



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

A.T. PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



FASE II: ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA APB

U.T.E.

TEIRLOG INGENIERIA



ESTRADA
PORT
CONSULTING

V. FINAL: 27.05.2021

FASE II: ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA APB

CAPÍTULO 1: FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

- 1.1. ANÁLISIS CAME
- 1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES
- 1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA
- 1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO
- 1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO
- 1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

CAPÍTULO 2: DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

- 2.1. CUADRO DE MANDO INTEGRAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES
- 2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AP DE BALEARES
- 2.3. PLAN DE ACCIÓN. DEFINICIÓN DE PROYECTOS/ACCIONES
- 2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

5
22
28
34
45
59

65
73
75
79

FASE II: ELABORACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA APB (CONT.)

CAPÍTULO 2: DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA (cont.)

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA EN LA INTERMODALIDAD DE LAS MERCANCÍAS Y EL PASAJE	80
OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO	91
OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO	108
OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO	121
OBJ. ESTRATÉGICO 5: DESARROLLO DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD	134
OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO – DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	156
OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL EN EL ÁMBITO PORTUARIO	164
OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	186



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



ANÁLISIS DAFO



ANÁLISIS CAME



Con base en los resultados del análisis DAFO realizado, se elabora un **análisis CAME** que **identifica las medidas para:**

- **Corregir las debilidades:** Hacer que desaparezcan las debilidades. Para ello se deben de tomar medidas para que dejen de existir esas debilidades, o para mitigar sus efectos negativos.
- **Afrontar las amenazas:** Evitar que las amenazas se conviertan en debilidades. Para ello se deben tomar medidas para responder a cada una de ellas (evitar que un riesgo suceda, reducir su impacto, actuar para que desaparezca...).
- **Mantener las fortalezas:** Tomar medidas para evitar perder las fortalezas. El objetivo es mantener los puntos fuertes y aprovechar las fortalezas para que sigan siendo una ventaja competitiva en el futuro.
- **Explotar las oportunidades:** Crear estrategias y planificar acciones para convertir las oportunidades en futuras fortalezas.

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (I/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	DEBILIDADES	CORREGIR
SERVICIOS			
E/P	LR	Deficiente servicio de las terminales de pasaje de tráfico regular	Palma: puesta en marcha de las terminales previstas con el nuevo emplazamiento de los ferries centralizado en el Dique del Oeste. Incorporando mejoras tecnológicas y de otra naturaleza en el servicio al pasaje. Eivissa: nueva EM Botafoch.
E/P	Todas	Escasez de aparcamientos y superficies de pre-embarque.	Palma: La especialización prevista con la Optimización de Terminales permitirá aprovechar mejor los espacios. Eivissa: Construcción del aparcamiento soterrado en la futura TM Eivissa-Formentera, y dotar de los aparcamientos en las marinas náutico-deportivas de la Ribera Norte, que se prevén en el Plan Especial, en elaboración.
E	LR/C	Problemas de movilidad y congestión en accesos para vehículos de mercancías y pasajeros.	Adoptar las medidas que proponga el Plan Especial, en elaboración. El traslado de la TM Eivissa-Formentera mejorará substancialmente la congestión del tráfico generado; sin embargo, deberán analizarse medidas de mitigación en el acceso a Botafoch y a Muelles Comerciales (nueva TM Eivissa-Formentera).
IS	Todas	El paisaje urbano adolece de uniformidad que dé coherencia (pérgolas, bancos, pavimentos, etc.).	El Proyecto de acondicionamiento de viales y zonas peatonales y el Plan Especial resuelven este problema, generando un paseo marítimo y mejorando y uniformizando elementos del mobiliario urbano.
E/IS	Todas	Incremento del tráfico de excursiones, genera tensiones sobre la línea de atraque, sobre todo en verano.	El Consell Insular de Formentera, de forma coordinada con la APB, puede limitar el tráfico de excursiones e incentivar la desestacionalización, en aplicación de la Ley de Sostenibilidad Medioambiental y Económica de Formentera. Favorecer la complementariedad del puerto de Eivissa con otros de la isla (Sant Antoni, Sta. Eulalia, playas con embarcadero) para evitar saturación.
P	Todas	Quejas por contaminación acústica.	Seguir con la especialización y alejamiento de las actividades comerciales con mercancías de los núcleos urbanos (traslado de los ferries al Dique del Oeste). Implantar sistemas de provisión de energía eléctrica desde el puerto. Vigilar cumplimiento de ordenanzas de ruido.

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (II/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	DEBILIDADES	CORREGIR
INFRAESTRUCTURAS			
P	C/LR	Muelles, explanadas y EEMM compartidas. Falta especialización	La planificación que se plantea en los proyectos de Optimización de Terminales de Pasajeros corrige esta debilidad: cruceros en Poniente/Perares, y ferries en el Dique del Oeste.
P/E	LR	Escasez de espacio terrestre y marítimo. Que se acusaría mas, sobre todo en línea de atraque, en caso de llegada de un tercer operador.	Palma: Tratar de optimizar la existente y dique del Oeste, ubicando en cada caso los tráfico más adecuados, especializando las áreas, de acuerdo con la nueva planificación prevista en la <i>Optimización de Terminales de Pasajeros</i> . Eivissa: Construcción de la TM Eivissa Formentera y optimización de Muelles Comerciales para tráfico con Formentera. Optimización de Botafoc para el resto de tráfico.
M/A	C	Ciertas restricciones de capacidad para atender todas las escalas de cruceros: limitaciones por tamaño para una gran parte de cruceros.	Acompañar al destino en la promoción de “cruceros boutique” y de pequeña/mediana eslora en general, acorde con las dimensiones del puerto. Maó: facilitar atraque para “tenders” en la zona de la bocana (para fondeos de buques grandes).
E	LR	Zona intermodal de transportes del Muelle de Ribera Oeste de pequeña dimensión.	Traslado de la EM de Formentera a la actual dársena pesquera y MMCC (en proceso de solución)
E	LR	Los tráfico de pasajeros y carga con Formentera se encuentran separados.	Traslado de la EM de Formentera a la actual dársena pesquera y MMCC (en proceso de solución)
IS/A/E	Todas	Saturación línea de atraque en temporada alta.	Alcúdia: Se prevé el aumento de atraques para línea regular con la habilitación del testero de los Muelles de Poniente. Eivissa: Construcción de los nuevos atraques de la TM Eivissa-Formentera, así como fomentar la actividad en periodos valle, por ejemplo, mediante bonificaciones el tráfico de pasajeros o a partir de la prohibición por parte del Consell Insular de Formentera, de forma coordinada con la APB, siguiendo la aplicación de la Ley de sostenibilidad Medioambiental y Económica de Formentera. La Savina: Limitar la entrada de pasajeros y coches en temporada alta por parte del Consell Insular de Formentera, de forma coordinada con la APB (aplicación de la Ley de sostenibilidad Medioambiental y Económica de Formentera). Favorecer la complementariedad de cada puerto con otros/s de la misma isla que puedan ofrecer alternativa.
E	LR/Ex.	Instalaciones inadecuadas para el tráfico de excursiones, lo que genera tensiones con línea regular, sobre todo en verano	Aumentar la capacidad para el tráfico de excursiones en el Muelle Ribera de Poniente, cuando se traslade la TM Eivissa-Formentera. Favorecer la complementariedad con otros puertos o embarcaderos de la isla.
A	Todas	Limitaciones de calado y escasez de atraques, además de poca longitud	Previsión de mejora de determinados atraques.

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (III/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	DEBILIDADES	CORREGIR
PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN			
E	Todas	Carencia de DEUP y Plan Especial aprobados, lo que genera retracción de la inversión pública y privada.	Eivissa: El DEUP se encuentra en tramitación y el Plan Especial en elaboración. Impulsar su tramitación hasta su aprobación.
APB	Todas	Retracción de la inversión pública y privada por falta de instrumentos actualizados a las necesidades.	Seguimiento de los trámites para coadyuvar a la pronta aprobación de los expedientes.
GESTIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RSC (I/II)			
APB	Todas	Servidumbres derivadas de gestionar 5 puertos en 4 islas: diversificación de estrategias, dispersión de medios materiales y humanos (estructuras y plantillas), complejidad en la interlocución, etc.	Procedimientos de gestión para la mejora de la coordinación e integración de los 5 puertos. Refuerzo de los Delegados como interlocutores técnicos en Menorca, Eivissa y Formentera.
APB	Todas	Necesidad de continuar en la mejora del nivel medio de cualificación y motivación de la plantilla y particularmente en nuevas tecnologías, intensificando la formación y cuidando mucho la selección y promoción.	Revisión y actualización del Plan de Formación, para todas las áreas y plantilla Revisión y actualización de los Procedimientos de Selección y Promoción
APB	Todas	Falta de personal técnico y directivo. Tasa de reposición negativa, frente a importante aumento de actividad.	Externalización (en la medida de posible). Tratar de influir en la mejora del marco normativo actual a través del Marco Estratégico del SPE
APB	Todas	Falta de movilidad y/o rotación del personal.	Desarrollar un Plan de RRHH
APB	Todas	Falta Política de RRHH y procedimientos de RRHH mas desarrollados.	
APB	Todas	Falta evaluación y reconocimiento del desempeño	
APB	Todas	Insuficiente grado de alineación de parte del personal directivo.	
APB	Todas	Procedimientos de gestión de RRHH. poco desarrollados.	

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (IV/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	DEBILIDADES	CORREGIR
GESTIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RSC (II/II)			
APB	Todas	Necesidad de adaptar la cualificación del personal a las nuevas tecnologías.	Formación para todas las áreas y plantilla. Reposición con personal capacitado
APB	Todas	Amplio margen de mejora en Igualdad.	Plan de RRHH
APB	Todas	Percepción de desmotivación de los trabajadores. Falta de evaluación objetiva del clima laboral	Plan de RRHH
APB	Todas	Insuficientes medios humanos	Externalización. Tratar de influir en la mejora del marco normativo actual a través del Marco Estratégico del SPE
APB	Todas	Poco conocimiento de los impactos ambientales de la actividad portuaria y de la APB (consumo de energía y agua, vertidos, contaminación de suelos, reciclaje, etc)	Establecer sistemas de medición y control
APB	LR/C	Baja competencia en el servicio de recogida de desechos. Importante desequilibrio entre tarifa fija que paga el buque y el coste que asume la APB, principalmente en cruceros turísticos.	Tratar de influir con la mejora del marco normativo actual a través del Marco Estratégico del SPE Revisar y actualizar cada año la tarifa fija (con los coeficientes que permite el TRLPMM) Revisar y actualizar, en su caso, las tarifas pagadas a los prestadores
M	Todas	Dificultades de autofinanciación por la coexistencia de dos puertos comerciales en Menorca	Compensación interna/Búsqueda de coordinación y complementariedad Mantener la unidad de gestión del puerto de Maó en la APB
E/IS	C/LR	Dificultades para aplicar el plan de protección de puertos por insuficiencia de personal.	Externalización (aunque con poco recorrido). Tratar de influir en la mejora del marco normativo actual a través del SPE

PUERTO CIUDAD

P/E/Ls	PC	Zonas de reparación de embarcaciones próximas a zona urbana.	Palma: tratar de minimizar los impactos medioambientales. Eivissa: Se prevé el traslado y centralización en MMCC (previsto en el Plan Especial). La Savina: tratar de minimizar los impactos medioambientales
E	PC	Falta de continuidad del Paseo Marítimo a lo largo del puerto.	Mejora prevista en el Plan Especial, en elaboración
P	Todas	Paseo Marítimo comparte usos portuarios y ciudadanos.	La centralización de los ferries en el Dique del Oeste y de los cruceros en Poniente/Perares, mejora este problema, y facilita la transformación del paseo marítimo

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (I/III)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	FORTALEZAS	MANTENER

SERVICIOS

P/M/A/E	Todas	Valoración global buena de las encuestas de satisfacción de clientes y usuarios de la APB.	Mantener la sistemática de toma de datos. Identificación y trabajo de áreas de mejora
APB	Todas	Sistema de Gestión de Calidad y Medioambiente implantados y en mejora continua.	Avanzar hacia niveles más elevados en ambas materias
APB	Todas	Sistemática de control de cumplimiento de las concesiones de la APB	Intensificar el control en las áreas más vulnerables
APB	C	Agentes portuarios, proveedores de servicios y operadores turísticos adecuados	Impulsar la proactividad. Promover desarrollos conjuntos
APB	C	Servicio al pasaje y terminales de cruceros adecuadas	Promover niveles de servicio más elevados

INFRAESTRUCTURAS

APB	LR	Tipología predominante de tráfico autopropulsado, lo que requiere menos espacio junto a los atraques.	Mantener y reforzar la competitividad del tráfico Ro-Ro.
P/E	C	Infraestructuras, instalaciones, marco regulatorio de servicios portuarios, capaz de atender a casi toda la gama de buques de crucero del mercado	Palma: Mejoras previstas de especialización por zonas y optimización y renovación de EEMM. Eivissa: mantener y reforzar las actuales condiciones, si bien el tamaño de los buques está algo limitado.
E	LR/C	Terminal de Botafoc alejada el centro histórico, liberando espacios más compatibles con la ciudad.	Culminar la estrategia recogida en el PDI aprobado y Plan Especial en elaboración, con la construcción de la nueva EM y mejora del acceso, entre otros aspectos.
M	Todas	Especialización de muelles/terminales.	Mantener y continuar en esta línea.
M	LR	Excedente de capacidad para absorber tráfico y actividades.	Aprovechar para optimizar y dar más calidad al tráfico atendido. Oportunidad para captar nuevos tráficos.
M	LR	Tráficos de mercancías disponen de acceso al Puerto sin circular por el núcleo urbano.	Fortaleza sinérgica con las dos anteriores. Reforzar con la mejora de la carretera Me-3.
A	LR	Terminal de pasajeros y vehículos con capacidad de prestar servicio con gran eficiencia, seguridad y calidad	Facilitar la participación de los operadores privados en el mantenimiento y explotación de la EM.

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (II/III)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	FORTALEZAS	MANTENER
PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN			
E	Todas	Se está redactando un nuevo Plan Especial.	Avanzar en su redacción y tramitación con la máxima agilidad, de forma consensuada con el Ayuntamiento
P/M/IS/E	Todas	Disponen de PUEP (P, M, IS) o DEUP a punto de aprobación (en Eivissa).	Palma: deberá ser modificado para adaptarse a las exigencias de la nueva ordenación para la optimización de terminales de pasajeros y áreas técnicas para reparación y mantenimiento de embarcaciones. Maó: Impulsar la tramitación/aprobación de DEUP y nuevo Plan Especial. La Savina: deberá ser modificado para las afecciones y desafecciones previstas.
P/A	Todas	Dispone de Plan Especial	Palma (deberá ser modificado para adaptarse a las exigencias de la reordenación global y optimización de las EEMM). Alcúdia; elaborar de nuevo Plan Especial a partir de la nueva DEUP en tramitación
E	Todas	Plan Director de Infraestructuras aprobado.	Culminar el desarrollo del mismo y mejorarlo con las nuevas actuaciones previstas en el Plan Especial, en elaboración.
IS	Todas	Plan Especial en elaboración	Impulsar la rápida elaboración/tramitación del Plan Especial, superando los trámites ambientales (Red Natura 2000).
GESTIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RSC (I/II)			
APB	Todas	Avances en nuevas tecnologías y SSII. Implantación casi total del PEIAE. Despliegue de la administración electrónica.	Aprovechar la sistemática de transición a la administración electrónica para introducir la digitalización en nuevos ámbitos
APB	Todas	Alto grado de tecnificación, experiencia y compromiso de parte del personal	Punto de partida para extrapolar a toda la organización
APB	Todas	Mejoras sociales extrasalariales atractivas.	Utilización de las mismas como herramienta de motivación
APB	Todas	Capacidad financiera suficiente para formación	Seleccionar cuidadosamente la formación que se requiere para todas las áreas y plantilla
APB	Todas	Participación e implicación de los principales grupos de interés en el funcionamiento y desarrollo de los puertos.	Impulsar la proactividad. Promover desarrollos conjuntos
APB	Todas	Progresiva implantación de medidas de eficiencia energética y de implantación de energías renovables.	Potenciar estos desarrollos avanzando hacia la excelencia en sostenibilidad: desarrollar la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en el puerto de la APB” (anexo al Plan Estratégico)
APB	LR/C	Bonificaciones máximas por insularidad y a tráficos estratégicos y sensibles.	Mantener bonificaciones, aunque revisando y actualizando cada año en función de su eficiencia. Priorizando la desestacionalización y la no congestión.
APB	LR/C	Buena posición financiera de la APB, permitiendo nuevos desarrollos de infraestructuras portuarias y descuentos en tasas portuarias	Aprovechar para el cumplimiento de los Ejes Estratégicos

CAME – ANÁLISIS INTERNO

ANÁLISIS INTERNO (III/III)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	FORTALEZAS	MANTENER
GESTIÓN E INTEGRACIÓN DE LA RSC (II/II)			
APB	NR	Elevado % de ingresos ligados a concesiones. Importante aumento ingresos procedentes de concesiones náutico-deportivas (más del 50% de la cifra de negocios)	Los ingresos por concesiones proporcionan estabilidad financiera para implantar estrategias a medio y largo plazo y hacer redistribuciones entre puertos y sectores de actividad. Gestionar el dominio público con criterios de rentabilidad y eficiencia.
APB	Todas	Elevada eficiencia operativa. Bajo ratio de gastos sobre ingresos.	Aprovechar el margen holgado para el cumplimiento de los Ejes Estratégicos
PUERTO CIUDAD			
APB	NR	Las actividades náutico-deportivas en las zonas más próximas a los núcleos urbanos.	Permite ahondar en las acciones Puerto-Ciudad y de integración armónica de ambos ámbitos
APB	Todas	Prolongada línea de coincidencia con buena integración entre actividades portuarias y urbanas	Palma: mantener y mejorar con la especialización de zonas ya asumidas y menor uso portuario del Paseo Marítimo Alcúdia: mantener, incluso mejorar, con la ordenación prevista en la DEUP (en tramitación). Eivissa: mantener, incluso mejorar, la reordenación en marcha con el PDI (aprobado), la DEUP (en tramitación) y Plan Especial (en elaboración). La Savina: mantener medidas en marcha y previstas con la aplicación del nuevo Plan Especial (en tramitación).

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (I/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	AMENAZAS	AFRONTAR
ENTORNO FÍSICO			
APB	C/NR	Entorno territorial, terrestre y marítimo frágil y amenazado por el crecimiento de la actividad turística.	Estrategia alineada con el Govern y los Consells.
APB	LR	Limitaciones al crecimiento exterior del puerto por el impacto en su entorno y oposición social.	Optimizar las actuales instalaciones y el desarrollo sostenible de las mismas.
APB	Todas	Estacionalidad y dispersión geográfica: problemas de dimensionamiento y escasa competencia para la prestación y autofinanciación de algunos servicios portuarios.	Incentivar la utilización del puerto fuera de estación. Coadyuvar a otras entidades o instituciones en el desarrollo de programas para desestacionalizar la actividad ligada al turismo y a la formación, con actividades formativas y prácticas náutico – recreativas en colaboración con instalaciones y escuelas náuticas (titulaciones dirigidas particularmente a ciudadanos europeos, en época invernal). Aprovechar posibilidades de regulación conjunta de servicios portuarios de varios puertos.
APB	Todas	Cambio climático puede afectar diseño infraestructuras	Planificación infraestructural que contemple esta posibilidad, como acción de diseño.
E /LS	Todas	Entorno de alto valor ecológico (Posidonia dentro del Puerto y declarada Patrimonio de la Unesco en Eivissa. La Savina íntegramente en Parque Natural de la Red Natura 2000	Estrategia medioambiental del máximo nivel.
E/M	Todas	Problemas de vertidos y focos de contaminación externos.	Identificar el origen de los vertidos y denunciarlos para que las autoridades competentes actúen sobre ello (nuevas tecnologías).
M	C	Acceso Marítimo complejo	Fomentar la llegada de cruceros de tamaño pequeño/medio, además de los convencionales. Posibilidad de fondeo en la zona de la Mola, que permitiría admitir mayores esloras que a día de hoy, al no tener límite de espacio ni problemas de maniobrabilidad en la zona II.
M	LR	Competencia con el puerto de Ciudadela aunque posible complementariedad.	Establecer una estrategia conjunta con los puertos autonómicos para aprovechar efectos sinérgicos, en un clima de complementación y no de competencia.
A	Todas	Falta último tramo carretera Palma-Alcúdia aumento de capacidad	Estrategia alineada con el Govern y el Consell. Actuación incluida en el PDSM.
A	Todas	Reducidas posibilidades de ampliación infraestructuras, sobre todo hacia el lado mar	Optimización de las infraestructuras existentes y especialización de terminales de acuerdo con las necesidades reales. Reservas de espacios en los DEUP.
A	GL/GS	Presión sobre tráfico industrial por motivos ambientales	Control a los concesionarios en los cumplimientos de la normativa medioambiental. Títulos concesionales más estrictos en esta materia. Aunque esta amenaza, con la práctica eliminación del tráfico de carbón, por sí sola se reducirá.

ANÁLISIS EXTERNO (II/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	AMENAZAS	AFRONTAR
MERCADO			
APB	LR	Monocultivo de la actividad económica de las islas en torno al sector turístico	Facilitar el adecuado desarrollo de la actividad de mantenimiento y reparación de embarcaciones, así como en el ámbito de la formación y la innovación tecnológica en el sector náutico. Facilitar un buen servicio a las exportaciones derivadas del Plan Director de Industria, aprovechando la capacidad de transporte infrautilizada en el sentido Balears - Península
APB	LR	Concentración en dos operadores del tráfico de línea regular Península-Balears e interinsulares (Salvo Eiv-IS).	Prever las necesidades derivadas de la aparición de un tercero (Optimización de Terminales de Pasajeros - Palma). Mantener muelles polivalentes (Eivissa)
APB	LR	Escasez y carestía de suelos logísticos y de espacios intra y extraportuarios.	Desarrollo de Centros de Transporte, prioritariamente en Palma e Eivissa
APB	LR/C	Dificultades técnicas y de inversión por parte de las navieras para implantar el "cold ironing"	Desarrollo de proyectos con participación tanto pública como privada cofinanciados por programas europeos. Incentivos a las navieras mediante bonificaciones en las tasas portuarias. Incluso analizar posibles acuerdos a largo plazo (concesiones)
APB	LR/NR	Demanda de aumento de espacio terrestre y marítimo por parte de la industria de reparación de embarcaciones, escaso para la actividad comercial.	En vías de solución con reordenación prevista en muelles. Mejorar la previsión de mantenimiento de embarcaciones en varaderos, que resulte proporcional a la capacidad de la infraestructura en las que éstos se ubiquen
APB	NR	Desequilibrio entre oferta y demanda en náutica de recreo, que impide satisfacer la demanda, especialmente en el segmento de pequeñas esloras.	Optimizar los puertos existentes, sin necesidad de nuevas ampliaciones. Políticas de la APB alineadas con el Plan de Ports de IB. Satisfacer las necesidades de los usuarios residentes con opciones alternativas.
APB	C	Percepción de falta de flexibilidad en tasas y tarifas	Utilización de las bonificaciones que prevé la Ley
APB	C/NR	Balears no es una marca conocida en países como USA y Canadá	Acompañar al destino (administraciones turísticas) en la promoción que puede hacerse de Balears como destino para cruceros y actividades complementarias de la náutica de recreo en los mercados americanos
E	LR	Elevadas puntas en el tráfico Ro-Pax y de pasaje rápido por la marcada estacionalidad.	Fomentar la actividad en los periodos valle, en la medida de lo posible. Lo previsto en la ley de sostenibilidad Medioambiental y Económica de Formentera, podría paliar este problema.
APB	C	Tendencia al crecimiento de las dimensiones de los buques	Prever y planificar, y en algunos casos asumir y gestionar, las limitaciones

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (III/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	AMENAZAS	AFRONTAR

ENTORNO INSTITUCIONAL

APB	C	Cuestionamiento del entorno local a los cruceros en algunos puertos.	Mala imagen del turista de crucero, poco justificada con la realidad frente a otros turistas: Facilitar información disponible que sea útil para objetivar la percepción, tanto de impactos positivos como negativos.
APB	C	Incertidumbres sobre las medidas concretas en que se traducirá el posicionamiento institucional en relación con el turismo de cruceros	Facilitar la coordinación de las diferentes instituciones, para adoptar políticas alineadas en materia de cruceros. Apoyar a <u>los coordinadores o administradores de las redes</u> del turismo de cruceros en las diferentes islas, lideradas por las administraciones competentes, para garantizar que las redes de coordinación de cruceros sigan funcionando y trabajen en conjunto, y con las navieras para lograr los objetivos acordados.
APB	Todas	Repetidas peticiones de transferencia de las instalaciones gestionadas por la APB, particularmente de las dársenas náutico-deportivos que afectaría a su sostenibilidad económica.	Estrategia de integración del ámbito portuario.

