



---

# MEMORIA

---



## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1. Objeto.....	4
1.2. Marco legal y administrativo .....	5
<b>2. ANTECEDENTES.....</b>	<b>6</b>
2.1. Técnicos.....	6
2.2. Administrativos .....	8
<b>3. ANÁLISIS DEL PUERTO Y SU ENTORNO EN LA ACTUALIDAD.....</b>	<b>11</b>
3.1. Descripción general.....	11
3.2. Tráficos y actividades .....	13
3.3. Accesibilidad .....	19
3.3.1. Terrestre.....	19
3.3.2. Marítima .....	19
3.4. Análisis de las interfases y relaciones Puerto-Ciudad.....	20
3.5. Análisis de la planificación territorial .....	22
3.5.1. Plan Territorial Insular de Menorca (2003 y propuesta de modificación en 2006) .....	22
3.5.2. Norma Territorial Transitoria del Consell Insular de Menorca .....	26
3.5.3. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Maó .....	30
3.5.4. Plan General de Ordenación Urbana de Es Castell .....	31
3.6. Análisis de otra normativa .....	32
3.6.1. Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares.....	32
3.6.2. Regulación del turismo en las Islas Baleares.....	32
3.7. Análisis del entorno medioambiental del Puerto .....	33
3.7.1. Reserva de la Biosfera .....	33
3.7.2. LIC De s'Albufera a la Mola (ES0000235) .....	35
3.7.3. ANEI, ANIT y APT .....	36
3.7.4. Paisaje .....	37
3.8. Análisis funcional del Puerto.....	38



	Memoria
3.8.1. Infraestructura portuaria .....	38
3.8.2. Zona de Aguas II .....	39
<b>4. PREVISIONES DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES ACTUALES</b>	<b>40</b>
4.1. Previsiones de tráfico .....	40
4.2. Capacidad de las instalaciones actuales .....	43
<b>5. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO</b> .....	<b>45</b>
5.1. Zona Terrestre .....	45
5.1.1. Borde marítimo .....	45
5.1.2. Borde terrestre .....	45
5.2. Zona de agua .....	60
5.2.1. Zona I .....	60
5.2.2. Zona II .....	60
<b>6. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN</b> .....	<b>61</b>
<b>7. ESPACIOS RESERVADOS PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS</b> .....	<b>73</b>
<b>8. USOS PREVISTOS</b> .....	<b>73</b>
8.1. Uso 1: Náutico-Deportivo/Complementario .....	74
8.2. Uso 2: Comercial/Complementario .....	74
8.3. Uso 3: Interacción Puerto-Ciudad .....	75
8.4. Uso 4: Pesquero/Complementario .....	76
8.5. Uso 5: Náutico-deportivo / Complementario / Interacción Puerto-Ciudad .....	76
<b>9. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS</b> .....	<b>90</b>
<b>10. NOTA FINAL</b> .....	<b>90</b>
APÉNDICE I: ALTERNATIVAS PARA EL TRASLADO DE LA DESCARGA DE HIDROCARBUROS A LA MOLA	
APÉNDICE II: PLANO DE CONCESIONES DEL PUERTO DE MAÓ	
APÉNDICE III: DETALLE DE LAS ZP22-1 A ZP22-9 "CASETAS DE VORERA"	



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Objeto

El objeto del presente documento es el de recoger una propuesta para la nueva delimitación de la zona de servicio del Puerto de Maó y, por consiguiente, la modificación del vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Maó, aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006).

Según el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, este documento tiene la denominación de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) e incluirá las correspondientes novedades establecidas en cuanto a su contenido.

La nueva delimitación de la zona de servicio del Puerto viene motivada por la necesidad de contemplar la adaptación y posibilidades de desarrollo de las infraestructuras y espacios portuarios para responder a las exigencias del tráfico de mercancías, pasajeros, buques y embarcaciones, que el abastecimiento y economía de Menorca demandan, teniendo en cuenta el valor y escasez del territorio, la necesidad de operar en las mejores condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, y compatibilizando en lo posible los distintos usos portuarios y urbanos, consiguiendo un espacio de calidad integrado en el entorno y de interés para el ciudadano.

El documento contempla la nueva delimitación de los espacios de agua y tierra necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a los que se refiere el artículo 72 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a la interacción puerto-ciudad.



## 1.2. Marco legal y administrativo

La presente DEUP se ha redactado siguiendo las disposiciones del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.

Los artículos que rigen la elaboración y aprobación de las DEUP son los siguientes:

- Artículo 69: define el contenido de la DEUP y el procedimiento a seguir para su tramitación.
- Artículo 70: establece las condiciones en las que se lleva a cabo la modificación de una DEUP.

Del mismo modo, se han tenido en cuenta los deslindes efectuados por la Dirección General de Costas en los municipios de Maó (Orden Ministerial de 31 de marzo de 2009) y Es Castell (Orden Ministerial de 20 de enero de 2010), ya que existía un compromiso de la Autoridad Portuaria de Baleares, durante la tramitación del PUEP vigente, con la Dirección General de Costas, firmado en 2002, de adaptar el límite de la Zona de Servicio del Puerto al deslinde definitivo en los Municipios de Maó y Es Castell.

Finalmente, en relación a los usos contemplados en esta DEUP, asignados a la zona de servicio del Puerto de Maó, se ha seguido el contenido del artículo 72, en lo relativo a la posibilidad de contemplar usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en determinados espacios.



## 2. ANTECEDENTES

### 2.1. Técnicos

El Puerto de Maó, ubicado al Este de la isla de Menorca, se caracteriza por ser un puerto natural, con una longitud de casi 6 km, desde la bocana hasta Sa Colársega, que es el área más interna. Esta circunstancia, desde el punto de vista de la operatividad, se traduce en aguas abrigadas que ofrecen unas condiciones de seguridad para la navegación muy elevadas y, por tanto, un puerto refugio para embarcaciones de todas las dimensiones y tipologías.

Así pues, los 313,12 Ha de lámina de agua, los 9.179,93 m de longitud de muelles y los 271.590 m<sup>2</sup> de superficies en tierra<sup>1</sup>, dan cabida a una intensa actividad, desde comercial y pesquera, hasta de pasaje y náutico-deportiva, estas últimas de mayor magnitud en época estival. La tendencia habitual de este tráfico ha sido el aumento sostenido, hasta hace unos años, en los que se comenzaron a notar los efectos de la actual crisis y la actividad se mantuvo o descendió ligeramente.

Por otro lado, y dejando aparte la crisis económica que está teniendo lugar actualmente a escala global, el Puerto de Maó no ha podido crecer todo lo que hubiera sido necesario para satisfacer la demanda de las distintas infraestructuras marítimas, debido a que se encuentra en una isla de altos valores ambientales como es Menorca.

La UNESCO declaró Menorca como Reserva de Biosfera en 1993, atendiendo al alto grado de compatibilidad conseguido entre el desarrollo de las actividades económicas, el consumo de recursos y la conservación de un patrimonio y de un paisaje que ha mantenido, y sigue manteniendo hoy, una calidad excepcional. Asimismo, Menorca aloja una notable diversidad de hábitats mediterráneos, en los que viven especies de animales y plantas exclusivos en la isla, algunas de ellas en peligro de extinción. Uno de los objetivos de este título es favorecer la conservación de las actividades que mantienen el paisaje tradicional y evitar las que puedan degradarlo, para lo que el Consell Insular aprobó el Pla Territorial Insular (PTI) en 2003 y su modificación en 2006, que ordena el territorio velando por la sostenibilidad y regulando el crecimiento urbanístico. Mediante este instrumento, el Puerto de Maó queda rodeado por terrenos protegidos bajo alguna figura (ANEI, ANIT, etc.), en los casos en los que no pertenezcan a los núcleos urbanos de Maó o Es Castell.

En vista de las limitaciones de expansión y de las necesidades infraestructurales que los gestores y usuarios han podido comprobar durante el desarrollo de su actividad, y según se

---

<sup>1</sup> Memoria Anual de la Autoridad Portuaria de Baleares del 2015.



plasma en las descripciones y estimaciones realizadas en los siguientes apartados, la Autoridad Portuaria de Baleares ha elaborado diversos estudios para el análisis de posibles alternativas en los espacios libres existentes en las inmediaciones de la Zona de Servicio del Puerto.

Estos estudios se han tenido en cuenta en la redacción de la presente DEUP.



## 2.2. Administrativos

Por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006), se aprobó definitivamente el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de Maó.

El hecho de haberse adquirido, hasta el momento de redacción de la presente memoria, el 98% de superficie de los terrenos previstos en el citado PUEP (fundamentalmente, en el Cos Nou, Sa Colársega y S'Hort Nou) y, además, una superficie adicional en la zona alta del Cos Nou como terrenos patrimoniales, obliga a la determinación de los usos de los espacios de nueva incorporación y a la reordenación de los usos existentes, para su perfecta integración en aquellos.

La entrada en vigor del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, atendiendo a su Disposición Transitoria Sexta, mantiene la vigencia de los PUEP aprobados con anterioridad a la *Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general*. Sin embargo, cuando se proceda a su primera modificación desde la entrada en vigor de la citada *Ley 33/2010*, que es el caso que nos ocupa, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 96 y 97 de la *Ley 48/2003, de 26 de noviembre*, en su redacción otorgada a los mismos por dicha *Ley 33/2010, de 5 de agosto*. Por lo tanto, la denominación de este instrumento de planificación pasa a ser la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP).

Por otra parte, indicar que el Puerto de Maó dispone de Plan Especial, aprobado definitivamente por la Comisión Insular de Urbanismo de Menorca en sesión de 17 de marzo de 1995, en la parte que afecta al término municipal de Maó, quedando pendiente el término municipal de Es Castell en tanto en cuanto no se apruebe el Plan Director Sectorial de Instalación de Industrias Energéticas de Menorca y no se modifique consecuentemente por el Ayuntamiento de Es Castell el Plan General de Ordenación Urbana de dicho término municipal. El Texto Refundido fue aprobado el 16 de octubre de 1995, y dicha aprobación fue publicada en el BOIB de 2 de noviembre de 1995.

Además, cabe destacar otros procesos relacionados en desarrollo durante la tramitación de la presente DEUP:

- Actuaciones iniciadas tras la aprobación definitiva del PUEP vigente. Este es el caso de algunas parcelas en fase expropiatoria, la cual se ha prolongado por



desacuerdos y alegaciones de los correspondientes propietarios (concretamente, en la zona del Cos Nou y La Colársega).

- Planificación urbanística en redacción o tramitación, la cual deberá adaptarse a la DEUP, una vez aprobada ésta. En esta situación se encuentra el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del municipio de Es Castell.

Con arreglo a lo prevenido en el artículo 69 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, los pasos dados hasta la fecha de redacción del presente documento, en relación a la DEUP del Puerto de Maó han sido:

- Inicio del trámite mediante la aceptación previa de la propuesta de DEUP del Puerto de Maó en sesión del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares de fecha 26 de febrero de 2015.
- Solicitud de informe a Organismos Oficiales relacionados sobre la propuesta de DEUP del Puerto de Maó, aceptada preliminarmente (de marzo a noviembre de 2015).
- Información pública de la propuesta de DEUP del Puerto de Maó, aceptada preliminarmente (de marzo a noviembre de 2015).
- Análisis y valoración de los informes y alegaciones recibidos, para ser tenidos en cuenta en la redacción de la versión de la DEUP del Puerto de Maó que se propondrá para su aprobación definitiva y que se trata del presente documento.

Cabe destacar que en la propuesta con que se inició la tramitación en febrero de 2015, los "usos" vinculados a la interacción puerto-ciudad se definían de la siguiente forma: "*De acuerdo con el artículo 72.1 del TRLPEMM, podrán admitirse estos usos en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo terrestre, y siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y de las operaciones portuarias, quedando excluidos estos usos de los recintos con acceso controlado donde se desarrollan operaciones portuarias*".

Por otro lado, las conocidas localmente como "casetas de vorera" son determinados espacios muy acotados (en m<sup>2</sup> totalizan una superficie muy pequeña del Puerto en %), fundamentalmente en la Ribera Norte, con pequeñas edificaciones (casi todas de una sola planta), de distintos orígenes y usos históricos: "escars" o pequeños embarcaderos para guardar barcas (de pesca o recreo), casetas de aperos o almacenes más o menos vinculados a la pesca y marisqueo tradicional, y otros.



En estos espacios efectivamente podrían concretarse de forma específica los usos puerto-ciudad definidos de forma más genérica en la propuesta inicial de la DEUP. El objetivo es tener la posibilidad, sin descartar ni renunciar en los mismos a usos portuarios (náutico-deportivo y complementario, que ya se están dando con utilización de algunas de estas casetas, otras vacías), de autorizar también -cuando estén en desuso portuario- dichos usos vinculados a la interacción puerto-ciudad como los que relaciona el art.72 del TRLPEMM: equipamientos culturales, recreativos, exposiciones, a muy pequeña escala. Ninguno de estos espacios son a incorporar, sino que están incluidos ya en la actual ZSP definida en el PUEP aprobado en 2006, aunque requerirán informe de Costas para la verificación del no tener las características naturales del art.3 de la Ley de Costas.

Por ello, en la propuesta revisada de la DEUP, a la vista de las alegaciones, se delimitan (en el Plano nº5 de Atribución de Usos) las superficies concretas donde se sitúan las "casetas de vorera" (y sus áreas anexas) en las que se propone admitir (previa verificación por Costas del cumplimiento de los requisitos relativos a sus características naturales), y superpuesto a los usos portuarios (como un "mixto"), el de integración puerto-ciudad.

Finalmente, los documentos de referencia a este respecto son los siguientes, tenidos todos ellos en cuenta en la elaboración de la presente DEUP:

- PGOU de Maó (30 de enero de 2012).
- PGOU de Es Castell (1995).
- Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Maó (propuesta inicial o avance del 2007).
- Plan Territorial Insular de Menorca (2003 y modificación de 2006) y Norma Territorial Transitòria (46PTI14101) del Consell Insular de Menorca (22 de diciembre de 2014).
- Plan Director Sectorial Energético de les Illes Balears (*Decreto 96/2005, 26 de septiembre*).
- Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo en las Illes Balears.
- Decreto Ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears.



### 3. ANÁLISIS DEL PUERTO Y SU ENTORNO EN LA ACTUALIDAD

#### 3.1. Descripción general

El Puerto de Maó, situado en 4° 18,4' de longitud y 39° 52,3' de latitud, es un puerto natural con una longitud de casi 6 km desde la bocana, orientado aproximadamente "este-oeste", y protegido de los vientos del Norte y de Tramontana, condición ésta que ha propiciado su consideración de puerto refugio para las embarcaciones de todos los tamaños.

El canal de acceso tiene un calado de 15 m y una anchura media de 180 m.

La zona de servicio terrestre discurre a ambos lados del canal, salvo en la zona de la Estación Naval. También dispone de superficie portuaria en la isla del Rey, isla Plana e isla Lazareto.

Las aguas portuarias abarcan toda la lámina de agua dentro del canal (Zona I), con una superficie de flotación de 313,12 Ha. La Zona II, con una superficie de 373,10 Ha, queda delimitada por un polígono que constituye las áreas de acceso y fondeo; dicho polígono queda definido por estos puntos, recogidos en la Orden FOM/907/2006, de 14 de marzo, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Maó:

ZONA II		
Vértice	Latitud	Longitud
1	39° 52,10' N	4° 18,57' E
2	39° 52,22' N	4° 19,00' E
3	39° 52,52' N	4° 19,67' E
4	39° 51,00' N	4° 19,67' E
5	39° 51,00' N	4° 18,65' E
6	39° 52,02' N	4° 18,50' E

Actualmente, el Puerto dispone de 1.593,70 m de muelles comerciales, 120 m de muelles dedicados al sector pesquero y 3.367 m destinados, fundamentalmente, a la náutica de recreo. Este dato refleja la importancia del sector turístico en el Puerto de Maó, en cuanto al porcentaje de alineación de muelles de tipo deportivo (más del 65% del total del Puerto),



a la que hay que sumar los 3.899,23 m de muelles de servicio particular también para embarcaciones de recreo.

Los calados oscilan entre 8,50 m en el Muelle de Pasajeros o los Duques de Alba de la Estación Naval y 1,00 m en dársenas náutico-deportivas, como en el Muelle del Hospital, el Muelle del Cos Nou o el Muelle de En Pons.

Finalmente, en cuanto a la superficie de servicio terrestre, indicar que dispone de un total de 271.590 m<sup>2</sup>, de los cuales únicamente el 32% están equipados y son empleados para tráfico comercial. La superficie restante, o bien es utilizada para pesca, marisqueo y náutica de recreo, o bien se trata de áreas de uso complementario, constituyendo viario o zonas libres con características topográficas que imposibilitan la ejecución de infraestructura portuaria.



### 3.2. Tráficos y actividades

Durante el año 2015, en el Puerto de Maó se manipularon 735.745 t de mercancía, en una proporción de 3% de graneles sólidos, 23% de graneles líquidos y 74% de mercancía general. Con respecto al total de la isla de Menorca, a través del Puerto de Maó se introducían el 100% de los graneles líquidos (combustibles) y de los graneles sólidos (cementos, áridos, pienso, cereales, etc.), hasta que en marzo de 2011 el nuevo Puerto Exterior de Ciutadella está operativo.

A continuación, se presentan sendos gráficos con la evolución de ambos tipos de tráfico en el Puerto de Maó desde 1990 hasta 2015 (datos obtenidos de la Memoria Anual de la Autoridad Portuaria de Baleares del 2015 y de la web [www.portsdebalears.com](http://www.portsdebalears.com)).

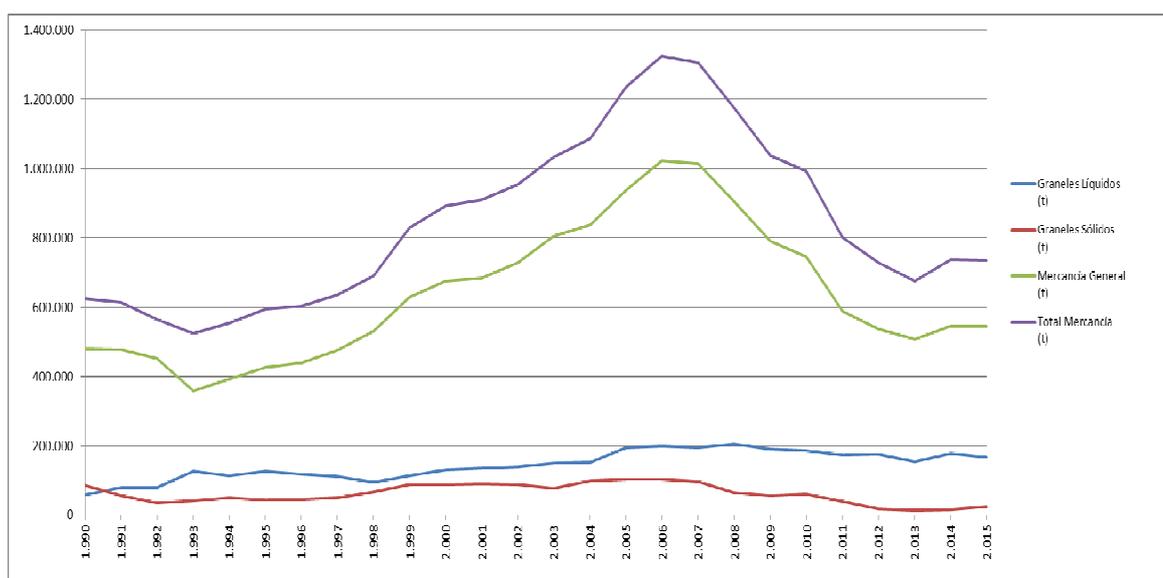


Gráfico 1: Tráfico de mercancía anual en el Puerto de Maó (t).

En el Gráfico 1, se observa cómo desciende el tráfico de mercancía en los últimos años; una de las causas de este descenso ha sido la crisis económica de alcance global que surgió en el año 2007, y otra la puesta en funcionamiento del Puerto Exterior de Ciutadella en 2011, que en la estadística de Autoridad Portuaria se refleja a través de un aumento del tráfico de mercancía general en el Puerto de Alcudia.

Del tráfico de mercancía, cabe destacar que aproximadamente el 72% corresponde a mercancía desembarcada, reflejando el carácter eminentemente importador del Puerto de Maó debido a su insularidad.



En cuanto a los pasajeros en línea regular que utilizaron el Puerto en este mismo año, fueron 120.388, cifra que supone un porcentaje significativo del total de la isla. En relación al tráfico de cruceros, hasta el momento, era el Puerto menorquín que acogía el 100% de este tipo de tráfico, con 59.193 cruceristas durante el 2015. Esta tendencia puede oscilar, teniendo en cuenta la evolución de la flota en el Mediterráneo y las acciones comerciales de la APB.

Los datos de tráfico revelan la importancia del Puerto de Maó para la economía de la Isla de Menorca, al constituirse como puerto receptor, tanto de mercancías como de pasajeros. Sin embargo, la reciente apertura del Puerto de Ciutadella y las ampliaciones previstas en el mismo dejarán notar sus efectos en los actuales tráficos y actividades del Puerto de Maó.

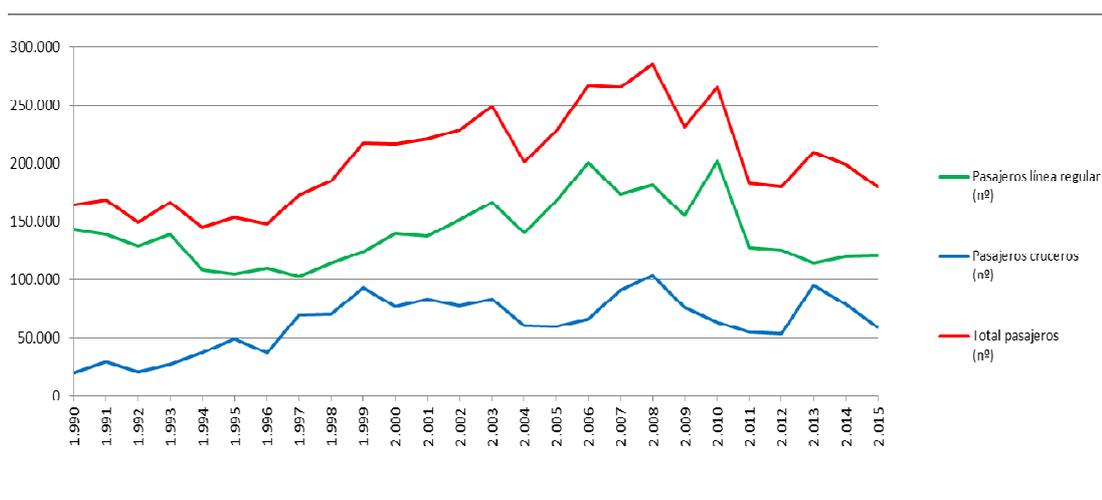


Gráfico 2: Pasajeros anuales en el Puerto de Maó (nº).

En el Gráfico 2, se puede apreciar el aumento que el pasaje regular experimenta en 2010, mientras que el de cruceros baja ligeramente en ese mismo año; seguidamente, en 2011, ambos tipos de pasajeros sufren un descenso. Sin embargo, posteriormente, los pasajeros de cruceros van incrementándose paulatinamente hasta 2013, para volver a descender. Indicar que las principales líneas regulares que conectan con el Puerto de Maó son Barcelona-Maó-Barcelona y Valencia-Palma-Maó-Palma-Valencia.

Si comparamos estos datos con los del conjunto de puertos de la APB, el Puerto de Maó se encuentra en la siguiente situación:



**Tabla 1: Contribución del Puerto de Maó al tráfico del total de los puertos de la APB (2015).**

Mercancía General	5 %
Graneles Sólidos	2 %
Graneles Líquidos	11 %
Pasajeros en línea regular	2 %
Pasajeros en crucero	3 %

El Puerto de Palma de Mallorca es el que supera en volumen al resto de puertos de la APB en casi todos los tipos de tráfico movidos en el año 2015, siendo el Puerto de Maó el penúltimo (con un 5% del total), por delante del Puerto de La Savina.

Sin embargo, realizando la comparación con otros puertos de interés general, según datos del Anuario Estadístico de Puertos del Estado 2014 y de las Memorias Anuales de las distintas Autoridades Portuarias de ese mismo año, el Puerto de Maó se encuentra por delante de numerosos puertos de envergadura como Ferrol, Huelva o Málaga, en relación al tráfico de mercancía general, y los de Bahía de Cádiz o Puerto del Rosario, respecto al tráfico de pasajeros en línea regular.

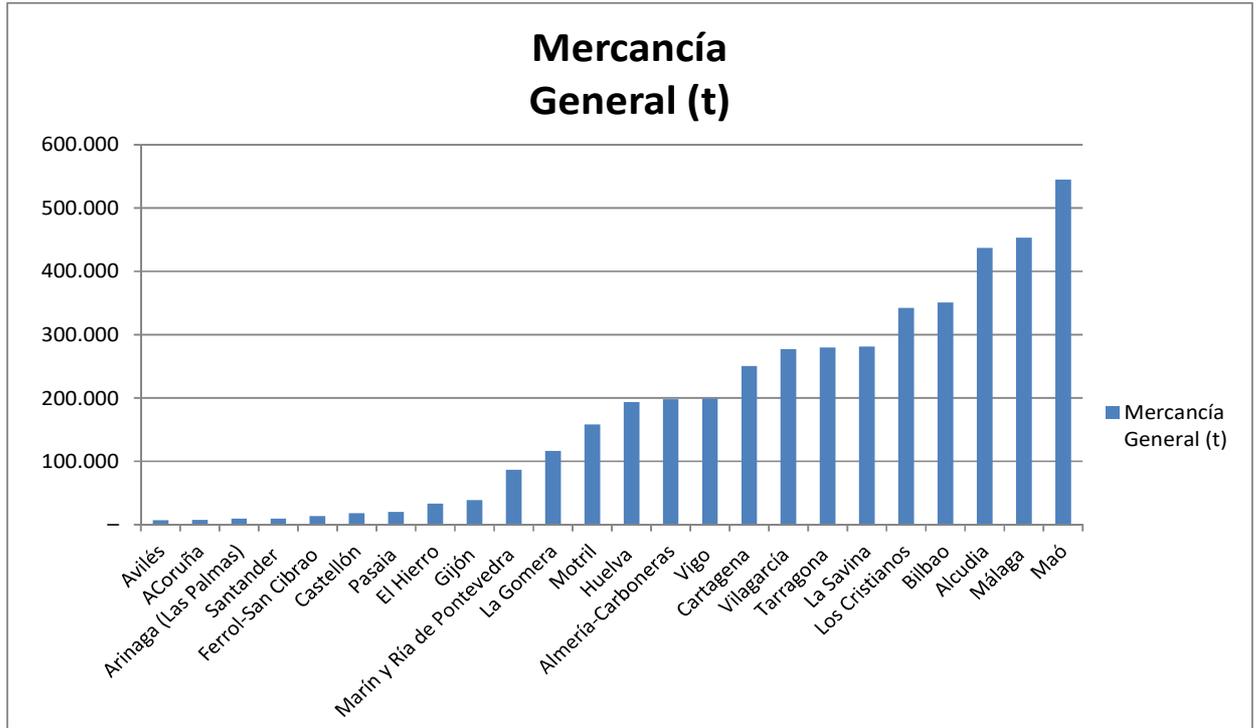


Gráfico 3: Puertos de interés general por debajo del Puerto de Maó en tráfico de mercancía general movida en 2014.

