICOS.-**

#### **1.7.2.1.- Comercial y complementario.-**

Corresponde a las zonas esencialmente destinadas a las operaciones vinculadas en Eivissa con el habitual tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros, tanto de líneas regulares o “tramp”, como de cruceros turísticos, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, etc.

Se incluye en el uso complementario cuantos conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el

puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o internaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento y todos aquellos otros permitidos sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse temporalmente a embarcaciones menores de cualquier tipo, sean de pasajeros, sean pesqueras, sean de recreo.

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

#### **1.7.2.2.- Náutico-Deportivo y complementario.-**

También llamado “deportivo”, aun cuando muy mayoritariamente corresponde a embarcaciones más bien de recreo y no estrictamente deportivas. Incluye las áreas vinculadas a muelles y pantalanes para estos fines, las edificaciones afectas a los servicios propios y complementarios de estas actividades, como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con este tipo de flota y sus usuarios (muchos de ellos turistas náuticos). Incluye tanto las instalaciones de la A.P.B. como las construidas y/o gestionadas por concesionarios. Su línea de atraque podrá destinarse temporalmente a embarcaciones pesqueras, en general, en la parte no ocupada por las embarcaciones de recreo que tendrán prioridad.

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

#### **1.7.2.3.- Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario.-**

Incluye las zonas esencialmente destinadas o que pueden destinarse a la pesca profesional, con sus correspondientes servicios accesorios, como: secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacén y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta (lonja); servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos o actividades comerciales en general, así como el varadero y reparación de embarcaciones. También se incluyen, con las especificidades ya tratadas, los usos comercial y complementario.

Su línea de atraque podrá destinarse temporalmente a embarcaciones de recreo, en la parte no ocupada por los tráficos comerciales o pesqueros, ambos con prioridad sobre los de recreo en esta zona.

#### **1.7.2.4.- Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario.-**

Incluye los usos anteriormente definidos de comercial, náutico-deportivo y complementario.

Dicho uso viene grafiado en el plano 5, y de él se ha eliminado en esta propuesta, teniendo en cuenta las alegaciones recibidas, la trama del uso interacción puerto-ciudad sobre los espacios declarados sobrantes en 1960 y pertenecientes al dominio público portuario -que se podrían reincorporar a la zona de servicio del puerto a través de la DEUP, pero que finalmente se

propone desafectar atendiendo a diversos informes y alegaciones recibidas-. Los mismos han sido objeto de reciente mejora y rehabilitación urbana por parte de la APB (con una inversión muy importante sobre los mismos), y además son susceptibles de aprovechamiento y explotación parcial (terrazas). Como señalaba la propuesta inicial de DEUP expuesta a información pública y consultas se planteaban 2 alternativas para estos espacios, las cuales -ámbas- se han sometido en la citada propuesta a información pública y consultas oficiales:

A) Mantenerlos (propuesta inicial) dentro de la ZSP, admitiendo en los mismos los usos de interacción Puerto-Ciudad previstos en el TRLPEMM, superpuestos a los usos portuarios correspondientes.

B) Alternativamente, se contemplaba la posibilidad, para el caso de que se solicitara durante la tramitación de la DEUP, como así ha sido, de proponer su desafectación para su posterior enajenación o cesión con condiciones (las que correspondan al carácter, valor y uso de estos espacios) al Ayuntamiento de Eivissa.

Como se ha comentado, teniendo en cuenta los informes de Ayuntamiento de Eivissa, Consell de Eivissa y Colegio de Arquitectos de Eivissa, puede optarse por la alternativa B).

### **1.7.3.- Actividades no estrictamente portuarias admisibles.-**

En todo caso, con carácter temporal y coyuntural y sin ocupación con instalaciones fijas que no se ajusten al planeamiento, también se admiten - como se viene haciendo ocasional aunque habitualmente- actividades no estrictamente portuarias, como celebración de pruebas y eventos deportivos, culturales, fiestas populares y otros actos sociales tradicionales, en zonas abiertas del Puerto (y por tanto excluyendo los recintos con acceso restringido y controlado), siempre que no se perjudique el desarrollo del puerto ni las operaciones portuarias, y que -al menos durante el periodo de autorización- estén en desuso o no sea previsible su uso portuario. Con las contraprestaciones que en cada caso correspondan.

### **1.7.4.- APLICACIÓN AL PUERTO.-**

En el adjunto cuadro de usos básicos, y en concordancia con la Hoja de Planos nº 5, se indica la superficie terrestre para cada uno de los cuatro usos que han sido antes enumerados y definidos.

USO BÁSICO	SUPERFICIE en m <sup>2</sup>
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	173.808,13
NÁUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO 1 (Comercial, Pesquero y Complementario)	49.069,43
MIXTO 2 (Comercial, Náutico Deportivo y Complementario)	32.788,95
<b>Total Superficie. en m<sup>2</sup></b>	<b>366.663,42</b>

**1.7.5.- ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (Artículo 69.3.2. párrafo del TRLPEMM).-**

Se señalan en el plano nº 5 los espacios que ocupan en la actualidad y que son los siguientes:

- 1.- MINISTERIO DE FOMENTO.- CAPITANÍA MARÍTIMA
- 2.- MINISTERIO DEL INTERIOR.- POLICÍA NACIONAL Y GUARDIA CIVIL
- 3.- MINISTERIO DE FOMENTO.- SALVAMENTO MARÍTIMO
- 4.- MINISTERIO DEL INTERIOR.- PROTECCIÓN CIVIL
- 5.- MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA.- VIGILANCIA ADUANERA

En el futuro se podrán habilitar espacios para estos y/u otros órganos de las Administraciones públicas con competencias relacionadas directamente con la actividad portuaria en las estaciones marítimas, además de en las zonas donde se requieran para vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que deban desarrollarse necesariamente en el puerto.