ENTORNO ECONÓMICO

APB	LR/C	Posible contracción del turismo por recuperación de zonas competidoras. (Túnez, Egipto..)	Reforzar la competitividad y el atractivo de los puertos de Baleares, en la calidad de servicio, eficiencia, seguridad y sostenibilidad de las operaciones
APB	NR	Excesiva internacionalización del sector reparación. Poca participación relativa de empresas y empleo local.	Promover conjuntamente con el Govern y el Consell formación especializada del personal insular en el sector.
M/E	C	Actividad turística y comercial reducida en temporada baja y en festivos	Participar (si se requiere) en la Estrategia conjunta con Consells, Ayuntamientos y Cámara de comercio para incentivar el comercio en temporada baja y festivos
M/E	C/NR	La infraestructura turística cierra en invierno	

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (IV/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	AMENAZAS	AFRONTAR
ENTORNO NORMATIVO			
APB	Todas	Compleja, restrictiva y dispersa normativa medioambiental que ralentiza y dificulta la tramitación y ejecución de planes, proyectos y obras (a veces mal utilizada desde posiciones “interesadas”)	Planificar y tramitar buscando, desde la transparencia de los objetivos, el máximo grado de consenso sobre el interés general de las actuaciones que se pretenden, planteando éstas con la mejor integración ambiental que sea razonable
APB	Todas	Diferencias con la normativa autonómica y presiones externas que dificultan la aplicación de los criterios de rentabilidad y eficiencia en el otorgamiento y gestión de concesiones	Transparentar las ventajas, para el interés general, de la concurrencia en los procedimientos de otorgamiento de concesiones
APB	NR	Fiscalidad más elevada frente a otros países (Italia, Francia), en náutica de recreo.	Apoyar al sector en sus peticiones de armonización fiscal.

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (I/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	OPORTUNIDADES	EXPLOTAR
ENTORNO FÍSICO			
APB	C/NR	Aeropuerto internacional	Fomentar puerto –base de cruceros y de hibernaje de embarcaciones de recreo, en la medida de las posibilidades de cada puerto y de la estrategia turística de cada territorio
APB	C/NR	La posición geográfica en el Mediterráneo, su carácter insular (clima, y su atractivo natural y cultural, además de la seguridad) hace que los puertos de la APB ostenten una situación privilegiada para el tráfico de cruceros y la náutica de recreo.	Exploitar de manera sostenible e integrada con las políticas turísticas de cada territorio, esta oportunidad frente a destinos en declive por razones coyunturales.
E	LR	Cercanía con Denia y Palma. Casi equidistante	Facilitar la rapidez y agilidad de las escalas
M	C/NR	Gran belleza del itinerario de acceso al puerto.	Acompañar al destino en la promoción de los cruceros “boutique” de pequeña y mediana eslora, además de los convencionales.
M	C/NR	Menorca, Reserva de la Biosfera	Acompañar al destino en el aprovechamiento del alto valor ecológico de Menorca, como elemento diferenciador respecto de otras islas, potenciando el turismo de naturaleza. Acompañar al destino en la creación de productos turísticos ad –hoc “mini cruceros interiores”
M	LR	Puerto natural, mas abrigado y con mejor operatividad que Ciutadella.	Tratar de obtener ventajas para la captación y fidelización del tráfico apoyándose en esta oportunidad. Calidad de servicio y bonificaciones.
M	LR	Única alternativa para el abastecimiento de la isla de Menorca en situación de cierre de Ciutadella	Tratar de obtener ventajas para la captación y fidelización del tráfico apoyándose en esta oportunidad. Calidad de servicio y bonificaciones.
M	LR	Proximidad a los principales nodos de consumo de la isla.	Junto con otros fortalecer, favorece la captación de determinados tráficos.
P/A	LR/NR	Puerto de Alcúdia, complementario a Palma, mejor situado para tráfico regular con Barcelona y Menorca. Posibles sinergias para reparación de embarcaciones	Posibilidad de utilizar el puerto de Alcúdia como alternativa/complemento a Palma para ciertos tráficos y actividades.
A	C/NR	Bahía de Alcudia y entorno natural de gran valor	Acompañar al destino en la promoción de Alcúdia como zona de alto interés ecológico y natural. Posibilidad de atraer a cruceristas interesados en el turismo de naturaleza, cultural, gastronómico. Posibilidad de practicar deportes náuticos en un entorno de alto valor ecológico.

ANÁLISIS EXTERNO (II/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	OPORTUNIDADES	EXPLOTAR
MERCADO			
APB	LR	La Logística actual, unido a que la tipología predominante de tráfico autopropulsado, hace que requiera menos espacio junto a los atraques y minimiza la necesidad de estiba	Mantener y reforzar la competitividad del tráfico Ro –Ro, facilitando la fluidez de la cadena logística. Desarrollo de los Centros de Transporte
APB	LR	Navieras que prestan los servicios regulares de prestigio, sólidas y con capacidad inversora e innovadora	Proyectos conjuntos innovadores en temas medioambientales y de atención al pasaje
APB	LR	Tráfico cautivo de mercancías y pasajeros por la condición de insularidad	Incrementar la competitividad de estos tráfico, mejorando la calidad del servicio sin aumentar costes
APB	LR	Gran dinamismo de las navieras implantando nuevos servicios.	Prever la aparición de un 3º operador y sus consecuencias para las infraestructuras y los servicios.
APB	LR	Fuerte y sostenido crecimiento del tráfico, por encima del PIB.	
APB	NR	Sector de la industria de reparación de embarcaciones en crecimiento. Marca reconocida y situación idónea.	Realizar las actuaciones de reordenación del ámbito que permitan a los concesionarios dotar de equipamientos (travelift, sincrolift,...) elevando el nivel del servicio a esta actividad y ampliando el segmento del mercado (a mayores embarcaciones). Facilitar el desarrollo con dotación de espacios y actividades complementarias.
APB	C	Buenas perspectivas para el tráfico de cruceros en el Mediterráneo	Preservar y priorizar los principios de sostenibilidad. Fomentar la desestacionalización y la descongestión (reducción de coincidencias o mayor escalonamiento)
APB	C/NR	Baleares es marca internacional reconocida en Europa.	Aprovechar el prestigio de Baleares en Europa para postularse como puertos punteros en la gestión sostenible del tráfico de cruceros y en la náutica de recreo, aprovechando su privilegiada localización, infraestructuras, etc. Baleares es un destino seguro y estable frente a otros países del Mediterráneo (Egipto, Túnez, Marruecos), lo que le hace ideal para la náutica de recreo y los cruceros
APB	C/NR	Destino estable y seguro	
APB	NR	Sector de grandes esloras en expansión	Mejorar y optimizar las infraestructuras existentes, adaptándolas a las grandes esloras. Realizar las actuaciones de reordenación que permitan a los concesionarios dotar de equipamientos (travelift, sincrolift,...) elevando el nivel del servicio a esta actividad y ampliando el segmento de mercado y competir con otros puertos (Ciotat, Barcelona, etc)
APB	NR	Interés de la iniciativa privada en invertir en nuevos proyectos vía concesión.	Desarrollar los instrumentos de planificación y ordenación necesarios para paliar la retracción de la inversión privada, debido a la incertidumbre que genera no disponer de los instrumentos de planificación y ordenación urbanística y/o portuaria
P	LR	El Puerto de Palma es nodo de la Red Básica TNT, lo que le da opción a Fondos europeos CEF y del Corredor Mediterráneo.	Presentar proyectos CEF en colaboración con agentes privados

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (III/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	OPORTUNIDADES	EXPLOTAR

ENTORNO INSTITUCIONAL

APB	Todas	La búsqueda de consensos políticos y entre administraciones, aún requiriendo mayor esfuerzo y tiempo antes y durante la tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación, facilita la aprobación de los mismos y reduce la conflictividad de su desarrollo	Mantener permanentemente el diálogo para el entendimiento bidireccional con el resto de organismos y administraciones (también con los representantes de los sectores privados) con intereses en la planificación y ordenación de cada puerto, antes y durante la tramitación de los correspondientes instrumentos, y durante su seguimiento y desarrollo posterior
APB	Todas	Marco institucional que fomenta e incentiva la innovación	Aprovechar la saneada economía de la APB, para destinar fondos a la innovación tecnológica que permitan optimizar la gestión de unos recursos limitados
APB	Todas	Impulso a la eficiencia energética y electrificación de puertos, derivado de la política energética europea, nacional, autonómica y local.	Potenciar el uso de energías limpias siguiendo la política energética europea, nacional, autonómica y local
APB	Todas	Normativa que obliga a transformación digital	Desarrollar el Plan Estratégico de Implantación de la Administración Electrónica de la APB (2015 -2018) y diseñar otros que extiendan la digitalización a otros ámbitos de la actividad portuaria
APB	C	Se han constituido grupos de trabajo del destino, en el que participa la APB, para adoptar posición compartida por todas las instituciones, en relación con el futuro de los cruceros.	Apoyar la figura de los coordinadores o administradores de redes de coordinación por islas en materia de cruceros para garantizar que éstas sigan funcionando y trabajen en conjunto para lograr los objetivos acordados.
APB	Todas	Impulso a la descarbonización de la economía.	Estrategia alineada con la política energética europea, nacional, autonómica y local. El impulso a la descarbonización supondrá el cierre progresivo de las centrales térmicas

ENTORNO ECONÓMICO

APB	NR	Importante impacto económico de la actividad de reparación, en términos de PIB y empleo, y desestacionalizador de la economía.	Impulsar la actividad de las reparaciones como alternativa desestacionalizadora de la economía Balear, aprovechando su posición privilegiada (geográfica, infraestructuras, empresas,...)
APB	Todas	Temporadas turísticas altas mas largas	Aprovechar esta circunstancia para reducir la estacionalidad en los puertos de Baleares

CAME – ANÁLISIS EXTERNO

ANÁLISIS EXTERNO (IV/IV)			
PUERTOS	ÁREA DE NEGOCIO	OPORTUNIDADES	EXPLOTAR
ENTORNO NORMATIVO			
APB	Todas	El régimen económico del SPE y los criterios de rentabilidad y eficiencia en la gestión otorga una saneada situación a la APB y facilita el desarrollo de su estrategia en distintos ámbitos.	Aprovechar la saneada economía de la APB, para destinar partidas dedicadas a la innovación tecnológica que permitan optimizar la gestión de unos recursos limitados y a mejorar la integración de los puertos con su entorno ambiental y urbano.
APB	Todas	Generación de energía con renovables, para autoconsumo, al haberse eliminado el "impuesto al sol"	Reducción del nivel de dependencia energética de la APB mediante el aprovechamiento de la capacidad de generación propia (solar, eólica, maremotriz, etc.), siguiendo la estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares.
APB	LR	El incremento de la subvenciones a residentes, y otros factores de competitividad del tipo marítimo, pueden suponer aumento del número de pasajeros	Prever esta posibilidad para el adecuado dimensionamiento de infraestructuras y servicios
APB	LR	La nueva regulación de la estiba, sin definir completamente todavía, podría introducir ciertas modificaciones en la logística actual, aunque podría incidir en mayores necesidades de espacio.	Contribuir a la reducción de los costes de estiba (actualmente muy elevados).
APB	LR	El Plan Director Sectorial de Movilidad (PDSM) favorece el potencial de complementariedad de los dos puertos de Mallorca y podría introducir mejoras en la operativa de vehículos pesados, si se crean Centros de Transportes.	Establecer una estrategia de participación conjunta de los puertos para aprovechar efectos sinérgicos, en un clima de complementación y no de competencia. Prever la evolución de la demanda y planificar actuaciones alineados con la política de movilidad del Govern Balear.
APB	NR	Plan de Ports de Illes Balears, en tramitación.	Estrategia alineada con el Govern Balear (Ports de IB).
IS	Todas	Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Formentera	Permitirá racionalizar los flujos de vehículos que utilizan las instalaciones portuarias: El Plan Especial encaja con este Plan de Movilidad

El análisis **CAME** se ha obtenido como consecuencia de la metodología participativa utilizada



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



Terminología estratégica

LA FORMULACIÓN ESTRATÉGICA

- ❑ La Planificación Estratégica se entiende como un proceso a lo largo del cual la organización reflexiona sobre sus objetivos y aspiraciones de futuro, analiza las oportunidades y amenazas que presenta el entorno, identifica sus fortalezas y debilidades internas, valora su posición competitiva (Diagnóstico Estratégico), y define lo que quiere ser en el futuro y unas líneas de actuación que le ayuden a alcanzar las metas propuestas.
- ❑ En la metodología del Cuadro de Mando Integral (CMI) se definen una serie de elementos secuencialmente. El primer grupo incluye la Misión, Visión y Valores del puerto y constituyen la Formulación Estratégica del Plan.



- ❑ A través de la Formulación Estratégica se pretende visualizar **qué quieren ser los Puertos en el futuro**, dentro del horizonte marcado por el Plan Estratégico (2020 – 2027), y cómo puede lograrlo. La Formulación deberá ser concisa, motivadora para los integrantes de los Puertos y duradera.
- ❑ Esta fase de **Formulación Estratégica** se desarrolla en:
 - La **Misión**, que es una **definición clara de cuál es la razón de ser de los Puertos**. Representa la máxima expresión de los objetivos trascendentes de la APB.
 - La **Visión Estratégica**, que supone la **definición conceptual y emblemática de qué es lo que desea ser y la posición que desea alcanzar en el futuro**. Se constituye, por tanto, en la propuesta global sobre la que se asienta todo el Plan Estratégico, partiendo del análisis de los potenciales de los Puertos y llegando a la definición de las opciones estratégicas genéricas que se desean para ellos.
 - Los **Valores**, que son los **principios que regulan el funcionamiento de la Autoridad Portuaria**, estableciendo los límites entre los cuales se pueden mover y sus restricciones.

Terminología estratégica

- Los **Ejes Estratégicos**, que se desprenden directamente de la Formulación Estratégica, y pretenden dar respuesta a los principales puntos críticos identificados en el Diagnóstico. Se constituyen como las grandes directrices estratégicas sobre las que se desarrollarán las Actuaciones y Medidas del Plan Estratégico.
- Los **Objetivos de Mercado** manifiestan de forma expresa los mercados hacia los que deben focalizarse las acciones y los objetivos estratégicos.
- Los **Factores Críticos de Éxito (FCE)** plantean los condicionantes al desarrollo estratégico de los Puertos, es decir, constituyen una relación de los factores críticos en los que se debe avanzar para estar en condiciones de obtener el resultado que la propia Formulación Estratégica propone.

EL CONTENIDO DEL PLAN ESTRATÉGICO

- ❑ Entra de lleno en la fase práctica del planeamiento. Recoge las acciones a efectuar en el período de vigencia del plan. Es, por tanto, la traducción operativa de la Formulación Estratégica. Responde a la pregunta de **qué tienen que hacer los Puertos**. El contenido del Plan Estratégico se estructura en:
 - Los **Ejes Estratégicos (o líneas estratégicas)**, sirven de envoltorio a los objetivos estratégicos. Cada eje estratégico tiene entidad propia como motor de desarrollo del puerto en el cumplimiento de los objetivos del Plan Estratégico.
 - Los **Objetivos Estratégicos**, que suponen la segmentación concreta del contenido del Plan Estratégico. Cuentan con un campo de desarrollo muy determinado y una finalidad propia pero que, al tiempo apoya al resto de los objetivos estratégicos en la dirección de convertir en realidad las propuestas globales generales del Plan Estratégico. El que se sitúen al final del proceso no debe restarles importancia y el logro de muchos de ellos puede ser básico para los puertos; ahora bien, su obtención deficiente o incluso su fracaso no debe lastrar el comportamiento general y el énfasis que se ponga en su cumplimiento nunca debe estar por encima de los valores esenciales de la estrategia portuaria.

La **MISIÓN** explica cuál es el objeto y la razón de ser de la Autoridad Portuaria

MISIÓN DE LA APB

GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO Y LA CONECTIVIDAD MARÍTIMAS DE LAS ISLAS BALEARES EN LA CONDICIONES MÁS EFICIENTES Y SEGURAS, Y FACILITAR LAS ACTIVIDADES SOCIOECONÓMICAS QUE CONTRIBUYAN A SU DESARROLLO, BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, AMBIENTAL Y DE INTEGRACIÓN CON SU ENTORNO

La **VISIÓN** define hacia dónde debe ir la Autoridad Portuaria y qué es lo que quiere alcanzar en el periodo de vigencia del Plan Estratégico. Resulta del análisis del entorno y del diagnóstico estratégico

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

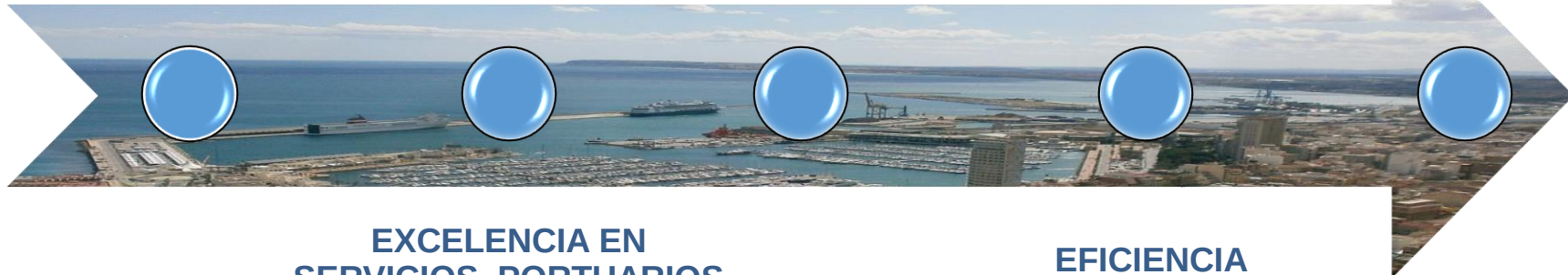
SER PUERTO DE REFERENCIA EN



MEDIOAMBIENTE,
SOSTENIBILIDAD Y
RESPONSABILIDAD
SOCIAL

RESPECTO E
INTEGRACIÓN CON
EL ENTORNO

CONOCIMIENTO
E INNOVACIÓN



EXCELENCIA EN
SERVICIOS PORTUARIOS
Y COMERCIALES

EFICIENCIA
OPERATIVA

Ser puertos de referencia internacional en la excelencia en el servicio al transporte marítimo y a la náutica de recreo y su industria, en sostenibilidad, integración con las ciudades y su entorno socioeconómico, aplicando la innovación tecnológica

Los valores resaltan aquello que es importante para el puerto y que ha de ser una referencia en su funcionamiento

VALORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

- VOCACIÓN DE SERVICIO
- INNOVACIÓN
- TRANSPARENCIA
- RECONOCIMIENTO
- COLABORACIÓN
- RESPONSABILIDAD (AMBIENTAL, SOCIAL Y TECNOLÓGICA)
- MEJORA CONTINUA – ESPÍRITU DE SUPERACIÓN



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



FACTORES CRÍTICOS DE ÉXITO para el cumplimiento de la Visión

El principal **RETO** de los puertos de Baleares es conjugar la **EXCELENCIA** en el servicio portuario y en el apoyo a la actividad socioeconómica de cada isla, a la vez que contribuir a la **PROTECCIÓN** y **SOSTENIBILIDAD** del entorno urbano y natural privilegiado y frágil, en el que se integran



Factores críticos de éxito para el cumplimiento de la Visión

❑ FCE-1: Máxima productividad u optimización de las infraestructuras

- Las limitaciones o dificultades que presentan los puertos de Baleares en cuanto a su posibilidad de ampliación, hace que resulte crítica la capacidad para obtener la máxima productividad de las infraestructuras de que se dispone y de sus modificaciones planificadas, de forma que aseguren, desde el punto de vista físico y operacional, el adecuado tratamiento de sus tráficos actuales y futuros, priorizando los que están al servicio del abastecimiento y conectividad marítima de las islas. Ello exige actuar en otros ámbitos complementarios (conectividad, infraestructuras extraportuarias, eficiencia operativa,...).

❑ FCE-2: Capacidad de respuesta a los cambios normativos, tecnológicos o de otra índole

- Tanto el futuro próximo como, incluso más, el lejano presentan incertidumbres diversas derivadas de los cambios normativos, de los condicionantes medioambientales, de las irrupciones tecnológicas, etc. Adelantarse a todos ellos y desarrollar las capacidades para darles respuesta es un factor de éxito importante.

❑ FCE-3: Conocimiento y atención prioritaria a las necesidades de la movilidad de personas y mercancías

- La principal razón de ser de los puertos de Baleares es asegurar la movilidad de personas y mercancías garantizando la conectividad marítima del archipiélago. Y para proporcionarles un servicio excelente es necesario un conocimiento profundo y permanentemente actualizado, de las características diversas de esta movilidad, de sus necesidades, de su evolución y de sus requerimientos futuros.

❑ FCE-4: Elevada sostenibilidad medioambiental y responsabilidad social

- El enorme valor medioambiental del entorno de Baleares unido a su fragilidad y vulnerabilidad obligan a una especial sensibilidad medioambiental. Pero no solo hay que tener esta sensibilidad y aplicarla en todas las actuaciones y actividades que desarrolle el puerto, sino que es necesario transparentarla adecuadamente al entorno y a la sociedad. De esta forma se asume una posición de co-liderazgo y de concienciación que se corresponde con la entidad pública que la Autoridad Portuaria es.

Factores críticos de éxito para el cumplimiento de la Visión

❑ FCE-5: A la vanguardia de la innovación tecnológica

- La inversión en tecnología e innovación apunta a una alta rentabilidad en resultados de servicio a la comunidad portuaria y a la sociedad. Rentabilidad imprescindible en el caso de Baleares por su singularidad. El retorno de la inversión se manifiesta no solo en una mejor calidad de servicio, un menor impacto medioambiental, una mayor eficiencia energética, un más eficaz control de la actividad,... sino también en la generación de proyectos empresariales ligados a la innovación y a la tecnología capaces de ser exportados, y para los que Baleares en particular, presenta una posición privilegiada.

❑ FCE-6: Integrar otros agentes relacionados con la actividad portuaria

- La actividad portuaria de los puertos de Baleares implica a múltiples agentes, algunos muy estrecha y directamente relacionados con la misma, y otros con una relación más indirecta. Todos ellos son necesarios para abordar e implantar con éxito la estrategia de los puertos, y por ello su integración resulta fundamental.

❑ FCE-7: Ser reconocidos por su implicación en la sociedad y el entorno

- Cumpliendo el papel que le corresponde a una entidad pública, más acentuado si cabe en el caso de Baleares, mediante la promoción activa de actuaciones encaminadas a estrechar las relaciones Puerto-Ciudad, a la creación de valor compartido, a la promoción de iniciativas de carácter cultural, innovador, tecnológico, empresarial,...

❑ FCE-8: Optimizar la gestión del dominio público para la correcta redistribución de recursos

- Las concesiones de la náutica de recreo aseguran no solo el equilibrio económico de la Autoridad Portuaria sino también el desarrollo de estrategias que enfatizan la vocación pública de la Autoridad Portuaria (servicio a las necesidades de aprovisionamiento, movilidad y desarrollo económico de las islas). Se desarrollan en un mercado que se revaloriza año tras año y por tanto con capacidad de generar esos importantes ingresos que son reinvertidos por la Autoridad Portuaria.

Factores críticos de éxito para el cumplimiento de la Visión

❑ FCE-9: Óptima conectividad terrestre

- Las limitaciones de ampliación infraestructural de los puertos de Baleares, unido a la importancia del tráfico de pasaje en todos ellos, obligan a procurar y facilitar una excelente accesibilidad y conectividad terrestre, en sus distintas formas y variantes: infraestructura viaria (y ferroviaria en el caso de la isla de Mallorca), transporte público (aéreo, terrestre y marítimo), conectividad externa e interna, etc.