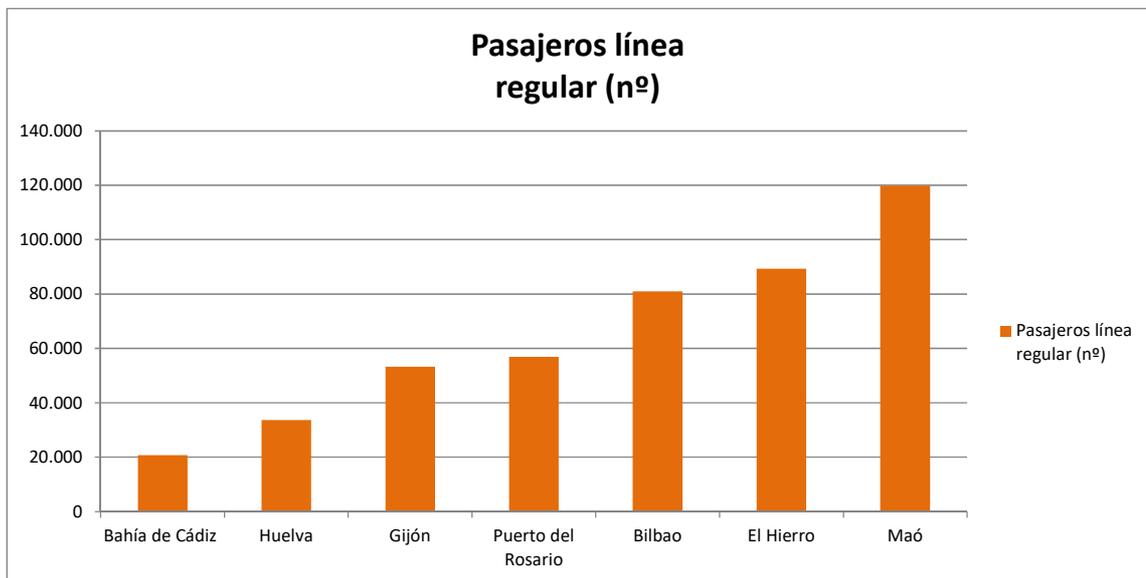
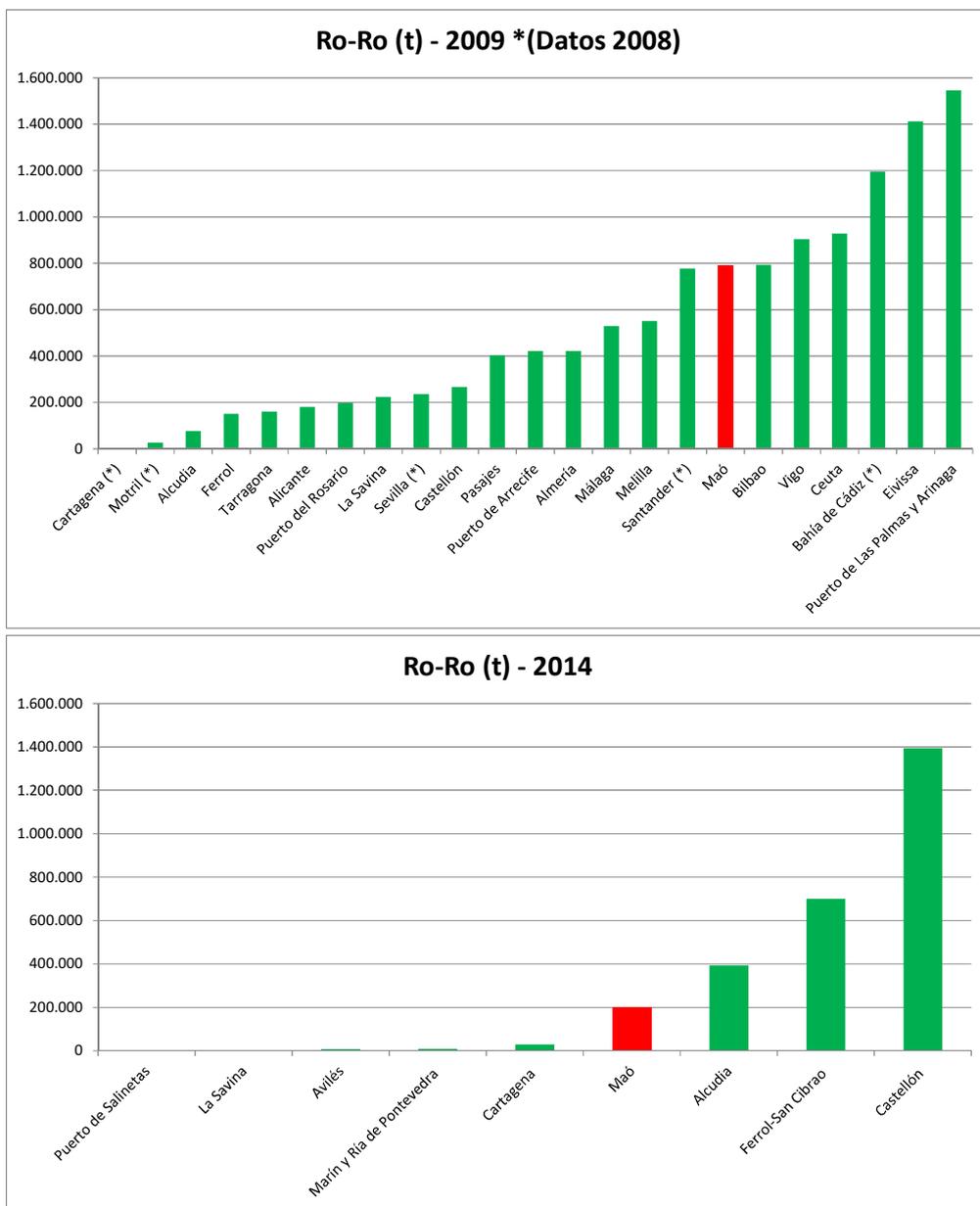


Gráfico 4: Puertos de interés general por debajo del Puerto de Maó en tráfico de pasajeros en línea regular de 2014.



Mención especial se hace sobre el tráfico tipo Roll-On/Roll-Off, que en el Puerto de Maó supone una porción significativa del total y que según datos del Anuario Estadístico de Puertos del Estado 2009 y 2014, en 2009 ocupaba una posición importante con respecto al resto de puertos de interés general, aunque esa posición también ha bajado en los últimos años.



**Gráfico 5: Tráfico Ro-Ro de 2009 y 2014. Comparación entre el Puerto de Maó (en rojo) y el resto de puertos de interés general dentro del rango de 0 a 1,6 millones de t.**



Según se desprende de la Memoria Anual de la APB, en el Puerto de Maó existen un total de 47 concesiones y autorizaciones de pequeña envergadura (usos relacionados con explotación de locales comerciales, embarcaderos “particulares”, casetas, emisarios y canalizaciones, etc.). Las concesiones más importantes, desde el punto de vista de generación de ingresos, están relacionadas con la náutica recreativa (explotación de dársenas deportivas, gestión de puestos de amarre y explotación de varadero).

En el Apéndice II, se adjunta la relación de las concesiones más importantes y vigentes en la actualidad, así como un plano en el que se ubica cada una de ellas.

Por tanto, una actividad importante del Puerto es el sector turístico, englobando en este concepto tanto el tráfico de cruceros como la náutica de recreo, con todos los servicios y equipamientos asociados (superficies para reparación y limpieza, industria náutica, locales comerciales, aparcamientos, etc.).

En el Gráfico 6, se comprueba que, las tasas por ocupación privativa y por aprovechamiento especial del Dominio Público Portuario constituyen aproximadamente el 50% del total de ingresos por tasas del Puerto (datos aportados por la APB).

El potencial de este sector, junto con el comercial (garantía para Menorca de abastecimiento y entrada/salida de pasajeros por vía marítima), refleja la dirección en la que deberán dirigirse las actuaciones de infraestructura y reordenación del Puerto de Maó en los próximos años, aspecto tenido en cuenta en la elaboración de la presente DEUP.

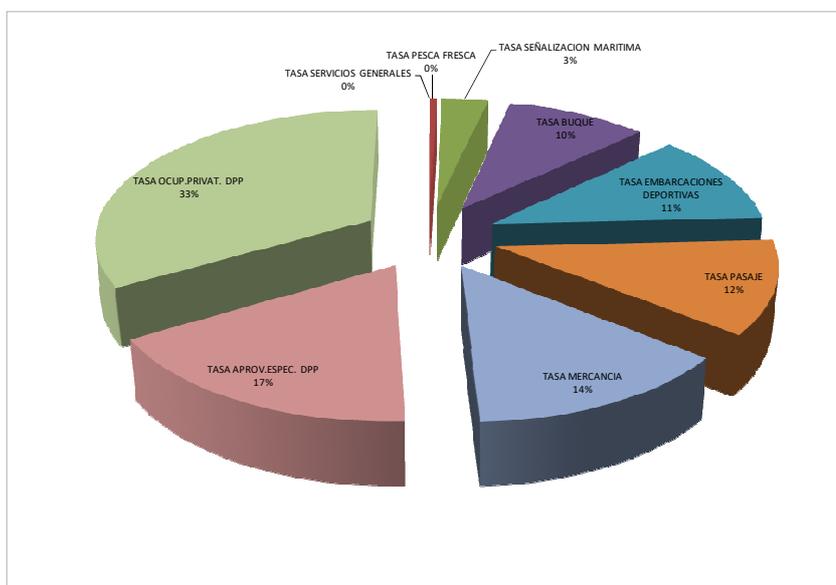


Gráfico 6: Ingresos por tasa en el Puerto de Maó.



### 3.3. Accesibilidad

#### 3.3.1. Terrestre

Debido a la extensión en longitud de la zona de servicio terrestre del Puerto, los accesos por tierra de las distintas dársenas se realizan por medio de los viales del municipio en el que se encuentren (Maó o Es Castell), destacando:

- Vial que discurre desde el extremo de levante del Muelle de Cos Nou hasta el Muelle del Fonduco: este vial comunica interiormente el Puerto en esta área, el cual ha sido renovado recientemente. Cuenta con una longitud total de 4.500 m y una anchura que oscila entre 6 y 8 m, presentando dos carriles de circulación en todo su recorrido.
- Acceso a los Muelles del Cos Nou desde la rotonda de intersección de la Carretera de Fornells: Vial que arranca desde esta rotonda y termina en la entrada a dichos muelles. Está formado por dos carriles y tiene una longitud de unos 500 m.

Cabe mencionar el acceso de unos 300 m que la Autoridad Portuaria de Baleares ha ejecutado desde la Carretera de La Mola para conectar con los Muelles Comerciales del Cos Nou, la nueva Estación Marítima y la Estación Naval de Maó, con el fin de descongestionar la zona y, de este modo, poder separar el tráfico de mercancías Ciudad-Puerto del propio originado por la operativa de mercancías Puerto-Puerto, debido a la actual dificultad y falta de seguridad que produce la combinación de los tráficos en un mismo vial.

#### 3.3.2. Marítima

El acceso al Puerto por mar, se realiza a través de su canal de entrada, que cuenta con un calado de 15 m y una anchura media de 180 m.



### 3.4. Análisis de las interfases y relaciones Puerto-Ciudad

Es tal la integración de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Maó con los núcleos urbanos de los municipios de Maó y Es Castell, que la interrelación entre estos espacios es muy estrecha. Debido a la disparidad de usos que se desarrollan tanto en el Puerto como en la urbe, en algunos casos, es compleja la compatibilidad en la interfase Puerto-Ciudad.

Atendiendo a su configuración biofísica, consecuencia de un accidente tectónico, se pueden diferenciar dos situaciones distintas:

- Ribera meridional: es donde se encuentran los núcleos históricos de ambas ciudades (Maó y Es Castell) y prácticamente todo su crecimiento contemporáneo; la situación de las relaciones Puerto-Ciudad es la siguiente,
  - La proximidad puerto-ciudad permite una mayor fluidez en sus relaciones, en cuanto a equipamiento y espacio libre.
  - Excesiva presión circulatoria del vial perimetral del puerto, junto con una falta de dimensiones adecuadas, teniendo en cuenta la función separadora puerto/ciudad que éste ejerce.
  - En algunas zonas, cierta escasez de recorridos bien dimensionados para el tráfico peatonal, pero con posibilidades de mejora debido a la inexistencia de barreras físicas entre el puerto y la ciudad.
  - Existencia de algunos conflictos entre la zona portuaria y la ciudad en la Cala Fonts y en el Muelle de Pasajeros, debido a la superposición de usos.
  - Presencia de acantilados rodeando al Puerto, de elevado interés paisajístico como elemento configurador de la fachada marítima, los cuales presentan graves problemas de estabilidad.
  
- Ribera septentrional: está formada por un paisaje de montículos tapizados por un denso acebuchal en los cuales se han desarrollado actuaciones residenciales unifamiliares (Cala Rata y Cala Llonga), a diferencia de la parte interna donde se ubica la Estación Naval y las instalaciones de la central térmica; la relación Puerto-Ciudad es la siguiente,
  - Aparente falta de ordenación de algunas zonas de amarre de embarcaciones de recreo.
  - Dificil accesibilidad a determinadas zonas de amarre.



En resumen, la problemática se basa en la superposición de usos en los límites puerto-ciudad que, además de los conflictos anteriormente mencionados, hace necesaria una continua comunicación y coordinación para servicios tales como limpieza, recogida de basuras, redes de servicio, etc.

Además, las complicaciones creadas por la falta de espacio y la cercanía de la ciudad a la Zona de Servicio del Puerto dificultan el cumplimiento de las exigencias del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974. Por tanto, se hace necesario el desvío del tráfico rodado asociado a la actividad portuaria; para ello, como se ha comentado, la Autoridad Portuaria de Baleares ha ejecutado un vial desde la Carretera de La Mola para conectar con los Muelles Comerciales del Cos Nou (donde están previstas nuevas explanadas multiusos), la futura Estación Marítima y la Estación Naval de Maó.

Así, en la presente DEUP, la compatibilización de usos entre el Puerto y la Ciudad se tendrá como uno de los objetivos primordiales.



### 3.5. Análisis de la planificación territorial

En este apartado, se recoge un breve análisis de la planificación del suelo disponible adyacente a la zona de servicio terrestre del Puerto, considerando su cantidad y características, en vistas a posibles futuros desarrollos.

Como ya se ha indicado, la expansión del Puerto de Maó está limitada por encontrarse encajado entre suelo urbano de los municipios de Maó y Es Castell, terrenos del Ministerio de Defensa y áreas naturales protegidas bajo alguna figura de creación autonómica.

A continuación, se analizan los instrumentos urbanísticos en los que se reflejan estas características del suelo.

#### 3.5.1. Plan Territorial Insular de Menorca (2003 y propuesta de modificación en 2006)

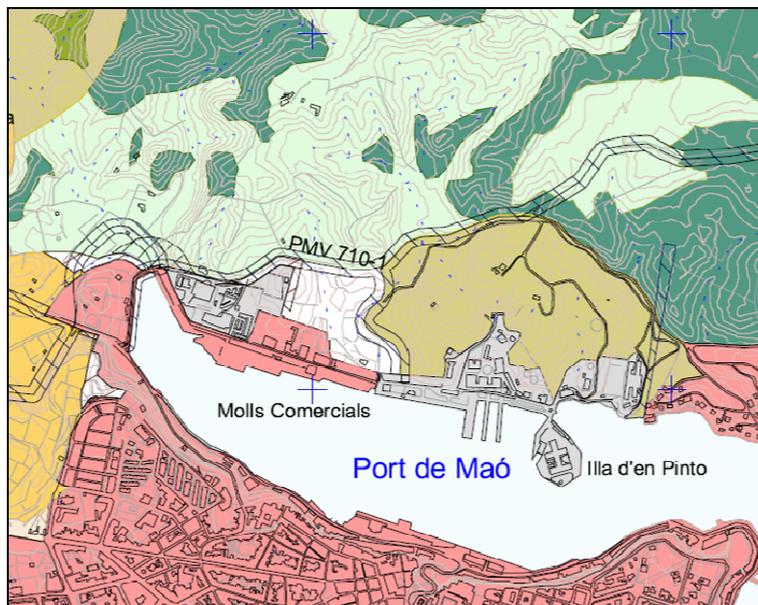
El Plan Territorial Insular de Menorca (PTI) es un instrumento de ordenación que afecta al sistema portuario en los siguientes aspectos:

- Instalaciones de descarga de hidrocarburos: se contempla la necesidad de trasladar las instalaciones de descarga y almacenamiento de hidrocarburos que la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) operaba en Cala Figuera en el momento de redacción del PTI, traslado que actualmente ya se ha llevado a efecto (atraque de la Base Naval, por medio de un Acuerdo promovido por el Consell de Menorca conjuntamente con los Ayuntamientos de Maó y Es Castell, la APB, el Ministerio de Defensa, la base militar del puerto y CLH). La necesidad de este traslado fue motivada por la frecuencia de llegada de los buques y el calado en Cala Figuera, que obligaba a transportar una cantidad del producto en torno a la mitad de su capacidad, así como por la interferencia con otros buques y embarcaciones menores.
- Instalaciones náutico-deportivas: en este aspecto, el PTI tiene como criterio general priorizar la mejora de las instalaciones existentes, en lugar de crear otras nuevas, con la doble finalidad de no fomentar el incremento de la demanda actual y preservar el entorno natural.



En este sentido, cabe destacar la disponibilidad del área de Cala Figuera, en la que el PTI propone una reordenación de los usos, cuyo estudio relega al Plan de Usos de los Espacios Portuarios (o instrumento equivalente).

- Vialidad: en el PTI se contempla un acceso a la Base Naval desde la Ctra. de La Mola que, debido a la proximidad a los Muelles del Cos Nou, podrían a su vez, dar servicio al Puerto.
  
- Espacios naturales protegidos: una de las modificaciones introducidas en el 2006 en el PTI aprobado en 2003, están relacionadas con la implementación de medidas para la protección del medio ambiente, promovido por la condición de Menorca como Reserva de la Biosfera. En este sentido, el PTI mantiene la figura de protección ambiental de los siguientes terrenos, circundantes a la Zona de Servicio Portuario,
  - Parcelas para la ampliación de las explanadas del Cos Nou: Área de Alto Riesgo de Erosión (> 26 Tn/ha/año).
  - Parcelas al norte de la Base Naval: Área Natural de Interés Territorial (ANIT).
  - Terrenos entre el Torrente de La Colársega y la Ctra. a La Mola: Área Natural de Especial Interés (ANEI), con Riesgo de Inundaciones y Riesgo de Erosión de > 26 Tn/ha/año.



**LLEGENDA**

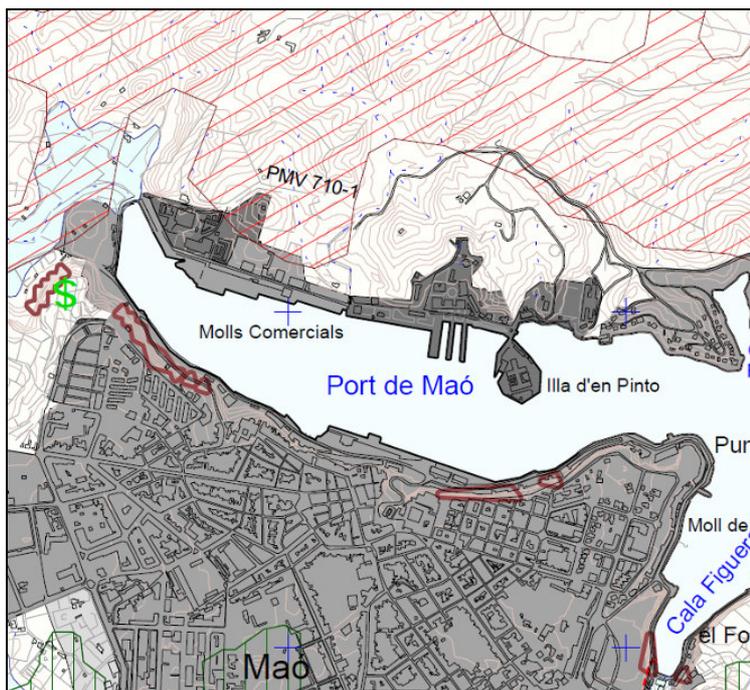
**Sòl Rústic Protegit**

*Nivell de Protecció Normal*

- Àrees Naturals d'Especial Interès (ANEI)
- Àrees Naturals d'Interès Territorial (ANIT)
- Àrees Rurals d'Interès Paisatgístic (ARIP)
- Àrees d'Interès Paisatgístic (AIP)
- Àrees de Protecció Territorial (APT)

*Alt Nivell de Protecció*

- Parc Natural
- Reserves marines
- Franja costera (100 m)
- Illots
- Zones humides
- Alzinars
- Formacions d'ullastrar
- Formacions d'aladern
- Vegetació dunar
- Barrancs
- Penya-segats i vegetació rupícola litoral



**LLEGENDA**

**Risc d'erosió**

- Mig (de 6 a 25 Tn/ha/any)
- Alt (>26 Tn/ha/any)

**Risc d'inundació**

- Danys històrics per ruada
- Desembocadura de torrent amb risc d'inundació
- Risc d'inundació

**Risc d'incendis**

- Molt alt
- Alt

**Risc de contaminació d'aquifers**

- Moderat

**Risc de desprendiments**

- 

**Sòl Urbà i Urbanitzable (Planejament Vigent)**

- Equipaments
- Sòl Urbà
- Sòl Urbanitzable

**Nuclis rurals i hortals d'oci**

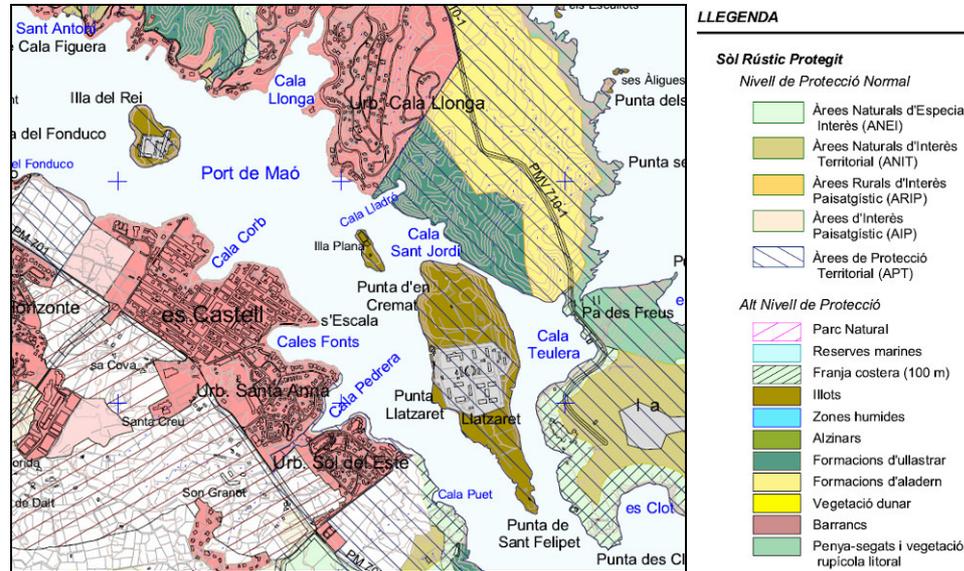
- 

- Limit municipal

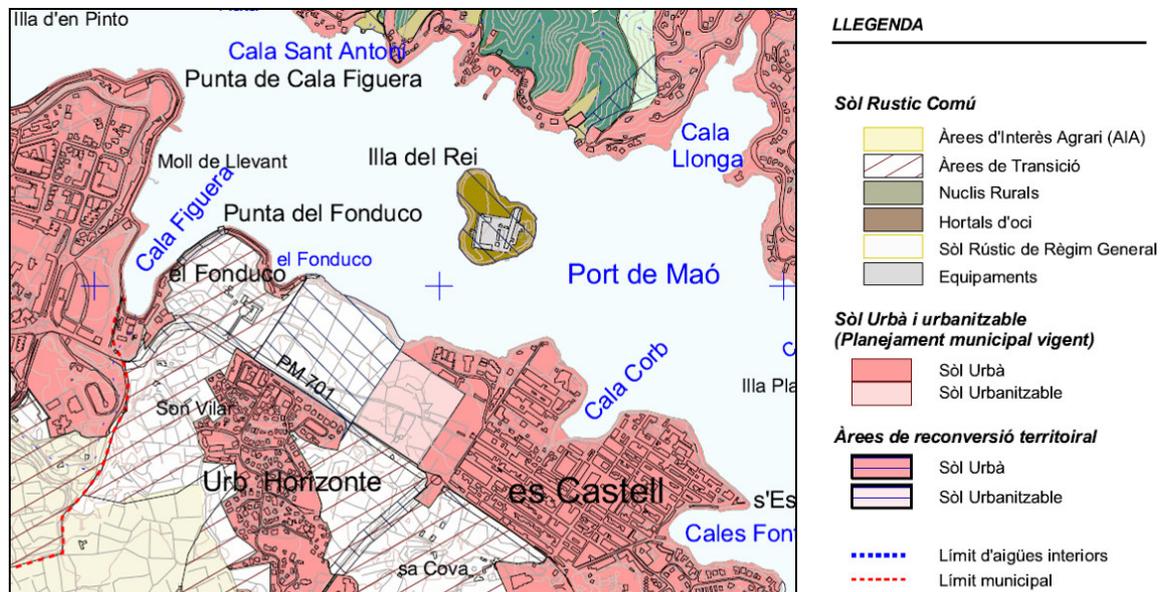
- Isla del Rey, Isla Plana e Isla del Lazareto: en el PTI, estas islas están calificadas como Áreas de Protección Territorial (APT) sobre terreno, a su vez, de Alto Nivel de Protección. La preservación de islas e islotes, en general, viene establecida por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de



las Islas Baleares; en el PTI, el nivel de protección de estos elementos se ha aumentado con respecto a lo fijado a nivel autonómico en las Islas Baleares.



- o Parcela en la Plana de Cala Figuera: Àrea de Transició (AT).



### 3.5.2. Norma Territorial Transitoria del Consell Insular de Menorca

Posteriormente a la redacción de la versión de la DEUP expuesta a información pública, el 22 de diciembre de 2014, se aprobó la Norma Territorial Transitoria (46PTI14101) del Consell Insular de Menorca. Se trata de una disposición que constituye la herramienta de orientación del planeamiento urbanístico de la isla mientras se lleva a cabo la revisión del Plan Territorial Insular vigente (2003). Su objetivo principal es el de establecer una serie de medidas que contribuyan al desarrollo sostenible de Menorca.

En cuanto a lo relativo al “Sistema de asentamientos, equipamiento e infraestructuras”, el Clot de La Mola ostenta en esta norma un Nivel de Protección Normal (dentro del Suelo Rústico Protegido), mientras que en la modificación del PTI propuesta en 2006, se planteaba una franja costera de Nivel de Protección Alto (AANP). Para las áreas de Nivel Normal, no hay disposiciones específicas; pero, para las de Alto Nivel, se dictan una serie de restricciones, ya que el objetivo en ellas es “promover la conservación, la investigación y la mejora de los recursos naturales” (art. 18).