## **1.8.- VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.-**

### **1.8.1.- VIGENCIA.-**

Las determinaciones de la Delimitación de los espacios y usos portuarios tendrán vigencia indefinida hasta su modificación o revisión a partir del día siguiente al de la fecha de la publicación de su aprobación por el Ministerio de Fomento en el Boletín Oficial del Estado. Esta publicación es preceptiva conforme al artículo 69.6 del TRLPEMM.

De acuerdo con lo prevenido en el artículo 70 del TRLPEMM, las condiciones de una modificación pueden tener o no carácter sustancial.

### **1.8.2.- MODIFICACIÓN DE CARÁCTER SUSTANCIAL.-**

Se entiende por modificación sustancial aquella que suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos básicos.

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

### **1.8.3.- MODIFICACIÓN DE CARÁCTER NO SUSTANCIAL.-**

Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 72 del TRLPEMM. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

### **1.8.4.- PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE UNA MODIFICACIÓN.-**

Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo 69 del citado TRLPEMM.



La aprobación o la modificación de un Plan Director podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios con el objeto de incorporar al mismo en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el citado artículo 69 del TRLPEMM, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

## **1.9.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN Y USOS PORTUARIOS.-**

La presente Propuesta consta de los dos documentos siguientes:

### **DOCUMENTO Nº 1.- MEMORIA,**

Con los siguientes ANEXOS:

- Anexo nº 1.-** Copias de los planos correspondientes a las delimitaciones que afectan a la zona de servicio del puerto a las cuales se refiere el epígrafe 1.2.3.3 de la Memoria.
- Anexo nº 2** Fotografías e información gráfica e histórica.
- Anexo nº 3** Datos estadísticos de la APB Agosto 2016.
- Anexo nº 4** Planos del Deslinde del Dominio Público Marítimo-Terrestre realizado por la Demarcación de Costas de Baleares, donde se ha grafiado la nueva zona de servicio del Puerto propuesta en la presente DEUP.

### **DOCUMENTO Nº 2.- PLANOS.**

con las siguientes HOJAS:

- Plano Nº 1.-** Situación
- Plano Nº 2.-** Delimitación actual de la zona de servicio
- Plano Nº 3.-** Delimitación propuesta de las aguas del puerto
- Plano Nº 4.-** Delimitación propuesta de la zona de servicio terrestre
- Plano Nº 5.-** Propuesta de atribución de usos
- Plano Nº 6.-** Incorporaciones y desafectaciones

## 1.10.- CONSIDERACIÓN FINAL.-

La presente Propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa, revisión y actualización de la aceptada previamente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesiones de 26 de octubre de 2016, 19 de julio de 2017, 21 de marzo de 2018 y 30 de junio de 2020, ha tenido en cuenta todos los informes y alegaciones recibidas tras la información pública y oficial realizada, así como posteriormente los últimos informes Ministeriales recabados por Puertos del Estado así como el informe recibido de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de enero de 2018, y el último informe recibido de la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 19 de marzo de 2020, y ha sido redactada con intervención de diferentes Unidades de la Autoridad Portuaria de Baleares, con asistencias técnicas puntuales, tomando como base los estudios anteriores de igual naturaleza actualizados y también el material utilizado para la formación de la anterior propuesta de DEUP (E.M.287-1) aceptada previamente por el Consejo de Administración para el inicio de su tramitación en 26 de febrero de 2015, y de la que se desistió para elaborar y tramitar esta nueva propuesta de DEUP (E.M.287-2).

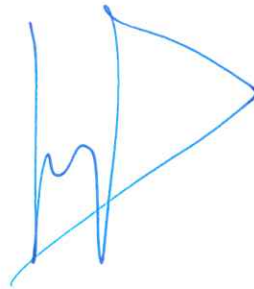
Palma de Mallorca, a 30 de junio de 2020

El Director



Juan Carlos Plaza Plaza.  
Ingeniero de Caminos,  
Canales y Puertos.

El Jefe de Departamento de  
Planificación y Estrategia



Jorge Nasarre López.  
Ingeniero de Caminos,  
Canales y Puertos.

El Jefe de División  
de Planificación Física  
e Interacción Puerto-Ciudad



José I. Arroyo Cabeza.  
Ingeniero de Edificación  
y Arquitecto Técnico.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
Propuesta aprobada en la  
Sesión del día 19-7-2017  
El Secretario del Consejo,



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
Propuesta aprobada en la  
Sesión del día 21-3-2018  
El Secretario del Consejo,



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
Propuesta aprobada en la  
Sesión del día 30-6-2020  
El Secretario del Consejo,