❑ FCE-10: Capacidad de comunicación multicanal

- En el mundo actual, caracterizado por un “exceso” de información, resulta fundamental controlar y ejecutar la comunicación adecuada, utilizando los canales precisos y transmitiendo los mensajes con claridad y eficacia. Y al mismo tiempo, contrarrestar aquellas informaciones incorrectas, falaces o interesadas, que pueden afectar negativamente a la gestión de los puertos.

❑ FCE-11: Alta capacitación de los profesionales y de la gestión

- Los importantes cambios que se aproximan en temas como la digitalización, energía, medioambiente, etc. requieren perfiles profesionales diferenciados de los necesarios hasta ahora. La tecnología permitirá reducir la necesidad de determinado tipo de operarios, pero necesitará de profesionales con otro tipo de capacidades. Para una organización como la Autoridad Portuaria de Baleares es determinante prevenir y planificar los patrones de RRHH de futuro.

Nivel de repercusión de los Factores Críticos de Éxito en el cumplimiento de los Ejes Estratégicos

		Excelencia en el servicio a la vital movilidad de mercancías y personas	Reforzar la integración de los puertos en su territorio	Facilitar las actividades portuarias que contribuyen al desarrollo socioeconómico de Baleares	Liderazgo en Medio Ambiente sostenibilidad y RSC	Puertos tecnológicos e innovadores
FCE-1:	Máxima productividad de las infraestructuras	●	●	●	●	●
FCE-2:	Capacidad de respuesta a los cambios normativos, tecnológicos o de otra índole	●	●	●	●	●
FCE-3:	Conocimiento y atención prioritaria a las necesidades de la movilidad de personas y mercancías	●	●	●	●	●
FCE-4:	Elevada sostenibilidad medioambiental y de responsabilidad social	●	●	●	●	●
FCE-5:	A la vanguardia de la innovación tecnológica	●	●	●	●	●
FCE-6:	Integrar otros agentes relacionados con la actividad portuaria	●	●	●	●	●
FCE-7:	Ser reconocidos por su implicación en la sociedad y el entorno	●	●	●	●	●
FCE-8:	Optimizar la gestión del dominio público para la correcta redistribución de recursos	●	●	●	●	●
FCE-9:	Óptima conectividad terrestre	●	●	●	●	●
FCE-10:	Capacidad de comunicación multicanal	●	●	●	●	●
FCE-11:	Alta capacitación de los profesionales y de la gestión	●	●	●	●	●



Decisivo



Importante



Poco condicionante



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



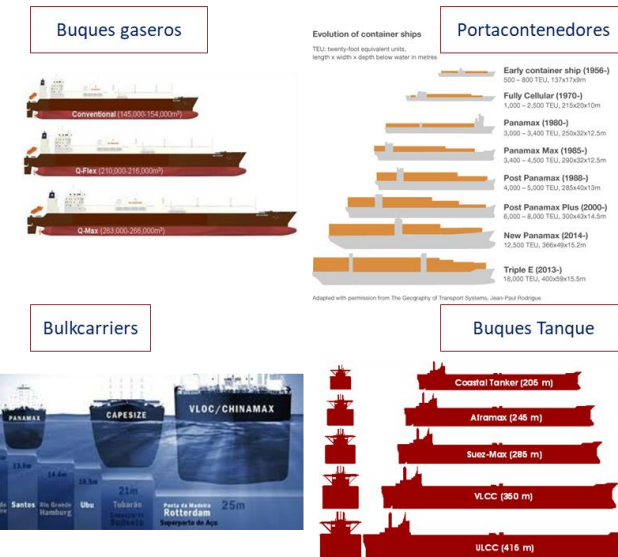
Las grandes tendencias globales en el comercio, el transporte marítimo y los corredores y cadenas logísticas influyen solo tangencialmente en los puertos de Baleares

Principales corredores de mercancías de la Unión Europea,



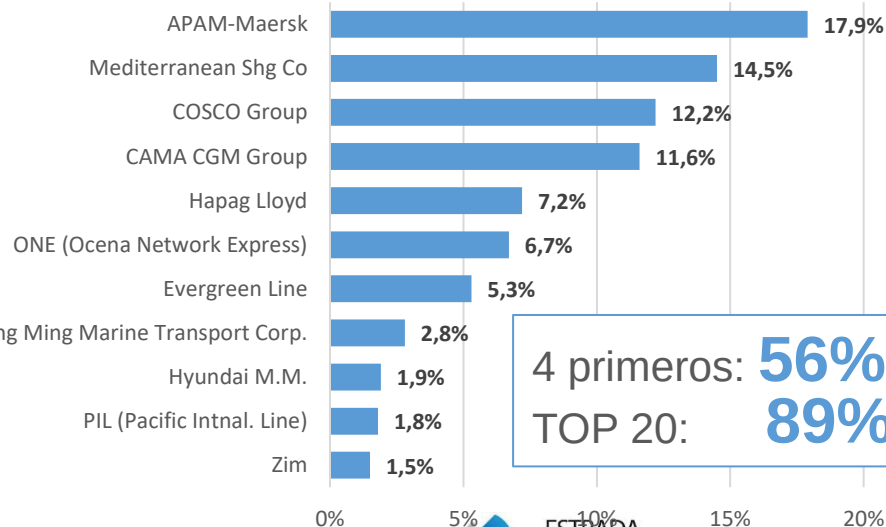
- Los grandes flujos de transporte marítimo en los que España y sus puertos están inmersos, la creciente concentración de operadores portuarios y de navieras, los cambios en la geografía marítima mundial, el gigantismo de los buques de transporte de mercancías, corredores intermodales, cadenas de suministro globales,... todas estas grandes tendencias apenas afectan a los puertos de Baleares cuya actividad se sitúa al margen de las mismas.

Gigantismo de los buques



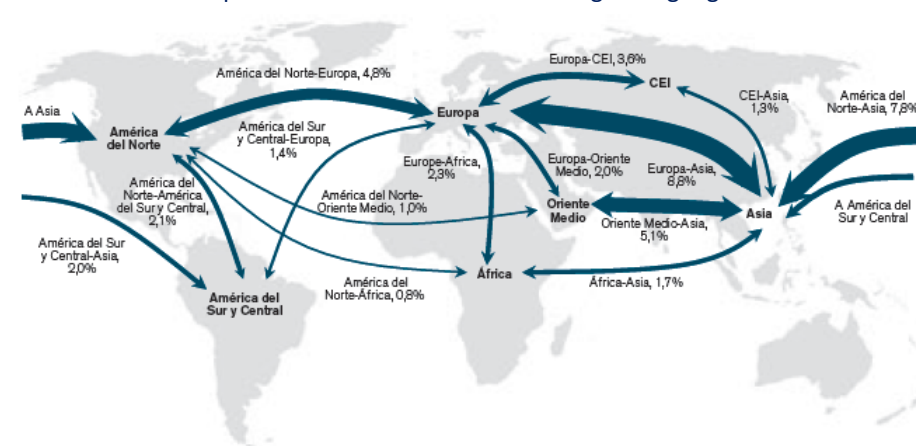
Fuente: Ashar y Rodrigue, 2012. Dimensiones en metros. LOA: Eslora total

Principales operadores mundiales según capacidad de su flota. TEUs



4 primeros: **56%**
TOP 20: **89%**

Participación del comercio total entre regiones geográficas



Por el contrario, las tendencias de la demanda y la producción que han provocado sustanciales cambios en la logística y el transporte, sí tienen su reflejo en la actividad de los puertos de Baleares

- ❑ El proceso de **concentración de centros productivos** y de centros de **almacenamiento**, apoyándose en un sistema de transportes muy eficiente que facilita el dar servicio a mayores áreas desde menores nodos de almacenamiento y distribución, y que ha llevado a una evolución de las redes de almacenamiento y distribución, tanto a nivel nacional como europeo, han tenido su reflejo en el sistema logístico y de transporte con las islas Baleares.
- ❑ De hecho, los almacenamientos de mercancías en las islas se han reducido hasta casi desaparecer, y se impone el transporte desde la península en camiones dispuestos para alcanzar los puntos de entrega directamente desde su desembarco en el puerto.

En este contexto, a los puertos baleares se les demanda un servicio portuario ágil y eficiente (esto es, de gran calidad y seguridad, y con mínimo coste) que facilite el flujo de la cadena de transporte “puerta a puerta”

- ❑ Los **puertos** baleares son **elementos clave de las cadenas logísticas** de abastecimiento de las islas, de **importancia estratégica** como nodos fundamentales en las cadenas de suministro, y articuladores de las mismas.
- ❑ Los puertos de Baleares están obligados a proporcionar un **servicio portuario de excelencia que garantice el abastecimiento de las islas y la movilidad de sus ciudadanos**, minimizando los costes de insularidad.

BLOQUES LOGÍSTICOS



Fuente: Mercadona

Las tendencias dominantes en transporte y logística van a tener influencia directa en la actividad de los puertos de Baleares y en cómo dar respuesta a las necesidades del abastecimiento de las islas

El transporte y la logística están en proceso de cambio continuo, impulsado por las nuevas tendencias en el comercio y la distribución y por las exigencias de competitividad del mercado. Algunas tendencias emergen con gran fuerza, entre las que cabe destacar:

1. Digitalización y tecnología, incluyendo varios conceptos como:

Big data: permite optimizar procesos durante el transporte de mercancías y, en consecuencia, ahorrar costes, mejorar la seguridad y los plazos de entrega. Puede ofrecer una visión completa de la cadena de valor, recibiendo información en tiempo real del estado de los transportes, rutas y flujos, así como de **incidencias** meteorológicas, estado del tráfico, accidentes o cualquier otro tipo de datos y permite reaccionar frente a ellos en tiempo real. El procesado y análisis de esta información junto con datos de oferta y demanda de servicios en determinados momentos o zonas geográficas, permiten anticipar el futuro y que la cadena de suministro se planifique de forma anticipada a las necesidades del mercado mediante soluciones predictivas.

Inteligencia artificial: Conducción autónoma o robots que gestionan almacenes o preparan pedidos son ejemplos de la robótica y la IA aplicados al transporte y la logística. El uso del **IoT (Internet de las cosas)** en la gestión de almacenes para optimizar procesos y movimientos internos, incrementa la eficiencia y la seguridad. Optimizar rutas, y organizar la entrega y la recogida de mercancías. Todo ello gracias al autoaprendizaje continuo por medio del análisis inteligente.

Blockchain permite que proveedores y clientes tengan acceso al seguimiento y la trazabilidad de los productos, y que los auditores realicen comprobaciones sobre las transacciones. La información almacenada en blockchain no puede modificarse ni ser manipulada por terceros, lo que la convierte en una de las soluciones más seguras disponibles.



E-commerce

El auge del e-commerce se traduce en el sector logístico en un incremento de centros logísticos y almacenes y un aumento significativo del transporte terrestre, modo utilizado, principalmente, para distribuir los productos adquiridos a través de internet.

La sostenibilidad y la distribución urbana de mercancías impulsan notables cambios en el transporte y la logística

2. Sostenibilidad o logística verde:

La contaminación y las emisiones de CO₂ son un tema de actualidad en el ámbito logístico. Independientemente de las normativas destinadas a una logística sostenible, desde el sector del transporte de mercancías se toman medidas para reducir los costes medioambientales, especialmente del transporte por carretera.

Sistemas de propulsión alternativos: vehículos eléctricos, uso de biocombustibles, las energías renovables o la optimización de las rutas son algunas de las soluciones que se están aplicando y aumentarán. El fomento del transporte intermodal es otra de las tendencias en desarrollo en el transporte de larga distancia.

3. Pero los cambios más relevantes se están dando en el ámbito de la Distribución Urbana de Mercancías DUM, impulsados también por el auge del e-commerce:

Flotas de vehículos menos contaminantes (en emisiones, pero también en ruidos y ocupación de espacio) y más respetuosas con el medio ambiente: bicicletas, motos, triciclos, segway para cargas o coches eléctricos. La utilización de drones ofrece entregas más rápidas, evita atascos, y no perjudica al medio ambiente.

Transporte colaborativo y compartido: con iniciativas como la de moto sharing.

Rediseño de redes de distribución: Se tiende a buscar instalaciones de almacenaje más pequeñas y ubicadas en medio de la ciudad, para poder llegar a los clientes en los plazos requeridos.

Pick-up points, city boxes, vehículos con llave inteligente, casas con llave inteligente... Soluciones que permitan realizar las entregas aunque no haya nadie en casa. Varias empresas están impulsando la instalación de lockers en oficinas y espacios y edificios públicos.

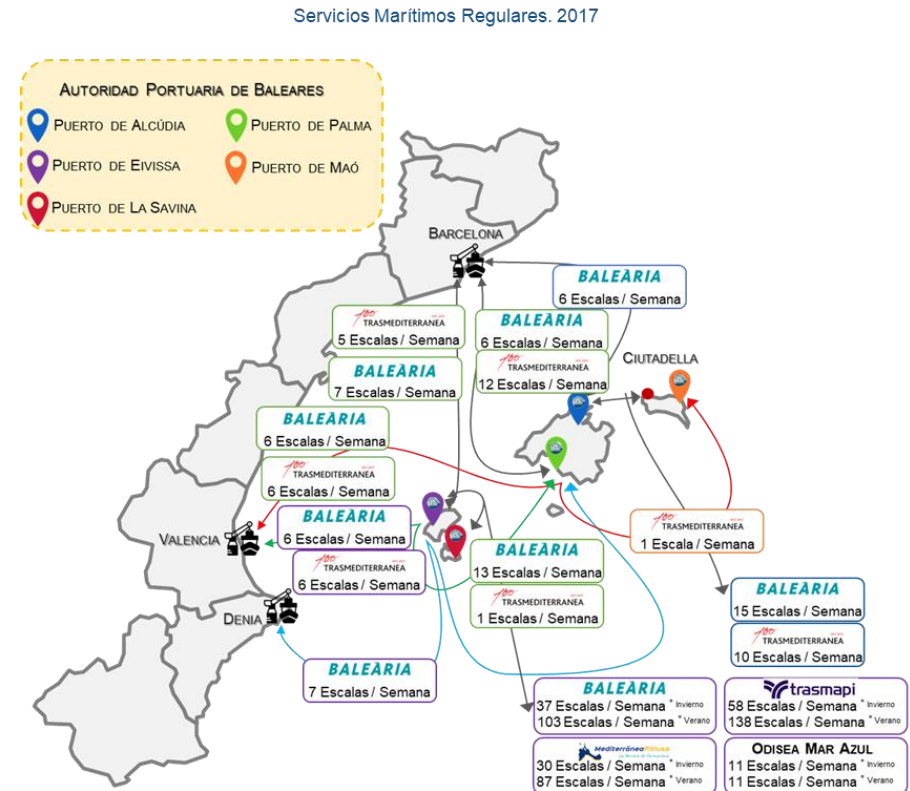


La distribución urbana está cambiando en varios aspectos:

- **Incremento del número de compras/ entregas,** la gran mayoría en zonas urbanas (con las restricciones y dificultades que ello conlleva en cuanto a horarios, tráfico, contaminación).
- **Descenso del volumen/ tamaño** de los artículos entregados, lo que resta eficiencia al servicio de distribución y lo encarece, además de impactar negativamente en el medio ambiente.
- **Acortamiento de los plazos de entrega:** la entrega el mismo día de la compra es cada vez más demandada por el consumidor, lo que obliga a las empresas a ser ágiles y rápidas.
- **Muchas entregas fallidas** (el consumidor no está en casa), lo que duplica la actividad de distribución.

Tres factores principales podrían introducir modificaciones en la configuración de la cadena logística actual estableciendo un nuevo escenario

- ❑ Los puertos de la APB funcionan como infraestructuras que facilitan la **distribución de mercancías**, sin apenas necesidad de centros de almacenaje.
- ❑ Determinados factores podrían modificar la cadena logística tal y como se realiza en la actualidad:
 - ✓ La **nueva normativa reguladora del servicio de estiba** podría contribuir a la reducción de los costes de estiba. La fórmula actual en que tanto la cabeza tractora como el conductor viajan con el semirremolque supone una ocupación innecesaria de la capacidad de transporte marítimo. En un escenario alternativo, viajarían solo los semirremolques, modificando las necesidades de infraestructura en los puertos.
 - ✓ El aumento de la demanda al ritmo de los últimos años podría propiciar la **aparición de un tercer operador en las relaciones península-Baleares**, demandando mayor capacidad e infraestructuras en los puertos de la APB.
 - ✓ El **Plan Director de movilidad de las Illes de Balears (PDMB)** propone la racionalización de la distribución de las mercancías en las islas mediante la creación y **explotación de centros integrados de Transporte**, la **regulación de la circulación de vehículos de mercancías y de la distribución** de mercancías en los núcleos urbanos (optimización de la Distribución Urbana de Mercancías). Estas medidas podrían influir en los patrones de entrega, **modificando los horarios actuales**.



Fuente: Baleària y Trasmediterránea
Elaboración: Teirlog



TRANSITARIO / COMPAÑÍA NAVIERA

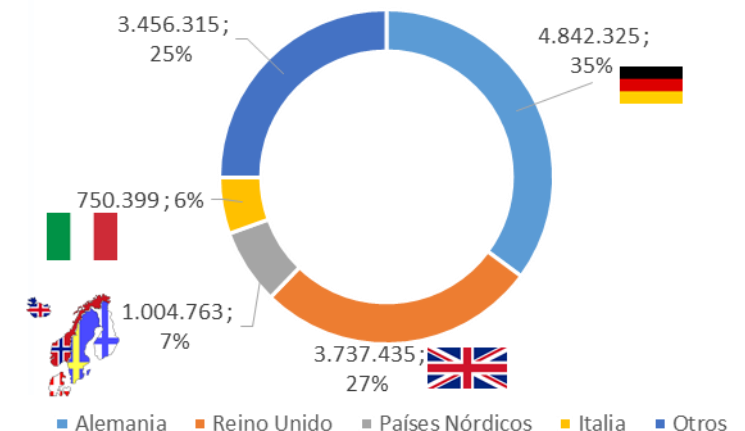
La posición de Baleares en el Mediterráneo occidental, le otorga ventajas competitivas en el escenario estratégico del mercado de los cruceros y en la náutica- recreativa y actividades complementarias

- Los puertos de Baleares presentan una **ubicación marítima** privilegiada en el **Mediterráneo**, con un **sector turístico de éxito consolidado y prestigio internacional**.
- Las **tres líneas de negocio principales** de los puertos Baleares (líneas regulares, cruceros y náutica – deportiva) están íntimamente **relacionadas con la actividad turística**, facilitándola y coadyuvando a su promoción y desarrollo.
- El **Mediterráneo es la segunda región crucerista** más relevante a nivel mundial, y con importantes expectativas de crecimiento. Además cuenta con unas condiciones naturales inmejorables para la **práctica de deportes náuticos** (clima, seguridad, instalaciones, facilidades para la navegación, etc.)



- La **estabilización política y de seguridad** de los países del norte de África y Mediterráneo Oriental puede propiciar la recuperación del turismo de estos países reduciéndolo en Baleares.

Turistas extranjeros llegados a Baleares según nacionalidad.
2017



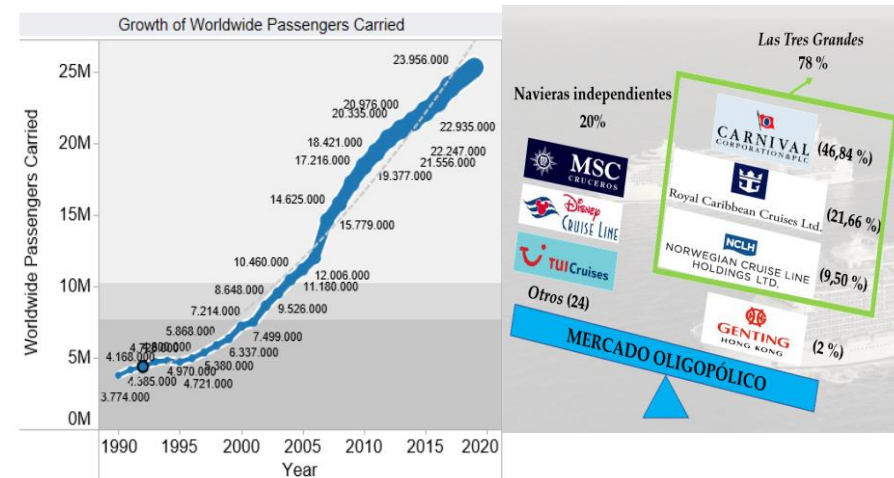
El gran dinamismo del mercado de cruceros a nivel global, el aumento continuo del tamaño de los buques y la necesidad de su desarrollo sostenible e integrado con las políticas turísticas en cada Isla y ciudad portuaria, configuran el escenario estratégico

- En la última década, a nivel mundial la industria de cruceros ha registrado una tasa anual de crecimiento del 6,5%.
- El sector de los cruceros en Europa tiene un gran potencial de crecimiento como receptor y emisor de cruceristas. Especialmente en España se esperan tasas de crecimiento muy elevadas, debido a que el índice de cruceristas actual es muy bajo respecto a la referencia (USA). De hecho, las principales navieras apuestan por contar con barcos en el Mediterráneo, Adriático y/o Báltico.
- Están previstas importantes inversiones en el sector, con una cartera de pedidos de buques de crucero muy importante, lo que corrobora las fuertes expectativas de crecimiento.
- La tendencia al crecimiento en el tamaño y capacidad de los buques se mantiene en la búsqueda de economías de escala que incrementen la competitividad. Esto reduce el número de puertos capaces de atender estos grandes buques, cuyas operaciones dentro y fuera del puerto también son más complejas.



Año	Nº buques	Capacidad (pax)	Inversión (M\$)
2018-2019	38	76.426	18.505
2020-2022	55	123.198	31.727
2023-2027	21	67.858	16.125
Total	114	267.482	66.357
Fuente: Cruiseindustrynews (Julio 2018)			
Elaboración: TEIRLOG			

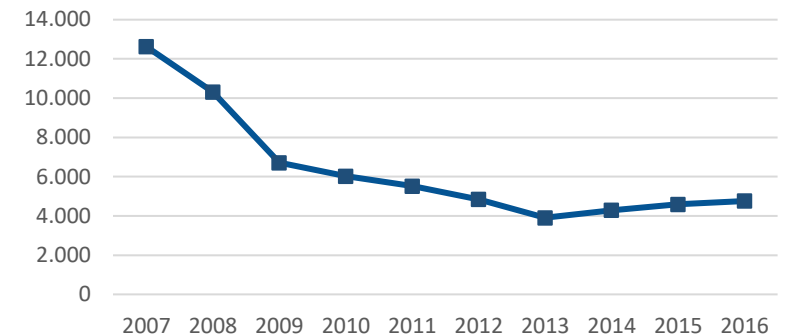
- Las anteriores consideraciones resumen **los retos que enfrenta la APB** en este sector, a los que se une la necesidad de una **comunicación eficiente** que objeque los impactos de la actividad de los cruceros en su entorno desde los distintos puntos de vista, en el trabajo conjunto y coordinado con las navieras y con los distintos agentes públicos y privados del destino en cada isla que intervienen en este segmento turístico. La APB siempre siguiendo la iniciativa y estrategia del Destino, como gestor de infraestructuras e instrumento al servicio de la misma.