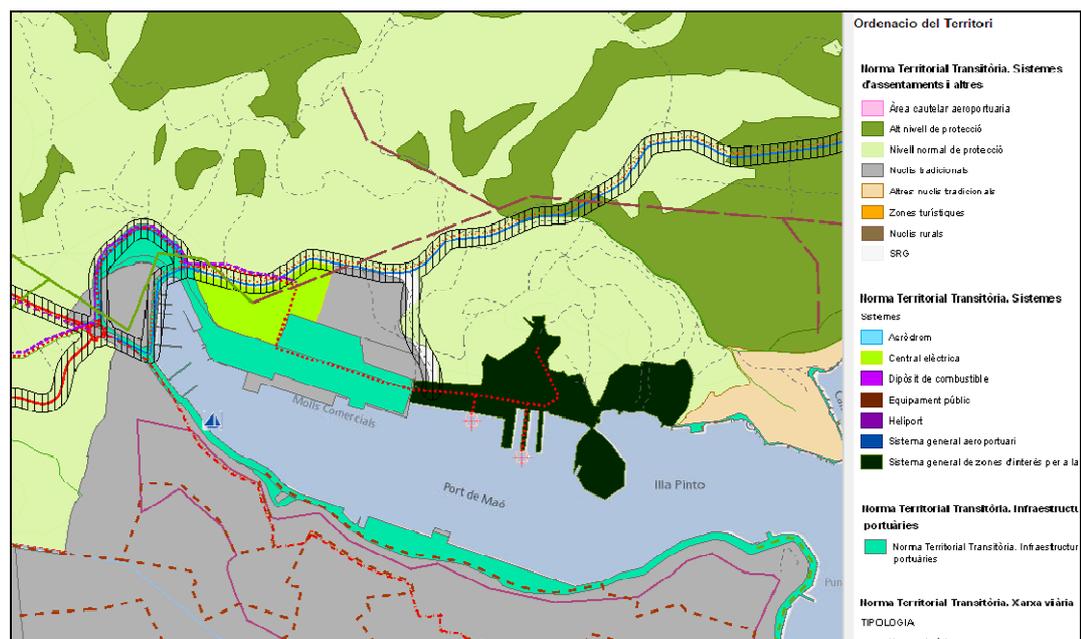


Imagen 1: Sistema de asentamientos, equipamiento e infraestructuras, zona Oeste del Puerto de Maó.

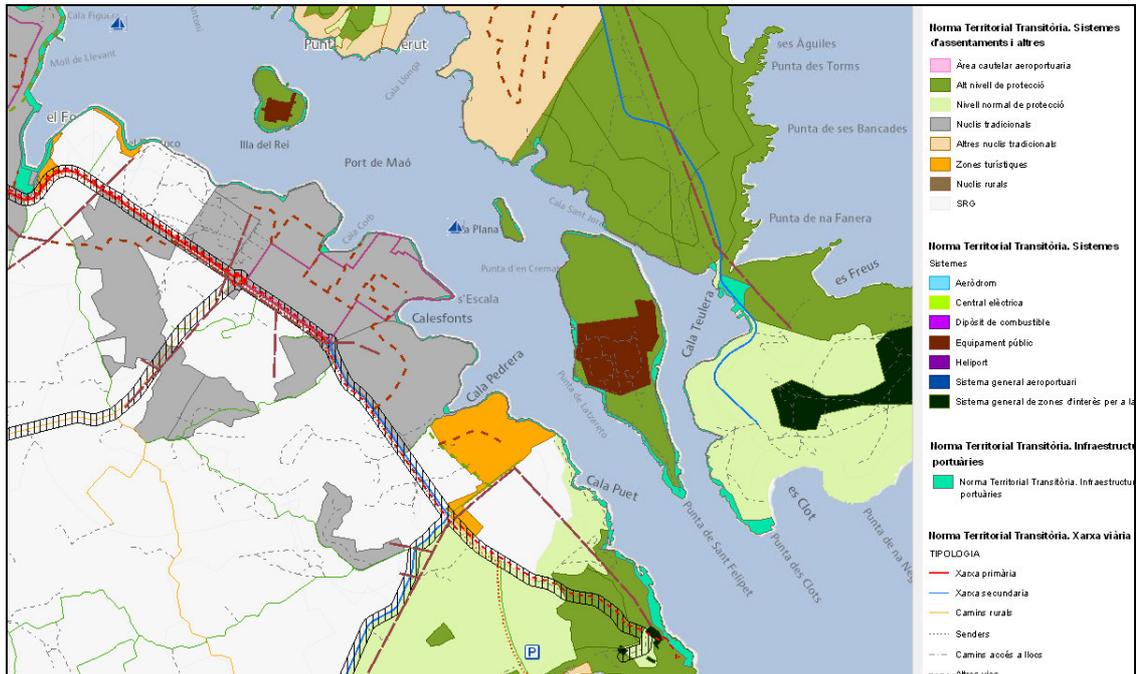


Imagen 2: Sistema de asentamientos, equipamiento e infraestructuras, zona Este del Puerto de Maó.

Con respecto a la "Ordenación del suelo rústico", el área comprendida entre el Torrente de La Colàrsega y la Ctra. a la Mola mantiene su condición de ANEI, pero se le añade la condición de "Protección Costera". Los terrenos al norte de la Base Naval siguen siendo ANIT, al igual que el Clot de La Mola; éstos últimos, junto con las Islas del Rey, Plana y del Lazareto, pasan de ser Áreas de Protección Territorial (figura que desaparece) a Áreas de Protección Costera.

En los ANEI, según el artículo 18, se promoverán las actividades tradicionales y aquellas otras que generen los recursos necesarios para la conservación y que sean compatibles con las AANP, con numerosas restricciones. Los espacios ANIT presentan características similares.

Para la "Protección Costera", no se dictan disposiciones concretas.

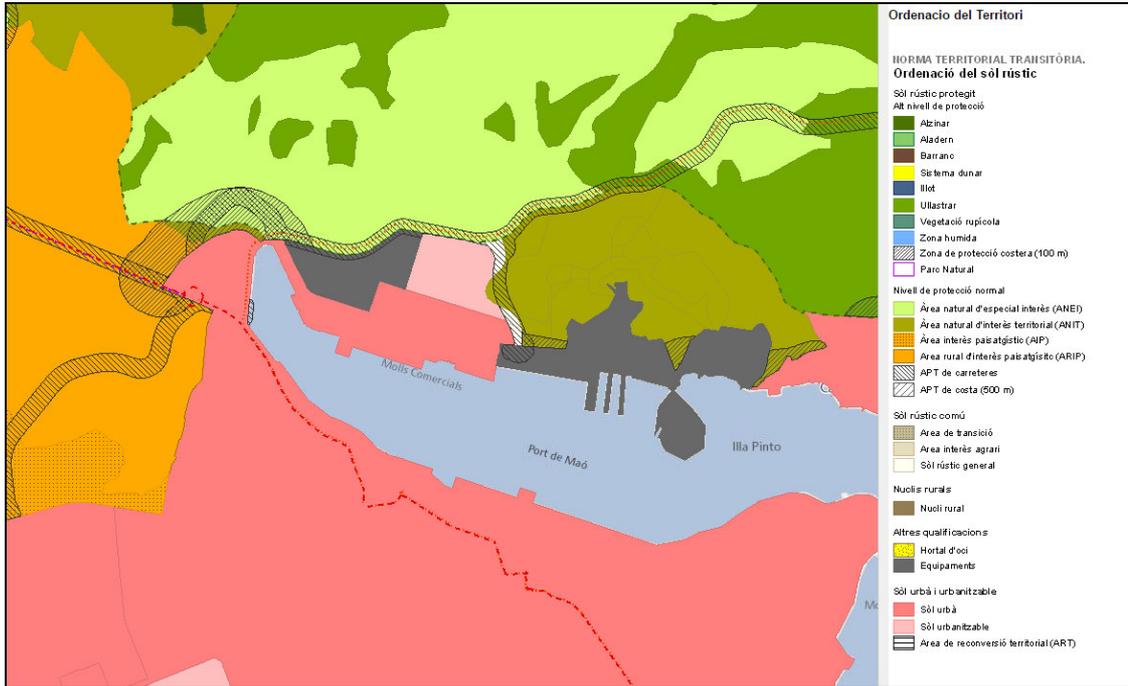


Imagen 3: Ordenación del Suelo Rústico, zona Oeste del Puerto de Maó.

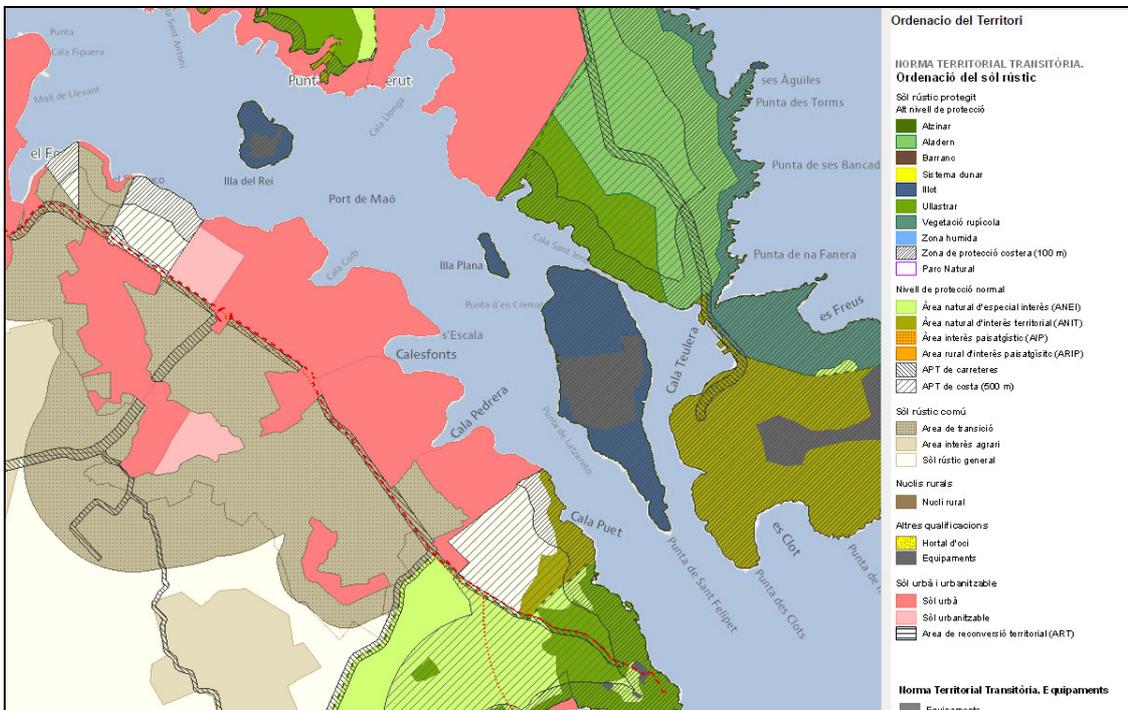


Imagen 4: Ordenación del Suelo Rústico, zona Este del Puerto de Maó.



Por último, la zonificación según la Protección de Riesgos, nos muestra que se mantiene el Riesgo de Inundación en La Colársega, pero en esta ubicación y en la parte norte de la Isla del Lazareto, se rebaja el Riesgo de Erosión de >26 t/ha/año a 6-25 t/ha/año.

En las áreas con algún tipo de riesgo (Áreas de Prevención de Riesgos, APR), para la realización de gran parte de actuaciones en ellos, para la obtención de la correspondiente licencia, será necesaria, al menos, estudios que justifiquen la incorporación de medidas para evitar el riesgo y los informes de diversas Administraciones, según el caso, para revisarlos y, si procede, establecer condiciones adicionales (art. 20 al 27).

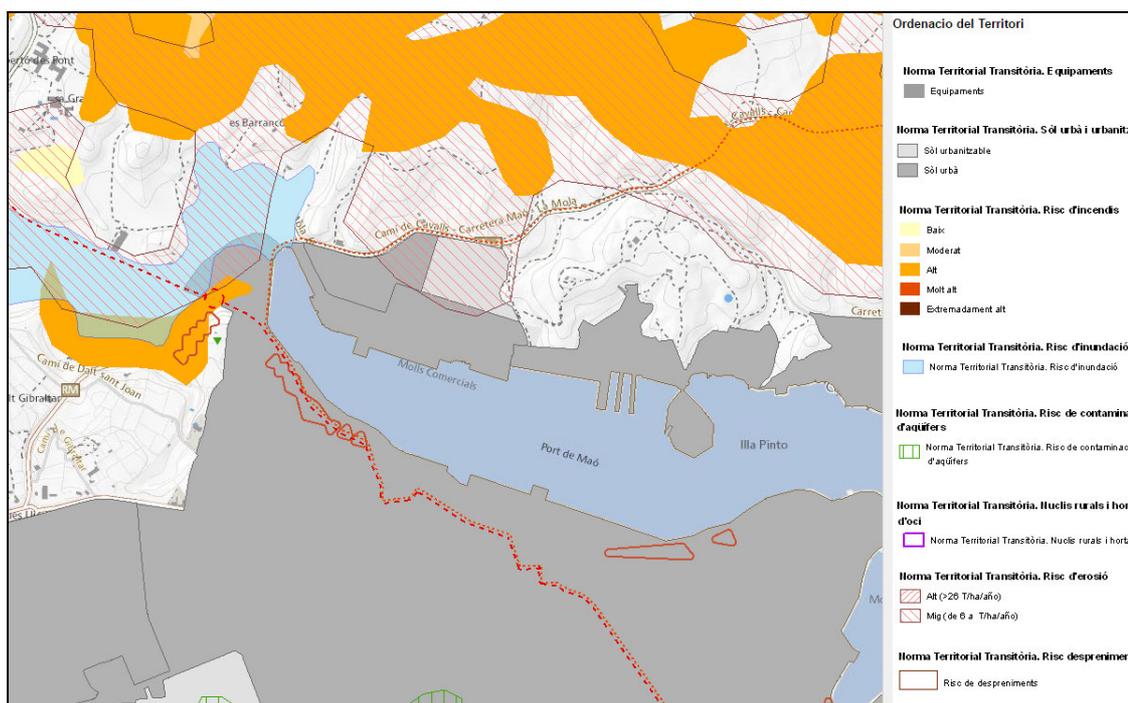


Imagen 5: Protección de Riesgos, zona Oeste del Puerto de Maó.

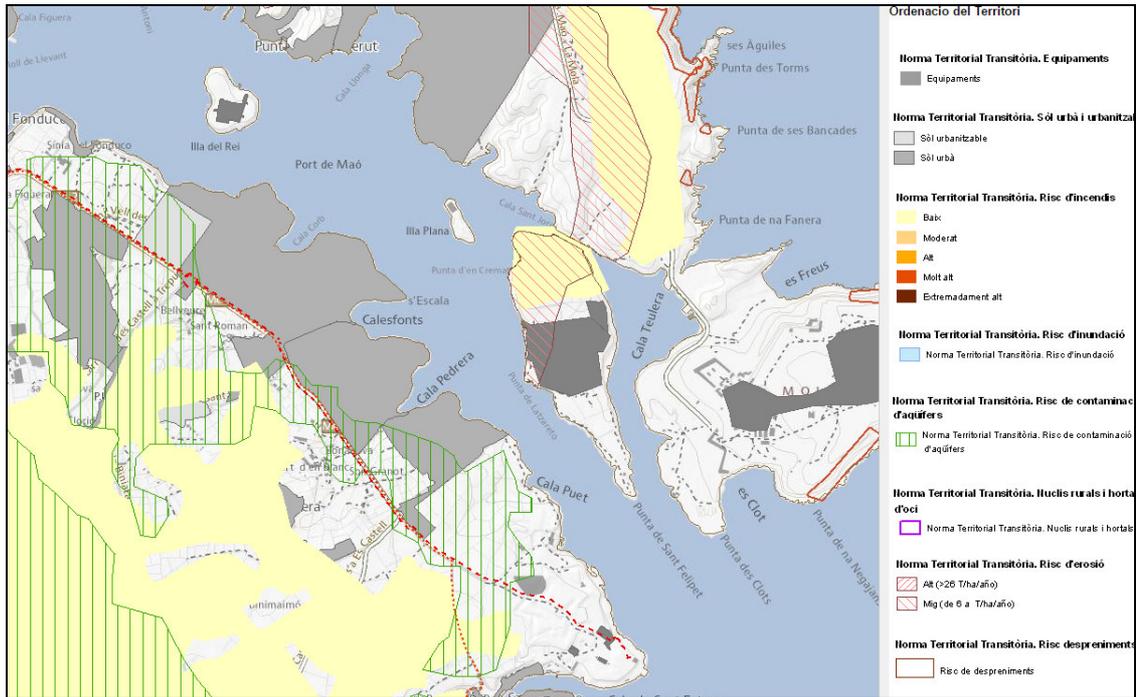


Imagen 6: Protección de Riesgos, zona Este del Puerto de Maó.

### 3.5.3. Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Maó

El vigente Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Maó, aprobado definitivamente el 30 de enero de 2012 y publicado en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) el 8 de febrero de 2012, no introduce modificaciones sustanciales en lo relativo a las condiciones de los terrenos calificados como "Sistema Portuario" y aquéllos destinados a industrias directamente relacionadas con las actividades del Puerto, aunque sí lo hace la zonificación del territorio del municipio. Ahora, el Sistema Portuario coincide con la zona de servicio terrestre del Puerto definida en el PUEP (Plan de Utilización de los Espacios Portuarios) vigente, aprobado en 2006, excepto que:

- No incluye:
  - Vial de acceso a los Muelles del Cos Nou desde la rotonda de intersección de la Carretera de Fornells
  - Parcela situada en la ribera oeste de Cala Figuera.



- Incluye:
  - Parcela de Cala Figuera donde se ubicaba la terminal de descarga y almacenamiento de hidrocarburos de CLH. Indica expresamente que estará destinada a actividades náuticas.

#### 3.5.4. **Plan General de Ordenación Urbana de Es Castell**

Debido al tipo de actividad portuaria en el área que corresponden al municipio de Es Castell, su Plan General de Ordenación Urbana no tiene incidencia sobre la presente DEUP.



### **3.6. Análisis de otra normativa**

#### **3.6.1. Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares**

En abril de 2001, se aprobó el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears, con la finalidad de determinar las necesidades energéticas para los quince años siguientes.

Posteriormente, en diciembre de 2003, el Consejo de Ministros aprobó, de acuerdo con el Gobierno de las Illes Balears, la planificación de los sectores de la electricidad y gas, en aquellos aspectos que conciernen a dicha Comunidad Autónoma, dando lugar a una adenda al documento de planificación estatal, el cual fue aprobado en octubre de 2002.

La aprobación del citado Plan Estatal, junto a otras circunstancias, conllevó la necesidad de modificar el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears del 2001; por ello, 2 años después, fue revisado mediante el *Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears*.

En su artículo 13, se estima como insuficientes las instalaciones de descarga y almacenaje de combustible en la Isla de Menorca. Por ello, el Plan fija la sustitución de las instalaciones de Cala Figuera por descargas en el muelle de la Estación Naval, así como la ejecución de poliductos hasta el área de almacenamiento de CLH en el aeropuerto y de la Central Térmica de Gesa-Endesa.

Además, el citado Plan exige el estudio de viabilidad de llevar este punto de descarga a La Mola, en el plazo de 5 años. Así pues, dando cumplimiento al Plan Sectorial Energético de las Illes Balears, se ha realizado el correspondiente estudio, en el que se han obtenido varias alternativas para la descarga de hidrocarburos líquidos en La Mola.

En el Anexo I, se adjuntan las alternativas planteadas.

#### **3.6.2. Regulación del turismo en las Islas Baleares**

Con respecto al turismo, sector clave en las Islas Baleares, viene regulado por la *Ley 8/2012, de 19 de julio, del Turismo en las Illes Balears*, modificada por el *Decreto Ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears*, aprobado tras la redacción de la versión de la DEUP sometida a información pública.

Las posibles implicaciones de la citada Ley 8/2012 en la Zona de Servicio del Puerto, se recogen en su Disposición Adicional Decimosexta, en la que se indica que “*las estaciones náuticas se configuran como elementos potenciadores de la desestacionalización del*



*turismo náutico, y su régimen jurídico será lo establecido en el capítulo III del título IV de la Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Illes Balears, o la normativa que la sustituya”.*

En cuanto al Decreto Ley 3/2014, realiza las siguientes modificaciones sobre la ley anterior, de interés para la actividad portuaria:

- Se añade un apartado 4 al artículo 25 que dicta: *“Sin perjuicio de las competencias de los órganos correspondientes, la comisión prevista en este artículo no valorará dispensas de carácter medioambiental”.*
- Se modifica el segundo párrafo de la Disposición Adicional Décima, que queda redactado así: *“También estará permitido, en los términos previstos en la normativa estatal y resto de normativa que pueda ser de aplicación, el uso turístico en edificaciones que tengan o hayan tenido uso militar o en espacios de dominio público portuarios afectos al servicio de señalización marítima, siempre que conserven sus valores patrimoniales, de acuerdo con el informe que emitan las administraciones competentes”.*

Asimismo, este Decreto Ley introduce la siguiente variación en la Disposición Adicional Segunda del Decreto 96/2005, de 23 septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan director sectorial energético de las Illes Balears, quedando: *“2. Asimismo, los ramales de tubería que conectan los gasoductos de transporte, primario y secundario, las redes de distribución, y los almacenamientos e instalaciones destinados a la distribución de gas natural ubicadas en suelo no urbano, al transporte por carretera y al transporte marítimo, pueden ser declaradas de utilidad pública por la dirección general competente en materia de industria y energía. Esta declaración de utilidad pública tiene los mismos efectos y debe seguir el mismo procedimiento establecido en el apartado 1 de esta disposición adicional (procedimiento de declaración de utilidad pública regulado en el artículo 3 de la Ley 13/2012, de 20 de noviembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias)”.*

### **3.7. Análisis del entorno medioambiental del Puerto**

#### **3.7.1. Reserva de la Biosfera**

En primer lugar, es preciso indicar que la isla de Menorca fue declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO en 1993, atendiendo al alto grado de compatibilidad conseguido entre el desarrollo de las actividades económicas, el consumo de recursos y la

conservación de un patrimonio y de un paisaje que ha mantenido, y sigue manteniendo hoy, una calidad excepcional.

Las Reservas de la Biosfera se zonifican según los siguientes niveles de conservación:

- Zona núcleo: Es primordial la conservación de los valores del patrimonio como la riqueza natural de ecosistemas y de especies.
- Zona tampón: Se hacen compatibles la utilización del territorio con la conservación de los atributos naturales y culturales más significativos. Coincide con las Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), con los encinares protegidos y con otros elementos de protección establecidos por el Plan Territorial Insular.
- Zona de transición: Comprende los espacios más transformados, de menos interés de conservación y en los que desarrolla la mayor parte de la actividad humana: son los núcleos urbanos y algunos espacios agrícolas.

A continuación, se presenta el plano de zonificación de la isla de Menorca.



Imagen 7: Zonificación de la Reserva de la Biosfera de la Isla de Menorca.

La Zona de Servicio Terrestre del Puerto se extiende, además de sobre Zona de Transición, sobre Zonas Tampón, que son las siguientes:

- Litoral de Maó desde es Grau hasta la Mola (Me-8): Se extiende al sur del Parque Natural de s'Albufera des Grau hasta la bahía de Maó y es adyacente al área rural de interés paisajístico (ARIP) de los vergers de Sant Joan. El paisaje



es característico de la zona de tramontana. El ANEI también incluye la isla del Rei, dentro de la bahía de Maó.

- Litoral de es Castell y la costa de levante de Sant Lluís (Me-9): Incluye la isla del Aire y el litoral de los municipios de es Castell y Sant Lluís, que aún era virgen cuando se aprobó la ley de espacios naturales en el año 1991. Es una región llana en el este de la isla. De sustrato calcáreo, está surcada sólo por dos pequeños barrancos: el de Rafalet y el de St. Esteve.

### 3.7.2. **LIC De s'Albufera a la Mola (ES0000235)**

El Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) De s'Albufera a la Mola (ES0000235) se ubica en el sector EN de la costa Menorquina, al N de la ciudad de Maó. Es una zona de pequeñas colinas de relieves poco pronunciados formados por materiales del Paleozoico con algunos afloramientos más modernos en el extremo E (La Mola), donde las calizas forman unos acantilados importantes.

La zona está poco poblada y el acceso a algunas áreas costeras está restringido por ser zona militar.

Hacia el interior encontramos el típico hábitat mixto de la isla de Menorca, que alterna zonas de cultivos y áreas de matorral y bosques. En cuanto a la fauna, en esta zona existe una importante colonia de Pardela Cenicienta (*Calonectris diomedea*) e importantes poblaciones nidificantes de otras aves incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE.

Como amenazas principales cabe citar el uso recreativo no regulado, la actividad cinegética intensa y la depredación de aves marinas por parte de mamíferos introducidos por el hombre.

Esta área pertenece a la Red Natura 2000, red europea destinada a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres existentes, de acuerdo con la Directiva Hábitats (Directiva 92/43/CEE), teniendo en cuenta las exigencias económicas, sociales y culturales de cada territorio.

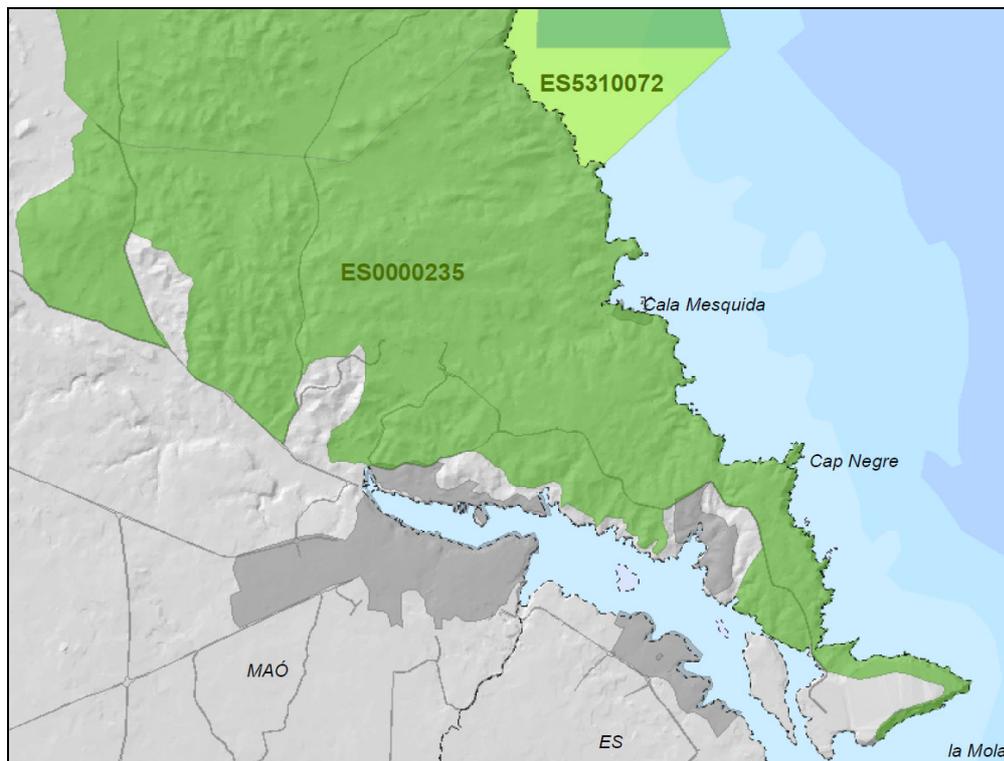


Imagen 8: LIC De s'Albufera a la Mola (ES0000235).

### 3.7.3. ANEI, ANIT y APT

Además de las figuras de protección ambiental descritas, en el área del Puerto de Maó, coexisten otras creadas por el Gobierno de las Islas Baleares, mediante los siguientes instrumentos:

- Área Natural de Especial Interés (ANEI): regulado en la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares, y en la Norma Territorial Transitoria del Consell Insular de Menorca (2014).
- Área de Protección Territorial (APT): regulado en la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias, y en la Norma Territorial Transitoria del Consell Insular de Menorca (2014).
- Área Natural de Interés Territorial (ANIT): regulado en la Norma Territorial Transitoria del Consell Insular de Menorca (2014).



En el apartado 3.5.1 y en 3.5.2, se recoge la ubicación de estos espacios y los usos permitidos en cada uno de ellos.

#### 3.7.4. **Paisaje**

En el entorno del Puerto de Maó, cabe distinguir tres tipos de paisaje: áreas naturales, urbanas y periurbanas.

- **Áreas naturales:** Las inmediaciones del Puerto tienen un alto valor paisajístico configurado por diferentes elementos de interés, como son los acantilados, colinas tapizadas de acebuchales y varias islas distribuidas a lo largo de la bahía (destacando, especialmente, el promontorio calcáreo de la Mola). Al respecto de los acantilados que rodean al Puerto, destacar su elevado interés paisajístico como elemento configurador de la fachada marítima del propio Puerto.
- **Áreas urbanas:** Diferenciamos,
  - El núcleo urbano de Maó, configurado sobre una plataforma calcárea a partir de un pequeño núcleo medieval que poco a poco va creciendo extramuros, y con un importante crecimiento en la segunda mitad del siglo XX principalmente hacia el sur y suroeste, hasta Cala Figuera.
  - Es Castell, fundación británica vinculada a la fortificación de San Felipe, emancipada de la ciudad de Maó, pero que constituye una continuación litoral con la ciudad.
- **Áreas periurbanas:**
  - Calas: donde se han establecido algunas urbanizaciones unifamiliares de primera residencia (Cala Rata y Cala Llonga), la Cala de Sant Esteve con segundas residencias de la población local, así como la Punta d'Es Rellotge actualmente en construcción y Sa Punta, un sector también en proceso de transformación.
  - Fortificaciones: de gran valor patrimonial, se encuentra el complejo militar de la fortaleza de la Mola, el fuerte Malborough y el Castillo de Sant Felip.



### **3.8. Análisis funcional del Puerto**

#### **3.8.1. Infraestructura portuaria**

Atendiendo a las descripciones presentadas en los apartados anteriores, se desprende que el Puerto de Maó constituye el punto de entrada del 100% de los graneles líquidos (combustibles) y alrededor del 90% de los graneles sólidos (cementos, áridos, pienso, cereales, etc.) y mercancía general a la Isla de Menorca. Cabe destacar, asimismo, el tráfico de pasaje en línea regular, de conexión con Palma y Barcelona, básicamente. Hasta el año 2006, momento de inicio de la crisis económica, la tendencia de estos tráficos era en ascenso, comenzando a dar signos de insuficiente infraestructura portuaria, pero en la actualidad el descenso es generalizado, exceptuando el transporte de graneles líquidos.

El único sector del Puerto que ha experimentado una disminución más suave y que no aumenta por falta de infraestructura, es el turístico, consistente en buques de crucero y en actividades náutico-deportivas, cuya demanda de servicios es considerable, sin perder de vista su punta temporal durante los meses de verano.

Sin embargo, las posibilidades de crecimiento de las instalaciones del Puerto son muy limitadas, debido a su ubicación en un entorno natural, rodeada de espacios protegidos por la condición de Reserva de la Biosfera de la isla de Menorca. Esta circunstancia provoca la necesidad de una intensa convivencia de usos en la Zona de Servicio del Puerto, en el que los muelles comparten diferentes actividades (pesca, marisqueo y náutica de recreo) y tipos de tráfico (mercancías y pasajeros).

Además de la convivencia de los diversos usos portuarios en el interior de la propia Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Maó, se produce tal integración de la misma con los núcleos urbanos de los municipios de Maó y Es Castell, que la interrelación entre estos espacios es muy estrecha. Debido a la disparidad de usos que se desarrollan tanto en el Puerto como en la urbe, en algunos casos, es compleja la compatibilidad en la interfase Puerto-Ciudad. Estas complicaciones creadas por la falta de espacio y la cercanía de la ciudad a la Zona de Servicio del Puerto dificultan el cumplimiento de las exigencias del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), haciendo necesario el desvío del tráfico rodado asociado.

En cuanto a las fuentes de ingreso del Puerto, las tasas por ocupación privativa y por aprovechamiento especial del Dominio Público Portuario constituyeron el 50% del total de ingresos por tasas del Puerto en 2010. Este dato revela la importancia de tener en cuenta en la planificación portuaria el sector turístico, junto con el comercial (garantía para Menorca de abastecimiento y entrada/salida de pasajeros por vía marítima), tendiendo a la ampliación y mejora de las instalaciones ya existentes en lugar de la creación de otras



nuevas, tal y como dispone el Plan Territorial Insular con el fin de preservar los valores naturales del entorno natural del Puerto.

Finalmente, es preciso tener en consideración la reciente apertura del Puerto de Ciutadella y las ampliaciones previstas en el mismo, que dejarán notar sus efectos en la funcionalidad actual del Puerto de Maó. Sin perder de vista que los fuertes temporales durante 2016 han obligado a desviar los tráficos de Ciutadella a Maó.

### 3.8.2. Zona de Aguas II

Los niveles de operatividad del puerto de Maó están determinados por la visibilidad, el régimen de viento y las condiciones operativas en el mismo. Según el Plan de Cierre elaborado por Capitanía Marítima para el Puerto de Maó, las restricciones de tráfico en cada situación se presentan en la siguiente tabla:

Visibilidad	
Situación	Restricción de tráfico
< 50 m	Todos los buques y embarcaciones
< 150 m	Buques eslora > 100 m
< 250 m	Buques eslora > 200 m
Intensidad del Viento	
Situación	Restricción de tráfico
> 30 nudos (escala 7 Beaufort)	Todos los buques y embarcaciones
> 17 nudos (escala 5 Beaufort)	Buques eslora > 100 m (sin remolque*)
> 11 nudos (escala 4 Beaufort)	Cala Figuera, descarga de MMPP
Condiciones Operativas	
Situación	Restricción de tráfico
Sin servicio de practicaaje	Todos los obligados a tomarlo
Sin servicio de remolque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buques transportando &gt; 200 t MMPP</li> <li>• Buques transportando explosivos</li> <li>• Buques tanque</li> </ul>
Sin servicio de amarradores	Ningún buque, excepto operaciones de fondeo

\*Potencia mínima 2500 CV ("Potencia al freno" que consta en la "Hoja de Asiento").



## 4. PREVISIONES DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES ACTUALES

### 4.1. Previsiones de tráfico

A continuación, se analizan las previsiones de tráfico para el Puerto de Maó recogidas en el Plan de Empresa de la APB, prolongando las estimaciones hasta el año 2024, para dar cobertura al horizonte de 10 años de la presente DEUP.

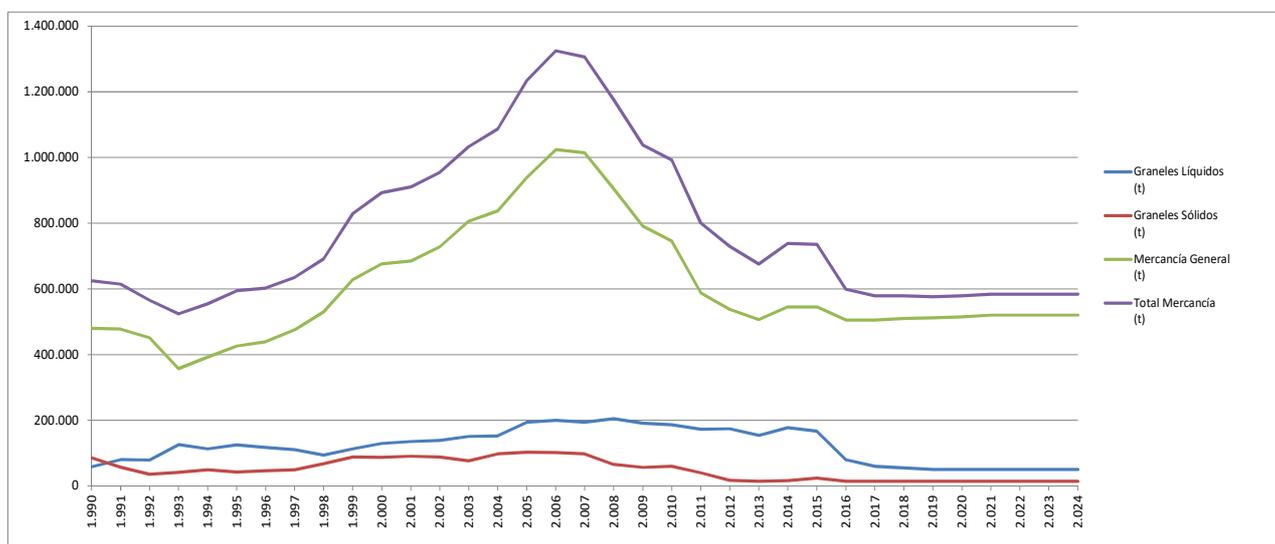


Gráfico 7: Previsión de tráfico de Mercancía hasta el año 2024.

Este gráfico nos muestra que los graneles sólidos van a mantenerse constantes en los próximos años, mientras que los líquidos van a sufrir un ligero descenso o estabilización, por la ejecución del gasoducto entre las islas de Mallorca y Menorca. En cuanto a la Mercancía General, también debido a la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones del Puerto de Ciutadella, experimentará, después de la caída ya producida, un estancamiento prolongado finalizando con un leve ascenso, sin llegar a alcanzar en ningún momento las cifras del 2007 (máximo entre 1990 y 2024). Además, no se prevé la creación de nueva industria en la isla en el horizonte de la presente DEUP, traduciéndose en un crecimiento “vegetativo” de la mercancía general.

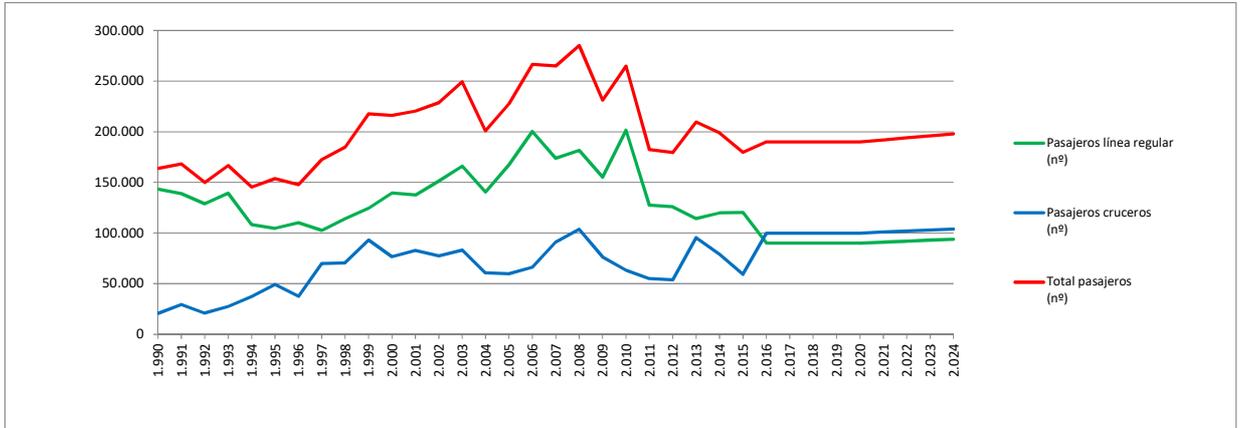


Gráfico 8: Previsión de tráfico de Pasajeros hasta el año 2024.

El tráfico de pasajeros descenderá ligeramente para, posteriormente, mantenerse constante; en el año horizonte, se aprecia un leve ascenso. Desglosando por tipos, el pasaje de línea regular presenta una tasa de incremento algo menor que para el pasaje de cruceros. Una razón para este comportamiento es la apertura del Puerto Exterior de Ciutadella, que ha captado una parte importante del tráfico de pasaje regular (por su proximidad a las ciudades de origen/destino). Destacar, que la tasa de incremento de cruceristas podría ser mayor.

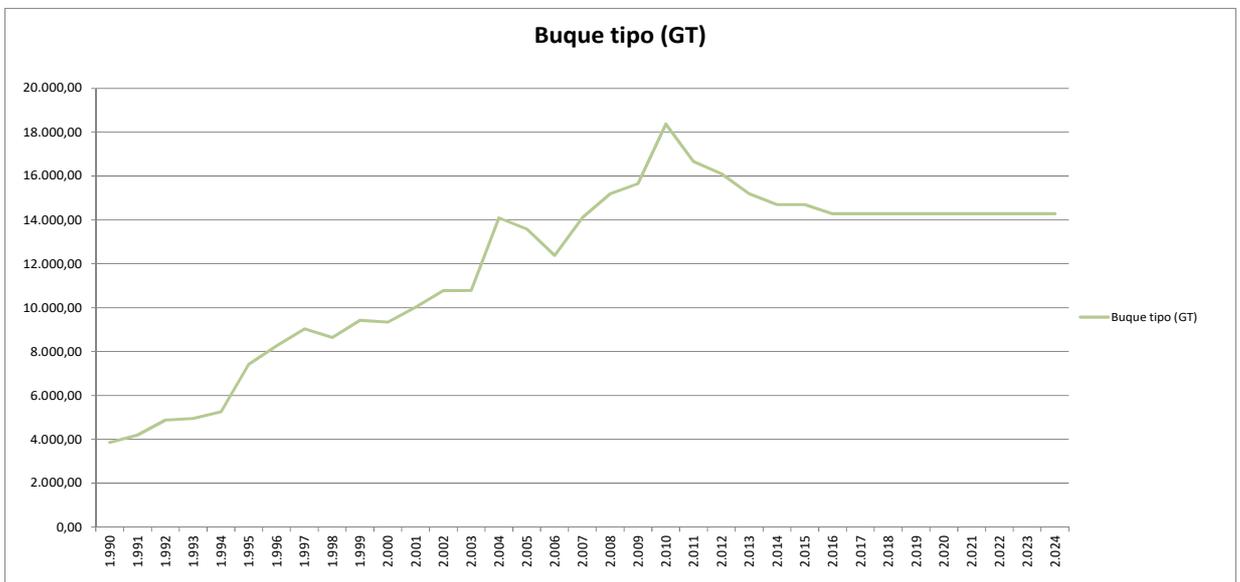


Gráfico 9: Buque tipo (GT) en el Puerto de Maó entre los años 1990 y 2024.



Finalmente, la capacidad media de los buques que acceden al Puerto de Maó podrá mantenerse más o menos constante en las dimensiones del buque tipo con posibilidad de maniobrabilidad que opere en sus muelles.

A este respecto, cabe destacar que el buque tipo para el que se ha diseñado el Puerto de Ciutadella es inferior al máximo que es capaz de operar en el Puerto de Maó, lo que refleja la posible complementación de ambos puertos. La asignación del tráfico de menor capacidad al Puerto de Ciutadella y el de mayor capacidad al de Maó, permitiría una adecuada operatividad de los puertos menorquines.



## 4.2. Capacidad de las instalaciones actuales

Para el análisis de la capacidad de las instalaciones actuales, en este apartado se calculan tres indicadores portuarios, cuyos resultados son los siguientes, todos ellos referidos al 2013.

$$I_1 = \frac{\text{Mercancía Total Anual Manipulada (t)}}{\text{Longitud Muelle Comercial (m)}^*}$$

\* Muelles comerciales, sin considerar los muelles dedicados a pasaje ni pesca.

Este indicador toma el valor de 477 t/m para Maó en el año 2013, frente a las más de 1.400 t/m de los Puertos de Palma o Alcudia. En este sentido, el Puerto de Maó está dotado de suficiente longitud de muelle para acoger el volumen de mercancía que se manipula en el Puerto en la actualidad. La media de los Puertos de interés general del Estado se encuentra en 2.753 t/m.

$$I_2 = \frac{\text{Mercancía Total Anual Manipulada (t)}}{\text{Superficie Total Puerto (m}^2\text{)}}$$

El Puerto de Maó, como era de esperar, presenta el valor más bajo de este índice en relación a los Puertos de la APB, con 2,49 t/m<sup>2</sup>, por detrás de La Savina, que presenta 3,29 t/m<sup>2</sup>. La media de estos Puertos es de 4,94 t/m<sup>2</sup>, cifra que se aproxima más a la media de todos los Puertos de interés general del Estado (7,21 t/m<sup>2</sup>).

Sin embargo, debido a que el Puerto de Maó se ubica en una bahía y está rodeado de áreas naturales, en muchos casos protegidas, la Zona de Servicio Terrestre no es operativa en su mayor parte. Por tanto, para evaluar las necesidades del puerto en relación a superficies para manipulación de mercancía, se emplea el índice I<sub>3</sub>.



$$I_3 = \frac{\text{Mercancía Total Anual Manipulada (t)}}{\text{Superficie Operación (m}^2\text{)}^*}$$

\* Entendida como superficie de almacenes y viales.

A pesar de todo, Maó también presenta el valor inferior para  $I_3$  de todos los Puertos de la APB, pero similar a otros de interés general del Estado como Barcelona, Huelva o Vigo (en torno a las 5 t/m<sup>2</sup>). El valor medio de los puertos de todas las Autoridades Portuarias se encuentre en 10,74 t/m<sup>2</sup>, muy por encima de lo obtenido para el Puerto de Maó.

Este índice tampoco muestra que el Puerto de Maó sea deficitario de superficies de operaciones para tráfico de mercancías en la actualidad.



## 5. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

### 5.1. Zona Terrestre

La Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Maó que se propone en la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios está basada en la definida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006), rectificada atendiendo a los deslindes realizados por la Dirección General de Costas en los Municipios de Maó y Es Castell, mediante *Orden Ministerial de 31 de marzo de 2009, del deslinde del tramo de costa de 90.607 metros, del término municipal de Maó, isla de Menorca* y *Orden Ministerial de 20 de enero de 2010, del deslinde del tramo de costa de unos 10.111 metros, del término municipal de Es Castell, Isla de Menorca*, ratificado por el compromiso de la Autoridad Portuaria de Baleares con la Dirección General de Costas, firmado en 2002, de adaptar el límite de la Zona de Servicio del Puerto al deslinde definitivo en los Municipios de Maó y Es Castell.

Mediante la presente propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se realizan las siguientes modificaciones (en su mayor parte, incorporaciones):

#### 5.1.1. Borde marítimo

Se ajustan los vértices de la Zona II de las aguas portuarias con la cartografía digital actual.

#### 5.1.2. Borde terrestre

- Cos Nou: se incorporan las parcelas existentes al norte de los Muelles del Cos Nou, al sur de la Ctra. de la Mola, numeradas del 5a ,5b, 6, 7a y 7b en el plano 6.
- Márgenes en acceso desde Ctra. La Mola: se incorpora una superficie de 1.019 m<sup>2</sup> del talud de la Ctra. de La Mola, en su punto de acceso al Puerto, ubicado en la parcela existente al norte de dicha Ctra (parcela 4 del plano 6). Asimismo, se incluye en la Zona de Servicio del Puerto, una parcela de 51,66 m<sup>2</sup> frente a la anterior, en la margen opuesta de la Ctra. de La Mola (parcela 3 del plano 6).
- Rotonda Ctra. Fornells: se amplía el borde terrestre de modo que se incorpora la totalidad de la rotonda que conecta con la Ctra. de Fornells, además de 35 m de los tres viales que no forman parte de la Zona de Servicio del Puerto en el Plan de



Utilización de Espacios y Usos Portuarios aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (parcela 2 del plano 6).

- Avda. Ponent: se propone la incorporación a la zona de servicio portuaria de una superficie de 1.143 m<sup>2</sup> de terrenos para ampliar la zona de servicio del puerto frente al Muelle de La Colársega, desde el borde del vial de la Avenida de Ponent hacia la línea de fachada de las viviendas con referencia catastral en calle CL COLARSEGA 1 N2-2 y escaleras 1-13, con el fin de dar continuidad a la zona de servicio portuaria en relación a las actuaciones urbanísticas que se van desarrollando en el municipio. (parcela 1 del plano 6).
- Casa del Mar: se incorpora la Casa del Mar (Instituto Social de la Marina) (parcela 15 del plano 6).
- Edificaciones Muelle de Levante: se amplía la Zona de Servicio del Puerto por la fachada exterior de las edificaciones con dirección catastral Muelle de Levante 131 y 134 (parcelas 17 y 18 del plano 6).
- Cala Mureret: se modifica el límite de la Zona de Servicio del Puerto haciéndola coincidir con la línea de fachada del edificio existente con situación catastral Muelle de Levante 225, ubicado entre los hitos 2317 y 2318 del deslinde aprobado por *Orden Ministerial de 31 de marzo de 2009, del deslinde del tramo de costa de 90.607 metros, del término municipal de Maó, isla de Menorca* (parcela 19 del plano 6).
- Punta del Relotge: se reduce el área de la Zona de Servicio Portuaria desde Punta del Relotge hasta el fondo de Cala Figuera, ajustándose el actual límite a la rotonda de Punta del Relotge, continuando con el borde interior del vial de la Ctra. de Maó a Es Castell (parcela 20 del plano 6).
- Cala Figuera-fondo: se incorpora la parcela destinada a albergar las instalaciones de impulsión de aguas residuales y se reduce el límite terrestre de la Zona de Servicio del Puerto de manera que se excluye el área en la que se ubicaba el depósito de CLH más meridional de la Cala y la parcela circundante, dando una forma homogénea a la superficie resultante (parcelas 21 y 22 del plano 6).
- Cala Figuera-este: se modifica la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de manera que coincida con el límite exterior de las parcelas localizadas en Fonduco 60 hasta Fonduco 75, incorporándose, por tanto, la superficie existente entre la fachada de las edificaciones y el borde tierra adentro de los bienes inmuebles que figuran en el Catastro en esas localizaciones (parcelas 23 a 31 del plano 6).
- Cala Fonduco-este y Ribera sur (Es Castell): el límite terrestre de la Zona de Servicio del Puerto se modifica haciéndolo coincidir con el deslinde aprobado por *Orden Ministerial del 30 de diciembre de 1959*, entre los hitos 37 y 42 y ratificado por el nuevo deslinde aprobado por *Orden Ministerial de 20 de enero de 2010, del*



*deslinde del tramo de costa de unos 10.111 metros, del término municipal de Es Castell, Isla de Menorca (parcelas 32, 33, 34 y 35 del plano 6).*

- Isla Plana: se incorpora todo el territorio de Isla Plana. (parcela 14 del plano 6)
- Ribera Norte: el límite terrestre de la Zona de Servicio del Puerto se modifica haciéndolo coincidir con el deslinde aprobado por *Orden Ministerial de 31 de marzo de 2009, del deslinde del tramo de costa de 90.607 metros, del término municipal de Maó, isla de Menorca.* (parcelas 8 a 13 del plano 6).
- Regularización de todo el Dominio Público Portuario del Puerto de Maó, adaptado, en todo lo no mencionado anteriormente, a los deslindes realizados por la Dirección General de Costas en los Municipios de Maó y Es Castell, mediante *Orden Ministerial de 31 de marzo de 2009, del deslinde del tramo de costa de 90.607 metros, del término municipal de Maó, isla de Menorca* y *Orden Ministerial de 20 de enero de 2010, del deslinde del tramo de costa de unos 10.111 metros, del término municipal de Es Castell, Isla de Menorca,*

A continuación, se incluyen las coordenadas de los vértices terrestres de la Zona de Servicio del Puerto propuesta mediante la presente DEUP; dichos hitos se representan en el plano 4-bis del Documento de Planos que acompaña a esta Memoria.



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-1	611810.61	4413579.97
PA-2	611776.46	4413588.88
PA-3	611781.22	4413606.80
PA-4	611792.03	4413616.45
PA-5	611725.92	4413669.47
PA-6	611687.33	4413721.71
PA-7	611692.69	4413729.31
PA-8	611691.98	4413731.71
PA-9	611647.07	4413765.01
PA-10	611622.48	4413874.92
PA-11	611629.92	4413907.79
PA-12	611572.50	4413976.06
PA-13	611563.40	4414017.89
PA-14	611486.29	4414053.07
PA-15	611490.93	4414069.16
PA-16	611428.48	4414082.98
PA-17	611437.62	4414104.64
PA-18	611446.28	4414102.48
PA-19	611463.67	4414167.56
PA-20	611456.19	4414181.44
PA-21	611449.88	4414216.08
PA-22	611451.63	4414235.48
PA-23	611453.79	4414240.30
PA-24	611450.99	4414265.37
PA-25	611441.17	4414259.27
PA-26	611416.51	4414287.53
PA-27	611393.27	4414300.76
PA-28	611393.45	4414304.18
PA-29	611406.66	4414311.21
PA-30	611369.03	4414340.78
PA-31	611362.24	4414335.93
PA-32	611336.68	4414333.99
PA-33	611320.46	4414339.07
PA-34	611301.14	4414353.17
PA-35	611292.76	4414369.62
PA-36	611306.37	4414405.93
PA-37	611286.58	4414462.02
PA-38	611286.48	4414479.48
PA-39	611267.47	4414522.15
PA-40	611262.10	4414553.05
PA-41	611222.54	4414583.00
PA-42	611209.76	4414583.46
PA-43	611173.02	4414602.30
PA-44	611161.87	4414613.37

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-45	611124.87	4414631.11
PA-46	611071.11	4414620.70
PA-47	611060.14	4414634.68
PA-48	611051.81	4414636.04
PA-49	611041.99	4414633.48
PA-50	611034.32	4414641.39
PA-51	611035.78	4414651.96
PA-52	611029.36	4414664.23
PA-53	611027.97	4414672.43
PA-54	611036.64	4414685.04
PA-55	611029.74	4414706.47
PA-56	611026.84	4414728.17
PA-57	611013.50	4414739.17
PA-58	611002.93	4414745.50
PA-59	610982.09	4414746.66
PA-60	610951.46	4414731.43
PA-61	610946.27	4414718.54
PA-62	610905.29	4414691.43
PA-63	610874.30	4414683.03
PA-64	610849.36	4414678.79
PA-65	610817.50	4414665.36
PA-66	610793.06	4414661.35
PA-67	610763.38	4414651.86
PA-68	610756.42	4414671.93
PA-69	610768.53	4414697.57
PA-70	610776.10	4414699.35
PA-71	610792.71	4414708.92
PA-72	610819.91	4414741.32
PA-73	610833.47	4414777.09
PA-74	610832.74	4414791.20
PA-75	610828.80	4414825.38
PA-76	610860.91	4414872.53
PA-77	610889.67	4414893.86
PA-78	610899.56	4414909.63
PA-79	610896.69	4414920.40
PA-80	610901.88	4414928.19
PA-81	610888.47	4414938.61
PA-82	610880.86	4414956.58
PA-83	610862.47	4414956.56
PA-84	610829.28	4414971.39
PA-85	610789.62	4414980.56
PA-86	610770.80	4414981.26
PA-87	610753.32	4414987.10
PA-88	610715.12	4414977.51



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-89	610706.78	4414983.55
PA-90	610682.51	4414970.58
PA-91	610670.14	4414968.88
PA-92	610646.99	4414986.90
PA-93	610641.43	4415001.50
PA-94	610629.66	4415018.69
PA-95	610621.39	4415027.32
PA-96	610603.68	4415034.88
PA-97	610577.77	4415044.02
PA-98	610577.81	4415046.54
PA-99	610564.91	4415049.06
PA-100	610553.57	4415093.52
PA-101	610568.90	4415106.94
PA-102	610593.50	4415139.70
PA-103	610605.89	4415145.20
PA-104	610607.62	4415141.85
PA-105	610636.74	4415152.57
PA-106	610655.40	4415155.04
PA-107	610673.51	4415155.37
PA-108	610723.83	4415149.04
PA-109	610737.91	4415151.91
PA-110	610736.93	4415155.91
PA-111	610740.81	4415156.87
PA-112	610741.83	4415152.71
PA-113	610766.21	4415157.04
PA-114	610780.30	4415157.64
PA-115	610780.12	4415162.75
PA-116	610790.85	4415163.23
PA-117	610793.87	4415158.38
PA-118	610800.73	4415162.55
PA-119	610792.98	4415175.09
PA-120	610732.90	4415223.65
PA-121	610718.29	4415238.80
PA-122	610673.36	4415268.62
PA-123	610667.62	4415276.81
PA-124	610659.49	4415315.96
PA-125	610661.55	4415317.10
PA-126	610658.51	4415324.90
PA-127	610629.77	4415375.77
PA-128	610629.01	4415382.13
PA-129	610613.70	4415399.42
PA-130	610594.59	4415403.45
PA-131	610578.23	4415405.68
PA-132	610561.64	4415410.51