La evolución del sector de la náutica deportiva y/o recreativa está asociada a la evolución económica del país (incluso de otros países del entorno). Esta actividad es la mayor aportadora de ingresos a la APB, desempeñando un papel muy relevante en su estrategia

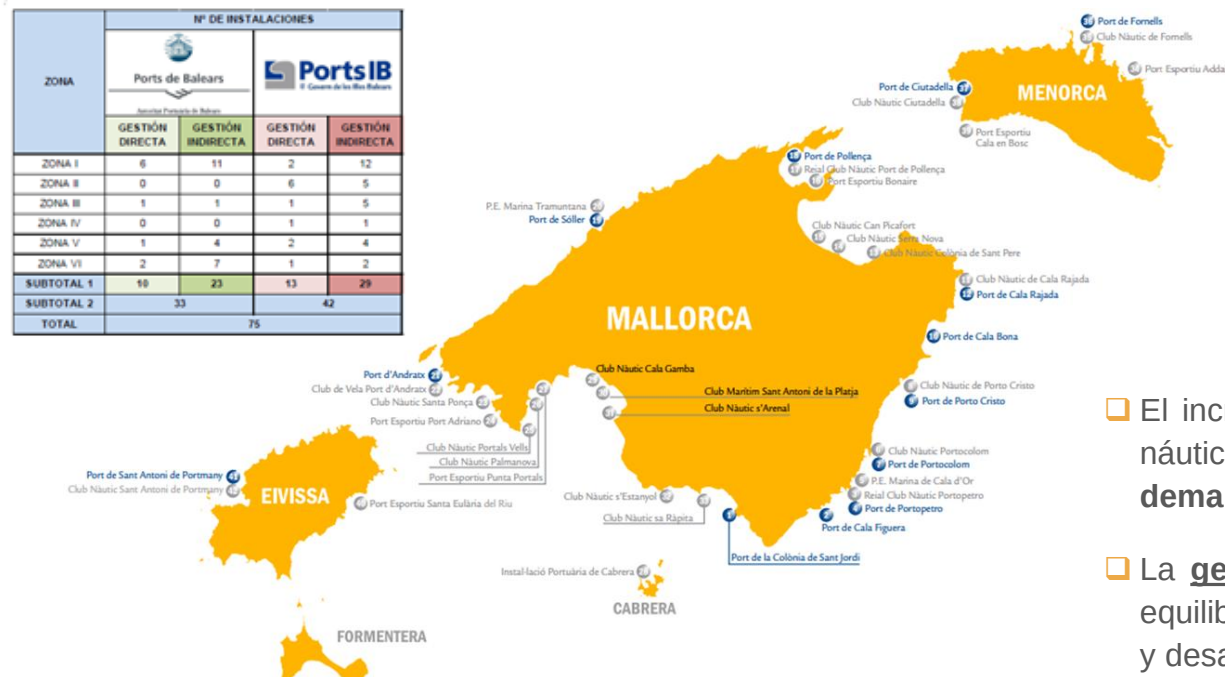
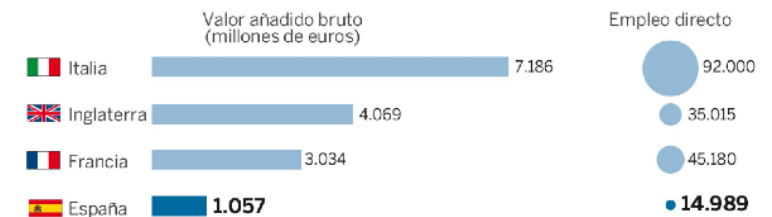
- ❑ El sector náutico en España es un sector **con fuerte potencial de arrastre de la actividad económica**. De forma comparada con países del entorno, **presenta un importante potencial de desarrollo**. Baleares es la **segunda Comunidad Autónoma** con mayor número de instalaciones portuarias para la náutica deportiva.
- ❑ La **escasez de amarres en determinados puertos** de la APB (especialmente en Palma e Ibiza) y los **elevados precios** son aspectos a considerar en el escenario estratégico, así como la estrategia propuesta en **el Plan de Ports de IB** en la que se quiere satisfacer las necesidades de demanda mejorando los puertos existentes y con otras medidas, pero sin nuevas ampliaciones o nuevos puertos.

Evolución de las matriculaciones del sector náutico deportivo y recreo en España



Fuente: FADIN
Elaboración: Teirlog

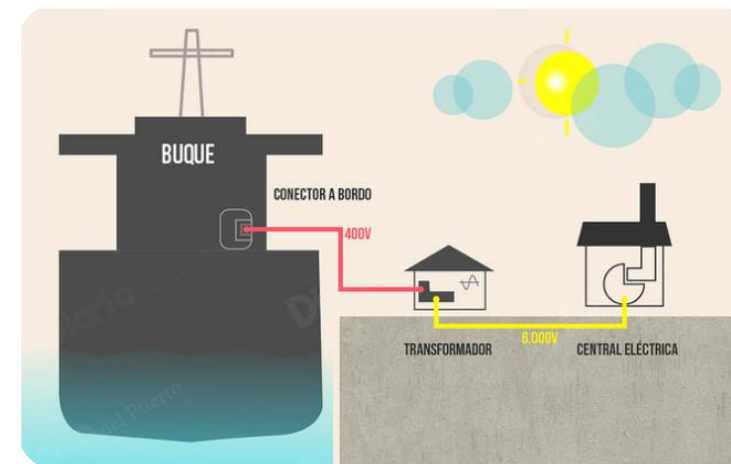
IMPACTO ECONÓMICO COMPARADO CON PAÍSES DEL ENTORNO



- ❑ El incremento de las nuevas fórmulas de acceder al sector de la náutica: charter, recursos compartidos,... plantean asimismo **demandas diferenciadas a las tradicionales.**
- ❑ La **gestión de las concesiones**, elemento determinante para el equilibrio económico de la APB, y para poder prestar sus servicios y desarrollar sus estrategias con la mayor eficiencia, forma también parte del escenario estratégico.

La protección medioambiental, la sostenibilidad de la actividad marítimo-portuaria, está presente y determina el escenario estratégico

- Los aspectos medioambientales de la actividad marítimo-portuaria, cada vez más exigentes tanto **desde el punto de vista normativo como desde la responsabilidad social**, han pasado a formar parte de modo integrado en la estrategia y la gestión de las entidades públicas y privadas que participan en la actividad marítimo-portuaria.
- La nueva **normativa del transporte marítimo sobre emisiones** a la atmósfera de azufre o de CO₂, o sobre gestión de agua de lastre, entre otras, está introduciendo significativos cambios en este sector, que afectan a los puertos en la medida que deben atender sus necesidades, ahora diferentes, de abastecimiento de combustibles, tomas de energía eléctrica, retirada y tratamiento de residuos, etc.
- Balearia es pionera en **el uso de GNL** en España y en el Mediterráneo. Está poniendo en servicio y avanzando en la construcción de ferris con motores duales de fuel y GNL, teniendo prevista su introducción en **las rutas de Baleares**.
- El “**cold ironing**” es el sistema por medio del cual se suministra electricidad desde tierra a un barco en atraque, evitando la utilización de las plantas generadores de los buques. Este sistema permite reducir las emisiones contaminantes al aire de las zonas portuarias, así como al menos parcialmente la contaminación acústica, favoreciendo el uso de las energías renovables en la medida en que contribuyan a la generación eléctrica.
- Desde el año 2011, la APB está trabajando en el estudio, análisis y proyecto piloto de una solución técnica para que el puerto de Palma permita que los buques, cuando estén atracados en puerto, dispongan de infraestructura necesaria para poder conectarse eléctricamente a tierra.
- Los efectos en el medioambiente de toda la actividad portuaria: las instalaciones de la náutica de recreo y su industria auxiliar (reparación y mantenimiento de embarcaciones), el consumo energético y el tipo de energía que se consume, la gestión de los residuos,...exigen un tratamiento riguroso y eficiente.



La exigencia a los puertos de Baleares en materia de protección medioambiental es superior debido al entorno singular en el que se sitúan y al que sirven

El concepto de Smart Port en una acepción amplia abarca varias dimensiones, todas ellas presentes cada vez con mayor intensidad en el escenario estratégico de los puertos





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



La generación de escenarios de futuro facilita la toma de decisiones estratégicas

- ❑ El **objetivo de la generación de escenarios** es **facilitar la toma de decisiones estratégicas**, detectando y explorando las distintas alternativas de futuro, y estimando las consecuencias potenciales derivadas de las diferentes acciones.
- ❑ Los escenarios aquí definidos dan una visión estimada de futuro que podrá ser base de planes de acción en los que se realizan previsiones detalladas de tráfico y actividades.
- ❑ El análisis estratégico parte de un análisis de la situación actual, de una comprensión de las fuerzas que interactúan en la determinación de la demanda y de la oferta, en unas hipótesis de evolución del cuadro macroeconómico que ayuden a configurar el ámbito de influencia del puerto y su evolución. La complejidad del cuadro requiere una simplificación manejable que se traduzca en escenarios alternativos donde se consideren las principales variables que influyen en los tráfico y actividades:
 - Variables determinantes de la demanda de tráfico y actividades
 - Variables determinantes de la oferta de competidores
 - Normativas y políticas de las Administraciones
 - Otras



La generación de escenarios de futuro facilita la toma de decisiones estratégicas

- El proceso a seguir para la elaboración de escenarios es el siguiente:
 - **Análisis de la situación del mercado**
 - **Análisis de la evolución del tráfico / actividades y previsiones**
 - **Generación lógica de escenarios**, partiendo de la situación actual y en base a las variables identificadas y su posible evolución. Cada escenario correspondiente a un tráfico/actividad se dividirá a su vez en tres posibles escenarios dentro del horizonte del Plan: medio, optimista y pesimista. En los escenarios generados se evalúan los siguientes aspectos:
 - Tráficos/actividades estimados
 - Infraestructura necesaria
 - Impacto económico en la zona de influencia
 - Inversión necesaria
 - Posibles agentes participantes en la implementación del escenario
 - **Selección de escenarios más plausibles**, de acuerdo a la probabilidad estimada de que se produzcan en el corto, medio y largo plazo, serán tomados como base para las acciones a desarrollar en los puertos.

Escenarios Alternativos de Futuro: Pasaje

❑ VARIABLES A CONSIDERAR¹:

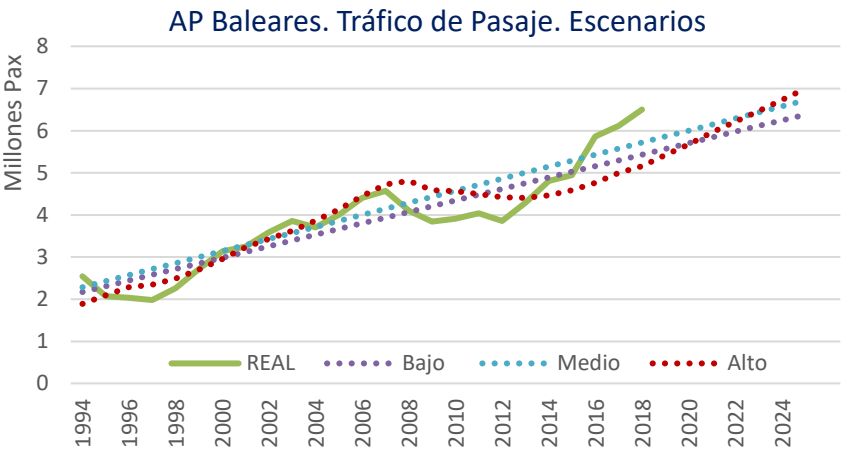
- **Evolución del PIB per cápita nacional y/o balear:** Una evolución positiva de esta variable implicaría que la ciudadanía tienda a un mayor poder adquisitivo y por tanto a un mayor gasto, implicando una mayor movilidad (de mercancías y pasajeros). Por el contrario, una evolución negativa de esta variable provocaría una mayor tendencia al ahorro y por tanto una menor demanda de transporte.
- **Política de subvenciones:** El mantenimiento (o incremento) de las políticas de subvenciones (en la actualidad un 75% en Península – Baleares e interinsulares) incentiva el tráfico de pasaje. La posible reducción de estas subvenciones incentiva negativamente en el tráfico de pasajeros.
- **Evolución de la oferta:** La aparición de nuevos servicios marítimos (nuevas rutas, mayor frecuencia,...), aumentaría las posibilidades de los usuarios de realización de más viajes. Por el contrario, menos diversidad y frecuencia de los servicios marítimos incidiría negativamente en el tráfico de pasajeros y consecuentemente en la demanda de transporte.
- **Evolución del turismo nacional:** La evolución del turismo nacional está correlacionada con el PIB. Un aumento del PIB per cápita nacional generaría un mayor poder adquisitivo, aumentando la demanda de transporte. Por el contrario una disminución del turismo generaría una reducción de esta demanda.
- **Competitividad relativa con el modo aéreo:** La mejora de la competitividad del tráfico de pasaje (en precio, rapidez, frecuencias, conexiones, etc.) favorecerá la utilización del modo marítimo frente al aéreo. En contraposición, un encarecimiento del servicio y empeoramiento de la calidad (en cuanto a rapidez, horarios, conexiones etc.) supondría una disminución en la demanda de transporte por modo marítimo, a favor del modo aéreo.
- **Políticas a nivel autonómico y local:** La aprobación de determinadas políticas tanto autonómicas como locales (como por ejemplo las recogidas en el Plan Director Sectorial de movilidad de las Illes Balears) supondrían la potenciación del tráfico de pasajeros. La aprobación de políticas restrictivas (por ejemplo en Formentera) contra el tráfico de pasaje conllevaría a una disminución del mismo.

¹ No todas las variables tienen mismo peso

Escenarios Alternativos de Futuro: Pasaje

GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “Alto”:** **Elevado crecimiento del tráfico de pasaje.** Se contempla en este escenario un notable aumento del PIB, y mejora de la competitividad relativa con el modo aéreo (no para Eivissa - Formentera), implicando un aumento de turismo nacional, además del aumento del turismo internacional. Las políticas autonómicas y locales serán favorables, con mantenimiento de subvenciones tanto en el tráfico península – Baleares como en el interinsular. Las navieras apuestan por aumentar la oferta de servicios marítimos con la península y también entre islas. Aparición de nuevos servicios (con Francia, Italia, ...)
- **Escenario “Medio”:** **Crecimiento moderado del tráfico de pasaje.** Se contempla en este escenario una evolución tendencial del PIB, manteniéndose el turismo nacional y el internacional. Las políticas autonómicas y locales serán favorables, manteniéndose las subvenciones actuales. La navieras mantienen los servicios marítimos actuales.
- **Escenario “Bajo”:** **Estancamiento del tráfico de pasaje.** Se contempla un crecimiento muy reducido del PIB, implicando una disminución del turismo, tanto nacional como internacional. Políticas autonómicas y locales desincentivadoras del tráfico de pasajeros (reducción de las subvenciones al pasaje, restricción de la entrada a las islas). Las navieras apuestan por la cancelación o reducir la frecuencia de algunos servicios marítimos existentes.



EVALUACIÓN DE ESCENARIOS:

TRÁFICO/ ACTIVIDAD	ESCENARIO	EVALUACIÓN CUANTITATIVA 2025	RECURSOS NECESARIOS	IMPACTO ECON. EN ÁREA	INVERSIÓN NECESARIA
PASAJE LÍNEA REGULAR	Alto	7,0 millones pasajeros	• Reordenaciones previstas en Palma y Eivissa • EEMM existentes y planificadas • Cierre autovía y ffcc en Alcúdia	Elevado	La ligada a los recursos indicados
	Medio	6,7 millones pasajeros		Medio	
	Bajo	6,4 millones de pasajeros		Ninguno	

Escenarios Alternativos de Futuro: Mercancía General

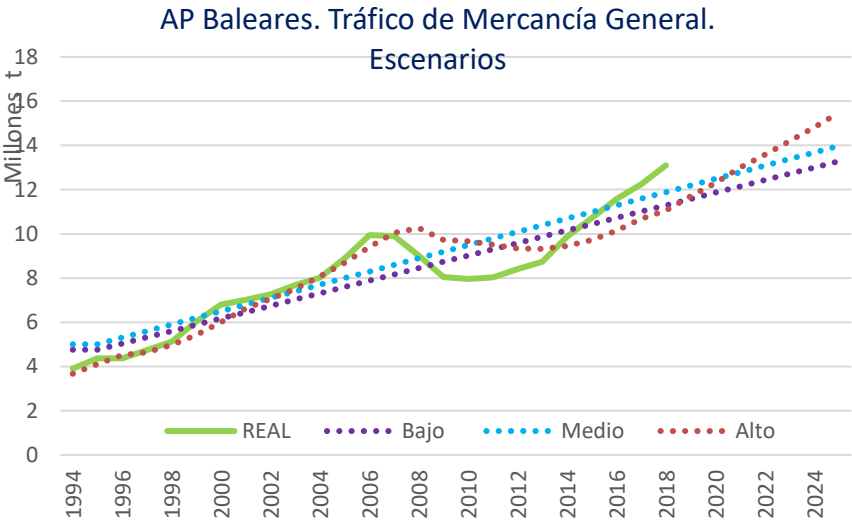
□ VARIABLES A CONSIDERAR:

- **Evolución del PIB per cápita nacional y/o balear:** Una evolución positiva de esta variable implicaría que la ciudadanía tienda a un mayor poder adquisitivo y por tanto a un mayor gasto, implicando un mayor consumo y un incremento del tráfico de mercancías. Por el contrario, una evolución negativa de esta variable provocaría una mayor tendencia al ahorro y por tanto a la reducción del consumo.
- **Evolución del consumo:** El incremento del consumo, provocaría una mayor necesidad de abastecimiento, y por tanto un aumento del tráfico de mercancías. El auge del e-commerce supondría un incremento en el tráfico de mercancías tanto por su efecto inductor del consumo, como por la mayor movilidad de mercancías que genera..
- **Evolución de la oferta:** La aparición de un tercer operador Península – Baleares, y el aumento de competencia que generaría, provocaría mayor competitividad de precios, pudiendo incidir positivamente en el aumento de demanda.
- **Políticas a nivel autonómico y local:** La implantación de determinadas políticas tanto autonómicas como locales (como por ejemplo, las recogidas en el Plan Director Sectorial de movilidad de las Illes Balears con la puesta en marcha de los Centros Integrados de Transporte de Mallorca e Ibiza) supondrían la optimización de la cadena logística, pudiendo incidir negativamente en el aumento de demanda (en nº de vehículos de mercancías que tendrían un aprovechamiento o productividad mayor).

Escenarios Alternativos de Futuro: Mercancía General

GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “Alto”:** **Elevado crecimiento del tráfico de mercancías.** Se contempla en este escenario un notable crecimiento del PIB per cápita, incrementándose el consumo y por tanto aumentando la necesidad de abastecimiento. Aparecen otros tráficos (cal, cenizas, escorias, yesos) adicionalmente a los existentes.
- **Escenario “Medio”:** **Crecimiento moderado del tráfico de mercancías.** Se contempla en este escenario una evolución tendencial del PIB. Las políticas autonómicas y locales son favorables.
- **Escenario “Bajo”:** **Estancamiento del tráfico de mercancías.** Se contempla en este escenario un crecimiento muy reducido del PIB, aparejado a una disminución del consumo. Políticas autonómicas y locales desincentivadoras del tráfico de mercancías.



EVALUACIÓN DE ESCENARIOS:

TRÁFICO/ ACTIVIDAD	ESCENARIO	EVALUACIÓN CUANTITATIVA 2025	RECURSOS NECESARIOS *	IMPACTO ECON. EN ÁREA	INVERSIÓN NECESARIA
MERCANCÍAS	Alto	15,5 millones de t.	- Reordenaciones previstas en Palma e Eivissa, Centros Tte. Mercancías - Alcudia: Muelles Poniente y espacios a incorporar (GESA)	Muy positivo	La ligada a los recursos indicados
	Medio	14,0 millones de t.		Medio	
	Bajo	13,3 millones de t.		Ninguno	

(*) La aparición de un tercer operador podría suponer una necesidad mayor de infraestructuras (mayor línea de atraque, zonas de almacenamiento, etc.)

Escenarios Alternativos de Futuro: Cruceros

❑ VARIABLES A CONSIDERAR:

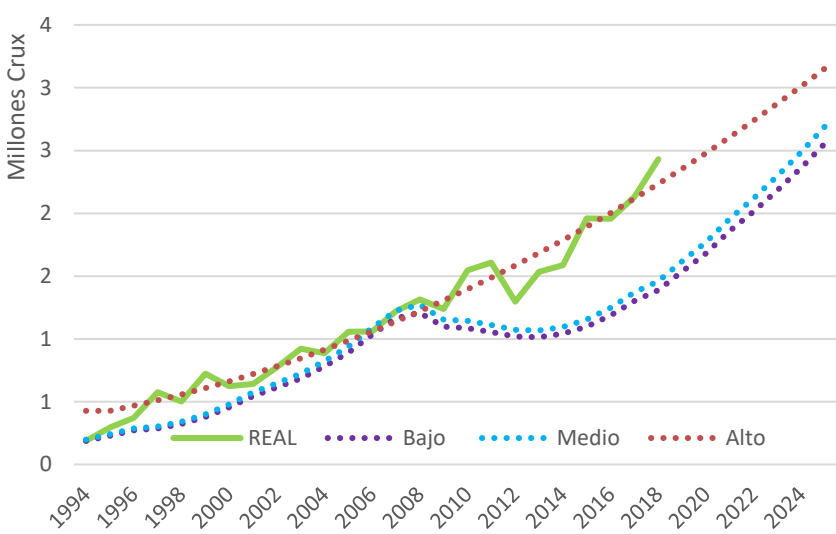
- **Tendencia de crecimiento del sector cruceros:** El sector de los cruceros en Europa y en el Mediterráneo tiene todavía un gran potencial de crecimiento. Particularmente en España, como país emisor y receptor, se esperan tasas de crecimiento muy elevadas. La tendencia al crecimiento en el tamaño y capacidad de los buques se mantiene en la búsqueda por las navieras de economías de escala que incrementen su competitividad. La continuación de esta tendencia genera incrementos de tráfico en algunos puertos (Palma e Eivissa), mientras que en los otros (particularmente Maó) genera justo lo contrario. El incremento de los pedidos de buques de pequeña y mediana eslora puede compensar la tendencia anterior en los puertos con limitaciones al tamaño de buque.
- **Crecimiento del sector en nichos específicos,** (cruceros “más exclusivos” generalmente con pasaje de mayor poder adquisitivo y gasto turístico en el destino): Las características físicas e instalaciones de algunos puertos (Alcúdia y Maó) hacen que sean ideales para cruceros de pequeña y mediana eslora, sin que ello signifique renunciar a los cruceros convencionales que proporcionan la “masa crítica”.
- **Política autonómica y local:** Existe un cuestionamiento del entorno local en relación a determinados aspectos de los cruceros en algunos de los puertos de Baleares (principalmente en Palma) por el impacto que, desde algunos sectores se transmite y se percibe, los cruceros generan: masificación, contaminación, ruidos ...esto podría propiciar una modulación de las tendencias en el número de escalas y pasajeros en determinados puertos de Baleares, siendo muy deseable, al menos, un mayor escalonamiento (a lo largo del año, de la semana y del día) de las escalas y evitar o disminuir coincidencias con líneas regulares.
- **Estabilidad socio – política en los países del entorno:** La estabilización política y de seguridad de los países del norte de África (Egipto, Túnez, ...) y Mediterráneo Oriental, puede propiciar la recuperación del turismo de estos países reduciendo el número de cruceristas en Baleares.
- **Política colaborativa de la Comunidad Portuaria y “extra-portuaria”** (conjunto de agentes vinculados al segmento turístico): La necesidad de acciones conjuntas y coordinadas es fundamental para la consolidación y desarrollo sostenible. Una adecuada coordinación con los entes y agentes locales de cada puerto puede mejorar la gestión de este tráfico.

Escenarios Alternativos de Futuro: Cruceros

GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “Alto”:** **Crecimiento tendencial (elevado) del tráfico de cruceros, sobre todo en número de pasajeros.** Este escenario en principio parecería el más probable, a la vista del potencial de crecimiento de la región y del buen posicionamiento y competitividad de los puertos, si no se plantearan y pusieran en práctica, medidas políticas autonómicas y locales para revertir la tendencia.
- **Escenario “Medio”:** **Crecimiento moderado del tráfico de cruceros.** El potencial de Baleares y la competitividad de sus puertos como destino atractivo para cruceros hace que siga creciendo su tráfico, pero otras políticas que pudieran ser promovidas desde las administraciones autonómicas y locales (en Palma, y en menor medida en Ibiza) moderan el crecimiento del tráfico.
- **Escenario “Bajo”:** **Pérdida de escalas y pasajeros.** La competencia portuaria, los costes de escala asociados, y/o la imposibilidad de acoger buques grandes en los puertos más pequeños, pueden llevar a la reducción de escalas en los puertos de la APB. También, sobre todo, la puesta en marcha de medidas efectivas que pudieran ser promovidas por las administraciones competentes para frenar o invertir las tendencias, particularmente en Palma.