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-133	610546.63	4415411.82
PA-134	610515.53	4415420.27
PA-135	610480.50	4415425.91
PA-136	610450.10	4415422.66
PA-137	610439.30	4415418.40
PA-138	610425.61	4415393.42
PA-139	610404.75	4415368.54
PA-140	610387.17	4415353.41
PA-141	610375.96	4415347.71
PA-142	610361.69	4415342.95
PA-143	610342.36	4415343.05
PA-144	610278.18	4415347.63
PA-145	610255.11	4415341.69
PA-146	610235.49	4415354.04
PA-147	610240.92	4415376.88
PA-148	610259.00	4415409.83
PA-149	610311.78	4415454.68
PA-150	610317.93	4415463.46
PA-151	610318.95	4415470.04
PA-152	610324.20	4415474.32
PA-153	610322.21	4415478.67
PA-154	610325.80	4415483.12
PA-155	610320.49	4415491.30
PA-156	610327.65	4415500.40
PA-157	610331.21	4415497.14
PA-158	610326.76	4415510.95
PA-159	610301.25	4415536.75
PA-160	610274.56	4415557.69
PA-161	610268.65	4415564.42
PA-162	610257.83	4415580.43
PA-163	610238.57	4415624.33
PA-164	610223.38	4415635.77
PA-165	610207.32	4415635.35
PA-166	610146.71	4415614.50
PA-167	610114.32	4415599.02
PA-168	610112.61	4415590.43
PA-169	610107.67	4415578.25
PA-170	610096.46	4415563.89
PA-171	610087.92	4415559.01
PA-172	610059.21	4415580.37
PA-173	610033.48	4415597.82
PA-174	610008.85	4415595.79
PA-175	609990.45	4415595.49
PA-176	609940.60	4415613.39



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-177	609894.05	4415635.87
PA-178	609871.25	4415637.62
PA-179	609847.27	4415626.23
PA-180	609837.68	4415620.39
PA-181	609829.73	4415620.54
PA-182	609802.03	4415624.85
PA-183	609791.88	4415629.27
PA-184	609777.78	4415644.44
PA-185	609762.43	4415691.85
PA-186	609730.30	4415710.73
PA-187	609727.10	4415710.13
PA-188	609722.19	4415713.55
PA-189	609701.43	4415720.88
PA-190	609678.13	4415735.99
PA-191	609644.31	4415751.33
PA-192	609605.65	4415766.95
PA-193	609589.95	4415775.58
PA-194	609572.44	4415793.47
PA-195	609563.91	4415804.73
PA-196	609543.52	4415810.57
PA-197	609511.70	4415804.85
PA-198	609500.29	4415800.06
PA-199	609492.24	4415807.71
PA-200	609460.36	4415784.75
PA-201	609446.84	4415784.36
PA-202	609446.70	4415780.66
PA-203	609434.72	4415780.02
PA-204	609428.93	4415784.32
PA-205	609416.33	4415805.95
PA-206	609403.73	4415846.83
PA-207	609405.06	4415859.64
PA-208	609404.83	4415882.21
PA-209	609393.50	4415898.15
PA-210	609377.20	4415911.18
PA-211	609350.72	4415930.74
PA-212	609332.97	4415941.59
PA-213	609320.57	4415947.57
PA-214	609307.94	4415953.67
PA-215	609298.59	4415956.67
PA-216	609285.64	4415956.89
PA-217	609277.14	4415955.20
PA-218	609211.26	4415914.12
PA-219	609187.93	4415897.05
PA-220	609147.48	4415858.32

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-221	609112.08	4415827.70
PA-222	609110.52	4415824.69
PA-223	609126.12	4415813.68
PA-224	609120.17	4415807.27
PA-225	609118.57	4415808.62
PA-226	609117.99	4415807.47
PA-227	609117.42	4415804.76
PA-228	609116.15	4415805.15
PA-229	609114.46	4415800.28
PA-230	609113.21	4415800.71
PA-232	609112.17	4415795.75
PA-233	609110.49	4415790.89
PA-233	609111.21	4415796.08
PA-234	609109.16	4415791.34
PA-235	609106.76	4415782.07
PA-236	609107.35	4415781.86
PA-237	609106.38	4415772.31
PA-238	609104.08	4415761.79
PA-239	609104.67	4415761.62
PA-240	609103.11	4415756.84
PA-241	609102.79	4415756.94
PA-242	609098.62	4415738.76
PA-243	609077.61	4415703.18
PA-244	609072.69	4415705.78
PA-245	609056.60	4415683.80
PA-246	609053.68	4415677.10
PA-247	609047.35	4415671.17
PA-248	609045.13	4415668.24
PA-249	609039.94	4415658.24
PA-250	609037.34	4415649.76
PA-251	609036.67	4415639.63
PA-252	609032.29	4415629.59
PA-253	609028.74	4415606.62
PA-254	609008.35	4415598.89
PA-255	608998.17	4415601.43
PA-256	608986.98	4415605.93
PA-257	608966.41	4415613.37
PA-258	608961.71	4415616.62
PA-259	608959.52	4415619.56
PA-260	608958.71	4415621.24
PA-261	608957.67	4415625.86
PA-262	608958.30	4415631.98
PA-263	608982.11	4415726.34
PA-264	608983.69	4415736.84



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-265	608984.95	4415758.23
PA-266	608978.78	4415758.28
PA-267	608979.67	4415784.19
PA-268	608978.82	4415805.56
PA-269	608976.91	4415829.50
PA-270	608980.46	4415855.42
PA-271	608983.57	4415866.18
PA-272	608999.38	4415896.56
PA-273	609023.71	4415938.52
PA-274	609020.62	4415940.47
PA-275	609020.24	4415965.38
PA-276	608991.57	4416009.79
PA-277	608989.05	4416010.99
PA-278	609049.23	4416130.73
PA-279	609051.80	4416141.29
PA-280	609049.46	4416141.87
PA-281	609053.16	4416163.59
PA-282	609053.21	4416165.42
PA-283	609051.89	4416165.66
PA-284	609056.76	4416205.64
PA-285	609065.33	4416224.41
PA-286	609092.93	4416261.00
PA-287	609129.16	4416292.30
PA-288	609138.61	4416306.74
PA-289	609146.15	4416343.64
PA-290	609141.37	4416358.99
PA-291	609121.45	4416390.57
PA-292	609114.99	4416398.87
PA-293	609106.36	4416405.38
PA-294	609099.26	4416407.13
PA-295	609076.85	4416406.58
PA-296	609053.76	4416396.75
PA-297	609055.73	4416392.75
PA-298	608996.36	4416367.53
PA-299	608983.26	4416373.51
PA-300	608953.16	4416392.57
PA-301	608920.69	4416408.98
PA-302	608891.88	4416412.33
PA-303	608825.10	4416394.05
PA-304	608797.10	4416380.31
PA-305	608733.28	4416337.07
PA-306	608745.75	4416322.12
PA-307	608727.13	4416302.47
PA-308	608713.99	4416296.47

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-308	608255.87	4416273.96
PA-309	608706.96	4416318.17
PA-309	608241.98	4416256.43
PA-310	608639.59	4416302.32
PA-310	608205.31	4416233.25
PA-311	608589.60	4416281.56
PA-311	608185.94	4416226.82
PA-312	608500.35	4416263.78
PA-312	608185.31	4416228.72
PA-313	608395.43	4416268.04
PA-313	608204.68	4416235.15
PA-314	608329.35	4416287.75
PA-314	608240.41	4416257.68
PA-315	608312.47	4416306.54
PA-315	608254.30	4416275.20
PA-316	608294.40	4416314.47
PA-317	608292.45	4416315.33
PA-318	608240.23	4416336.84
PA-319	608240.81	4416339.09
PA-320	608209.79	4416347.19
PA-321	608188.86	4416350.70
PA-322	608078.10	4416363.98
PA-323	607981.13	4416403.32
PA-324	607965.21	4416410.93
PA-325	607924.42	4416437.00
PA-326	607897.94	4416459.19
PA-327	607881.85	4416474.31
PA-328	607857.36	4416492.52
PA-329	607823.27	4416510.18
PA-330	607788.10	4416520.53
PA-331	607780.02	4416520.47
PA-332	607759.32	4416510.36
PA-333	607756.06	4416508.10
PA-334	607734.48	4416499.63
PA-335	607732.18	4416499.18
PA-336	607730.03	4416499.18
PA-337	607728.14	4416499.96
PA-338	607726.33	4416501.07
PA-339	607724.92	4416502.70
PA-340	607714.41	4416519.95
PA-341	607707.85	4416533.79
PA-342	607703.33	4416547.88
PA-343	607701.36	4416552.65
PA-344	607699.05	4416556.71



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-345	607687.03	4416573.95
PA-346	607677.99	4416582.10
PA-347	607664.87	4416593.15
PA-348	607663.78	4416594.63
PA-349	607663.90	4416598.37
PA-350	607632.15	4416618.47
PA-351	607629.91	4416614.95
PA-352	607549.24	4416675.97
PA-353	607471.30	4416780.00
PA-354	607463.77	4416777.08
PA-355	607415.06	4416840.19
PA-356	607372.55	4416896.73
PA-357	607350.60	4416914.85
PA-358	607336.63	4416928.93
PA-359	607283.12	4416952.74
PA-360	607273.12	4416953.99
PA-361	607254.11	4416949.78
PA-362	607241.33	4416942.44
PA-363	607219.75	4416925.56
PA-364	607212.33	4416932.67
PA-365	607225.37	4416957.40
PA-366	607222.57	4416971.91
PA-367	607209.80	4416985.85
PA-368	607208.65	4416986.37
PA-369	607200.21	4416990.03
PA-370	607204.91	4417000.82
PA-371	607207.22	4417001.29
PA-372	607218.55	4416998.98
PA-373	607229.21	4416998.46
PA-374	607233.49	4416999.89
PA-375	607240.82	4417006.37
PA-376	607244.31	4417013.92
PA-377	607245.62	4417022.94
PA-378	607245.69	4417031.99
PA-379	607242.02	4417060.81
PA-380	607238.59	4417088.37
PA-381	607238.39	4417114.18
PA-382	607242.34	4417136.82
PA-383	607247.62	4417154.37
PA-384	607252.99	4417165.56
PA-385	607268.81	4417186.32
PA-386	607301.62	4417222.68
PA-387	607328.04	4417246.01
PA-388	607339.88	4417254.13

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-389	607348.63	4417258.49
PA-390	607358.81	4417261.23
PA-391	607373.19	4417262.11
PA-392	607386.08	4417260.74
PA-393	607395.52	4417257.84
PA-394	607412.31	4417248.47
PA-395	607431.95	4417232.27
PA-396	607444.05	4417220.21
PA-397	607446.49	4417216.85
PA-398	607449.29	4417215.72
PA-399	607451.40	4417215.58
PA-400	607453.23	4417216.72
PA-401	607462.25	4417216.34
PA-402	607467.00	4417204.49
PA-403	607470.54	4417198.99
PA-404	607474.02	4417193.67
PA-405	607484.67	4417173.95
PA-406	607493.95	4417161.76
PA-407	607500.59	4417159.72
PA-408	607506.13	4417160.92
PA-409	607514.66	4417165.18
PA-410	607525.74	4417171.19
PA-411	607534.27	4417172.37
PA-412	607541.80	4417170.74
PA-413	607546.54	4417168.20
PA-414	607519.05	4417130.87
PA-415	607509.80	4417129.71
PA-417	607508.39	4417120.76
PA-418	607518.87	4417091.90
PA-419	607519.19	4417087.37
PA-420	607536.13	4417051.33
PA-421	607540.33	4417049.98
PA-422	607545.06	4417040.07
PA-423	607543.50	4417036.01
PA-424	607560.76	4416999.94
PA-425	607579.18	4416983.12
PA-426	607733.63	4416932.56
PA-427	607761.78	4417017.99
PA-428	607814.41	4417000.65
PA-429	607830.56	4417049.27
PA-430	607853.58	4417139.47
PA-431	607876.21	4417138.84
PA-432	607897.70	4417131.73
PA-433	607916.68	4417124.65



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-434	607936.86	4417122.96
PA-435	607952.52	4417123.43
PA-436	607967.60	4417119.24
PA-437	607984.73	4417109.08
PA-438	607993.30	4417105.19
PA-439	608002.57	4417103.56
PA-440	608025.51	4417108.45
PA-441	608035.10	4417110.49
PA-442	608040.42	4417109.01
PA-443	608050.22	4417098.83
PA-444	608052.32	4417084.85
PA-445	608049.44	4417066.82
PA-446	608106.11	4417058.51
PA-447	608111.88	4417071.50
PA-448	608121.38	4417078.52
PA-449	608128.13	4417094.28
PA-450	608128.68	4417108.72
PA-451	608127.33	4417126.91
PA-452	608128.47	4417136.71
PA-453	608143.22	4417158.36
PA-454	608171.60	4417193.18
PA-455	608188.87	4417203.71
PA-456	608202.89	4417203.10
PA-457	608207.11	4417171.13
PA-458	608194.69	4417111.38
PA-459	608204.91	4417102.95
PA-460	608214.79	4417068.17
PA-461	608227.25	4417024.26
PA-462	608227.25	4417018.25
PA-463	608235.29	4417003.97
PA-464	608245.86	4416989.52
PA-465	608241.87	4416985.05
PA-466	608238.26	4416979.90
PA-467	608234.98	4416974.89
PA-468	608229.89	4416964.45
PA-469	608228.07	4416958.57
PA-470	608227.39	4416952.50
PA-471	608227.08	4416943.69
PA-472	608227.17	4416936.61
PA-473	608230.32	4416914.32
PA-474	608229.55	4416908.32
PA-475	608229.29	4416905.97
PA-476	608229.05	4416896.68
PA-477	608223.49	4416889.35

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PA-478	608210.89	4416896.77
PA-479	608183.44	4416909.61
PA-480	608177.64	4416910.77
PA-481	608175.91	4416894.53
PA-482	608181.99	4416893.82
PA-483	608180.52	4416888.50
PA-484	608177.91	4416857.43
PA-485	608179.11	4416854.01
PA-486	608183.26	4416834.54
PA-487	608183.73	4416817.09
PA-488	608192.01	4416816.43
PA-489	608211.67	4416813.41
PA-490	608210.07	4416799.54
PA-491	608190.52	4416801.27
PA-492	608173.21	4416803.69
PA-493	608164.56	4416806.11
PA-494	608157.39	4416807.72
PA-495	608142.58	4416805.85
PA-496	608131.73	4416808.45
PA-497	608125.66	4416812.66
PA-498	608120.48	4416814.50
PA-499	608111.78	4416813.16
PA-500	608098.03	4416811.63
PA-501	608098.51	4416823.37
PA-502	608087.09	4416824.05
PA-503	608086.32	4416820.29
PA-504	608090.26	4416819.00
PA-505	608083.94	4416798.46
PA-506	608082.06	4416783.21
PB-1	608781.54	4416719.37
PB-2	608832.10	4416725.25
PB-3	608833.46	4416725.32
PB-4	608886.94	4416730.75
PB-5	608891.10	4416731.12
PB-6	608903.79	4416732.25
PB-7	608941.00	4416744.56
PB-8	608943.19	4416745.14
PB-9	608962.44	4416747.98
PB-10	608970.18	4416746.11
PB-11	608971.74	4416746.14
PB-12	608980.24	4416742.70
PB-13	609011.87	4416708.10
PB-14	609027.36	4416680.79
PB-15	609041.10	4416670.11



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-16	609058.71	4416672.27
PB-17	609061.56	4416672.62
PB-18	609063.09	4416672.81
PB-19	609092.92	4416667.68
PB-20	609125.02	4416655.61
PB-21	609126.48	4416655.10
PB-22	609204.60	4416627.90
PB-23	609206.01	4416627.39
PB-24	609215.34	4416624.14
PB-25	609243.23	4416626.04
PB-26	609246.96	4416642.60
PB-27	609218.38	4416726.47
PB-28	609200.86	4416748.96
PB-29	609198.73	4416765.19
PB-30	609187.69	4416785.73
PB-31	609175.70	4416807.47
PB-32	609153.71	4416840.24
PB-33	609146.57	4416848.77
PB-34	609125.46	4416862.07
PB-35	609127.85	4416873.20
PB-36	609159.21	4416877.97
PB-37	609186.28	4416865.86
PB-38	609193.51	4416866.56
PB-39	609204.73	4416870.54
PB-40	609219.55	4416879.82
PB-41	609248.34	4416914.39
PB-42	609262.49	4416935.36
PB-43	609314.24	4416926.44
PB-44	609286.19	4416892.92
PB-45	609266.24	4416857.65
PB-46	609284.38	4416787.81
PB-47	609283.91	4416780.60
PB-48	609283.60	4416775.76
PB-49	609281.93	4416750.09
PB-50	609307.48	4416724.01
PB-51	609315.63	4416722.55
PB-52	609332.05	4416732.40
PB-53	609334.24	4416737.78
PB-54	609334.35	4416759.71
PB-55	609351.44	4416776.50
PB-56	609352.93	4416777.95
PB-57	609353.46	4416778.47
PB-58	609372.45	4416769.49
PB-59	609380.27	4416756.80

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-60	609384.74	4416734.06
PB-61	609384.31	4416713.38
PB-62	609384.25	4416710.31
PB-63	609384.00	4416698.19
PB-64	609403.55	4416660.20
PB-65	609428.67	4416657.64
PB-66	609433.08	4416656.14
PB-67	609452.50	4416642.26
PB-68	609462.02	4416632.75
PB-69	609480.72	4416612.85
PB-70	609543.45	4416547.48
PB-71	609573.60	4416536.69
PB-72	609579.71	4416536.96
PB-73	609581.18	4416537.22
PB-74	609611.71	4416539.14
PB-75	609613.94	4416539.28
PB-76	609620.52	4416539.70
PB-77	609634.99	4416532.69
PB-78	609636.88	4416547.49
PB-79	609652.26	4416555.46
PB-80	609664.16	4416564.68
PB-81	609691.21	4416557.00
PB-82	609701.27	4416558.88
PB-83	609711.49	4416552.52
PB-84	609718.58	4416553.98
PB-85	609744.80	4416534.79
PB-86	609762.78	4416504.32
PB-87	609763.67	4416457.38
PB-88	609775.94	4416444.52
PB-89	609785.87	4416439.65
PB-90	609808.79	4416452.05
PB-91	609836.60	4416471.36
PB-92	609837.75	4416472.35
PB-93	609860.25	4416488.90
PB-94	609860.60	4416490.36
PB-95	609877.71	4416508.26
PB-96	609897.08	4416513.50
PB-97	609904.55	4416519.33
PB-98	609912.27	4416520.15
PB-99	609920.12	4416524.48
PB-100	609936.69	4416535.74
PB-101	609970.31	4416537.57
PB-102	609982.27	4416524.47
PB-103	609979.72	4416509.24



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-104	609968.49	4416484.54
PB-105	609953.33	4416438.95
PB-106	609957.95	4416407.70
PB-107	609960.54	4416407.76
PB-108	609970.17	4416389.45
PB-109	609980.19	4416386.63
PB-110	610031.53	4416422.05
PB-111	610042.73	4416420.12
PB-112	610065.55	4416407.54
PB-113	610075.10	4416407.37
PB-114	610081.23	4416416.03
PB-115	610092.19	4416412.95
PB-116	610103.10	4416412.25
PB-117	610138.69	4416399.04
PB-118	610140.90	4416386.12
PB-119	610130.64	4416350.79
PB-120	610135.73	4416331.33
PB-121	610189.63	4416281.39
PB-122	610195.22	4416262.02
PB-123	610199.44	4416259.33
PB-124	610237.36	4416252.96
PB-125	610256.45	4416253.25
PB-126	610280.39	4416259.38
PB-127	610283.29	4416259.69
PB-128	610298.45	4416261.28
PB-129	610305.33	4416254.86
PB-130	610308.42	4416216.79
PB-131	610314.08	4416200.17
PB-132	610341.12	4416176.30
PB-133	610380.58	4416187.79
PB-134	610406.45	4416185.14
PB-135	610414.81	4416180.62
PB-136	610416.57	4416179.67
PB-137	610425.77	4416162.70
PB-138	610442.51	4416183.19
PB-139	610474.02	4416201.36
PB-140	610479.18	4416203.48
PB-141	610510.24	4416217.93
PB-142	610526.75	4416216.57
PB-143	610564.81	4416202.50
PB-144	610587.26	4416244.43
PB-145	610606.00	4416265.18
PB-146	610607.20	4416280.93
PB-147	610626.43	4416317.78

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-148	610636.92	4416326.55
PB-149	610653.92	4416357.46
PB-150	610682.39	4416371.26
PB-151	610683.37	4416379.56
PB-152	610679.78	4416386.38
PB-153	610679.08	4416387.75
PB-154	610676.39	4416392.89
PB-155	610682.96	4416413.80
PB-156	610705.06	4416444.70
PB-157	610692.62	4416458.19
PB-158	610697.34	4416472.95
PB-159	610719.49	4416484.12
PB-160	610725.03	4416488.19
PB-161	610743.21	4416468.88
PB-162	610745.15	4416455.65
PB-163	610743.63	4416450.46
PB-164	610759.25	4416444.59
PB-165	610768.47	4416465.49
PB-166	610781.76	4416520.85
PB-167	610787.40	4416542.67
PB-168	610795.63	4416561.14
PB-169	610801.61	4416564.67
PB-170	610821.83	4416589.23
PB-171	610835.45	4416599.68
PB-172	610850.73	4416599.16
PB-173	610861.99	4416588.50
PB-174	610865.66	4416574.97
PB-175	610864.81	4416562.85
PB-176	610847.75	4416538.49
PB-177	610834.40	4416523.16
PB-178	610836.19	4416517.79
PB-179	610836.92	4416487.88
PB-180	610833.40	4416461.61
PB-181	610823.30	4416437.66
PB-182	610814.71	4416429.43
PB-183	610811.36	4416420.57
PB-184	610790.94	4416405.25
PB-185	610779.13	4416404.25
PB-186	610776.16	4416397.40
PB-187	610771.07	4416394.33
PB-188	610771.90	4416375.98
PB-189	610795.22	4416364.25
PB-190	610833.26	4416370.37
PB-191	610837.26	4416353.77



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-192	610840.05	4416352.19
PB-193	610845.82	4416348.92
PB-194	610848.56	4416346.11
PB-195	610854.12	4416343.79
PB-196	610861.96	4416331.22
PB-197	610866.05	4416318.95
PB-198	610865.69	4416304.52
PB-199	610881.30	4416285.86
PB-200	610874.79	4416256.38
PB-201	610861.62	4416246.52
PB-202	610851.91	4416247.24
PB-203	610821.40	4416221.74
PB-204	610815.40	4416209.48
PB-205	610813.37	4416201.21
PB-206	610804.31	4416188.81
PB-207	610803.63	4416187.76
PB-208	610794.60	4416179.99
PB-209	610797.12	4416157.29
PB-210	610793.04	4416147.39
PB-211	610748.65	4416115.91
PB-212	610735.52	4416114.70
PB-213	610741.23	4416101.17
PB-214	610772.05	4416089.14
PB-215	610787.63	4416095.39
PB-216	610806.17	4416116.44
PB-217	610819.68	4416124.36
PB-218	610848.70	4416120.18
PB-219	610863.76	4416113.25
PB-220	610865.59	4416112.41
PB-221	610875.24	4416107.97
PB-222	610885.43	4416091.73
PB-223	610888.38	4416072.52
PB-224	610888.03	4416071.01
PB-225	610889.06	4416044.59
PB-226	610874.60	4416025.01
PB-227	610846.75	4415962.90
PB-228	610852.19	4415870.18
PB-229	610867.00	4415833.51
PB-230	610881.71	4415820.78
PB-231	610923.87	4415821.46
PB-232	610938.69	4415811.75
PB-233	610942.71	4415803.73
PB-234	610971.69	4415786.27
PB-235	610981.42	4415777.08

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-236	610984.27	4415773.82
PB-237	610990.62	4415758.93
PB-238	611007.95	4415745.15
PB-239	611021.75	4415745.30
PB-240	611039.43	4415742.31
PB-241	611055.35	4415718.92
PB-242	611065.39	4415725.31
PB-243	611071.89	4415730.82
PB-244	611084.94	4415741.88
PB-245	611111.80	4415756.87
PB-246	611144.67	4415770.29
PB-247	611155.33	4415771.96
PB-248	611160.61	4415777.46
PB-249	611143.80	4415791.12
PB-250	611143.52	4415803.17
PB-251	611158.09	4415834.34
PB-252	611168.95	4415833.71
PB-253	611169.89	4415818.42
PB-254	611199.41	4415790.42
PB-255	611206.45	4415771.88
PB-256	611201.39	4415748.72
PB-257	611152.84	4415712.86
PB-258	611139.52	4415689.70
PB-259	611147.55	4415685.27
PB-260	611177.95	4415658.68
PB-261	611206.49	4415642.57
PB-262	611248.00	4415628.63
PB-263	611282.64	4415628.68
PB-264	611300.71	4415632.69
PB-265	611314.05	4415621.64
PB-266	611317.30	4415599.79
PB-267	611327.21	4415600.89
PB-268	611335.90	4415610.86
PB-269	611364.14	4415615.91
PB-270	611378.31	4415606.27
PB-271	611379.45	4415588.65
PB-272	611371.16	4415570.02
PB-273	611377.17	4415545.54
PB-274	611404.22	4415528.59
PB-275	611430.93	4415519.23
PB-276	611445.11	4415501.57
PB-277	611445.11	4415478.87
PB-278	611451.60	4415467.30
PB-279	611453.67	4415442.08



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-280	611564.46	4415384.57
PB-281	611580.85	4415379.89
PB-282	611636.27	4415336.66
PB-283	611663.82	4415330.70
PB-284	611715.80	4415297.96
PB-285	611765.82	4415284.60
PB-286	611810.74	4415259.93
PB-287	611838.46	4415252.54
PB-288	611865.81	4415266.25
PB-289	611880.51	4415287.72
PB-290	611897.29	4415307.11
PB-291	611913.58	4415300.16
PB-292	611917.51	4415273.36
PB-293	611903.06	4415226.57
PB-294	611900.84	4415215.56
PB-295	611914.16	4415198.63
PB-296	611922.19	4415193.74
PB-297	611926.24	4415220.16
PB-298	611938.24	4415240.92
PB-299	611940.15	4415249.74
PB-300	612066.29	4415200.81
PB-301	612042.34	4415185.71
PB-302	612033.81	4415167.12
PB-303	612036.89	4415126.19
PB-304	612032.09	4415092.07
PB-305	612048.63	4415074.17
PB-306	612070.33	4415023.63
PB-307	612062.56	4415004.49
PB-308	611989.62	4414972.98
PB-309	611937.31	4414930.94
PB-310	611930.30	4414908.54
PB-311	611911.15	4414888.70
PB-312	611883.36	4414880.97
PB-313	611867.98	4414881.52
PB-314	611855.36	4414877.98
PB-315	611803.92	4414844.07
PB-316	611795.39	4414830.31
PB-317	611791.34	4414809.00
PB-318	611784.98	4414796.30
PB-319	611783.92	4414772.03
PB-320	611814.56	4414671.03
PB-321	611825.05	4414650.12
PB-322	611821.50	4414646.03
PB-323	611827.51	4414620.96

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PB-324	611849.07	4414594.28
PB-325	611881.66	4414585.79
PB-326	611915.66	4414570.52
PB-327	611945.56	4414560.71
PB-328	611944.11	4414552.63
PB-329	611936.44	4414546.48
PB-330	611919.65	4414545.27
PB-331	611888.62	4414521.95
PB-332	611880.03	4414496.28
PB-333	611873.93	4414487.75
PB-334	611875.15	4414481.42
PB-335	611887.06	4414476.47
PB-336	611889.94	4414470.97
PB-337	611877.53	4414467.16
PB-338	611881.19	4414459.02
PB-339	611885.56	4414439.55
PB-340	611900.00	4414421.51
PB-341	611891.09	4414406.82
PB-342	611927.44	4414375.25
PB-343	611943.97	4414358.68
PB-344	611952.55	4414338.29
PB-345	611961.80	4414330.39
PB-346	611966.62	4414326.28
PB-347	611983.04	4414312.26
PB-348	612022.68	4414224.22
PB-349	612025.06	4414210.06
PB-350	612062.89	4414207.43
PB-351	612131.89	4414216.56
PB-352	612142.54	4414240.71
PC-1	607267.70	4417119.39
PC-2	607272.79	4417123.09
PC-3	607297.75	4417139.23
PC-4	607320.74	4417148.69
PC-5	607347.03	4417155.20
PC-6	607354.51	4417160.58
PC-7	607365.13	4417162.66
PC-8	607385.37	4417160.06
PC-9	607393.60	4417158.30
PC-10	607397.90	4417156.13
PC-11	607402.68	4417153.83
PC-12	607412.13	4417146.57
PC-13	607417.64	4417142.48
PC-15	607426.96	4417134.65
PC-16	607399.67	4417109.19



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PC-17	607398.18	4417093.77
PC-18	607395.76	4417067.17
PC-19	607394.08	4417049.47
PC-20	607392.46	4417033.11
PC-21	607391.33	4417005.48
PC-22	607390.42	4416987.31
PC-23	607385.47	4416939.10
PC-24	607383.88	4416937.36
PC-25	607381.04	4416934.60
PC-26	607378.10	4416932.42
PC-27	607374.49	4416931.57
PC-28	607368.13	4416931.95
PC-29	607359.97	4416935.74
PC-30	607338.62	4416948.17
PC-31	607317.84	4416958.32
PC-32	607308.70	4416962.41
PC-33	607301.92	4416967.53
PC-34	607288.62	4416978.22
PC-35	607265.92	4417017.46
PC-36	607260.50	4417066.24
PC-37	607257.84	4417089.07
PC-38	607257.32	4417103.24
PC-39	607257.75	4417112.31
PD-1	610163.95	4416012.04
PD-2	610180.86	4415976.72
PD-3	610165.50	4415916.50
PD-4	610131.46	4415884.94
PD-5	610102.74	4415881.67
PD-6	610094.78	4415882.92
PD-7	610064.73	4415868.27
PD-8	610018.24	4415867.36
PD-9	610013.84	4415868.05
PD-10	609985.05	4415894.52
PD-11	609976.17	4415911.23
PD-12	609987.98	4415955.38
PD-13	610001.54	4415975.39
PD-14	609994.03	4416014.27
PD-15	609971.87	4416034.39
PD-16	609966.95	4416052.75
PD-17	609964.72	4416089.62
PD-18	609982.59	4416115.63
PD-19	610012.84	4416125.23
PD-20	610044.90	4416111.78
PD-21	610063.27	4416078.51

PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PD-22	610095.35	4416044.09
PD-23	610138.89	4416024.30
PE-1	611733.42	4414352.83
PE-2	611710.25	4414399.55
PE-3	611708.70	4414432.40
PE-4	611666.18	4414472.73
PE-5	611643.80	4414501.41
PE-6	611606.12	4414572.82
PE-7	611547.99	4414621.37
PE-8	611456.40	4414667.12
PE-9	611448.12	4414755.63
PE-10	611360.56	4414783.19
PE-11	611344.29	4414803.56
PE-12	611335.68	4414804.32
PE-13	611317.94	4414820.79
PE-14	611319.34	4414916.30
PE-15	611330.24	4414952.10
PE-16	611327.04	4415007.75
PE-17	611329.73	4415018.80
PE-18	611328.63	4415042.48
PE-19	611298.76	4415077.92
PE-20	611279.85	4415115.76
PE-21	611262.68	4415166.26
PE-22	611251.25	4415242.31
PE-23	611252.12	4415271.07
PE-24	611274.50	4415287.07
PE-25	611292.70	4415308.35
PE-26	611296.79	4415323.84
PE-27	611295.31	4415340.28
PE-28	611286.40	4415351.47
PE-29	611275.93	4415374.17
PE-30	611266.76	4415382.22
PE-31	611264.89	4415404.94
PE-32	611289.30	4415425.52
PE-33	611379.43	4415409.24
PE-34	611426.65	4415407.57
PE-35	611432.03	4415417.53
PE-36	611550.65	4415354.26
PE-37	611600.92	4415241.14
PE-38	611612.57	4415224.00
PE-39	611667.45	4415117.68
PE-40	611677.65	4415087.40
PE-41	611687.51	4415021.13
PE-42	611694.76	4414951.42



PUNTO	COORDENADAS ETRS89*	
	X (m)	Y (m)
PE-43	611649.64	4414880.23
PE-44	611641.08	4414826.70
PE-45	611653.58	4414781.50
PE-46	611662.72	4414728.18
PE-47	611679.08	4414685.29
PE-48	611694.67	4414621.53
PE-49	611742.56	4414488.97
PE-50	611738.89	4414445.68
PE-51	611741.50	4414391.12
PE-52	611756.16	4414369.73
PE-53	611769.35	4414341.46
<b>NOTA:</b>		
Coordenadas medidas sobre plano		



## 5.2. Zona de agua

No existen variaciones con respecto a la definida en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006), salvo las correspondientes al ajuste de la zona II con la cartografía digital actual.

### 5.2.1. Zona I

La Zona I de aguas del Puerto de Maó que se propone en la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios es la definida en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006). Siendo su definición la siguiente:

Zona I, o interior de las aguas portuarias: al constituir un puerto natural, el límite de esta zona viene determinado por la línea de cierre de la bocana, definida por los extremos del indicado borde marítimo, es decir, el vértice nº 93 (Punta del Clot de la Mola), del deslinde aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1971 y el vértice nº 192 (Punta de San Carlos) del deslinde aprobado O.M. de 6 de febrero de 1970.

Superficie de 308,3470 Ha

### 5.2.2. Zona II

No se proponen modificaciones a la actual Zona de Aguas II del Puerto, siendo la misma que la definida en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por *Orden del Ministerio de Fomento de 14 de marzo de 2006* (BOE de 30 de marzo de 2006 y BOIB de 27 de abril de 2006), salvo las correspondientes al ajuste de la zona II con la cartografía digital actual. Siendo su definición la siguiente:

Zona II, o exterior de las aguas portuarias: constituida por la zona de fondeo en espera y canal de aproximación a la bocana, definida por los siguientes vértices, cuyas coordenadas, definidas en el sistema ERTS89 huso 31 son:



<b>Coordenadas Sistema ERTS89</b>			
<b>VERTICE</b>	<b>LATITUD</b>	<b>LONGITUD</b>	
1	39°52,02´N	4°18,36´E	Punta del Clot
2	39°52,09´N	4°18,52´E	
3	39°52,27´N	4°19,37´E	
4	39°50,56´N	4°19,37´E	
5	39°50,56´N	4°18,35´E	
6	39°51,58´N	4°18,28´E	Punta de San Carlos

Superficie de 376,85 ha

## **6. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN**

A continuación, se detallan las fincas que se incorporan y desafectan a la zona de servicio portuaria con la presente propuesta de DEUP, acompañada de su correspondiente justificación.

Del mismo modo, se recogen las exclusiones de terrenos que, figurando en la Zona de Servicio del Puerto actual, aprobada mediante Orden FOM/907/2006, nunca fueron comprados y/o expropiados en favor de la APB, y que hoy no son necesarias.

La numeración de cada una de las parcelas es la que figura en el plano 6.



## INCORPORACIONES

Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
1	Línea de fachada CL COLARSEGA 1 N2-2 y escaleras 1-13	1.143	Se propone la incorporación a la zona de servicio portuaria de una superficie de 1.143 m <sup>2</sup> de terrenos para ampliar la zona de servicio del puerto frente al Muelle de La Colársega, desde el borde del vial de la Avenida de Ponent hacia la línea de fachada de las viviendas con referencia catastral en calle COLARSEGA 1 N2-2 y escaleras 1-13, con el fin de dar continuidad a la zona de servicio portuaria en relación a las actuaciones urbanísticas que se van desarrollando en el municipio.	Ayuntamiento de Maó
2	Rotonda de acceso a Maó desde la Ctra. de Fornells	2.853,51	La incorporación de esta parcela permitirá la continuidad de la Zona de Servicio Portuaria aprobada por Orden FOM/907/2006, evitando seccionar el terreno destinado a viales por ser de distinta titularidad. De este modo, se facilitará su mantenimiento, conservación y gestión.	Ayuntamiento de Maó
3 y 4	Márgenes en acceso desde Ctra. Cos Nou-La Mola	1070,66	Se incorpora parte del talud de la Ctra. de La Mola, en su punto de acceso al Puerto, y una parcela frente a la anterior, en la margen opuesta de la citada Ctra. La APB y el Consell Insular de Menorca se encuentran en proceso de firma de un Convenio de Colaboración, cuya finalidad es garantizar la seguridad viaria en la Ctra. Me-3, que se ha visto mermada por el tránsito generado por la nueva Estación Marítima del Cos Nou y su nuevo vial de acceso, en relación con la entrada y salida de vehículos pesados, vehículos particulares y el transporte de pasajeros por carretera, o bien por peatones que transitan desde/hacia la salida de la Estación Marítima. Para ello, se mejorará el trazado y se acondicionará la actual Me-3 de manera conjunta entre ambas administraciones, en un tramo de aproximadamente 800 m de longitud. Así pues, en el marco de este Convenio de Colaboración, se adquieren las parcelas 3 y 4.	Gas y Electricidad Generación S.A.



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
5a	Trasdós del Cos Nou	7.430,24	<p>Actualmente, la compatibilidad en la interfase Puerto-Ciudad es compleja, debido a la falta de espacio y a la cercanía de la ciudad a la Zona de Servicio del Puerto, que dificulta la operatividad en condiciones de seguridad. Por ello, con el fin de efectuar el necesario traslado del tráfico de mercancías, se incorpora esta parcela, que, junto con parte la parcela 5b, permitirá la creación de explanadas multiusos y sus correspondientes viales de acceso, dando cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).</p> <p>En estas explanadas, se tiene prevista la construcción de una Estación Marítima, que estará destinada al pasaje distinto del de cruceros (que se atenderá en la actual Terminal de Pasajeros). Para la definición de la ordenación, infraestructuras y superestructuras de una zona portuaria dedicada a Terminal Mixta en el paraje del Cos Nou, incluyendo el diseño de la Estación Marítima y zonas anexas, en Septiembre de 2008, la Autoridad Portuaria de Balears convocó un concurso para la selección de propuestas, a nivel de anteproyecto.</p>	Autoridad Portuaria de Balears (adquiridas de Adelfa Marí Cardona)



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
5b	Trasdós del Cos Nou	46.984,58	<p>La incorporación de esta finca tendrá dos efectos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La zona a poniente del vial de acceso al Cos Nou y junto con la parcela 5a, permitirá la ampliación de las explanadas de los Muelles del Cos Nou, en las que están previstas explanadas multiusos, una estación marítima y viales, que garantizarán el cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).</li><li>• La zona a levante del vial de acceso al Cos Nou se incorpora, al igual que la parcela 7b y parte de la 6, como espacio de reserva que se mantendrá respetando sus características naturales (al constituir un ANIT –Área Natural de Interés Territorial-) y que garantizará (a modo de franja de protección o amortiguadora) la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria colindante (al sur de la carretera de La Mola y a poniente del nuevo acceso al Cos Nou) (y siempre respetando la matriz de usos en ANIT del Plan Territorial Insular de Menorca), en coherencia con el Acuerdo del Consejo de Administración de la APB de adquisición de estos terrenos con fecha 20 de diciembre de 2007.</li></ul>	Autoridad Portuaria de Balears (adquiridas de Adelfa Marí Cardona)
6, 7a y 7b	Oeste de la Estación Naval	36.638,50	<p>Destinados a la construcción de un vial de acceso desde la Ctra. de La Mola a la Estación Naval y las nuevas instalaciones previstas en los Muelles del Cos Nou. La zona a levante de dicho vial de acceso al Cos Nou se incorpora, al igual que parte de la parcela 5b, como espacio de reserva que se mantendrá respetando sus características naturales (al constituir un ANIT –Área Natural de Interés Territorial-) y que garantizará (a modo de franja de protección o amortiguadora) la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria colindante (al sur de la carretera de La Mola y a poniente del nuevo acceso al Cos Nou) (y siempre respetando la matriz de usos en ANIT del Plan Territorial Insular de Menorca), en coherencia con el Acuerdo del Consejo de Administración de la APB de adquisición de estos terrenos con fecha 20 de diciembre de 2007.</p>	Ministerio de Defensa (desafectadas, a favor de la APB)



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
8	Poniente de fondo Cala Rata	406,19	<p>* Estos terrenos se han incorporado a la Zona de Servicio del Puerto por medio de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• O.M. de 31 de marzo de 2009, del deslinde del tramo de costa de 90.607 metros, del término municipal de Maó, isla de Menorca.</li><li>• O.M. de 20 de enero de 2010, del deslinde del tramo de costa de unos 10.111 metros, del término municipal de Es Castell, Isla de Menorca.</li></ul> <p>Adicionalmente, existe un compromiso de la APB con la D.G. Costas, firmado en 2002, de adaptar el límite de la Zona de Servicio del Puerto al deslinde definitivo en los Municipios de Maó y Es Castell.</p>	Dominio Público Marítimo Terrestre
9	Levante de fondo Cala Rata	1.148,41	*	Dominio Público Marítimo Terrestre
10	Fondo Cala S'Apartió	343,77	*	Dominio Público Marítimo Terrestre
11	Ribera Norte c/ Venecia, 5	177,70	*	Dominio Público Marítimo Terrestre



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
12	Poniente fondo Cala Llonga	448,24	*	Dominio Público Marítimo Terrestre
13	Levante fondo Cala Llonga	2.134,71	*	Dominio Público Marítimo Terrestre
14	Isla Plana	7.519,00	<p>Se adquieren estos terrenos, excluidos la ZMT que ya son zona de servicio del puerto, para la rehabilitación de los edificios de interés histórico y cultural existentes, y su empleo para la implantación de una escuela de Navegación Ecológica – Vela Tradicional (Vela Latina).</p> <p>Estas instalaciones permitirán mejorar las condiciones de acceso de los usuarios del Club Náutico de Villa Carlos y el Club Marítimo de Maó, debido a la interferencia de usos y tráficos, tanto en tierra como en la lámina de agua. Este hecho revela la necesidad de trasladar estas instalaciones a un emplazamiento de mayor seguridad, como el que se propone.</p> <p>Asimismo, se podría trasladar a esta isla la asociación “Amics de la Mar-Port de Maó”, que estaban establecidos provisionalmente en precario en Isla Pinto y de la que fueron desalojados en 2016, cuya influencia en la sociedad menorquina es muy importante, por la promoción de la vela tradicional.</p> <p>Sin embargo, esta incorporación se condiciona a la confirmación de innecesariedad para sus fines por el Ministerio de Defensa, ya que en estos momentos se encuentra afectada a la Defensa Nacional, y a la confirmación del interés de las Administraciones Locales del desarrollo sobre los mismos de actividades portuarias (náutico-deportivas y complementarias) mediante proyectos económicamente sostenibles, teniendo en cuenta, entre otros, los eventuales costes para su adquisición.</p>	Ministerio de Defensa



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
15	Casa del Mar	498	<p>Aunque las líneas de atraque con que cuenta actualmente el sector pesquero parecen ser suficientes, la presencia en época estival de diversas embarcaciones de pesca transeúntes y el hecho de que las explanadas destinadas a operaciones complementarias (como secadero de redes) no se encuentren debidamente delimitadas ni con accesos restringidos, conlleva a situaciones de interferencia de usos y congestión.</p> <p>En cuanto a las instalaciones con que cuenta la Cofradía de Pescadores en el Puerto para el almacenamiento de la pesca y marisco, y su comercialización, resultan insuficientes para cubrir las necesidades del sector. Asimismo, dicho sector requiere puntos de amarre para embarcaciones de pesca de artes menores y la ordenación de los puestos existentes.</p> <p>Por ello, mediante la incorporación de la Casa del Mar a la Zona de Servicio del Puerto y la remodelación de las actuales instalaciones explotadas por los pescadores, situadas junto este mismo edificio, se pretende disponer de un espacio total suficiente para la habilitación de los servicios requeridos.</p> <p>Del mismo modo, está previsto el acondicionamiento de 20 puestos de amarre para embarcaciones menores de pesca en el pantalán de levante del muelle existente al oeste del Muelle de Pasajeros, que quedarían asociados a la futura lonja.</p>	Instituto Social de la Marina
17	Edificio en el Muelle de Levante	234,45	<p>** Las fincas 17 y 18 constituirían terrenos para la dotación de servicios a los sectores pesquero y náutico-recreativo, instalaciones escasas en esta ribera del Puerto, debido a la carencia de espacio que supone la cercanía del núcleo urbano del Municipio de Maó.</p>	D.G. Costas MAPAMA



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
18	Edificio en el Muelle de Levante	615,69	**	D.G. Costas MAPAMA
22	Ribera Sur Cala Figuera	1.303,83	Debido a la necesidad del Ayuntamiento de Maó de terrenos para la instalación de una nueva estación de impulsión de agua, previo acuerdo con la APB, se ha previsto permutar la parcela 21 (junto a otros terrenos cedidos por CLH en su día) por esta parcela con código 22. De esta manera, se daría continuidad a la Zona de Servicio del Puerto en el fondo de Cala Figuera, permitiendo cubrir la demanda de instalaciones náutico-recreativas en la zona.	Ayuntamiento de Maó
23	Fonduco 72-75	164,15	*** Este terreno corresponde con la superficie existente entre la fachada de la edificación y el borde tierra adentro de la parcela que figura en el Catastro en esta ubicación, con el fin de regularizar y homogeneizar la Zona de Servicio del Puerto con los bienes inmuebles que ha ido adquiriendo la APB desde la aprobación del PUEP del 2006.	Autoridad Portuaria de Balears
24	Fonduco 71 (A)	3,24	***	Autoridad Portuaria de Balears
25	Fonduco, 68	14,83	***	Autoridad Portuaria de Balears
26	Fonduco, 67E	11,17	***	Autoridad Portuaria de Balears



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
27	Fonduco, 67C	4,24	***	Autoridad Portuaria de Balears
28	Fonduco, 67A	3,98	***	Autoridad Portuaria de Balears
29	Fonduco, 64-65	22,49	***	Autoridad Portuaria de Balears
30	Fonduco, 62-63	49,01	***	Autoridad Portuaria de Balears
31	Fonduco, 60-61	100,53	***	Autoridad Portuaria de Balears
32	Acantilados a levante de c/ Fonduco, 1	823,71	*	Autoridad Portuaria de Balears
33	Norte de Cala Pedrera	617,71	*	Dominio Público Marítimo Terrestre
34	Fondo de Cala Pedrera	286,23	*	Dominio Público Marítimo Terrestre



Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	TITULAR
35	Término Municipal de Es Castell	1.191,26	*	Dominio Público Marítimo Terrestre



## DESAFECTACIONES

Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	A FAVOR DE
21	Fondo de Cala Figuera	419	Debido a la necesidad del Ayuntamiento de Maó de terrenos para la instalación de una nueva estación de impulsión de agua, previo acuerdo con la APB, se ha previsto permutar esta parcela con código 21 (junto a otros terrenos adquiridos a CLH en su día) por la parcela 22. De esta manera, se daría continuidad a la Zona de Servicio del Puerto en el fondo de Cala Figuera, permitiendo cubrir la demanda de instalaciones náutico-deportivas y complementarias en la zona. En esta parcela la Armada tiene adscrita la propiedad de una fuente y manantial, las cuales seguirán afectas al Ministerio de Defensa.	Ayuntamiento de Maó



## EXCLUSIONES

Nº	UBICACIÓN	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	JUSTIFICACIÓN	A FAVOR DE
19	Línea de fachada en Muelle de Levante 225	201	Por error en el deslinde realizado por la D.G. Costas, se modifica el límite de la Zona de Servicio del Puerto haciéndolo coincidir con la línea de fachada del edificio del Muelle de Levante 225, para evitar el seccionamiento de dicha edificación.	José Luis Navas Alvareda
20	Ribera Oeste Cala Figuera	824,68	Cuando estos terrenos pasaron a formar parte de la Zona de Servicio del Puerto con la aprobación del vigente PUEP, las instalaciones de descarga de hidrocarburos de CLH se encontraban en Cala Figuera. Su finalidad era la ampliación del vial de acceso a las mismas, para reducir la congestión circulatoria del Puerto y la Ciudad, así como reducir la peligrosidad de este tipo de tráfico. Tras la imposición que establece el Plan Director Sectorial Energético de les Illes Balears (Decreto 96/2005, 26 de septiembre) en relación al traslado del punto de descarga de hidrocarburos líquidos a la Estación Naval, a corto plazo, y a La Mola, a largo plazo, la APB ya no tiene la necesidad de disponer de estos terrenos, ajustándose la Zona de Servicio del Puerto propuesta a la superficie ocupada por la rotonda ejecutada recientemente.	Ayuntamiento de Maó



## 7. ESPACIOS RESERVADOS PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Es preciso señalar que, atendiendo al segundo párrafo del artículo 69.3 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, a petición de las distintas Administraciones, se podrán establecer convenios para permitir que éstas ocupen el Dominio Público Portuario con el fin de ejercer sus competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación o similares, siempre que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto, según el artículo 72.2 del mencionado Real Decreto. A este respecto, también en el plano 5, se indican los espacios actualmente ocupados por otras Administraciones en la Zona de Servicio del Puerto, así como los espacios previstos a ocupar por las mismas en un futuro.

En la zonas ZP10 “Muelle de Pasajeros”, entre los Muelles de Poniente y Levante, y ZP03 “Muelles del Cos Nou”, se han incluido espacios para que el Ministerio del Interior (Guardia Civil y Policía Nacional) puedan ejercer las competencias que, por su relación directa con la actividad portuaria, deben desarrollar en el puerto, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 69.3. del R.D.L. 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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.

## 8. USOS PREVISTOS

En este apartado, se definen los usos contemplados en la DEUP que se propone, de acuerdo con el artículo 72.1 del *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Se han numerado del 1 al 5, incluyendo en cada uno varios de los usos de los desarrollados en el Puerto, debido a la necesidad de convivencia entre ellos por la falta de superficies libres de expansión.

Además, en el plano 5, se muestran los usos asignados a cada zona, con indicación expresa de la superficie destinada a reserva portuaria, que garantice la posibilidad de desarrollo de la actividad del Puerto.



De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72.1 del TRLPEMM, se admiten con carácter temporal y coyuntural, usos no estrictamente portuarios en terrenos (que no reúnan las características naturales del art.3 de la Ley de Costas), sin ocupación de edificaciones e instalaciones fijas que no se ajusten al Plan Especial y al planeamiento en general, cuando por la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios estén -al menos parcial y/o temporalmente- en desuso para la actividad estrictamente portuaria, excluyendo los recintos con acceso restringido y controlado. Sin que los espacios que se incluyen en la ZSP propuesta hayan perdido completa y/o definitivamente su funcionalidad o idoneidad técnica para la misma, y por tanto sin que se excluyan en ellos los usos portuarios.

### **8.1. Uso 1: Náutico-Deportivo/Complementario**

Incluye aquellas zonas en las que se desarrollan o esté previsto que en el futuro se desarrollen:

- Actividades relacionadas con la náutica deportiva (atraques de embarcaciones de recreo y áreas para reparaciones, izada, varada e invernaje de este tipo de barcos, y los servicios complementarios a la náutica recreativa).
- Cuantos usos no hayan sido específicamente recogidos en el punto anterior, pero asociados a él, y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el Puerto, a aparcamientos generales, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse a embarcaciones pesqueras.

### **8.2. Uso 2: Comercial/Complementario**

Incluye aquellas zonas en las que se desarrollan o esté previsto que en el futuro se desarrollen:

- Labores vinculadas al tráfico portuario de mercancías, vehículos en trasbordador y pasajeros con sus correspondientes zonas de depósito, almacenamiento, espera y estación marítima, así como las zonas ocupadas por empresas industriales y/o comerciales cuya presencia en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por los volúmenes de tráficos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.



- Cuantos usos no hayan sido específicamente recogidos en el punto anterior, pero asociados a él, y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el Puerto, a aparcamientos generales, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento. Ocasionalmente, podrán atracar en sus alineaciones embarcaciones de recreo que, por su tamaño, no puedan utilizar las instalaciones náutico-deportivas disponibles en el Puerto.

### 8.3. Uso 3: Interacción Puerto-Ciudad

Incluye aquellas zonas en las que se desarrollan o esté previsto que en el futuro se desarrollen:

Se trata de dar respuesta a este espacio muy acotado (Caseta Venecia) en la Ribera Norte, con pequeña edificación (de dos plantas) del tipo de las conocidas localmente como "casetas de vorera", de distintos orígenes y usos históricos, con pequeño embarcadero.

En este espacio el objetivo es tener la posibilidad de admitir y autorizar usos vinculados a la interacción puerto-ciudad como los que relaciona el art.72 del TRLPEMM: equipamientos culturales, recreativos, exposiciones, "a pequeña escala". Requerirán informe de la Administración competente en materia de Costas para la verificación del requisito de no tener las características naturales del art.3 de la Ley de Costas.

La alternativa propuesta, en caso de que no fuera posible este uso de Interacción Puerto-Ciudad, sería el mantenimiento en estos espacios del uso Náutico-Deportivo y Complementario.

Cabe señalar que este espacio está incluido ya en la actual Zona de Servicio del Puerto definida en el PUEP aprobado en 2006 (y sin que tampoco, al entender de esta Dirección, interese su desafectación).



#### **8.4. Uso 4: Pesquero/Complementario**

Incluye aquellas zonas en las que se desarrollan o esté previsto que en el futuro se desarrollen:

- Actividades relacionadas con la pesca y el marisqueo (venta y subasta de pescado y marisco frescos, y otras actividades que contribuyen a elevar el valor añadido de las capturas o a dar soporte a las mismas, atraques de embarcaciones pesqueras, instalaciones para reparaciones, izada, varada e invernaje de este tipo de barcos).
- Cuantos usos no hayan sido específicamente recogidos en el punto anterior, pero asociados a él, y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el Puerto, a aparcamientos generales, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse a embarcaciones menores, sean de pasajeros, sean de recreo.

#### **8.5. Uso 5: Náutico-deportivo / Complementario / Interacción Puerto-Ciudad**

Incluye aquellas zonas en las que se desarrollan o esté previsto que en el futuro se desarrollen:

- Actividades relacionadas con la náutica deportiva (atraques de embarcaciones de recreo y áreas para reparaciones, izada, varada e invernaje de este tipo de barcos, los servicios complementarios a la náutica recreativa y los servicios comerciales en general que potencien la integración puerto-ciudad).
- Cuantos usos no hayan sido específicamente recogidos en el punto anterior, pero asociados a él, y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el Puerto, a aparcamientos generales, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse a embarcaciones pesqueras.



Usos Puerto-Ciudad: Se trata de dar respuesta a determinados espacios muy acotados (en m<sup>2</sup> totalizan una superficie ínfima del Puerto, despreciable en %), fundamentalmente en la Ribera Norte, con pequeñas edificaciones (casi todas de una sola planta) conocidas localmente como "casetas de vorera", de distintos orígenes y usos históricos: "escars" o pequeños embarcaderos para guardar barcas (de pesca o recreo), casetas de aperos o almacenes más o menos vinculados a la pesca y marisqueo tradicional, y otros.