AP Baleares. Tráfico de Cruceros. Escenarios



EVALUACIÓN DE ESCENARIOS:

TRÁFICO/ ACTIVIDAD	ESCENARIO	EVALUACIÓN CUANTITATIVA 2025	RECURSOS NECESARIOS	IMPACTO ECON. EN ÁREA	INVERSIÓN NECESARIA
CRUCEROS	Alto	3,2 millones cruceristas	- Optimización de Terminales en Palma, Eivissa y Alcúdia - Coordinación con otros agentes, principalmente con las administraciones competentes en materia turística	Mayor	La ligada a los recursos indicados (optimización de terminales)
	Medio	2,7 millones cruceristas		Medio	
	Bajo	2,6 millones cruceristas		Menor	

Escenarios Alternativos de Futuro: Náutica de Recreo

❑ VARIABLES A CONSIDERAR:

- **Política autonómica y local:** La estrategia propuesta en el Plan de Ports de IB es satisfacer las necesidades de la demanda mejorando los puertos existentes, sin desarrollar nuevas ampliaciones o nuevos puertos. El alineamiento de la APB con esta política dará lugar a una evolución relativamente estable; el no alineamiento, creando nueva oferta, generaría un mayor crecimiento de la actividad.
- **Política de la APB:** La escasez de amarres respecto a la demanda en determinados puertos de la APB (especialmente en Palma e Ibiza) y sus elevados precios, son aspectos a considerar en el escenario estratégico. El posicionamiento de la APB es fundamental para establecer los escenarios de futuro. En la actualidad está alineado con la estrategia autonómica.
- **Incremento de fórmulas alternativas a la propiedad de la embarcación:** el chárter, la propiedad a través de clubes, y la multipropiedad: La utilización de estas fórmulas, hacen de la náutica de recreo una actividad cada vez más popular, acercando y haciendo posible el disfrute en más amplios sectores de la demanda, sin necesidad de incrementar el número de amarres.
- **Afectación del Decreto de la Posidonia en el sector de la náutica deportiva en Baleares:** Pretende controlar las zonas de fondeo, y regular los usos y las actividades que pueden afectar a la Posidonia. Introduce incertidumbre en el sector náutico, ya que acota la superficie para la práctica de la náutica – deportiva, pudiendo tener cierta influencia en este mercado.
- **Satisfacción de las necesidades de los usuarios residentes para pequeñas esloras:** La cobertura de la demanda de amarres sociales para usuarios residentes puede hacerse a través de la dotación de marinas secas, de incentivar formulas alternativas a la propiedad de la embarcación, o bien reduciendo los amarres destinados a grandes esloras.
- **Gestión de las concesiones de marinas y clubes náuticos.** Más del 50% de los ingresos de la APB proviene de las concesiones del sector náutico; asimismo permiten obtener unos importantes beneficios. La adecuada gestión de las concesiones, procurando maximizar los ingresos que corresponden a la Autoridad Portuaria, influye de forma determinante en el escenario estratégico.

Escenarios Alternativos de Futuro: Náutica de Recreo

□ GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “Alto”:** La oferta da una buena cobertura a la demanda existente (gran reducción de listas de espera). Para ello se optimizan los puertos existentes, sin necesidad de nuevas ampliaciones. Las políticas de la APB se alinean con el Plan de Ports de IB. Se incentivan nuevas fórmulas diferentes a la propiedad de la embarcación. Se satisfacen las necesidades de los usuarios residentes en cuanto a amarres para pequeñas esloras, sin necesidad de restringir los otros tipos de amarres. Se realiza un adecuado control de las concesiones y se maximizan los ingresos por concesiones.
- **Escenario “Medio”:** La oferta satisface a una parte de la demanda (reducción de las listas de espera). Políticas de la APB alineadas con las políticas autonómicas de Ports de IB. Política tendencial en cuanto la gestión de las concesiones, detrayendo amarres para residentes, reduciendo la capacidad para otro tipo de demanda. Los ingresos por concesiones mantienen su tendencia.
- **Escenario “Bajo”:** La oferta es incapaz de satisfacer a la demanda (Aumentan las listas de espera). Políticas de la APB alineadas con las políticas autonómicas de Ports de IB en cuanto a las no ampliaciones pero sin aplicar medidas alternativas. El Decreto de la Posidonia, afecta negativamente al sector náutico – deportivo. Los ingresos por concesiones no aumentan..

□ EVALUACIÓN DE ESCENARIOS:

TRÁFICO/ ACTIVIDAD	ESCENARIO	EVALUACIÓN CUANTITATIVA-Ingresos 2025	RECURSOS NECESARIOS*	IMPACTO ECON. EN ÁREA	INVERSIÓN NECESARIA	AGENTES
Náutica - Deportiva	Alto	60 Mill.€	Marinas secas Rampas de Varada Fondeaderos	Muy positivo	Media(*)	APB + Ports IB + Concesionarios
	Medio	55 Mill.€	Marinas secas	Medio	Baja	-
	Bajo	40 Mill.€	Ninguna	Medio	Baja	-

(*) Estas inversiones podrían ser en su gran mayoría inversion privada.

Escenarios Alternativos de Futuro: Mantenimiento y Reparaciones de embarcaciones

□ VARIABLES A CONSIDERAR:

- **Superficie portuaria al servicio de la industria de mantenimiento y reparación de embarcaciones:** En los puertos de Baleares (especialmente en Palma e Eivissa) las actividades del sector de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones demanda cada vez mayores superficies para poder cubrir adecuadamente la creciente demanda, en volumen y en porte de las embarcaciones, lo que requiere reordenaciones de ciertas áreas de los puertos. La agilidad en la puesta a disposición de estas superficies supondrá poder atender a la demanda incremental, por el contrario una falta de espacio podría impedir seguir desarrollando la actividad.
- **Capacidad para adaptarse a la demanda existente;** El disponer de infraestructuras de puesta en seco adecuadas (sincrolifts, travelifts) para manejar embarcaciones de porte superior al actual, supondrá una ventaja competitiva frente a otros puertos. Por el contrario la imposibilidad de atender a embarcaciones de mayor dimensión derivaría en la pérdida de competitividad frente a puertos competidores: Barcelona, Cartagena, Valencia, Costa Azul. etc.

□ GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “alto”:** **La oferta da cobertura al conjunto de la demanda y a todos los segmentos del mercado (incluyendo embarcaciones de mayor porte).** Para ello se llevan a cabo las actuaciones necesarias para ganar superficies (no útiles por los tráficos comerciales). La mayor superficie permite desarrollar el potencial de este sector y absorber los crecimientos de la demanda así como dar servicio a todo tipo de embarcaciones (incluidas las grandes esloras) lo que supondrá una ventaja competitiva frente a otros puertos de la costa Mediterránea (Barcelona, Valencia, Ciotat,...)
- **Escenario “medio”:** **La oferta permite absorber crecimientos de la demanda aunque no en todo su potencial.** La imposibilidad de disponer de toda la superficie necesaria con rapidez para potenciar el sector y atender la demanda, causaría una pérdida de competitividad frente a otros puertos.
- **Escenario “bajo”:** **La oferta es incapaz de satisfacer a la demanda:** La imposibilidad de disponer de superficie suficiente para crecer estrangularía el crecimiento del sector impidiendo su desarrollo en todos los segmentos del mercado.

Escenarios Alternativos de Futuro: Otros tráficos de mercancías

□ VARIABLES A CONSIDERAR:

- **Política energética:** La implantación de determinadas políticas energéticas recogidas en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Ley 10/2019 del 22 febrero), que tiene como objetivo que el 10% de la producción de energía balear se realice a través de renovables, provocará:
 - La disminución de ciertos graneles sólidos (por ejemplo, el carbón para la central Térmica de Es Murterar en Alcúdia) por el cierre progresivo de esta central térmica. En contraposición se pretende valorizar¹ combustibles y reactivos que se generan en el proceso de las centrales (cal, cenizas, escorias, yesos, etc.), apareciendo así nuevos tráficos.
 - La reducción de los tráficos de granel líquido de hidrocarburos (transformación a gas de la central térmica de Maó)
- **Tendencias energéticas:** La progresiva electrificación del sector transporte y otros relacionados, derivará en una reducción de la demanda de hidrocarburos en las islas.
- **Evolución del sector de la construcción y obra civil:** marca la evolución del tráfico de cemento.

□ GENERACIÓN DE ESCENARIOS:

- **Escenario “alto”:** **Cierre parcial de la C.T. Es Murterar (Alcúdia). La entrada en operación del segundo cable eléctrico entre Mallorca y la Península se ralentiza (posterior a 2026):** Se cierran dos de los cuatro grupos funcionando hasta 2021 un máximo de 1.500 horas anuales, y desde agosto de 2021 y hasta su cierre definitivo, 500 horas al año. Este cierre se demora debido a la ralentización (prevista para 2026) de la entrada en servicio del segundo cable eléctrico entre Mallorca y la Península. Se generan nuevos tráficos en la central (cal, caliza, escorias, yesos, etc.). Se demora la transformación a gas de la C.T. Maó. La electrificación se demora en el tiempo, y el sector de la construcción y la obra civil se muestra alcista.
- **Escenario “medio”:** **Cierre total de la C.T. Es Murterar (Alcúdia). La entrada en operación del segundo cable eléctrico entre Mallorca y la Península se produce en 2026:** Se cierra por completo la Central Térmica de Es Murterar (en 2026) con la total desaparición del carbón. Se transforma a gas la C.T. Maó. Evolución moderada hacia la electrificación. Sector de la construcción estable.
- **Escenario “bajo”:** Adelanto en la entrada en servicio del cable, en el **cierre de la C.T. Es Murterar y el paso a gas de la C.T. Maó.** Impulso a las energías renovables y a la electrificación. Políticas públicas restrictivas de la construcción.

¹Según GESA

Evaluación de los escenarios de futuro

- Una vez definidos los escenarios alternativos de futuro, se hace una valoración de los mismos atendiendo a las posibilidades de que se produzca cada uno de los tres escenarios definidos para cada tráfico/actividad. Esta valoración de escenarios más lógicos dentro del horizonte del Plan Estratégico (2020 – 2027) se divide en dos periodos:

- Corto-medio plazo (5 años)
- Largo plazo (10 años)

- Para cada uno de los periodos considerados, se estima la probabilidad de los escenarios (entre 1 y 3) y se resaltan los más probables:

- 3: Bastante probable
- 2: Probable
- 1: Poco probable

TRÁFICO/ ACTIVIDAD	ESCENARIO	EVALUACIÓN CUANTITATIVA	CORTO/MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
PASAJE	Alto	7,0 millones pasajeros	3	1
	Medio	6,7 millones pasajeros	2	2
	Bajo	6,4 millones de pasajeros	1	1
MERCANCÍA GENERAL	Alto	15,5 millones de t.	3	1
	Medio	14,0 millones de t.	2	2
	Bajo	13,3 millones de t.	1	1
CRUCEROS	Alto	3,2 millones cruceristas	3	3
	Medio	2,7 millones cruceristas	2	2
	Bajo	2,6 millones cruceristas	1	1
NÁUTICA DE RECREO	Alto	60 Mill.€	2	3
	Medio	55 Mill.€	3	2
	Bajo	40 Mill.€	1	1
MANTENIMIENTO Y REPARACIONES	Alto		2	3
	Medio		3	2
	Bajo		1	1
OTROS TRÁFICOS	Alto		2	3
	Medio		3	2
	Bajo		1	1



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

1. FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA

1.1. ANÁLISIS CAME

1.2. VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

1.3. FACTORES CLAVE DE LA ESTRATEGIA

1.4. ESCENARIO ESTRATÉGICO SINTÉTICO

1.5. EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO

1.6. EJES ESTRATÉGICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES



Ejes Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Balears para el próximo periodo

- En base a la Visión del puerto, se identifican **5 EJES ESTRATÉGICOS** (u orientaciones/líneas estratégicas) que, dando respuesta a los principales aspectos críticos identificados en el Diagnóstico, constituyen la base sobre la que se desarrollarán los objetivos estratégicos y planes de acción.



1.

**EXCELENCIA EN EL SERVICIO
A LA VITAL MOVILIDAD DE
MERCANCÍAS Y PERSONAS**

Garantizando el aprovisionamiento de las islas en las condiciones de mayor eficiencia, calidad y seguridad y la movilidad interna y externa de las personas.



2.

**REFORZAR LA INTEGRACIÓN
DE LOS PUERTOS EN SU
TERRITORIO**

Generando ámbitos de convivencia y de valor compartido con el entorno e impulsando su progreso social, tecnológico y económico.



3.

**FACILITAR LAS ACTIVIDADES
PORTUARIAS QUE
CONTRIBUYEN AL DESARROLLO
SOCIOECONÓMICO DE
BALEARES**

Favoreciendo el desarrollo sostenible de actividades interrelacionadas con el sector turístico e industrial: cruceros, náutica de recreo y mantenimiento y reparaciones.



4.

**LIDERAZGO EN MEDIO
AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y
RSC**

Gestión eficiente y sostenible de la actividad portuaria, que sitúe a los puertos de la APB como referentes medioambientales.



5.

**PUERTOS TECNOLÓGICOS E
INNOVADORES**

Innovación y nuevas tecnologías y transformación digital, como instrumento para un mejor aprovechamiento de los recursos y ofrecer un servicio optimizado.

Estos Ejes en relación al modelo de actividad portuaria han de ir acompañados del modelo de gestión de la APB, adaptando la organización, los recursos y estrategia financiera, la proyección comercial y exterior y los procesos internos a los mismos.

Ejes Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Balears para el próximo periodo

1 EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS



□ El carácter insular de Baleares hace que el transporte marítimo de mercancías y pasajeros sea una actividad vital **para su abastecimiento y conectividad**. Por ello es necesario **optimizar el servicio portuario alcanzando:**

- Cadenas logísticas eficientes (con calidad de servicio, seguridad y mínimo coste portuario), fluidas y ágiles, que contribuyan a reducir los costes de insularidad, previendo posibles cambios en su configuración actual derivados de factores exógenos, como la aparición de un tercer operador Península – Baleares, la modificación del modelo de estiba, o cambios en la cadena logística.
- La intermodalidad optimizada en el tráfico de pasajeros.

2 REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO



□ La generación de valor compartido con el entorno ha de efectuarse mediante:

- La integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y natural.
- El fomento de la complementariedad entre los puertos de la APB con los puertos de IB
- La participación en iniciativas sociales, culturales y tecnológicas.
- La atracción de proyectos empresariales que permitan la generación de espacios abiertos a actividades de innovación tecnológica, sostenibilidad, eficiencia energética, que coadyuven el impulso del progreso social, tecnológico y económico de su entorno ciudadano y provincial.
- La puesta en valor del patrimonio histórico existente en los puertos y en los faros

Ejes Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Balears para el próximo periodo

3 FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES



- Basado en favorecer el desarrollo próspero y sostenible de las actividades interrelacionadas con el sector turismo de Baleares: cruceros, náutica de recreo y mantenimiento y reparaciones.
 - **Cruceros:** Priorizando los principios de sostenibilidad y de integración con las políticas turísticas de cada isla y ciudad portuaria, y manteniendo la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico y las operaciones.
 - **Náutica – Deportiva:** Reforzando la posición privilegiada de Baleares en el sector bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social.
 - **Mantenimiento y reparaciones de embarcaciones:** Favoreciendo el desarrollo de Baleares.

4 LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC



- Los puertos de Baleares, más que otros puertos por ubicarse en **un espacio terrestre y marítimo privilegiado**, sostén económico de su población, deben **ejercer un claro liderazgo en materia medioambiental y RSC**:
 - **Enfoque de gestión sostenible medioambientalmente** de toda la actividad portuaria, en todas las líneas de negocio de la APB.
 - **Uso racional de los recursos naturales disponibles, minimizando consumos**, aplicando criterios de eficiencia energética y previniendo el cambio climático, de cara a conseguir que la APB sea percibida como un **“Puerto verde – Green Port”** por todos sus grupos de interés.
 - Contribuir a avanzar hacia un **sistema de transportes sostenible y energéticamente eficiente**, contribuyendo con ello a la reducción de emisiones contaminantes y a la competitividad del sector transportes.

Ejes Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Balears para el próximo periodo

5 PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES



- ❑ Basado en el desarrollo de las nuevas tecnologías y transformación digital, como instrumento para un mejor aprovechamiento de los recursos, fundado en los conceptos “puertos 4.0” o “Smart ports”, mediante:
 - La implantación de innovaciones tecnológicas que permitan optimizar la gestión de unos recursos limitados.
 - La aplicación de las nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la estrategia de la APB.
 - Aprovechamiento de la innovación y las nuevas tecnologías para alcanzar un servicio de elevada calidad.
 - Innovación en el servicio al pasaje, siendo la APB la de mayor nº de pasajeros en el SPE.
 - La singular idiosincrasia de los puertos de Baleares; y su disponibilidad de recursos económicos, hacen de la inversión en innovación y tecnología, un eje esencial de su estrategia, debiendo liderar el aprovechamiento de las nuevas oportunidades en este campo.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.1. CUADRO DE MANDO INTEGRAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.3. PLAN DE ACCIÓN. DEFINICIÓN DE PROYECTOS/ACCIONES

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES



El Cuadro de Mando Integral (CMI) facilita la definición, implantación y seguimiento de los objetivos estratégicos de una Autoridad Portuaria

- Con el objetivo de ayudar a cada una de las Autoridades Portuarias a desarrollar su modelo de negocio y conseguir sus objetivos estratégicos, el Ente Público Puertos del Estado, con la colaboración y apoyo de las Autoridades Portuarias, implantó el Cuadro de Mando Integral (CMI) en el Sistema Portuario Español, como parte del proceso de implementación de herramientas y metodologías de gestión y planificación.
- En este sentido, **el CMI facilita la definición de los objetivos estratégicos, su implantación y seguimiento en cada Autoridad Portuaria**, al mismo tiempo que se mejora la coordinación del SPE a través de un conjunto de indicadores de seguimiento comunes a todas las Autoridades Portuarias.
- Así, **el Plan Estratégico de una Autoridad Portuaria es desarrollado y monitoreado a través del Cuadro de Mando Integral**, lo que a su vez permite su concreción en el Plan de Empresa, puesto que posibilita la traducción de las grandes líneas del Plan Estratégico en una serie de objetivos estratégicos (con sus respectivos indicadores y metas), y establece los objetivos operativos e iniciativas que deben lanzarse para conseguir los objetivos estratégicos.



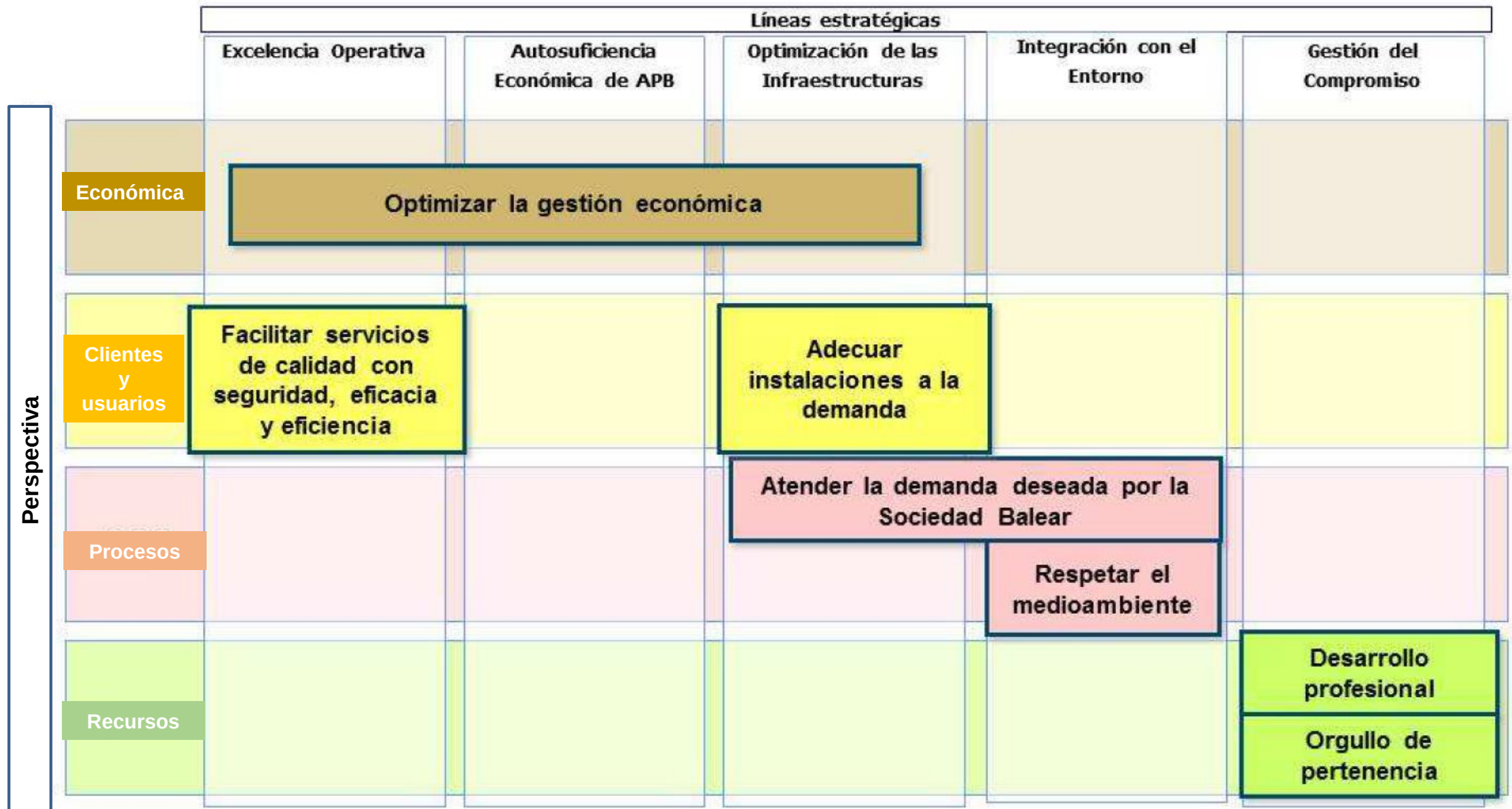
La implantación del Cuadro de Mando Integral beneficia la gestión interna y la gestión global de las Autoridades Portuarias

- Los principales beneficios derivados de la efectiva implantación del CMI en una Autoridad Portuaria son los siguientes:
- Permite hacer un **seguimiento continuado** en el tiempo del grado de despliegue y cumplimiento del Plan Estratégico.
 - Facilita la **asignación de recursos** de una forma más **equilibrada y coherente** con la estrategia planteada y ayuda a priorizar el lanzamiento de proyectos.
 - Permite a la Dirección de la Autoridad Portuaria disponer de un **conjunto de indicadores estratégicos CLAVE** que reflejan la evolución del negocio desde diferentes puntos de vista o perspectivas.
 - Posibilita **anticipar posibles problemas** y actuar de manera proactiva en la consecución de los objetivos estratégicos.
 - Ayuda a **alinear la actuación** de las personas **con la estrategia**, al traducir objetivos estratégicos en objetivos asignables a los distintos colectivos de la organización.
 - Permite **conectar el trabajo día a día con la visión de futuro** de la organización.
 - Es un elemento **clave para la comunicación de la estrategia** a todos los niveles.
 - **Favorece el trabajo en equipo** para la consecución de unos objetivos finales comunes (alineación de los recursos humanos).
 - Garantiza una **visión global de la estrategia de la Autoridad Portuaria** en todas las áreas y departamentos, ayudando a entender las implicaciones de la actuación de unas áreas con otras (se busca optimizar el todo y no las partes, es decir, el óptimo global frente al óptimo local).
 - **Simplifica y da soporte a la elaboración de los Planes de Empresa.**
 - Además, al disponer de un conjunto de indicadores comunes, consensuados por todas las Autoridades Portuarias, Puertos del Estado puede preparar informes con los resultados de forma agregada, **permitiendo el benchmarking entre Autoridades Portuarias.**

En el Mapa Estratégico los objetivos estratégicos están asociados a una línea estratégica y a una perspectiva

- ❑ El Mapa Estratégico establece los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria, ordenados en una matriz de líneas estratégicas (columnas) y perspectivas (filas).
- ❑ El modelo común del CMI (genérico para el conjunto de las Autoridades Portuarias del SPE) define **las líneas estratégicas y las perspectivas**.
- ❑ Las perspectivas, situadas horizontalmente en el Mapa Estratégico de forma que las inferiores influyen sobre las situadas en niveles superiores, son:
 - **Económica:** estrategia de más alto nivel, donde se recogen los objetivos respecto a los resultados financieros deseados.
 - **Clientes y usuarios:** apoya a la estrategia financiera, con objetivos de resultados que se espera obtener en los clientes para alcanzar los objetivos financieros o de valor fijados.
 - **Procesos:** refleja las actividades o procesos críticos de los que dependen los objetivos de las perspectivas superiores. Es una perspectiva inductora, con objetivos sobre los que la organización portuaria puede actuar para conseguir los objetivos de las perspectivas superiores.
 - **Recursos:** recoge todos aquellos objetivos sobre los recursos básicos (tecnológicos, humanos, organizativos, etc.) que van a garantizar el éxito presente y futuro, permitiendo conseguir los objetivos de las perspectivas superiores.
- ❑ Dentro del Mapa Estratégico, los **objetivos estratégicos** están situados en el mismo nivel horizontal de la perspectiva a la que corresponden y su color hace referencia a la línea estratégica con la que están relacionados.