En estos espacios el objetivo es tener la posibilidad, sin descartar ni renunciar en los mismos a usos portuarios (náutico-deportivo o complementario, que ya se dan con utilización de algunas de estas casetas, otras vacías), de admitir y autorizar también - cuando estén en desuso portuario- usos vinculados a la interacción puerto-ciudad como los que relaciona el art.72 del TRLPEMM: equipamientos culturales, recreativos, exposiciones, "a pequeña escala". Requerirán informe de la Administración competente en materia de Costas para la verificación del requisito de no tener las características naturales del art.3 de la Ley de Costas.

La alternativa propuesta, en caso de que no fuera posible este uso de Interacción Puerto-Ciudad, sería el mantenimiento en estos espacios del uso Náutico-Deportivo y Complementario.

Cabe señalar que ninguno de estos espacios ("casetas de vorera") son a incorporar, sino que están incluidos ya en la actual Zona de Servicio del Puerto definida en el PUEP aprobado en 2006 (y sin que tampoco, al entender de esta Dirección, interese su desafectación).

Con idea de que quede resuelto lo mejor posible las situaciones mencionadas, al mismo tiempo que para dar respuesta a las alegaciones recibidas, cabe especificar los espacios en que se admiten, superpuestos a los usos portuarios (como un "mixto"), los vinculados a la interacción puerto-ciudad de acuerdo con el art.72.1 del TRLPEMM. Éstos son los espacios específicos donde se concretaría lo que de forma más genérica se decía en la propuesta inicial, condicionándose a la verificación por Costas de que no tienen las características naturales del art.3 de la Ley de Costas. No puede afirmarse que estos espacios hayan perdido completa y/o definitivamente su funcionalidad e idoneidad técnica para la actividad portuaria, y por tanto no se excluye en ellos los usos portuarios.



### **Zona ZP01: “Sa Colársega”**

Ubicación:	Explanada rodeada por el vial de conexión entre el Cos Nou y la rotonda de acceso a la Ctra. de Fornells, limitada al sur por el Torrente des Gorg. Muelles del oeste y sur de Sa Colársega (Muelles de Poniente). Muelles en el oeste del Cos Nou, al sur de la Central Térmica de Gesa.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	46.151,15 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	Los Muelles se utilizan para el amarre y atraque de embarcaciones de recreo y las explanadas anexas, para la varada y botadura de estas embarcaciones, para su reparación y limpieza y demás servicios asociados.

### **Zona ZP02: “Vialidad Sa Colársega”**

Ubicación:	Vial de conexión del Cos Nou con la Rotonda de la Ctra. de Fornells, ribera y cauce del Torrente des Gorg y terrenos al sur de la explanada de Sa Colársega.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	27.500,31 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	El vial es utilizado para el transporte del Puerto, ya sea interno como externo.



### Zona ZP03: “Muelles del Cos Nou”

Ubicación:	Muelles del Cos Nou y terrenos al norte de las actuales explanadas, al sur de la Ctra. de la Mola.
Uso:	2 (Comercial/Complementario).
Superficie total:	103.095,60 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	Actualmente, los Muelles del Cos Nou acogen una terminal Lift On-Lift Off de contenedores e instalaciones para el tráfico de graneles sólidos (cemento) y de tipo Roll-on Roll-off.

Sin embargo, la compatibilidad en la interfase Puerto-Ciudad es compleja, debido a la falta de espacio y a la cercanía de la ciudad a la Zona de Servicio del Puerto, que dificulta la operatividad en condiciones de seguridad. Por ello, con el fin de efectuar el necesario traslado del tráfico de mercancías, se le dota del uso comercial/complementario, que permitirá la creación de explanadas multiusos y sus correspondientes viales de acceso, dando cumplimiento del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

En estas explanadas, se ha construido una Estación Marítima provisional, que estará destinada al pasaje distinto del de cruceros (que se atenderá en la actual Terminal de Pasajeros). Para la definición de la ordenación, infraestructuras y superestructuras de una zona portuaria definitiva dedicada a Terminal Mixta en el paraje del Cos Nou, incluyendo el diseño de la Estación Marítima y zonas anexas, en Septiembre de 2008, la Autoridad Portuaria de Baleares convocó un concurso para la selección de propuestas, a nivel de anteproyecto.



#### **Zona ZP04: “Acceso al Cos Nou desde la Ctra. de La Mola”**

Ubicación:	Terrenos al este de las explanadas del Cos Nou.
Uso:	2 (Comercial/Complementario).
Superficie total:	11.546,50 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	Está recientemente construido un vial de acceso al Cos Nou desde la Ctra. de La Mola en esta zona, para conectar con las nuevas instalaciones previstas (estación marítima, explanadas multiusos, etc.).

#### **Zona ZP05: “Terrenos al este del Cos Nou”**

Ubicación:	Terrenos al este de las explanadas del Cos Nou.
Uso:	-
Superficie total:	-
Superficie reserva:	29.439,50 m <sup>2</sup>
Justificación:	<p>Se trata de espacios de reserva que se mantendrán respetando sus características naturales (al constituir un ANIT –Área Natural de Interés Territorial-) y que garantizarán (a modo de franja de protección o amortiguadora) la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria colindante (al sur de la carretera de La Mola y a poniente del nuevo acceso al Cos Nou) (y siempre respetando la matriz de usos en ANIT del Plan Territorial Insular de Menorca), en coherencia con el Acuerdo del Consejo de Administración de la APB de adquisición de estos terrenos con fecha 20 de diciembre de 2007.</p> <p>Dichos usos portuarios y compatibles con el ANIT, podrían ser a nivel de ejemplo los siguientes:</p> <p>Aparcamientos integrados en el paisaje, pequeñas infraestructuras para energías renovables y de aprovisionamiento para uso de las estaciones Marítimas, pequeñas infraestructuras para energías renovables, pequeñas infraestructuras de defensa contra incendios, estaciones transformadoras, aljibes de almacenamiento de agua, zonas de almacenamiento de mercancías, y similares.</p>



### Zona ZP06: “Ribera Norte”

Ubicación:	Franja de terreno de la Zona de Servicio del Puerto existente en la Ribera Norte.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	68.070,86 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	En la Ribera Norte del Puerto de Maó, la actividad más frecuente que se desarrolla es la náutica de recreo, con utilización ocasional por embarcaciones destinadas a la pesca y el marisqueo, ya sea desde embarcación como mediante bateas.

### Zona ZP07: “Isla Plana”

Ubicación:	Islote ubicado a 200 m, aproximadamente, hacia el oeste de la Isla del Lazareto, a escasos 150 m de la Ribera Norte y 450 m de la Ribera Sur.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	10.175,95 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	<p>Se pretende implantar una escuela de Navegación Ecológica – Vela Tradicional (Vela Latina).</p> <p>Estas instalaciones permitirán mejorar las condiciones de acceso de los usuarios del Club Náutico de Villa Carlos y el Club Marítimo de Maó, debido a la interferencia de usos y tráfico, tanto en tierra como en la lámina de agua. Este hecho revela la necesidad de trasladar estas instalaciones a un emplazamiento de mayor seguridad, como el que se propone.</p> <p>Asimismo, se podría trasladar a esta isla la asociación “Amics de la Mar-Port de Maó”, que estaban establecidos provisionalmente en precario en Isla Pinto y de la que fueron desalojados en 2016, cuya influencia en la sociedad menorquina es muy importante, por la promoción de la vela tradicional.</p>



Sin embargo, esta incorporación (total o parcial) se condiciona a la confirmación de innecesariedad para sus fines por el Ministerio de Defensa y a la confirmación del interés de las Administraciones Locales del desarrollo sobre los mismos de actividades portuarias (náutico-deportivas y complementarias) mediante proyectos económicamente sostenibles, teniendo en cuenta, entre otros, los eventuales costes para su adquisición.

### **Zona ZP08: “Isla del Lazareto”**

Ubicación:	Islote existente junto a La Mola, en la bocana del Puerto de Maó.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	25.703,58 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	<p>Se mantiene su uso actual, el recreativo y, ocasionalmente, la pesca y el marisqueo, ya sea desde embarcación como mediante bateas. Además, está previsto un embarcadero público, para el embarque y desembarque de pasajeros desde embarcaciones menores de uso público.</p> <p>Todo ello se desarrolla en la ZMT que ya pertenece a la zona de servicio del puerto.</p> <p>Se hace constar que en esta isla existen unas propiedades del Ministerio de Defensa a efectos de posibles servidumbres dentro de los usos portuarios previstos.</p> <p>(Se grafían en los planos 5/00, 5/06, 5/07, 5/08, 6/00, 6/06, 6/07 y 6/08.</p>



### Zona ZP09: “Oeste del Muelle de Pasajeros”

Ubicación: Muelles de Poniente.

Uso: 4 (Pesquero/Complementario)

Superficie total: 9.890,00 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

Justificación: Este Muelle alberga atraques para embarcaciones pesqueras, locales y despachos relacionados con la industria pesquera.

Aunque las líneas de atraque con que cuenta actualmente el sector parecen ser suficientes, la presencia en época estival de diversas embarcaciones de pesca transeúntes y el hecho de que las explanadas destinadas a operaciones complementarias (como secadero de redes) no se encuentren debidamente delimitadas ni con accesos restringidos, conlleva a situaciones de interferencia de usos y congestión.

En cuanto a las instalaciones con que cuenta la Cofradía de Pescadores en el Puerto para el almacenamiento de la pesca y marisco, y su comercialización, resultan insuficientes para cubrir las necesidades del sector. Asimismo, dicho sector requiere puntos de amarre para embarcaciones de pesca de artes menores y la ordenación de los puestos existentes.

En concreto, se tiene previsto:

- Local para lonja de venta de pescado fresco.
- Fábrica de hielo.
- Almacenes para pertrechos.
- Secadero de redes.

Así, se plantea la remodelación de las actuales instalaciones explotadas por los pescadores, situadas junto a la Casa del Mar, así como la utilización de dicho edificio con el fin de disponer de un espacio total suficiente para la habilitación de los siguientes servicios:

- Local de 100 m<sup>2</sup> destinado a lonja. En ella se podrían instalar los equipos de fabricación de hielo.
- 7 (aprox.) locales para administración.
- 3 paños para embarcaciones de pesca de gran tamaño.
- 7 paños para embarcaciones menores.

Del mismo modo, está previsto el acondicionamiento de 20 puestos de amarre para embarcaciones menores de pesca en el pantalán de levante del muelle existente al oeste del Muelle de Pasajeros, que quedarían asociados a la futura lonja.



### **Zona ZP10: “Muelle de Pasajeros”**

Ubicación:	Entre los Muelles de Poniente y Levante.
Uso:	2 (Comercial/Complementario).
Superficie total:	23.035,86 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	En esta Zona Portuaria, se acoge el tráfico de pasajeros de tipo crucerista.

### **Zona ZP11: “Este del Muelle de Pasajeros”**

Ubicación:	Parte este del Muelle de Pasajeros, al oeste del Muelle de Levante.
Uso:	2 (Comercial/Complementario).
Superficie total:	9.494,80 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	Forma parte del Muelle de Pasajeros (ZP10) y, además, alberga las oficinas de la Autoridad Portuaria de Baleares, junto a otros locales y despachos.



### **Zona ZP12: “Muelle de Levante y Cala Figuera”**

Ubicación:	Ribera desde el Muelle de Pasajeros, hacia levante, hasta Cala Figuera, incluidos 150 m de su margen este.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	33.275,34 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	Estos Muelles se utilizan para el amarre y atraque de embarcaciones de recreo; en el caso de Cala Figuera, actualmente en desuso, está prevista la implantación de instalaciones de este tipo.

### **Zona ZP13: “Terrenos de CLH en Cala Figuera”**

Ubicación:	Terrenos de CLH en Cala Figuera, en la zona sur.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	6.879,60 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	6.879,60 m <sup>2</sup>
Justificación:	<p>Debido a la necesidad del Ayuntamiento de Maó de terrenos para la instalación de una nueva estación de impulsión de agua, previo acuerdo con la APB, se ha previsto permutar la parcela 21 (junto a otros terrenos cedidos por CLH en su día) por esta parcela con código 22. De esta manera, se daría continuidad a la Zona de Servicio del Puerto en el fondo de Cala Figuera, permitiendo cubrir la demanda de instalaciones náutico-recreativas en la zona (ver tabla de “Afecciones y Desafectaciones”).</p> <p>En esta zona, la Armada tiene adscrita la propiedad de una fuente y manantial, las cuales seguirán afectas al Ministerio de Defensa. Se grafía su ubicación en los planos 5/03 y 6/03.</p>



#### **Zona ZP14: “Vial bajo Plana de Cala Figuera (Este de Cala Figuera)”**

Ubicación:	Vial existente bajo Plana de Cala Figuera, en la ribera Este de Cala Figuera.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	1.591,60 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	En caso de ejecutarse el complejo náutico-deportivo previsto en la ribera de Cala Figuera, será necesaria esta zona para la instalación de los correspondientes accesos y servicios.

#### **Zona ZP15: “Vial y muelle bajo la Plana de Cala Figuera (Oeste de Cala Fonduco)”**

Ubicación:	Vial existente bajo Plana de Cala Figuera, en la ribera Oeste de Cala Fonduco.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	1.671,50 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>
Justificación:	En caso de ejecutarse el complejo náutico-deportivo previsto en la ribera de Cala Figuera, será necesaria esta zona para la instalación de los correspondientes accesos y servicios.

#### **Zona ZP16: “Ribera Sur”**

Ubicación:	Ribera de Cala Fonduco hasta Punta de Cala Corb. Desde la ribera este de Cala Corb a Punta de Cala Fonts. Desde el fondo de Cala Fonts a Punta de San Carlos.
Uso:	1 (Náutico-Deportivo/Complementario).
Superficie total:	48.583,03 m <sup>2</sup>
Superficie reserva:	0 m <sup>2</sup>



Justificación: Esta zona se utiliza para el amarre y atraque de embarcaciones de recreo.

### **Zona ZP17: “Isla del Rey”**

Ubicación: Islote localizado aproximadamente en el centro de la bahía del Puerto de Maó.

Uso: 1 (Náutico-Deportivo/Complementario).

Superficie total: 6.055,67 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

Justificación: En la isla existen 38 puestos de amarre de hasta 30 m de eslora, por lo que el uso que se desarrolla es de tipo 1. Asimismo, están previstos dos embarcaderos públicos en la isla, para el embarque y desembarque de pasajeros desde embarcaciones menores de uso público.

### **Zona ZP18: “Almacén Moll de l’Hospital – Cala Fontanilles”**

Ubicación: Almacén-cueva en Moll de l’Hospital – Cala Fontanilles.

Uso: 3 (Náutico-Deportivo/ Complementario).

Superficie total: 10,50 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

Justificación: Se trata de almacenes de materiales y equipos de la Autoridad Portuaria de Baleares.

### **Zona ZP19: “Muelle de Cala Corb”**

Ubicación: Ribera oeste y fondo de Cala Corb.

Uso: 1 (Náutico-Deportivo/Complementario).

Superficie total: 2.000,50 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>



Justificación: Se trata de una zona que alberga superficies de varada, además de otros servicios para embarcaciones menores.

#### **Zona ZP20: “Muelle de Cala Fonts”**

Ubicación: Ribera oeste de Cala Fonts.

Uso: 1 (Náutico-Deportivo/Complementario).

Superficie total: 2.090,60 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

Justificación: Este Muelle alberga atraques para embarcaciones pesqueras.

#### **Zonas ZP21-1 a ZP21-11: “Embarcaderos Públicos”**

Ubicación: Ribera Norte e Islas del Rey, Plana y del Lazareto.

Uso: 2 (Comercial/Complementario).

Superficie total: 440 m<sup>2</sup>

Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

Justificación: Se trata de varios puntos de embarque y desembarque de pasajeros para embarcaciones menores de uso público (tipo bote, golondrina, etc.). La filosofía de este servicio es ofrecer una alternativa más para el desplazamiento de pasajeros en la bahía, ya sea de ciudadanos de alguno de los municipios como de turistas.

#### **Zonas ZP22-1 a ZP22-8: “Casetas de Vorera”**

Ubicación: Ribera Norte y Ribera Sur.

Uso: 5 (Náutico-Deportivo/Complementario/Interacción Puerto Ciudad).

Superficie total: 1.970,51 m<sup>2</sup>



Superficie reserva: 0 m<sup>2</sup>

**Justificación:** Se trata de las tradicionalmente denominadas “casetas de vorera”, las cuales son edificaciones de alto valor cultural. Por ello, sin descartar ni renunciar a usos portuarios (náutico-deportivo y complementario, que ya se están dando en estos espacios), cuando estén en desuso portuario, se autorizarán, previo informe de la Administración competente en materia de Costas para la verificación de no tener las características naturales del art.3 de la Ley de Costas, dichos usos vinculados a la interacción puerto-ciudad como los que relaciona el art.72 del TRLPEMM: equipamientos culturales, recreativos, exposiciones, a muy pequeña escala.  
La alternativa propuesta, en caso de que no fuera posible este uso de Interacción Puerto-Ciudad, sería el mantenimiento en estos espacios del uso Náutico-Deportivo y Complementario.

En el Apéndice III se adjuntan fichas descriptivas de cada una de las casetas.

#### **Zona ZP22-9: “Caseta Venecia”**

**Ubicación:** Ribera Norte

**Uso:** 3 (Interacción Puerto Ciudad).

**Superficie total:** 124,80 m<sup>2</sup>

**Superficie reserva:** 0 m<sup>2</sup>

**Justificación:** Se trata de una de las tradicionalmente denominadas “casetas de vorera”, las cuales son edificaciones de alto valor cultural. Por ello, se autorizará, previo informe de la Administración competente en materia de Costas para la verificación de no tener las características naturales del art.3 de la Ley de Costas, dicho uso vinculado a la interacción puerto-ciudad como los que relaciona el art.72 del TRLPEMM: equipamientos culturales, recreativos, exposiciones, a muy pequeña escala.

La alternativa propuesta, en caso de que no fuera posible este uso de Interacción Puerto-Ciudad, sería el mantenimiento en estos espacios del uso Náutico-Deportivo y Complementario.

En el Apéndice III se adjunta ficha descriptiva de esta caseta.



## **9. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS**

Las determinaciones de la Delimitación de los Espacios Portuarios (DEUP) 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 (B.O.E.), si bien el horizonte de planificación previsto en el documento es de 10 años.

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular, se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del Puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un determinado uso.

Las modificaciones de la DEUP se ajustarán a las reglas y procedimiento previstos en la legislación vigente para la aprobación del documento y sus modificaciones.

## **10. NOTA FINAL**

En este Documento Refundido (septiembre 2019) de la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Maó aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de 21 de diciembre de 2016 (y revisada posteriormente e informado dicho Consejo en fechas 20 de septiembre de 2017 y 27 de junio de 2018), se han incorporado las modificaciones indicadas por Puertos del Estado en fecha 19 de junio de 2019 e informadas favorablemente por esta Dirección el 3 de julio de 2019. De estas últimas modificaciones se ha informado al Consejo de Administración de la APB con fecha 18 de septiembre de 2019.

Asimismo, se aprovecha este Documento Refundido para corregir unas erratas detectadas en las coordenadas de la zona II de aguas del Puerto (que, se recuerda, no es objeto de modificación respecto a la actualmente definida en el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, salvo su ajuste con la cartografía digital actual).



Maó, septiembre 2019

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD  
PORTUARIA DE BALEARES

FDO. JUAN CARLOS PLAZA PLAZA  
Ing. de Caminos, Canales y Puertos

EL JEFE DEL DPTO. DE PLANIFICACIÓN Y  
ESTRATÉGIA

EL JEFE DE DIVISIÓN DE  
PLANIFICACIÓN FÍSICA E INTERACCIÓN  
PUERTO-CIUDAD

FDO. JORGE NASARRE LÓPEZ  
Ing. de Caminos, Canales y Puertos

FDO. JOSÉ I. ARROYO CABEZA  
Ing. de la Edificación

(Nota): Incluye modificaciones (a la propuesta aceptada inicialmente por el Consejo de Administración el 21-12-16 y revisada posteriormente e informado dicho Consejo en fechas 20-09-17 y 27-06-18) indicadas por Puertos del Estado en fecha 19-06-19 e informadas favorablemente por la Dirección de la APB el 3-07-19, y/o corrección de erratas detectadas en dicha propuesta inicial. De estas últimas modificaciones se ha informado al Consejo de Administración de la APB con fecha 18 de septiembre de 2019.



# **APÉNDICE I**

## **ALTERNATIVAS PARA EL**

### **TRASLADO DE LA DESCARGA DE HIDROCARBUROS A LA MOLA**



## ALTERNATIVAS PARA EL TRASLADO DE LA DESCARGA DE HIDROCARBUROS A LA MOLA

A requerimiento del Plan Director Sectorial Energético de les Illes Balears (Decreto 96/2005, 26 de septiembre), atendiendo a su artículo 13, además de fijar la sustitución de las instalaciones de Cala Figuera por descargas en el muelle de la Estación Naval y la ejecución de poliductos hasta el área de almacenamiento de CLH en el aeropuerto y la Central Térmica de Gesa-Endesa (actuaciones que ya se han llevado a efecto), el citado Plan exige el estudio de viabilidad de llevar este punto de descarga a La Mola, en el plazo de 5 años.

Por tanto, en 2010, la Autoridad Portuaria de Baleares encargó la realización de un "Estudio de Viabilidad del Traslado de la Descarga de Hidrocarburos a La Mola".

A continuación, se presentan las alternativas analizadas, información extraída del citado estudio.

Alternativa 1: Monoboya de descarga en la Punta d'es Clot.

Alternativa 2: Descarga en La Mola (atraque desprotegido).

Alternativa 3: Descarga en La Mola (atraque protegido con dique en talud).

Alternativa 4: Descarga en La Mola (atraque protegido con dique vertical).

### **Alternativa 1: Monoboya de descarga en la Punta d'es Clot**

Esta alternativa consiste en la localización de la descarga de hidrocarburos en la Punta d'es Clot, en aguas desabrigadas, mediante una terminal tipo monoboya.

Este tipo de terminal implica la instalación de una monoboya anclada al fondo mediante cadenas, a través de la cual se realiza el amarre del buque y las operaciones de descarga. El transporte hasta la costa de los productos descargados se realiza mediante tubería sumergida (*sea-line*).

La localización de la monoboya dependerá del círculo de borneo del buque considerado, más los correspondientes resguardos de seguridad. La ROM 3.1 indica que una monoboya deberá situarse, a falta de estudios más precisos, a unas 4 esloras de la costa, lo que implica distancias de entre 600 y 800 m (para el buque de diseño de 200 m de eslora).

Esta área se encuentra altamente desprotegida, a merced de los oleajes de componente Noreste y Sur.

Por su parte, este tipo de instalaciones presenta su límite operativo para temporales entre 2 m y 3 m de altura de ola significativa, lo que implicaría una operatividad global por razones climáticas del orden de un 90 %. Del análisis del clima marítimo en esta zona se desprende la siguiente gráfica de operatividades mensuales para los umbrales de altura de ola anteriormente indicados.

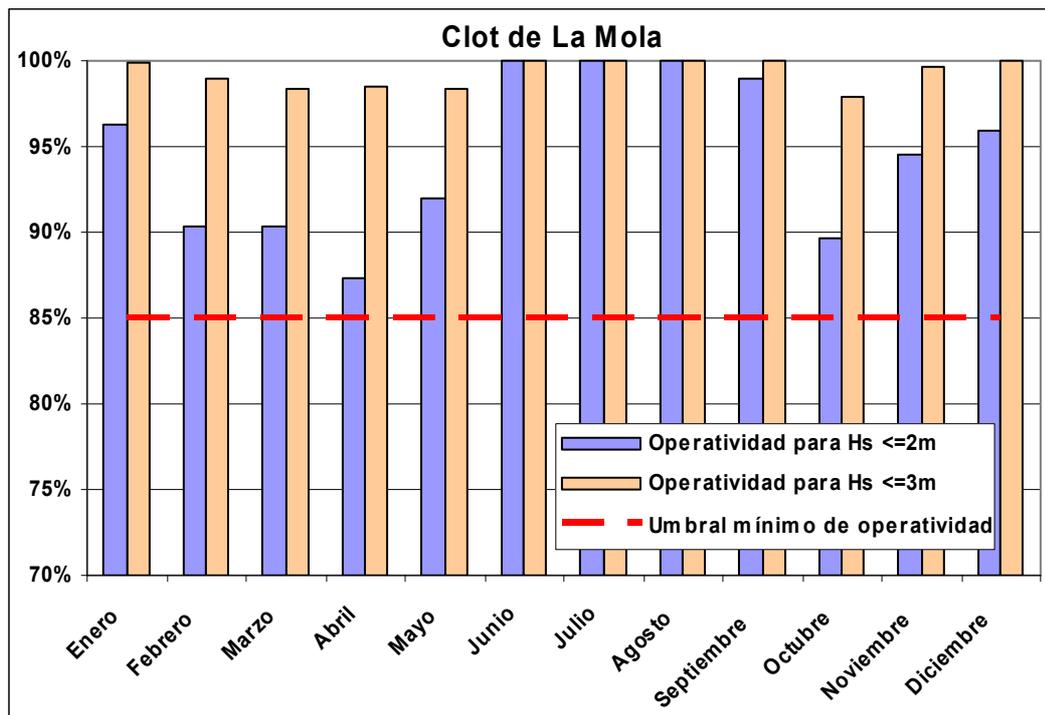


Ilustración 1: Gráfica de operatividades mensuales para los umbrales de altura de ola.

Estimando una capacidad media del buque de 25.000 m<sup>3</sup>, se prevé una frecuencia de 14 a 16 descargas anuales. Esta frecuencia sería superior en caso de contar con buques de menor capacidad.

Con todo lo anterior, pueden destacarse las siguientes ventajas de esta instalación:

- Se aleja de los núcleos urbanos.
- Reducido impacto visual desde las principales zonas de observación del puerto.
- Reducida posibilidad de contaminación del puerto ante un eventual accidente o derrame.



Por otro lado, se pueden citar los siguientes inconvenientes:

- Los riesgos de accidente y contaminación marina inherentes a una instalación de esta naturaleza tienen una probabilidad de presentación considerablemente más elevada, a igualdad de condiciones climatológico-marinas, que una instalación tipo pantalán.
- Se requiere una amplia distancia a la costa, por lo que es necesaria la instalación de tuberías de transporte (sea-line) de gran longitud.
- Las factorías de almacenamiento se encuentra muy lejos de la zona de descarga, por lo que su transporte es muy costoso y requiere de importantes infraestructuras.