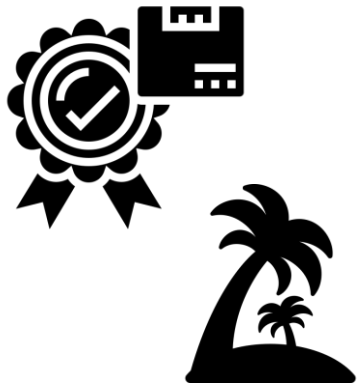
Mapa Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares



El Mapa Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares define cinco líneas estratégicas

□ Las líneas estratégicas del Mapa Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares son las siguientes:

EXCELENCIA OPERATIVA



- El carácter insular de Baleares hace que **el transporte de mercancías y pasajeros sea una necesidad vital para su abastecimiento y su conectividad**. Es por ello que es necesario optimizar los servicios marítimos y portuarios existentes, mediante la especialización de terminales.
- La Autoridad Portuaria de Baleares debe favorecer la excelencia en la operación de las actividades desarrolladas en el puerto, optimizando sus procesos para facilitar la prestación de un servicio competitivo, fiable, y de calidad, **con costes eficientes y niveles de seguridad y de respeto medioambiental excelentes**, y con capacidad para brindar respuesta oportuna a los diferentes requerimientos y necesidades de sus clientes.
- Se necesita **prever posibles cambios en la configuración actual de la cadena logística derivados de factores exógenos**, como la aparición de un **tercer operador Península – Baleares**, la modificación del modelo de estiba, o cambios en la cadena logística.

AUTOSUFICIENCIA ECONÓMICA



- La APB dispone de **una saneada situación económica**, gracias al importante volumen de **ingresos que genera la actividad náutica deportiva y de recreo** (casi el 50% de los ingresos totales), permitiendo la adecuada redistribución de recursos, y desarrollar **su estrategia en distintos ámbitos: tecnológicos, medioambientales, puerto – ciudad, etc.**
- La estabilidad que proporciona un elevado porcentaje de ingresos relacionado con las concesiones, unido a la **continuidad del tráfico portuario** garantizan su estabilidad económica.

El Mapa Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares define cinco líneas estratégicas:

OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS



- ❑ El modelo de desarrollo de la APB se basa en no incrementar la actual superficie de agua abrigada, minimizando la generación de nuevos espacios abrigados o de ocupación de nueva lámina de agua y, en todo caso, obteniendo el máximo provecho, es decir, **optimizando, los espacios, infraestructuras e instalaciones existentes, con las reordenaciones y mejoras necesarias.**
- ❑ La mejora de la calidad de servicio al tráfico de pasaje pasa, entre otros aspectos, **por la eficiencia y calidad de servicio que se presta a los pasajeros en las Estaciones Marítimas** y, en particular, por adoptar la gestión más conveniente para cada Estación Marítima.
- ❑ La explotación del fondo marino y del litoral de costa balear en cuanto a los usos náuticos recreativos han llegado a un punto de alto desarrollo y saturación que impiden que el sector siga creciendo a los ritmos históricos. **El Plan de Ports de IB** plantea soluciones **orientadas a la optimización de las infraestructuras existentes**, mediante la reordenación de la lámina de agua abrigada o el espacio terrestre para ubicar nuevos amarres, la creación de campos de boyas adyacentes a las instalaciones portuarias, mejora de la red de marinas secas y la mejora de rampas de varada para facilitar el acceso universal al mar, entre otras medidas.
- ❑ La potenciación de la **actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones recreativas** en el Puerto de Palma, requiere de la implementación de sistemas de varada de mayor capacidad y, necesariamente, de la ampliación de las superficies de tierra y de agua asignadas a la actividad.

INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO



- ❑ La generación de valor compartido comprende:
 - La integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y natural
 - El **fomento de la complementariedad** entre los puertos de la APB con los puertos de IB
 - La participación en **iniciativas sociales, culturales y tecnológicas.**
 - La **atracción de proyectos empresariales** que permitan la generación de espacios abiertos **a actividades de innovación tecnológica, sostenibilidad, eficiencia energética**, que coadyuven el impulso del progreso social, tecnológico y económico de su entorno ciudadano y provincial.
 - La puesta en valor del **patrimonio histórico** existente en los **puertos y en los faros**

El Mapa Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares define cinco líneas estratégicas:

GESTIÓN DEL COMPROMISO



- ❑ Los importantes cambios que se aproximan en temas como la **digitalización, energía, medioambiente, etc.** requiere perfiles profesionales diferenciados de los necesarios hasta ahora. La tecnología permitirá reducir la necesidad de determinado tipo de operarios, pero necesitará de profesionales con otro tipo de capacidades. Para una **organización como la Autoridad Portuaria de Baleares es determinante prevenir y planificar los patrones de RRHH de futuro.**
- ❑ Es necesario diseñar e implantar **un Plan de RRHH** en la Autoridad Portuaria que dé respuesta **a los retos actuales y futuros** en esta materia, aplicando lo que se establezca al respecto en el **nuevo Marco Estratégico del SPE.**



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.1. CUADRO DE MANDO INTEGRAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.3. PLAN DE ACCIÓN. DEFINICIÓN DE PROYECTOS/ACCIONES

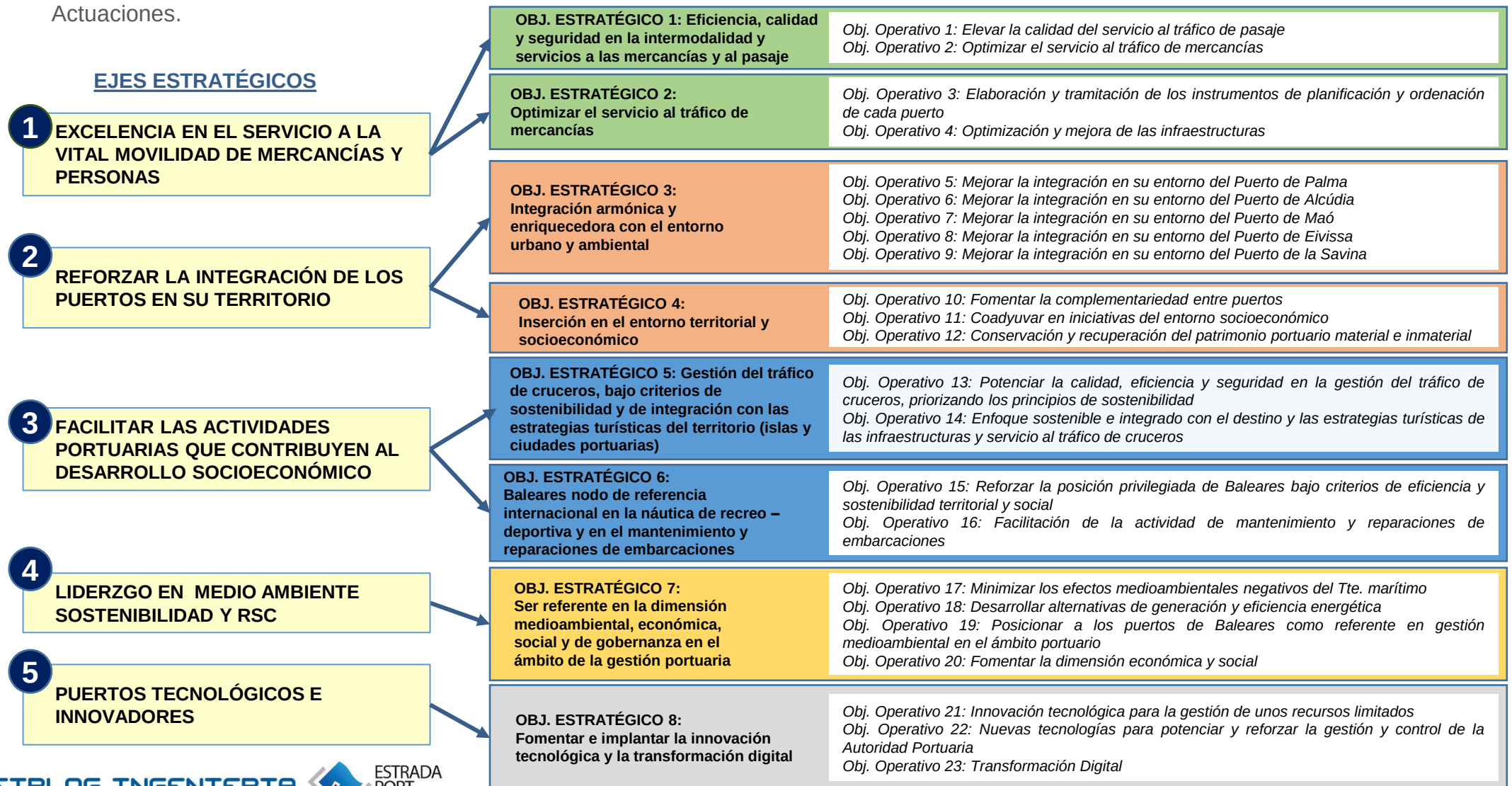
2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES



2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Objetivos Estratégicos y Objetivos Operativos

Los 5 Ejes (o líneas) Estratégicos se traducen en unos **Objetivos Estratégicos**. Ambos se constituyen en las grandes directrices estratégicas sobre las que se desarrollan los **Objetivos Operativos** y sus **Actuaciones**. Cada Objetivo Operativo tiene entidad propia como motor de desarrollo del puerto en el cumplimiento de los Objetivos Estratégicos. Los Objetivos Operativos sirven, a su vez, de envolvente a las Actuaciones.





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.1. CUADRO DE MANDO INTEGRAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.3. PLAN DE ACCIÓN. DEFINICIÓN DE PROYECTOS/ACCIONES

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES



Los Objetivos Operativos se generan a partir de la relación entre los Objetivos Estratégicos de la APB y las medidas del análisis CAME

- ❑ De la interacción entre los objetivos estratégicos y las medidas del análisis CAME se obtienen los objetivos operativos o líneas de acción con las que se pretende “aprovechar” las fortalezas y oportunidades de la puerto de la Autoridad Portuaria de Baleares y “corregir” sus debilidades y amenazas. De esta forma, al vincular los objetivos operativos con los objetivos estratégicos, se visualizarán de una forma clara las acciones que hay que realizar para conseguir cada uno de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria de Baleares.
- ❑ Por tanto, se pueden distinguir los siguientes conceptos:
 - **Objetivos Estratégicos** del Cuadro de Mando Integral, que se derivan de la misión y la visión de la Autoridad Portuaria de Baleares.
 - **Factores CAME**, separados en medidas para corregir debilidades y afrontar amenazas, por un lado, y mantener fortalezas y explotar oportunidades, por otro, resultantes del análisis DAFO realizado.
 - **Objetivos Operativos** propuestos, generados a través de la relación de los Objetivos Estratégicos y las medidas CAME y que constituyen las acciones a realizar sobre cada uno de los factores DAFO con el fin de conseguir los Objetivos Estratégicos vinculados.

Los Ejes Estratégicos de la Autoridad Portuaria de Baleares se despliegan en objetivos estratégicos

EJES ESTRATÉGICOS



1.

EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS



2.

REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO



3.

FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES



4.

LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE SOSTENIBILIDAD Y RSC



5.

PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

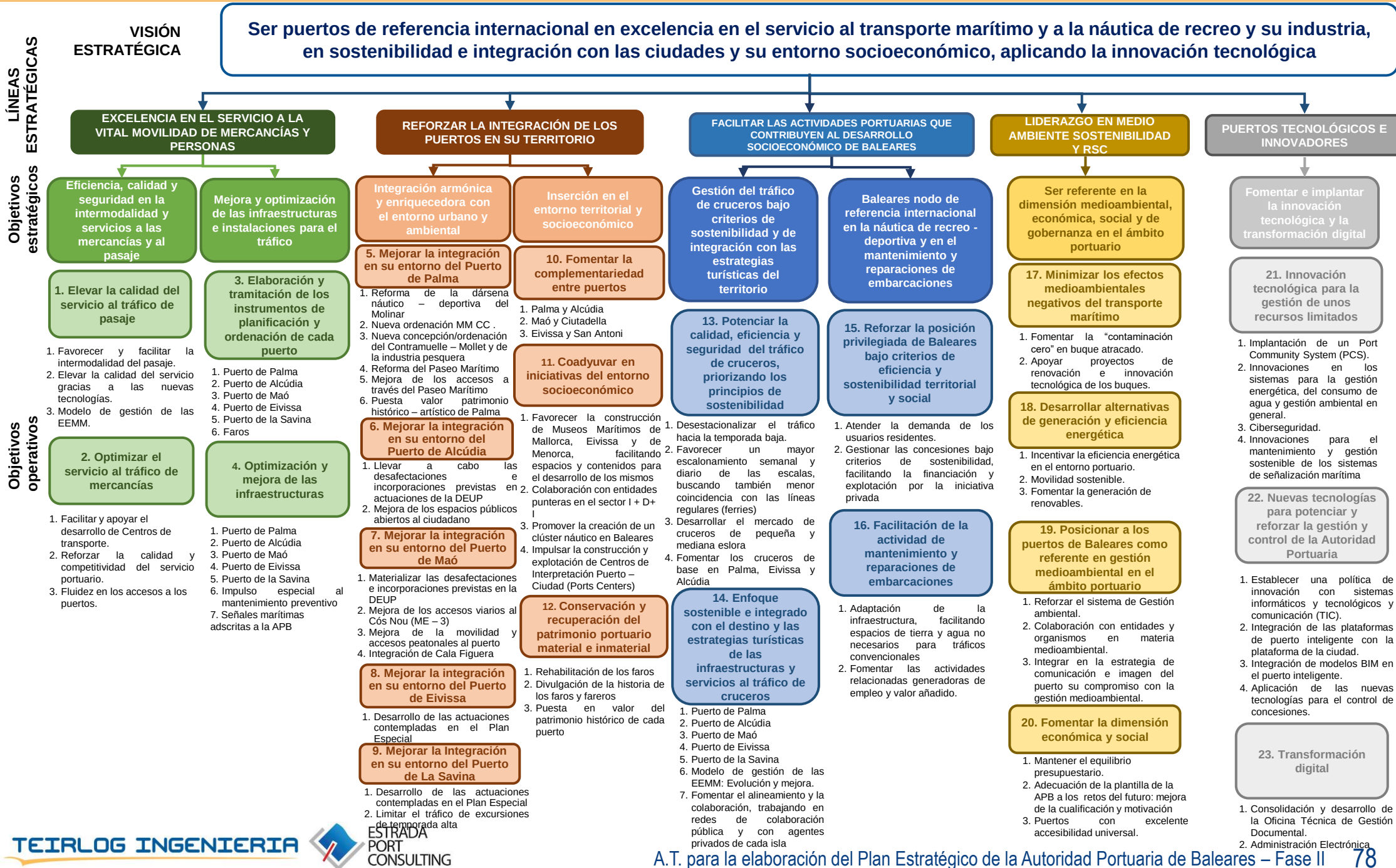
1.1 Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje.
1.2 Mejora y optimización de las infraestructuras e instalaciones para el tráfico.

2.1 Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental.
2.2 Inserción en el entorno territorial y socioeconómico.

3.1 Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias).
3.2 Baleares nodo de referencia internacional en la náutica de recreo – deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones.

4.1 Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario.

5.1 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital.





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.1. CUADRO DE MANDO INTEGRAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.2. PLAN OPERATIVO: LÍNEAS DE DESARROLLO ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

2.3. PLAN DE ACCIÓN. DEFINICIÓN DE PROYECTOS/ACCIONES

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEAR NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (1/7)

Prioridad:

-

Justificación:

- Desde 2012, los puertos de la APB siguen una tendencia creciente en la evolución del tráfico de pasaje. La recuperación, tras la crisis económica, ha supuesto importantes crecimientos en todos los puertos, con la única excepción del puerto de Maó (muy condicionado por la dársena exterior de Ciutadella), siendo los puertos de Eivissa y la Savina, por la frecuentadísima línea marítima que los conecta, los de mayor volumen. Las navieras muestran un gran dinamismo manteniendo o incluso implantando nuevos servicios que impulsan el crecimiento de la demanda. Otras medidas, como el incremento de la subvenciones a los residentes de Baleares, coadyuvan a este crecimiento. El carácter insular de los puertos de la APB hace imprescindibles unos servicios marítimos y portuarios competitivos, capaces de atender a toda la demanda, tanto la de los residentes como la del turismo, cumpliendo así el objetivo del transporte marítimo de cohesión territorial así como el de apoyo a la actividad turística.
- Estos fuertes crecimientos del tráfico portuario suponen un reto tanto para las infraestructuras como para el servicio portuario, especialmente teniendo en cuenta que en una parte importante de las operativas se mueven pasajeros, viajando con o sin vehículos, y mercancías tipo Ro – Ro.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE*
● Actuación 1.1: Favorecer y facilitar la intermodalidad del pasaje 							APB (Dir. + Resp. Operaciones y Servicios Portuarios) + Navieras + Consells + Aytos
● Actuación 1.2: Elevar la calidad del servicio gracias a las nuevas tecnologías 							APB (Dir. + Resp. Sist. de Información e Infraestructuras de las TIC) + Navieras + Consells + Aytos
● Actuación 1.3: Modelo de gestión de la EEMM: evolución y mejora 							APB (Dir. + Responsable Explotación Portuaria + Resp. Planificación y Estrategia) + Navieras

* Incluye también la delegación del Puerto de Eivissa/La Savina

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (2/7)

Prioridad:

-

Actuación 1.1: Favorecer y facilitar la intermodalidad del pasaje:

- En los desplazamientos entre Baleares y la península (puertos como Barcelona, Valencia, Denia o Gandía) y también Toulón (Francia) e interinsulares (dentro del archipiélago) de pasajeros intervienen diferentes modos de transporte, tanto aéreos como marítimos; en cada isla, también autobuses interurbanos e incluso el modo ferroviario (Mallorca). Para intensificar la cohesión territorial (tanto de extra insulares como dentro del archipiélago) es necesario que estos modos de transporte estén adecuadamente conectados, de manera que permitan una comunicación fluida y rápida entre ellos y entre islas.
- **Medidas:**
 - Ofrecer en las Estaciones Marítimas a los pasajeros un servicio de información continua, completa y actualizada con los servicios aéreos, marítimos, y terrestres existentes en las islas, con los que pueden conectar.
 - Coordinar con los entes competentes la adecuación de los puntos de parada y horarios de los servicios de transporte público a las estaciones y servicios marítimos.
 - Establecer grupos de trabajo con las administraciones y los prestadores implicados, para el análisis de los ámbitos de mejora y las propuestas al respecto, en la línea del compromiso conjunto de todos los entes involucrados, para lograr unos puertos competitivos y sostenibles dentro de la cadena de transporte en la que interviene el modo marítimo.
 - Hacer campañas periódicas de encuestas de la calidad del servicio portuario al pasaje y control del cumplimiento de las cláusulas de los Pliegos del Servicio Portuario al Pasaje por parte de las compañías prestadoras.
 - Implantar autobuses lanzadera para conectar las diferentes terminales de pasajeros, coordinados con los horarios de los servicios marítimos.
 - Facilitar infraestructuras e instalaciones en las estaciones marítimas, para que las navieras puedan ofrecer más y mejores servicios, como facturación de equipajes, etc.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

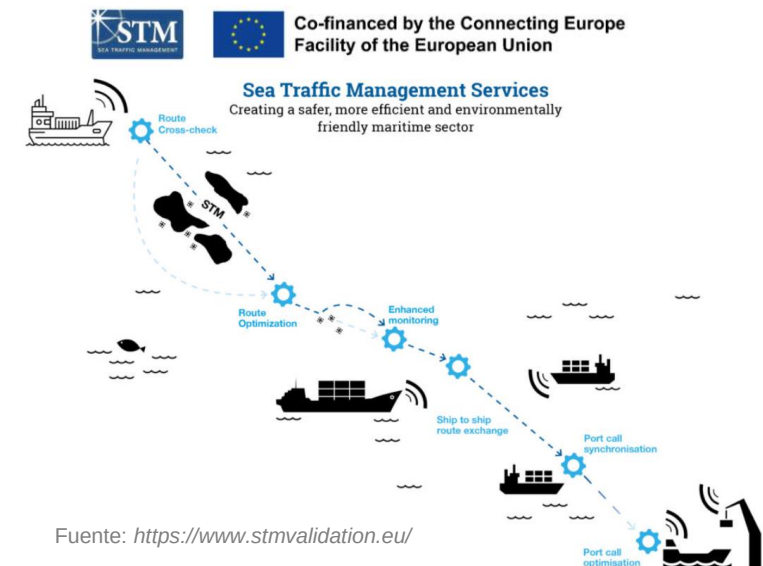
Objetivo operativo 1. *Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (3/7)*

Prioridad:

-

Actuación 1.2: Elevar la calidad del servicio gracias a las nuevas tecnologías

- Las nuevas tecnologías permiten incrementar la calidad del servicio al pasaje, de forma coordinada con las navieras. La iniciativa STM (Sea Traffic Management) propone establecer el intercambio de información estandarizada con interfaces abiertas a las que tendrán acceso todos los actores de la industria (armadores, navieras, proveedores de servicios, Autoridades Portuarias, entre otros). De este modo, se podrán diseñar rutas en tiempo real, ajustando salidas, llegadas, eliminando tiempos de espera, reduciendo el uso de combustibles y también accidentes. Puertos del entorno de la APB (Barcelona y Valencia) ya están participando en esta iniciativa.
- Los principales propósitos del proyecto STM se dirigen a alcanzar **la eficiencia** desde todas las **perspectivas**.
 1. **Seguridad marítima:** este sistema consigue evitar todo tipo de incidentes, especialmente los que involucran vidas humanas.
 2. **Impacto medioambiental:** al optimizar las rutas, los barcos pueden ajustar la velocidad de navegación con el mínimo consumo de combustible y una reducción de las emisiones contaminantes.
 3. **Eficiencia:** hacer que los puertos trabajen con el modelo Just-in-Time (JIT): Al llegar un barco a la entrada del puerto, no tendrá que esperar en la zona de fondeo, sino que entrará, cargará, descargará y, en cuanto acabe, se podrá ir y entrará el siguiente. Esto es más eficiente para los puertos, implica más ingresos y los hace más atractivos para las navieras y las terminales.
- **Medidas:**
 - Adherirse al proyecto STM o participar en proyectos de similares características.



Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. *Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (4/7)*

Prioridad:

-

Actuación 1.2: Elevar la calidad del servicio gracias a las nuevas tecnologías (Cont.)

▪ **Medidas (Cont.):**

- Ampliar/mejorar la implantación de controles más automatizados de vehículos y personas que faciliten la fluidez en los flujos, para evitar colas y esperas.
- Información y actualización en webs y app (por APB y navieras), en relación a las formas de acceder al embarque, estaciones y/o muelles para hacerlo, recomendaciones, facturación de equipaje cuando la naviera ofrezca ese servicio, etc.
- Por las administraciones competentes, oferta adecuada de servicios públicos que conecten la ciudad con las zonas de embarque/desembarque.
- Por la APB, oferta suficiente de áreas de estacionamiento de vehículos.

Actuación 1.3: Modelo de gestión de las EEMM: evolución y mejora

- La mejora de la calidad de servicio al tráfico de pasaje pasa, entre otros aspectos, por la de la eficiencia y calidad de servicio (incluyendo seguridad) que se presta a los pasajeros en las Estaciones Marítimas y, en particular, por adoptar la gestión más conveniente para cada Estación Marítima.
- En el caso del Puerto de Palma, el tráfico de pasajeros de línea regular se encuentra en la actualidad repartido en las tres zonas de actividad comercial del puerto: MMCC, Muelles de Poniente y Perares, y Dique del Oeste, lo que complica su gestión y sobre todo dificulta el logro de mejores niveles de eficiencia y calidad de servicio a los pasajeros.
- Todas las EEMM existentes en el Puerto de Palma, fueron construidas y están gestionadas directamente por la APB, lo que suele incluir su mantenimiento y explotación, sin perjuicio de que el servicio portuario al pasaje sea prestado en régimen de concurrencia por empresas con la correspondiente licencia de prestación. Se trata de EE.MM. de uso general o público, donde operan distintas navieras. En algunas de ellas, operan sobre todo tráficos de línea regular, en otras cruceros, y en otras lo hacen indistintamente ambos tipos de tráfico.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (5/7)

Prioridad:

-

Actuación 1.3: Modelo de gestión de las EEMM: evolución y mejora (cont.)

- Así se dispone:
 - **EM nº 1 en el Muelle de Poniente Sur**, dedicada preferentemente a tráficos de cruceros de tránsito. Gestionada directamente por la APB.
 - **EM nº 2 en el Muelle de Perares**, dedicada preferentemente a tráfico de ferries (Transmediterránea) y también a cruceros de tránsito. Gestionada directamente por la APB.
 - **EM nº 3 en el Muelle de Perares, dedicada preferentemente a tráfico de ferries (Balearia)** y también a cruceros de tránsito. Gestionada directamente por la APB.
 - **EM nº 4, en el Muelle de Poniente Norte**, destinada preferentemente a tráficos de cruceros de base. Gestionada directamente por la APB.
 - **EM nº 5, en el Muelle de Alineación 1ª del Dique del Oeste**, destinada preferentemente a tráficos de ferries (Balearia). Gestionada directamente por la APB.
 - **EM nº 6, en el Dique del Oeste**, atraque Norte de la plataforma, destinada preferentemente a tráficos de cruceros de base y de tránsito (los mayores barcos). Gestionada directamente por la APB.
- De acuerdo con los resultados de los estudios para la “Optimización de Terminales de Pasajeros”, y según lo acordado por el Consejo de Administración de la APB en febrero de 2018, está previsto que a medio plazo el tráfico de pasajeros de línea regular, se concentre de forma especializada en el Dique del Oeste, donde operarían todas las compañías de línea regular.
- Dado que el proceso hasta la construcción y puesta en servicio de la nueva terminal de pasajeros en el Dique del Oeste llevará varios años, cabe distinguir dos periodos o fases respecto del modelo de gestión de las terminales de pasajeros en Palma:
 - 1ª fase: corresponde a la situación actual, hasta la puesta en servicio de la nueva terminal en el Dique del Oeste.
 - 2ª fase: con la nueva terminal de Dique del Oeste en funcionamiento.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (6/7)

Prioridad:

-

▪ **Actuación 1.3: Modelo de gestión de las EEMM: evolución y mejora (cont.)**

- En la situación actual, el modelo de gestión directa parece el más adecuado, dada la complejidad de usos y operaciones de todas las EEMM, la mayor parte de las cuales, si no todas, se van a ver además afectadas por las próximas obras de remodelación. En todo caso podría caber, en alguna EM determinada, una posible gestión indirecta.
- En cuanto a la 2ª fase, con todo el tráfico de ferries concentrado en el Dique del Oeste y en la hipótesis de una única EM compartida por todas las navieras de línea regular, cabría pensar en las siguientes grandes opciones o alternativas:
 1. Construcción y gestión directa por la APB: conservación, mantenimiento, puesta disposición de la EM a los usuarios y prestadores del servicio al pasaje).
 2. Construcción por la APB y gestión indirecta (conservación, mantenimiento y explotación) a través de un operador independiente.
 3. Construcción y gestión indirecta a cargo de un operador independiente.
 4. Limitando o no el número de licenciatarios para la prestación de los servicios al pasaje.

En las anteriores alternativas, se asume que, a partir del hecho de compartir la EM por las diferentes navieras, no es posible la existencia de un modelo de terminal dedicada o de uso particular.

En lo anterior, se asume que, en general, la gestión incluye el mantenimiento y la explotación de la EM, poniendo a disposición de los usuarios y de los prestadores de servicio del pasaje con licencia y, en su caso, contrato para operar en la misma.. Asimismo la construcción por una empresa privada, podría hacerse sobre un proyecto de la APB o bien sobre un proyecto de la propia empresa privada, en base a determinadas exigencias o requisitos de la APB.

▪ **Medidas:**

❑ **Puerto de Palma: Definir el modelo de gestión más conveniente para la nueva Terminal de pasajeros de línea regular del Dique del Oeste**

- La APB deberá tomar la decisión del modelo de gestión que le interesa adoptar, incluyendo el número, disposición y características básicas de la o las EEMM (uno o varios módulos edificatorios) teniendo en cuenta las características y las ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 1. *Elevar la calidad, seguridad y eficiencia del servicio al tráfico de pasaje (7/7)*

Prioridad:

-

▪ **Medidas (cont.):**

- ❑ **Los otros puertos de la APB.** En todos ellos se dan circunstancias más o menos parecidas a las actuales de Palma, es decir, que las EEMM de pasajeros de línea regular han sido construidas y están gestionadas directamente por la APB. Un aspecto diferencial relevante es el menor peso del tráfico de cruceros y que estos son predominantemente de tránsito, lo que exige mucho menos de una EM, como es sabido.
 - **Alcúdia:** una única EM, construida y gestionada por la APB, que atiende complementariamente el pequeño tráfico de cruceros existente.
 - **Maó:** tiene dos EE MM, una para pasajeros de línea regular en la Ribera Norte y otra para cruceros en la Ribera Sur. Ambas construidas y gestionadas por la APB (aunque operadas por los prestadores del servicio al pasaje).
 - **Eivissa:** tiene dos EEMM de pasajeros de línea regular, ambas construidas y gestionadas directamente por la APB:
 - la EM de Botafoc, actualmente en fase de construcción por la APB, en sustitución de la actual instalación provisional. Atiende todos los tráficos de línea regular salvo los de Formentera. También sirve de apoyo al tráfico de cruceros de la zona de Botafoc.
 - la de Formentera, cuyo traslado a la zona actualmente pesquera está previsto en un futuro inmediato.
 - **La Savina:** una EM de reducidas dimensiones, construida y gestionada directamente por la APB. Además en la Savina, todos los locales de la EM están concesionados a una empresa privada.
- En conjunto cabe concluir que el modelo actual funciona y tan solo podría tener sentido, en algún caso, la gestión indirecta a través de un operador independiente. Esta idea, mantenimiento y explotación de EM proyectada y construida por la APB mediante concesión, se está trabajando inicialmente para la nueva en Botafoc (Eivissa), con la premisa de minimizar la repercusión del coste al pasajero (por la vía de compensar gastos e ingresos del concesionario con otros recursos).

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 2. Optimizar el servicio al tráfico de mercancías (1/3)

Prioridad:

-

Justificación:

- Las islas Baleares presentan una dependencia total de la Península para su abastecimiento. Los servicios marítimos que conectan las Islas Baleares con la Península y entre sí, han ido evolucionando en cuanto a su configuración y características en las dos últimas décadas. Esto ha hecho evolucionar a su vez, la cadena logística de abastecimiento de las islas. Actualmente el servicio marítimo para la Mercancía General, el 80% del total de mercancías, se caracteriza principalmente por: una concentración en una modalidad de transporte (carga rodada, en su mayoría en buques ro-pax), concentración en dos únicos operadores con la Península (Balearia y Trasmediterránea), concentración de las escalas en una banda horaria estrecha, y abastecimiento directo de la Península a cada isla (no total y con la excepción de Formentera que depende de Eivissa).
- El tráfico de carga rodada está creciendo de manera muy significativa desde 2011 en todos los puertos con la única excepción de Maó, debido a la competencia de Ciutadella, alcanzándose en 2017 un tráfico 25% superior al registrado antes de la crisis.
- Aspectos exógenos como los cambios que pueden producirse en la regulación y funcionamiento de la estiba o la posibilidad de aparición de un tercer (o más) operador Península – Baleares, podría modificar la cadena logística actual y por tanto los requisitos en cuanto a infraestructuras y servicios portuarios debiendo la APB prever estos posibles escenarios.
- Por último, el 20% del total de mercancías de los puertos de Baleares son graneles sólidos (mayoritariamente carbón y cemento) y graneles líquidos (mayoritariamente productos petrolíferos con destino el transporte y el abastecimiento de centrales térmicas), cuya evolución futura será previsiblemente decreciente, por las políticas energéticas, lo que liberará espacios en determinados puertos.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

- Actuación 2.1: Impulsar el desarrollo de Centros de Transporte 
- Actuación 2.2: Reforzar la calidad y competitividad del servicio portuario 
- Actuación 2.3: Fluidez en los accesos a los puertos 

2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir., Dep planificación y estrategia, delegaciones) + Navieras+ Govern Balear+ Consells + Ayuntamientos
						APB (Dir. y Área Explotación y SSPP) + Navieras
						APB (Dir., Dep planificación y estrategia, Área Explotación y SSPP)+ Consells + Ayuntamientos

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

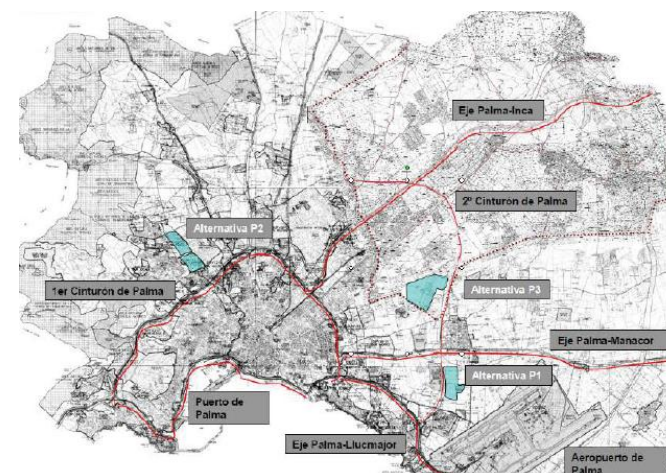
Objetivo operativo 2. Optimizar el servicio al tráfico de mercancías (2/3)

Prioridad:

-

Actuación 2.1: Facilitar y apoyar el desarrollo de Centros de Transporte

- Facilitar y apoyar la creación de Centros de Transporte, que habiliten suelos especializados que coadyuven al mejor funcionamiento de las cadenas logísticas que operan en las islas. La creación de Centros de Transporte permitiría:
 - La ordenación de los flujos de mercancías que salen de los centros de consumo y de producción, permitiendo zonas de estacionamiento de vehículos una vez han depositado la mercancía en su punto de destino.
 - Hacer frente a los posibles incrementos de tráfico basados en el aumento del consumo de la población residente y no residente, y el auge del comercio electrónico (e – commerce).
 - Prever las posibles modificaciones de la cadena logística producidas por cambios en la regulación y funcionamiento de la estiba y la posibilidad de aparición de un tercer operador Península – Baleares.
 - Prever la regulación más estricta de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) que hará más necesaria la dotación de este tipo de infraestructuras.
- **Medidas:**
 - Participar de forma coordinada con el Govern Balear y Consells Insulares en la definición de ubicación, diseño, y funcionalidades a albergar por los Centros de Transporte en cada isla (que pudieran ser diferentes), siendo prioritarios los de Mallorca e Eivissa.
 - Analizar la posibilidad de participación en la promoción y desarrollo de estos CTM, de forma semejante a como otros puertos desarrollan sus Zonas de Actividades Logísticas.



Propuesta alternativas de localización Centro Integrado de Transportes.
Fuente: Cámara de Comercio

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

Objetivo operativo 2. Optimizar el servicio al tráfico de mercancías (3/3)

Prioridad:

-

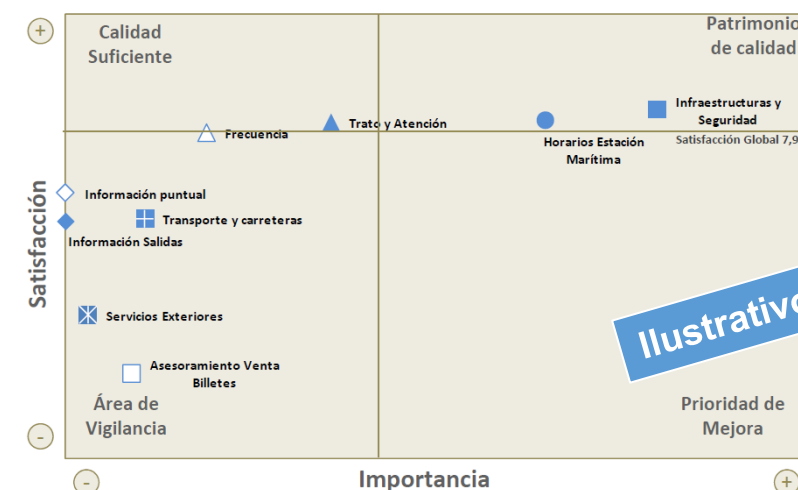
Actuación 2.2: Reforzar la calidad y competitividad del servicio portuario

Medidas:

Realizar encuestas periódicas de satisfacción a los clientes usuarios con los objetivos de:

- Conocer en qué grado están satisfechos los distintos tipos de clientes de APB.
- Determinar cómo evoluciona la satisfacción de los clientes con los distintos atributos definidos.
- Identificar cuales son los atributos que más influyen en la satisfacción global del cliente o en su no satisfacción.
- Contrastar el grado de satisfacción de las distintas tipologías de clientes según las variables de clasificación.
- Orientar las acciones de mejora sobre los atributos más relevantes para aumentar la satisfacción de los clientes.

Mapa de Posicionamiento Satisfacción – Importancia Tarifa



Actuación 2.3: Fluidez en los accesos a los puertos

- La coincidencia horaria (aunque no siempre coinciden las puntas) de los vehículos pesados y los tráficos urbanos provoca una concentración del flujo de vehículos y congestión en los accesos.
- **Medidas:**
 - Analizar fórmulas para reducir las congestiones derivadas de esta situación.
 - Mejorar los accesos viarios que conecten el puerto directamente con redes viarias de alta capacidad para evitar el paso por áreas urbanas. El Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, permite impulsar la participación de los puertos en la financiación de proyectos de conexión viaria a puertos de interés general.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEAR NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (1/7)*

Prioridad:

-

❑ Justificación general:

- Los diferentes instrumentos de planificación y ordenación del espacio portuario: DEUP, Plan Director de Infraestructuras, en su caso, Plan Especial y Plan Estratégico son elementos fundamentales en el desarrollo del puerto, por diversas razones:
 - Los exige la ley (TRLPEMM), al menos las DEUPs y los Planes Espaciales. El PDI, para determinadas actuaciones (ampliaciones significativas por el lado mar).
 - Permiten sentar las bases del desarrollo futuro, en base a la estrategia del puerto, y esta a su vez sobre la de los sectores a los que sirve.
 - En algunos casos, son imprescindibles para poder realizar las obras, y/o desarrollar usos y actividades tanto las de la Autoridad Portuaria, como las de los concesionarios.
- **Puerto de Palma:** A partir de las actuaciones previstas en el estudio de “*Optimización de terminales de Pasajeros del Puerto de Palma*” y en el PDI, se hace necesaria la reformulación del PUEP en una nueva DEUP y la modificación del Plan Especial, tanto a corto plazo para permitir fundamentalmente la modificación y aumento de la capacidad de la EM-4, como a medio plazo, para permitir la implementación del resto de las actuaciones previstas. Asimismo, se considera necesario llevar acabo una reordenación de los Muelles Comerciales facilitada por el traslado de los *ferries* al Dique del Oeste, aprobada por la nueva DEUP y Plan Especial.
- **Puerto de Alcúdia:** El Puerto de Alcúdia no dispone de PUEP y el Plan Especial fue aprobado en 2004. La DEUP se encuentra actualmente en tramitación. Su aprobación permitirá la afectación de una parcela de la antigua Central Térmica de GESA y la desafectación de varias parcelas que lindan con el paseo marítimo que “de facto” ya forman parte del mismo y donde también se incluye la denominada piscina de GESA y pinar colindante. Asimismo, procederá elaborar un nuevo Plan Especial que, entre otros aspectos, ordene urbanísticamente los terrenos incorporados.
- **Puerto de Maó:** El Puerto de Maó dispone de PUEP aprobado en 2006 y la DEUP se encuentra muy avanzada de tramitación, y dispone de Plan Especial aprobado en 1995 (en la parte correspondiente al Municipio de Maó). La nueva DEUP permitirá la incorporación de unos terrenos junto al Cos Nou. Posteriormente se podrá elaborar un nuevo Plan Especial que, entre otros aspectos, ordene urbanísticamente los terrenos incorporados.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (2/7)*

Prioridad:

-

- **Puerto de Eivissa:** El Puerto de Eivissa no tiene PUEP ni Plan Especial. La DEUP ha finalizado su tramitación y esta sólo pendiente de aprobación y publicación por el Ministerio de Fomento, y se está elaborando actualmente el Plan Especial, para cuya formulación es preciso que antes esté aprobada la DEUP. Actualmente hay varios proyectos previstos para su ejecución, algunos de gran relevancia, como es el traslado de la EM Eivissa-Formentera y la revisión de concesiones náutico-deportivas, que requieren de la aprobación de la DEUP y Plan Especial.
- **Puerto de la Savina:** Se está elaborando un nuevo Plan Especial, necesario para ordenar urbanísticamente el Puerto de La Savina. También se está ejecutando el proyecto de acondicionamiento de viales y zonas peatonales del puerto, que es congruente con las previsiones del Plan Especial en redacción. Asimismo, está prevista la elaboración de una nueva DEUP, para regularizar la zona de servicio, que recoja la afectación y desafectación de determinadas parcelas, de la ZSP, en lo que posteriormente habrá que modificar el Plan Especial para adaptarlo a los cambios de la DEUP.

Actuaciones

▲ Actuación principal
◆ Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 3.1. Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del Puerto de Palma							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayto + PdE
● Actuación 3.2. Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del Puerto de Alcúdia							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayto + PdE
● Actuación 3.3. Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del Puerto de Maó							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayto + PdE
● Actuación 3.4. Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del Puerto de Eivissa							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayto + PdE
● Actuación 3.5. Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación del Puerto de la Savina							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Consell Insular + PdE

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (3/7)*

Prioridad:

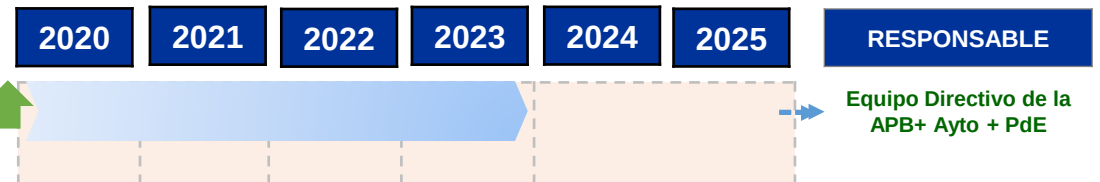
-

- **Faros de Baleares:** se están elaborando los planes especiales de los faros de Baleares que se encuentran fuera de la zona de servicio de los puertos (todos los faros de la costa balear excepto Porto Pi en Palma y Botafoc en Eivissa). El faro de Porto Pi se encuentra ordenado en el Plan Especial del Puerto de Palma del año 1997, si bien, debería actualizarse para permitir otros usos distintos de señalización marítima (acoge una exposición de señales marítimas). La ordenación del faro de Botafoc está prevista en el Plan Especial del Puerto de Eivissa, actualmente en redacción. La ordenación racional de los faros de Baleares mediante planes especiales se hace necesaria para permitir nuevas actividades distintas de la señalización marítima, que sean sostenibles, desde el punto de vista económico, medioambiental y social. La alta sensibilidad medioambiental que corresponde a las zonas donde se encuentran algunos faros obliga a la adopción de medidas extraordinarias de conservación, vigilancia y limitación de las actividades.

Actuaciones

↑ Actuación principal
↔ Actuación complementaria

- Actuación 3.6. Elaboración de los documentos de planificación y ordenación de cada faro



Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (4/7)*

Prioridad:

-

Actuación 3.1: Elaboración de los documentos de planificación y ordenación del Puerto de Palma

• Medidas

- Reformulación del PUEP en una nueva DEUP:
 - ✓ Elaboración y tramitación de la DEUP (en elaboración).
- Modificación del actual Plan Especial (corto plazo):
 - ✓ Modificación del actual Plan Especial (corto plazo) (en tramitación).
- Reformulación del Plan Especial (medio plazo):
 - ✓ Elaboración de los pliegos de bases y contratación de la asistencia técnica.
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial.
- Ordenación de Muelles Comerciales:
 - ✓ En el marco de la DEUP, el Plan Especial se estudiarán particularmente la ordenación de los actuales Muelles Comerciales de Levante. Se deberán determinar los usos y actividades a llevar a cabo, más allá de las actividades de mantenimiento y reparación de embarcaciones y de aquellas vinculadas al tráfico portuario, previstos para los atraques del extremo. Definirá las infraestructuras e instalaciones a realizar por la APB y aquellas que sean o puedan ser a cargo de la iniciativa privada o de otras administraciones o instituciones, en régimen de concesión, en su caso. Debería incluir la adaptación, en su caso, de los accesos a los Muelles Comerciales a las nuevas necesidades.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (5/7)*

Prioridad:

-

Actuación 3.2: Elaboración de los documentos de planificación y ordenación del Puerto de Alcúdia

- **Medidas**

- Reformulación, consenso, tramitación y aprobación de la DEUP en tramitación.
- Elaboración y tramitación de un nuevo Plan Especial:
 - ✓ Elaboración de los pliegos de bases y contratación de la asistencia técnica.
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial.

Actuación 3.3: Elaboración de los documentos de planificación y ordenación del Puerto de Maó

- **Medidas**

- Aprobación de la DEUP en tramitación.
- Elaboración y tramitación de un Plan Especial:
 - ✓ Elaboración de los pliegos de bases y contratación de la asistencia técnica.
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (6/7)*

Prioridad:

-

Actuación 3.4: Elaboración de los documentos de planificación y ordenación del Puerto de Eivissa

• Medidas

- Aprobación de la DEUP en tramitación
- Elaboración y tramitación del Plan Especial:
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial (en elaboración)

Actuación 3.5: Elaboración de los documentos de planificación y ordenación del Puerto de La Savina

• Medidas

- Elaboración y tramitación de un nuevo Plan Especial
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial (en tramitación)
- Elaboración de una nueva DEUP:
 - ✓ Elaboración de los pliegos de bases y contratación de la asistencia técnica.
 - ✓ Elaboración y tramitación de la DEUP
- Modificación Puntual del Plan Especial, para su adaptación a la nueva DEUP.
 - ✓ Elaboración y tramitación de la Modificación Puntual del Plan Especial.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 3. *Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto (7/7)*

Prioridad:

-

➤ Actuación 3.6. Elaboración de los documentos de planificación y ordenación de cada faro

• Medidas

- Elaboración y tramitación de los planes especiales de los faros, que están fuera de la zona de servicio de los puertos:
 - ✓ Tratar de establecer criterios generales para la redacción de planes especiales, al menos a nivel de isla/Consell Insular.
 - ✓ Continuar con la redacción de los planes especiales.
 - ✓ Tramitación de los planes especiales.
- Modificación del Plan Especial del Puerto de Palma para permitir en el faro de Porto Pi otros usos distintos de señalización marítima, en su caso.
 - ✓ Modificación del Plan Especial (incluido en actuación 3.1.).
- Elaboración y tramitación del Plan Especial del Puerto de Eivissa que incorpora la ordenación del faro de Botafoc:
 - ✓ Elaboración y tramitación del Plan Especial del Puerto de Eivissa (en elaboración). (incluido en actuación 3.4.)