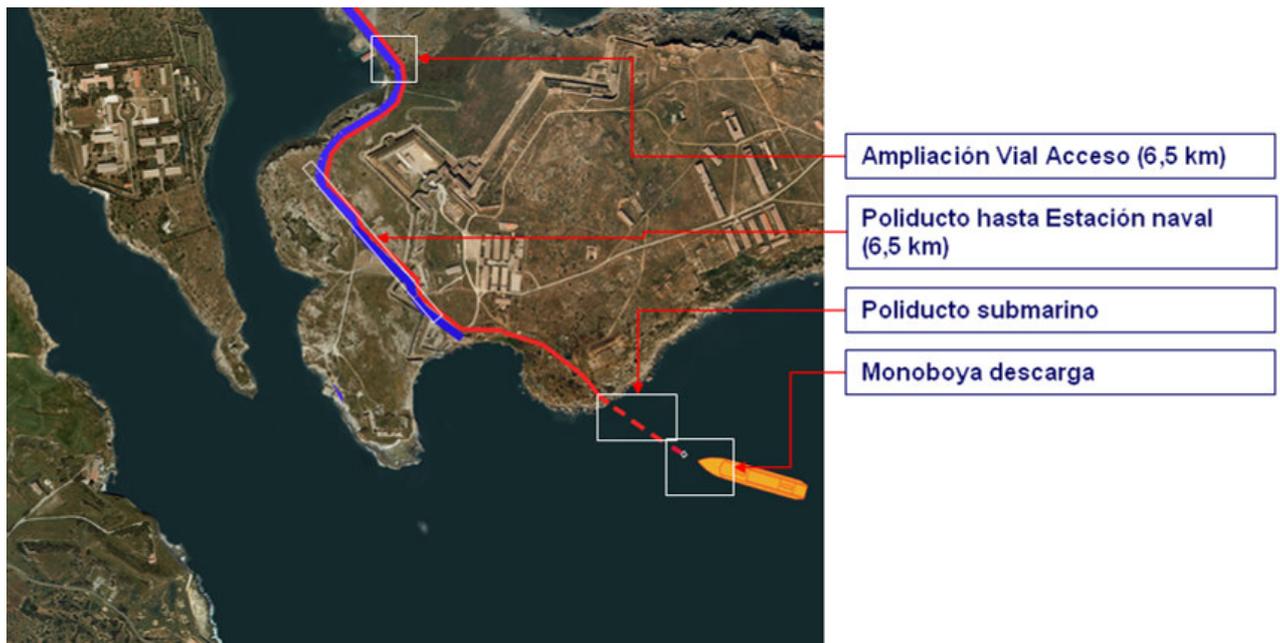
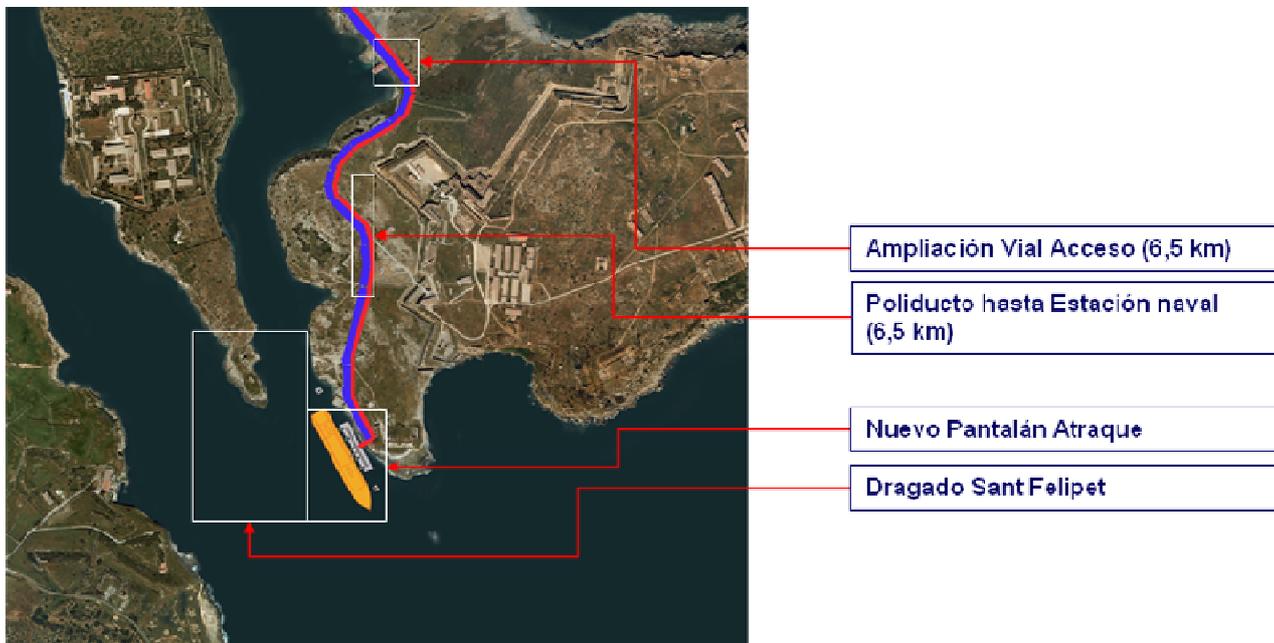


Imagen 9: Alternativa 1.

### **Alternativa 2: Descarga en La Mola (atraque desprotegido)**



**Imagen 10: Descarga en La Mola (atraque desprotegido).**

Esta alternativa supone la construcción de unas nuevas instalaciones adecuadas para la descarga de hidrocarburos de buques de hasta 200 m de eslora mediante un muelle o pantalán especializado en el Paraje de La Mola, en la embocadura de Cala Taulera.

Este tipo de atraques requieren unas instalaciones especiales para la descarga de hidrocarburos, lo que implica la construcción de una plataforma de operaciones, duques de alba de amarre y atraque, pasarelas de acceso, etc., avanzadas desde la costa para alcanzar el calado requerido por los buques de proyecto.

Las obras están constituidas básicamente por una plataforma de operaciones, seis duques de alba y una pasarela de acceso que comunica la plataforma de operaciones con tierra. La plataforma y los duques de alba serán estructuras de hormigón cimentadas sobre pilotes. Para permitir la conexión peatonal entre la plataforma de operaciones y las estructuras de amarre, se dispondrán pasarelas metálicas.

Finalmente, las obras de infraestructura se completan con el equipamiento básico del muelle que permita el amarre y atraque de los buques de proyecto (defensas y ganchos de escape rápido).



Con el fin de garantizar las condiciones necesarias para las maniobras de reviro de los máximos buques previstos (buques de 200 m de eslora) se realizará un dragado hasta la cota -13,5 m en las zonas requeridas.

Como ventajas de esta segunda opción pueden citarse las siguientes:

- Instalaciones alejadas de núcleos urbanos.
- Reducido impacto visual desde las principales zonas de observación del puerto.
- Reducida posibilidad de contaminación del puerto ante un eventual accidente o derrame.

Asimismo, presenta los siguientes inconvenientes:

- A falta de estudios de más detalle, la operatividad por condiciones climatológicas es reducida, ya que este tipo de instalaciones no admiten condiciones de oleaje superiores a unos 1-1,5 m. Así la operatividad del atraque oscilaría entre un 73 % y un 87 %, considerando un límite operativo de 1 y 1,5 m de altura de ola, respectivamente. Del análisis del clima marítimo en esta zona se desprende la siguiente gráfica de operatividades mensuales para los umbrales de altura de ola anteriormente indicados.

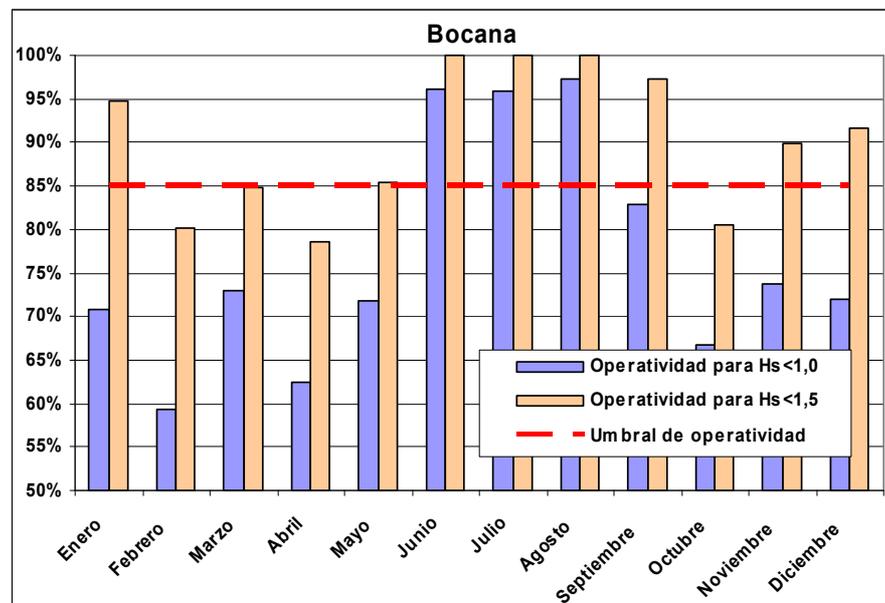
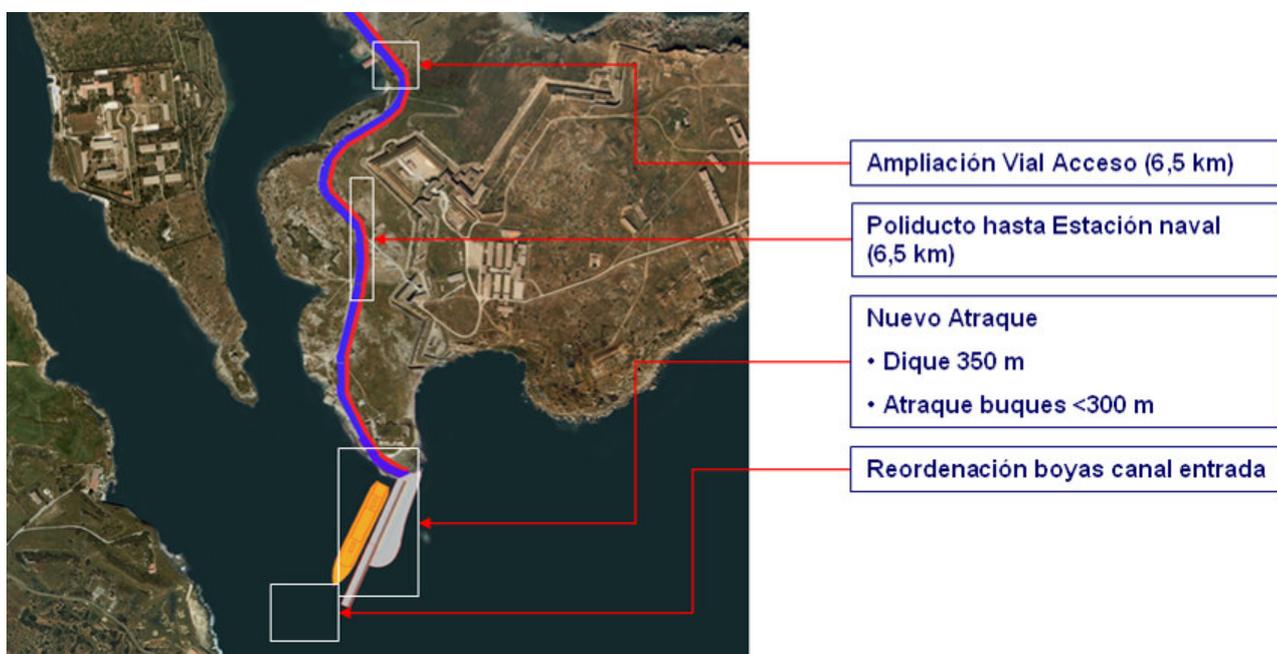


Ilustración 2: Gráfica de operatividades mensuales para los umbrales de altura de ola.

- Las factorías de almacenamiento se encuentran muy lejos de la zona de descarga, por lo que su transporte es muy costoso y requiere de importantes infraestructuras.

### **Alternativa 3: Descarga en La Mola (atraque protegido mediante dique en talud)**



**Imagen 11: Descarga en La Mola (atraque protegido mediante dique en talud)**

Esta alternativa consistiría en la habilitación de un atraque adosado a una obra de abrigo de tipología vertical, de unos 300 m de longitud total, ubicado en la bocana del puerto. Esta alternativa, si bien representa un mayor volumen de obra, permitiría dotar al atraque de una mayor operatividad, sobretodo en invierno.

La obra principal de abrigo está constituida por un dique de abrigo en talud de unos 300 m de longitud adosado al cual se dispone una plataforma de operaciones y cuatro duques de alba para permitir el atraque de buques de graneles líquidos de hasta 140 m de eslora .

El núcleo del dique está formado por todo uno, vertido directamente sobre el fondo dispuesto con pendientes 1,5:1. La berma del lado mar es de unos 10 m de ancho.



El manto principal del tronco consta de dos capas de bloques cúbicos de hormigón de unas 90 t, dispuestos según un talud 1,5:1. Como manto secundario se dispondrán dos capas de escollera de unas 6 t. A modo de filtro entre el núcleo de todo uno y el manto secundario se disponen dos capas de escollera de 300 kg.

El pie del talud se protege mediante un pie de bloques de hormigón.

En la sección del morro se dispone un manto principal formado por dos capas de bloques de hormigón de unas 110 t, un manto secundario de bloques de unas 6 t y un filtro de escollera de 300 kg.

Como coronación del dique se dispone un espaldón de hormigón en masa.

Con el fin de garantizar las condiciones necesarias para las maniobras de reviro de los buques de diseño (buques de hasta 140 m de eslora) se realizará un dragado hasta la cota -9,0 m en las zonas requeridas.

Como ventajas de esta alternativa pueden citarse las siguientes:

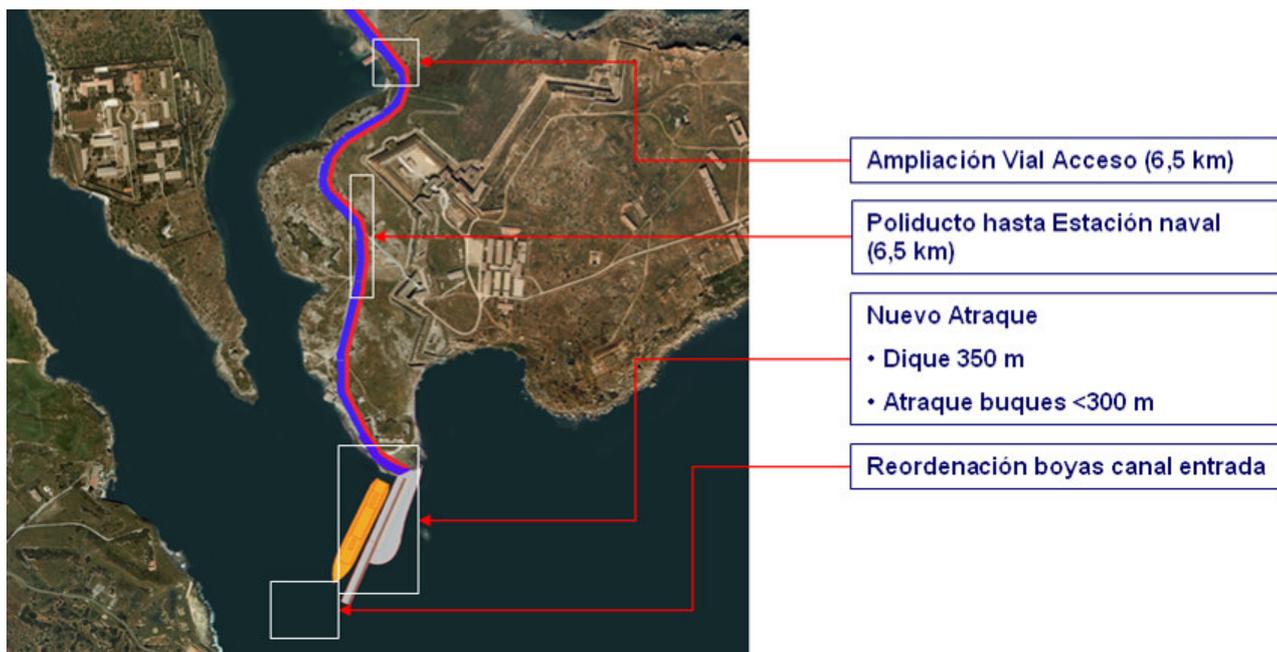
- Instalaciones alejadas de núcleos urbanos.
- Operatividad alta al encontrarse las instalaciones protegidas.
- Reducida posibilidad de contaminación del puerto ante un eventual accidente o derrame.

Asimismo, presenta los siguientes inconvenientes:

- Las factorías de almacenamiento se encuentran muy lejos de la zona de descarga, por lo que su transporte es muy costoso y requiere de importantes infraestructuras.
- Necesidad de gran volumen de materiales (escolleras y bloques de hormigón) para la ejecución del dique en talud.
- Inversión muy costosa.
- Limitación en el tamaño de los buques petroleros que puede acoger la nueva Terminal (hasta 140 m de eslora, según los criterios de la ROM 3.1-99, bajo las condiciones máximas de operación definidas en ella).



#### **Alternativa 4: Descarga en La Mola (atraque protegido mediante dique vertical)**



**Imagen 12: Descarga en La Mola (atraque protegido mediante dique vertical)**

Esta alternativa supone una variante de la Alternativa 3, en la cual se sustituye el dique en talud previsto por otro de tipología vertical.

Así, la obra principal de abrigo está constituida por un arranque en talud de unos 34 m de longitud y un dique de abrigo vertical de unos 270 m de longitud. El atraque se realizará directamente adosado al dique vertical, donde se disponen los elementos de defensa y de amarre necesarios para permitir el atraque y amarre de buques de graneles líquidos de hasta 140 m de eslora.

El tramo vertical está formado por cajones de unos 54 m de eslora y 37 m de manga. Los tres primeros cajones, con un puntal de 16 m, se cimienta a cota -15,0 m sobre una banqueta de escollera. Los dos últimos cajones tienen un puntal de 21 m, y quedan cimentados a cota -20,0 m, también sobre banqueta de escollera.

Sobre los cajones se dispone un espaldón de hormigón y una superestructura sobre la que se cimentarán los elementos de atraque y amarre (ganchos y defensas).



Previo a la ejecución de la banquetta se realizará un dragado en roca para alcanzar las cotas de cimentación necesarias. Adicionalmente, con el fin de garantizar las condiciones necesarias para las maniobras de reviro se realizará un dragado hasta la cota -9,0 m en las zonas requeridas.

Como ventajas de esta alternativa pueden citarse las siguientes:

- Instalaciones alejadas de núcleos urbanos.
- Operatividad alta al encontrarse las instalaciones protegidas.
- Reducida posibilidad de contaminación del puerto ante un eventual accidente o derrame.

Asimismo, presenta los siguientes inconvenientes:

- Las factorías de almacenamiento se encuentran muy lejos de la zona de descarga, por lo que su transporte es muy costoso y requiere de importantes infraestructuras.
- Inversión muy costosa.
- Limitación en el tamaño de los buques petroleros que puede acoger la nueva Terminal (hasta 140 m de eslora, según los criterios de la ROM 3.1-99, bajo las condiciones máximas de operación definidas en ella).

Todas estas alternativas se han descartado, durante la tramitación del expediente, en cuanto a incorporarlas a la presente DEUP.

No obstante se mantiene el presente estudio en este Anexo, a los efectos de dar cumplimiento al Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears (Decreto 96/2005, de 26 de septiembre).

Cualquiera de las cuatro alternativas que se desarrollara en un futuro, en su caso, deberá contar con la aprobación del Ministerio de Defensa.



# **APÉNDICE II**

## **PLANO DE CONCESIONES DEL PUERTO DE MAÓ**



CONCESIONES DEL PUERTO DE MAÓ

REFERENCIA	DESTINO	USUARIO	FECHA INICIO	FECHA FIN
1026 CP/G	Explotación dársena deportiva	MARINA DEPORTIVA DE MENORCA, SL	01/07/2003	20/07/2019
737 CP/G	Segundo canal refrigeración	GAS Y ELECT GENERACIÓN, SA	Pasa AOT M-4-429-16	
1099 CP/G	Explotación de terminal y canalizaciones existentes para la recepción, almacenamiento, ensacado, paletizado y distribución de cemento y productos derivados	CEMEX ESPAÑA OPERACIONES, SLU	04/04/2014	31/12/2027
1095 CP/G	Instalaciones descarga combustible	GAS Y ELECT GENERACIÓN, SA	30/11/2007	29/11/2042
1093 CP/G	Nuevas instalaciones de descarga y almacenamiento	CLH, SA	10/10/2007	09/10/2042
GSP-149	Gestión de puestos de amarre Ribera Norte	MARINA DEPORTIVA DE MENORCA, SL	31/10/2013	30/09/2023
GSP-157	Gestión de puestos de amarre varadero Reynés	CLUB MARITIMO DE MAHON	27/03/2016	26/03/2017
GSP-120	Amarres en el muelle de Levante en el Puerto de Maó	TRAPSA YATES, SL	30/12/2008	29/10/2023
1017 CP/G	Instalaciones para suministro combustible	CLUB MARITIMO DE MAHON	10/02/1994	07/03/2021
1091 CP/G	Canalización para suministro agua potable	CONSELL INSULAR DE MENORCA	01/04/2016	19/05/2026



## **APÉNDICE III**

### **DETALLE DE LAS ZP22-1 A ZP22-9 "CASSETAS DE VORERA"**

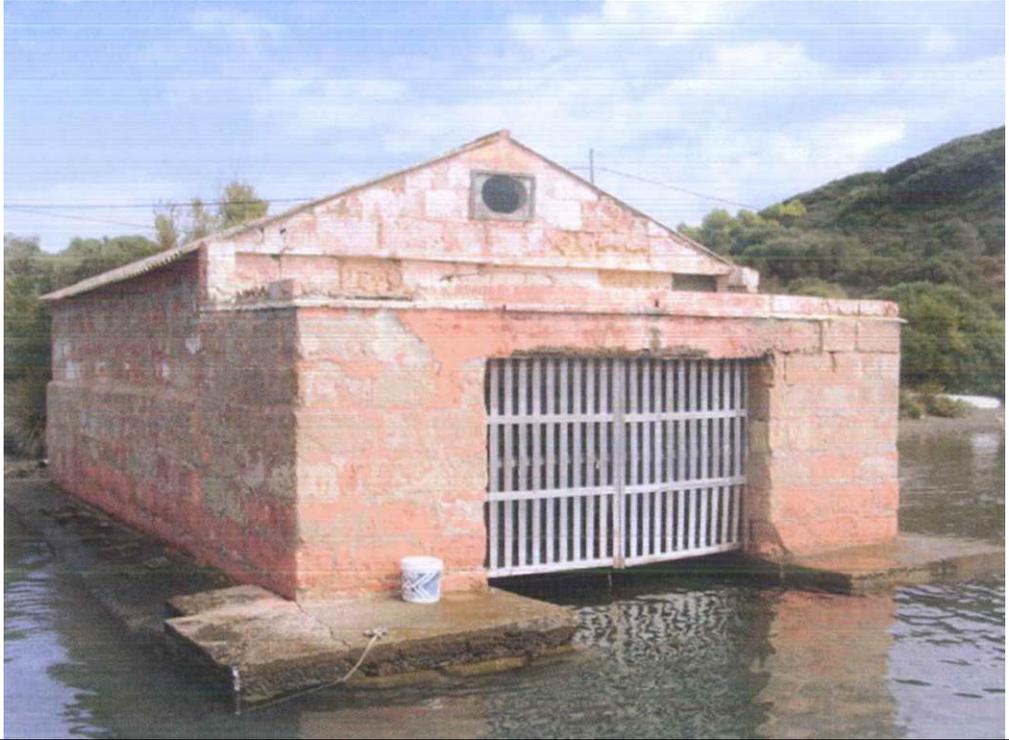


<b>Zonas ZP22-1</b>	
Ubicación:	Punta Cavallo (Ribera Norte)
Destino:	Vivero con caseta, explanada, espigón y lámina de agua
Superficie total:	68,97 m <sup>2</sup> en caseta y 390 m <sup>2</sup> en espejo de agua
Imagen:	



<b>Zonas ZP22-2</b>	
Ubicación:	Cala Basseta/Cala S'Apartió (Ribera Norte)
Destino:	Caseta de baños y espigón
Superficie total:	24,40 m <sup>2</sup> en planta baja y planta piso, y 9,8 m <sup>2</sup> en terraza
Imagen:	



<b>Zonas ZP22-3</b>	
Ubicación:	Cala Sant Antoni (Ribera Norte)
Destino:	Caseta guardabotes, muelles y lámina de agua interior
Superficie total:	71,50 m <sup>2</sup> más 29 m <sup>2</sup> en muelles adosados
Imagen:	



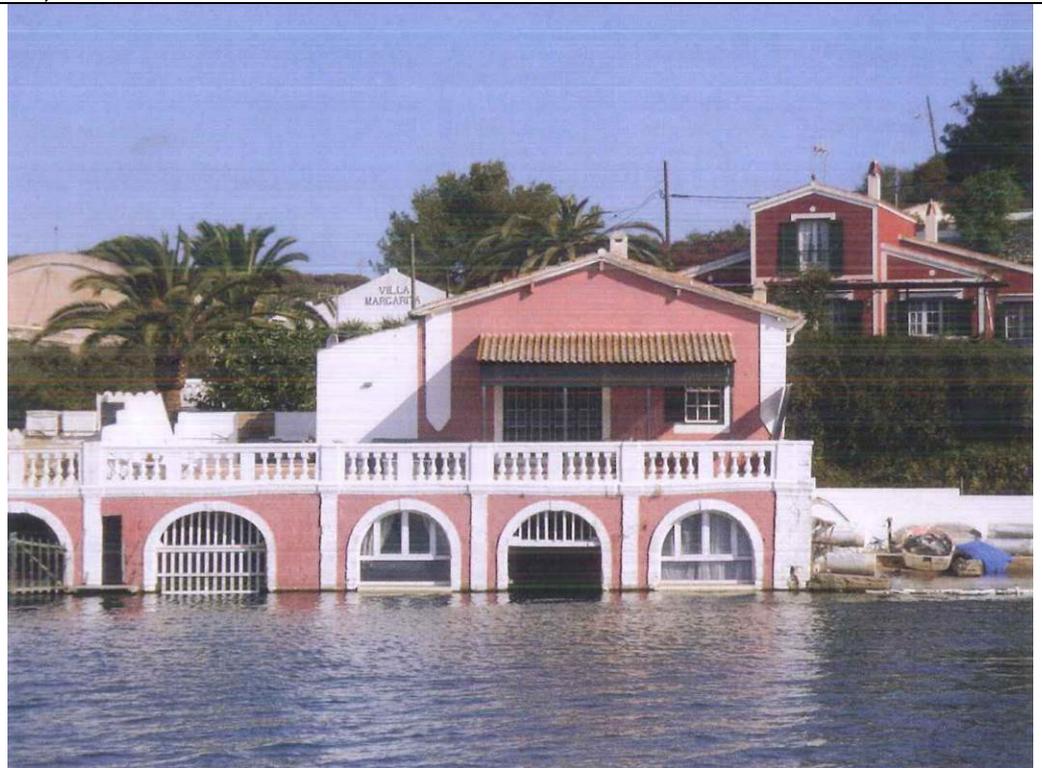
**Zonas ZP22-4**

Ubicación: Riu Plá (Ribera Norte)

Destino: Caseta guardabotes con planta baja adosada y planta piso

Superficie total: 256,77 m<sup>2</sup> (planta baja 182,43 m<sup>2</sup>, planta piso 55,12 m<sup>2</sup> con 74,34 cubierta m<sup>2</sup>)

Imagen:





<b>Zonas ZP22-6</b>	
Ubicación:	Cala Fonduco (Ribera Sur)
Destino:	Vivero con casetas, espigones y lámina de agua
Superficie total:	257,67 m <sup>2</sup> (planta baja 202,55 m <sup>2</sup> , planta piso 55,12 m <sup>2</sup> con 74,34 cubierta m <sup>2</sup> )
Imagen:	



<b>Zonas ZP22-7</b>	
Ubicación:	Punta Na Cafeies (Costa Sur, Es Castell)
Destino:	Caseta guardabotes, muelle y explanada
Superficie total:	10,95 m <sup>2</sup>
Imagen:	



<b>Zonas ZP22-8</b>	
Ubicación:	La Solana (Ribera Norte)
Destino:	Viviendas
Superficie total:	11 edificaciones con parcela, con un total de 1275,17 m <sup>2</sup>
Imagen:	



<b>Zonas ZP22-9</b>	
Ubicación:	Oeste Cala S'Apartió (Ribera Norte)
Destino:	Edificación con pantalanes
Superficie total:	124,80 m <sup>2</sup>
Imagen:	