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (1/9)

Prioridad:

-

❑ Justificación general

- La APB se ha planteado un modelo de desarrollo basado en atender sus tráficos y actividades, evitando en lo posible incrementar la actual superficie de agua abrigada, reduciendo a su mínima expresión la ocupación de nuevos espacios de agua y, en todo caso, siempre que sea necesario, tratando de sacar el máximo provecho, es decir, optimizando, los espacios, infraestructuras e instalaciones existentes, con las reordenaciones y mejoras necesarias, en su caso.
- A tal efecto y dentro del marco que le permiten las herramientas de planificación y ordenación, ya sean las actualmente aprobadas o las previstas o en tramitación, en su caso, se plantea llevar a cabo los desarrollos necesarios.
- **Puerto de Palma:** Además de lo anterior, se plantea una especialización de terminales y espacios portuarios, por tipología de tráficos.
 - **Muelles Comerciales (MMCC),** mantendrá las actividades de mantenimiento y reparación de embarcaciones, incluso ampliando los espacios actuales, junto con las operaciones de otros tráficos comerciales, asociados a los atraques del extremo. Se prevén usos complementarios y terciarios, preferentemente en el arranque, que se recogerán en la Reformulación del PUEP a través de la nueva DEUP y del Plan Especial (medio plazo).
 - **Poniente/Perares** se especializará en tráfico de cruceros (Las actuaciones correspondientes se plantean en el Objetivo 13)
 - **Dique del Oeste,** concentrará los tráficos de *ferries* y otros tráficos comerciales
- **Puerto de Alcúdia**
 - Tras la aprobación de la DEUP, se deberán materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas. Asimismo, se prevé la mejora y habilitación del testero de Muelles de Poniente principalmente para el tráfico de pasajeros de línea regular, aumentando la capacidad global del puerto.
 - El acceso al Puerto desde la Autovía de Palma (variante de Alcudia) es una carretera de 14 km (hasta Sa Pobla). Su transformación en autovía daría continuidad a la existente, mejorando substancialmente la capacidad de dicho acceso.
 - Asimismo, el PDSM tiene previsto la prolongación del ferrocarril hasta el Puerto de Alcúdia, lo que favorecería el papel de este puerto en la estructura del transporte de la isla y su mayor complementariedad con el Puerto de Palma, en el tráfico de pasajeros.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (2/9)

Prioridad:

-

Justificación (cont.)

➤ Puerto de Maó

- Tras la aprobación de la DEUP se deberán materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas; así mismo se prevén obras dentro de la zona portuaria para la mejora de tráfico de pasajeros, cruceros y mercancías. Fuera de la zona portuaria se prevé la mejora del acceso al Puerto a través de la Me-3, redundando en una mejor separación del tráfico de vehículos pesados.

➤ Puerto de Eivissa

- En aras de mejorar las condiciones de la interacción entre puerto y ciudad y la capacidad del puerto para el tráfico con Formentera, se hace necesario el traslado de la Terminal hacia la actual Dársena Pesquera. Asimismo, está prevista la mejora y revisión de las instalaciones de las concesiones náutico-deportivas más importantes, para cuya materialización se requiere que sean consistentes con las exigencias del Plan Especial, en elaboración. Finalmente, la situación del tráfico en la zona de Botafoc requiere de la construcción de una nueva EM, que mejore substancialmente las prestaciones de la actual carpa.

➤ Puerto de la Savina

- En aras de mejorar la relación puerto-ciudad, se prevé un acondicionamiento de viales, carriles bici y zonas peatonales del Puerto de la Savina (hay un proyecto en marcha), así como la construcción de un nuevo edificio de la cofradía de pescadores y restauración de elementos patrimoniales. El Plan Especial, en elaboración, contempla estas actuaciones, entre otros aspectos, así como el desarrollo de posibles nuevas edificaciones en el puerto, que lo conviertan en un importante centro de atracción turística y cultural de la isla, sin condicionar la correcta operativa portuaria.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (3/9)

Prioridad:

-

Actuaciones

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
Actuación 4.1. Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Palma							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras + Resp. Explotación+Resp. Plan y Estr.) + Ayto + PdE + Consell
Actuación 4.2. Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Alcúdia							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras + Resp. Explotación+Resp. Plan y Estr.) + Ayto + PdE
Actuación 4.3. Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Maó							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras + Resp. Explotación+Resp. Plan y Estr.) + Ayto + PdE
Actuación 4.4. Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Eivissa							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras + Resp. Explotación+Resp. Plan y Estr.) + Ayto + PdE
Actuación 4.5. Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de la Savina							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras + Resp. Explotación+Resp. Plan y Estr.) + Consell Insular + PdE
Actuación 4.6. Impulso especial al mantenimiento preventivo y desarrollo (infraestructuras, instalaciones y activos en general)							APB (Dir. + Resp. Consejería+ Resp. Explotación)

En las actuaciones de los puertos de Savina/Eivissa y Maó, se incluye también los responsables de las respectivas delegaciones

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (4/9)

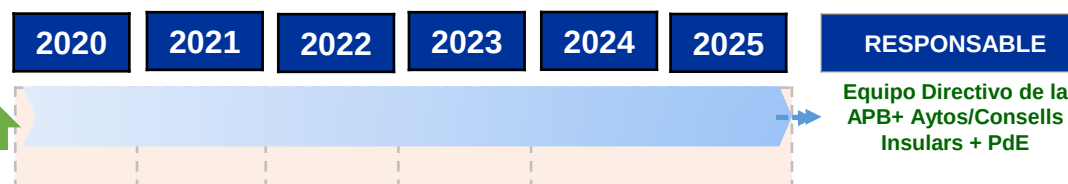
Prioridad:

-

- **Faros de Baleares:** los avances tecnológicos alcanzados en materia de ayudas a la navegación han posibilitado la casi total automatización de las señales, su control remoto, y la reducción de las edificaciones estrictamente necesarias para la prestación del servicio, permitiendo dedicar los espacios a otras actividades distintas a la señalización marítima, pero compatibles con la misma. A su vez, existe riesgo de abandono de estas instalaciones y edificios, ante la falta de presencia humana permanente en los faros, como se hacía históricamente, con lo que podría implicar de pérdida de imagen de la APB, así como una posible obsolescencia de algunos equipos y necesidad de modernización.
- Se están elaborando los planes especiales para permitir nuevas actividades y usos distintos de la señalización marítima. Asimismo, se ha culminado la "A.T. para la realización de una auditoría del estado actual de las instalaciones de ayuda a la navegación, redacción de proyectos constructivos de mejora en las instalaciones, y redacción del Plan de explotación y conservación de las Señales Marítimas gestionadas por la Autoridad Portuaria de Baleares", que permite el adecuado mantenimiento y explotación de las señales marítimas, de acuerdo con el OPPE y la Comisión de Faros.

Actuaciones

 Actuación principal
 Actuación complementaria



- Actuación 4.7. Optimización y mejora de las señales marítimas adscritas a la APB

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (5/9)

Prioridad:

-

Actuación 4.1 Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Palma

• Medidas

- Nueva terminal para los tráficos de línea regular en el Dique del Oeste:
 - ✓ Proyecto de la infraestructura de atraque y explanada.
 - ✓ Construcción de la infraestructura de atraque y explanada.
 - ✓ Proyecto de Estaciones Marítimas.
 - ✓ Proyecto de Urbanización de la explanada.
 - ✓ Construcción de Estaciones Marítimas.
 - ✓ Construcción de la Urbanización de la explanada.
- Mejora de los accesos terrestres al Dique del Oeste:
 - ✓ Coordinación con el Ayuntamiento de Palma, Consell de Mallorca y Govern Balear.
 - ✓ Redacción del Proyecto Técnico.
 - ✓ Construcción de los nuevos accesos.
- Trabajos de transformación de los Muelles de Poniente y Peraires para su especialización para el tráfico de cruceros:
 - ✓ El contenido de esta Actuación se desarrolla en el Objetivo 13, asociado al tráfico de cruceros.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (6/9)

Prioridad:

-

➤ Actuaciones en los Muelles Comerciales, una vez trasladados los ferries al Dique del Oeste

Estas actuaciones serán consecuencia del correspondiente Proyecto de Ordenación (actuación 3.1.4) y deberían incluir, en su caso, la mejora y adaptación del acceso terrestre a los Muelles Comerciales a las correspondientes necesidades.

- ✓ Ejecución de las obras correspondientes a la ordenación de los Muelles Comerciales (responsabilidad de la APB), previa DEUP y Plan Especial, también responsabilidad de PdE y del Ayuntamiento.
- ✓ Otorgamiento de las concesiones, convenios, etc., con las empresas, instituciones, etc., en su caso
- ✓ Ejecución de las obras e instalaciones correspondientes a empresas privadas y a otras instituciones públicas, en su caso.

➤ Mejora de los accesos a los Muelles de Poniente y Perares

La mejora de los accesos a los Muelles de Poniente y Perares es ya necesaria actualmente, si bien adquiere especial significado con la transformación de esta zona y su mayor especialización para el tráfico de cruceros. Requiere de una estrecha coordinación entre el Ayuntamiento, el concesionario del Club de Mar y la propia APB.

- ✓ Acuerdos con el Ayuntamiento y el Club de Mar
- ✓ Proyecto Técnico de Mejora de los accesos a los Muelles de Poniente/Perares
- ✓ Ejecución de las obras de Mejora de los accesos de los accesos a los Muelles de Poniente y Perares

Actuación 4.2 Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Alcúdia

- Materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas en la DEUP
- Habilitación del testero de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros
 - ✓ Redacción del Proyecto Técnico
 - ✓ Ejecución de las obras de habilitación del testero de los Muelles de Poniente.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (7/9)

Prioridad:

-

Actuación 4.3 Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Maó

- Materializar las desafectaciones e incorporaciones (previstas en la DEUP):
 - ✓ Incorporación de los terrenos al trasdós del Cós Nou, que permiten un crecimiento sostenible del Puerto, lejos del núcleo urbano.
- Desarrollo de las obras dentro de la zona portuaria, previstas en el Plan de Empresa:
 - ✓ Estación marítima, superficie y explanadas en los muelles del Cós Nou (en función de la evolución de los tráficos y la demanda).
 - ✓ Mejora del muelle de Poniente de la Estación Naval.
 - ✓ Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros.
- Mejora de la carretera Me-3
 - ✓ Ampliación de la carretera Me-3, utilizando el mecanismo del Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuario, para la mejora del acceso al Cós Nou.

Actuación 4.4 Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de Eivissa

- Desarrollo de los contenidos del Plan Especial, en elaboración:
 - ✓ Traslado de la EM de Formentera a la zona pesquera/Muelles Comerciales (Proyecto redactado), incluso aparcamiento subterráneo.
 - ✓ Construcción de la EM Botafoc (en ejecución).

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (8/9)

Prioridad:

-

Actuación 4.5 Optimización y mejora de las infraestructuras del Puerto de la Savina

- Desarrollo de los contenidos del Plan Especial, en elaboración
 - ✓ Acondicionamiento de viales, carriles bici y zonas peatonales y mejora de aparcamientos (en ejecución)
 - ✓ Renovación de la edificación Marina Formentera y edificios de servicios (algunos de los cuales para usuarios del transporte marítimo).

Actuación 4.6 Impulso especial al mantenimiento preventivo y desarrollo (infraestructuras, instalaciones y activos en general)

- Infraestructuras marítimas. Metodología de actuación:
 - ✓ Inventario de infraestructuras
 - ✓ Elaboración de plan de mantenimiento . Acciones a llevar a cabo
 - ✓ Puesta en marcha de las acciones
 - ✓ Seguimiento y *feed back*.
- ✓ Infraestructuras terrestres
- ✓ Edificios e instalaciones.

Eje Estratégico: EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

Objetivo Estratégico 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

Objetivo operativo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras (9/9)

Prioridad:

-

➤ **Actuación 4.7. Optimización y mejora de las señales marítimas adscritas a la APB**

• **Medidas**

- Puesta en marcha del Plan de explotación y conservación de las Señales Marítimas gestionadas por la APB.
- Continuar con la capitalización del *know how* sobre las instalaciones del servicio y mantenimiento de la documentación digitalizada.
- Continuar con la automatización de procesos, de acuerdo con el OPPE y la Comisión de Faros.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 5. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma (1/3)

Prioridad:

-

□ Justificación:

- La integración del puerto con el entorno urbano de la ciudad de Palma se concreta en diversas actuaciones, en las diferentes zonas y espacios de contacto, a lo largo del frente marítimo, particularmente:
 - La reforma para la mejora de la operatividad y del entorno puerto-ciudad, de la dársena náutico-deportiva del Molinar (en ejecución).
 - La reordenación de los Muelles Comerciales, una vez trasladado el tráfico de ferries al Dique del Oeste.
 - La nueva concepción /ordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas de la industria pesquera.
 - La reforma o remodelación del Paseo Marítimo (en proyecto).
 - La mejora de las conexiones y accesos a través del Paseo Marítimo: acceso al Dique del Oeste, a los Muelles Comerciales y acceso a los Muelles de Poniente-Perares.
 - La puesta en valor del patrimonio histórico-artístico portuario de Palma.
- Es de resaltar como muchas de las actuaciones que forman parte de este objetivo, coinciden o se integran con los que corresponden al Objetivo 4 y, en su caso, al Objetivo 13 (en cada caso se hace notar). Ello es debido al hecho de que algunas de estas actuaciones contribuyen directamente a la mejora de las infraestructuras necesarias para el tráfico, además de representar un avance en la mejora de la interacción entre puerto y ciudad.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 5. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma (2/3)

Prioridad:

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 5.1: Reforma de la dársena náutico-deportiva del Molinar (en ejecución)							APB (Dir. + Resp. Desarrollo Infraestructuras) + Ayto
● Actuación 5.2: Reordenación de los MMCC una vez trasladados los ferries (está incluida en las actuaciones 3.1 y 4.1)		(2020-2023)			(2024-2030)		APB (Dir. + Resp. Desarrollo Infraestructuras) + Ayto
● Actuación 5.3: Nueva concepción/ordenación Contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas de la industria pesquera							APB (Dir. + Resp. Desarrollo Infraestructuras) + Ayto
● Actuación 5.4: Reforma del Paseo Marítimo (en proyecto)							APB (Dir. + Resp. Desarrollo Infraestructuras) + Ayto
● Actuación 5.5: Mejora de los accesos al Dique del Oeste, Muelles Comerciales y a los Muelles de Poniente/Perares (está incluida en la actuación 4.1)							APB (Dir. + Resp. Desarrollo Infraestructuras) + Ayto
● Actuación 5.6: Puesta en valor patrimonio histórico-artístico portuario Palma		2020 -					APB (Dir. + Resp. Conservación) + Ayuntamiento

En las actuaciones de los puertos de Savina/Eivissa y Maó, se incluye también los responsables de las respectivas delegaciones

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 5. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma (3/3)

Prioridad:

-

☐ **Actuación 5.1: Reforma de la dársena náutico-deportiva del Molinar (en ejecución)**

☐ **Actuación 5.2: Reordenación de los MMCC, una vez trasladados los ferries (está incluida en las actuaciones 3.1. y 4.1.):**

▪ **Medidas**

- Incluiría la concepción de las actuaciones a llevar a cabo en los espacios disponibles en los MMCC, distintos de aquéllos que serán ocupados por las actividades de mantenimiento y reparación de embarcaciones y los dedicados al tráfico en los atraques del último tercio de esta explanada. Se trata de actuar en los espacios vinculados a la relación puerto-ciudad, con posible ampliación y mejora del Paseo al borde de la Escollera, rememorando o recuperando la idea del antiguo Paseo de la Riba, mejora del acceso,
- Acciones para materializar las conclusiones del trabajo anterior.

☐ **Actuación 5.3: Nueva concepción/ordenación Contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas de la industria pesquera:**

▪ **Medidas**

- Proyectos, obras y resto de acciones para materializar las propuestas resultado de la concepción de nuevas actividades/instalaciones que facilitaría sobre todo la reubicación de las actividades de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

☐ **Actuación 5.4: Mejora del Paseo Marítimo de Palma (en proyecto)**

☐ **Actuación 5.5: Mejora de las conexiones del Dique del Oeste, de los Muelles Comerciales y de Poniente/Perares con el Paseo Marítimo (incluida en la Actuación 4.1.)**

☐ **Actuación 5.6: Puesta en valor del patrimonio histórico-artístico portuario de Palma**

▪ **Medidas**

- Se trata de relacionar todos aquellos monumentos catalogados o de reconocido valor artístico del Puerto de Palma y proceder a su recuperación y restauración. Entre ellos: el faro de los MMCC, el antiguo edificio de la APB,...
- Destacar el nuevo "Port Center" o Centro de Interpretación puerto-ciudad en el antiguo edificio de la APB (obras de inversión pública en ejecución, concesión para inversión y gestión privada en licitación).

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 6. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Alcúdia (1/2)

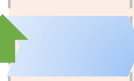
Prioridad:

Justificación:

- La integración con el entorno urbano del Puerto de Alcúdia se concreta en las diferentes zonas y espacios de contacto entre ambos. Las iniciativas más relevantes se contemplan en la DEUP (en tramitación), en proceso de acuerdo entre APB y Ayuntamiento:
 - Asignación del uso náutico-deportivo y complementario y, en menor medida al pesquero, a la mayor parte de los espacios portuarios de la Dársena W colindantes con el paseo marítimo, permitiendo una transición más suave entre el puerto y la ciudad, reforzada por la incorporación del uso específico de “interacción puerto-ciudad” y de la desafectación de unos 9.000 m² (3.500 m² de vial, 5.300 m² de Paso Marítimo y 200 m² con edificabilidad).
 - Incorporación de parte de los antiguos terrenos industriales de la central térmica de GESA como espacio de reserva, lo cual permitirá garantizar la creciente actividad comercial, náutico-deportiva y complementaria del puerto, evitando en el futuro tener que recurrir a costosos e impactantes rellenos ganando terrenos al mar (en una bahía que forma parte como LIC de la Red Natura 2000) ni expropiaciones con afecciones importantes a particulares.
 - Desafectación adicional (posible en la medida en que pueda compensarse con la incorporación de terrenos industriales de la antigua central térmica) de una parcela con “piscina y pinar colindante” de unos 18.000 m², que supone una separación entre los espacios comerciales portuarios y el resto de la ciudad.
- Asimismo, sería deseable culminar los accesos viarios de alta capacidad al Puerto de Alcúdia, desde la autovía que comunica con Palma (14 km hasta Sa Pobla), aunque este aspecto se incorpora en el objetivo de mejora de infraestructuras (Objetivo 4). En esta línea estaría también la conexión ferroviaria que recoge el PDSM.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir+ Resp. Explotación) + Ayuntamiento + PdE / Mº Fom
						APB (Dir. + Resp. Infraestructuras + Resp. Explotación Portuaria) + Ayuntamiento + otros

● Actuación 6.1: Llevar a cabo las desafectaciones e incorporaciones previstas en la DEUP (coincide con la Actuación 4.2.)

● Actuación 6.2: Actuaciones de mejora de los espacios públicos abiertos al ciudadano: inversiones públicas y/o privadas (urbanización y bar/café/restaurantes en Estación Marítima)

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 6. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Alcúdia (2/2)

Prioridad:

-

❑ **Actuación 6.2: Actuaciones de mejora de los espacios públicos abiertos al ciudadano: inversiones públicas y/o privadas (urbanización y bar/café/restaurantes en Estación Marítima)**

• **Medidas**

➤ Mejora de la urbanización:

- Concurso para las obras de mejora de la urbanización.
- Ejecución de las obras y puesta en funcionamiento.

➤ Bar/café/restaurantes en Estación Marítima:

- Concurso para la concesión del Bar/café/restaurantes.
- Otorgamiento de la concesión.
- Ejecución de las obras, en su caso, y puesta en funcionamiento.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 7. Mejorar la integración en el entorno del Puerto de Maó (1/2)

Prioridad:

Justificación:

- La integración con el entorno urbano del Puerto de Maó en los núcleos urbanos de Maó y Es Castell, se concreta a lo largo de la línea de contacto entre ambas ciudades y el puerto.
- En la DEUP en tramitación se prevén desafectaciones e incorporaciones a la zona de servicio, que permiten el crecimiento de las actividades comerciales y complementarias del puerto en la Ribera Norte (Cos Nou), lejos del núcleo urbano, si bien respetando los parajes colindantes de alto valor ecológico.
- Se pretende fomentar la accesibilidad al puerto desde la ciudad y la peatonalización, o una mayor “amabilidad” para los peatones, de los espacios más cercanos a la ciudad.
- Así mismo está previsto mantener el fomento de la separación del tráfico viario pesado portuario del resto de la ciudad, iniciado con el traslado de toda la actividad portuaria con mercancías a la Ribera Norte y el acceso desde la carretera de Fornells (Me-7) hasta el Cos Nou, y está previsto también la mejora de la carretera Me-3.
- Transformación y mejora de determinadas instalaciones portuarias por otras más compatibles con la ciudad, como es la iniciativa de Cala Figuera, para eliminar las antiguas instalaciones de CLH y sustituirlas por una nueva dársena náutico-deportiva, paseo marítimo e instalaciones asociadas teniendo máxima compatibilidad de los usos portuarios con los urbanos.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2024	2024	2025	RESPONSABLE*
Actuación 7.1: Materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas en la DEUP (coincide con la actuación 4.3.)							APB (Dir+ Resp. Explotación) + Ayuntamiento + PdE / Mº Fom
Actuación 7.2: Mejora de los accesos viarios al Cós Nou (Me-3) (coincide con la actuación 4.3.)							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras) + Ayto + Consell
Actuación 7.3: Mejora de la movilidad y accesos peatonales al puerto							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras) + Ayto + Consell
Actuación 7.4: Integración de Cala Figuera							APB (Dir. + Resp. Des. Infraestructuras) + Ayto + Consell

* Incluye también la delegación del Puerto de Maó

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 7. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Maó (2/2)

Prioridad:

-

- ❑ **Actuación 7.1: Materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas en la DEUP (coincide con la Actuación 4.3.)**
- ❑ **Actuación 7.2: Mejora de los accesos viarios al Cós Nou (Me-3) (coincide con la actuación 4.3.)**
- ❑ **Actuación 7.3: Mejora de la movilidad y accesos peatonales al puerto**
 - Mejorar los accesos a las diversas instalaciones de atraque náutico-deportivas (como los pantalanes para embarcaciones deportivas en Cala Corb, en ejecución).
 - Fomentar la movilidad sostenible entre los núcleos urbanos y todos los espacios portuarios.
 - Mejora (acondicionar y señalizar, en su caso) de los accesos peatonales históricos en la Ribera Sur y los de la Ribera Norte
 - Reducir y, en su caso, eliminar el problema del tráfico rodado y aparcamientos de vehículos del vial existente, de común acuerdo con el Ayuntamiento.
 - Estudiar la viabilidad de disponer de una o dos embarcaciones, de comunicación entre ambas orillas, posiblemente impulsadas con energías renovables.
 - Mejora de la accesibilidad peatonal: en la costa de Ses Voltes (ascensor conectando el Puerto con la punta alta de la Ciudad de Maó, en ejecución) y otro ascensor frente a las oficinas de la APB.
- ❑ **Actuación 7.4: Integración de Cala Figuera**
 - Concurso para la concesión de los nuevos espacios.
 - Otorgamiento de la(s) concesión(es).
 - Ejecución de las obras y puesta en funcionamiento.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 8. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa (1/2)

Prioridad:

-

Justificación:

- Especialmente relevante también para el Puerto (su planificación, sus obras y explotación) es la Declaración de la UNESCO (desde 1999) de “Eivissa, Biodiversidad y Cultura” como Patrimonio de la Humanidad, incluyendo bien mixto, natural y cultural la acrópolis de Dalt Vila (el casco antiguo), las praderas de Posidonia Oceánica, además de vestigios de los primeros asentamientos de la isla.
- Dadas las características y dimensiones del puerto y la ciudad se produce una enorme interacción entre ambos.
- La interacción del Puerto de Eivissa con el entorno urbano de su ciudad, se concreta a lo largo del frente marítimo que coincide con el perímetro del recinto portuario.
- Las actuaciones en este campo, están esencialmente facilitadas por la ordenación de la DEUP (finalizando su tramitación) y contempladas en el Plan Especial en proceso de elaboración y acuerdo con el Ayuntamiento.
- La mayor parte de estas actuaciones han sido ya planteadas como formando parte del Objetivo Estratégico 4: Optimización y mejora de las infraestructuras, por lo que no se repiten aquí. En concreto se trata de las Actuaciones 4.4.

Actuaciones:

↑ Actuación principal
↕ Actuación complementaria

2020

2021

2022

2023

2024

2025

RESPONSABLE*

- Actuación 8.1: Desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Especial, en elaboración (coincide con la Actuación 4.4.)

APB (Dir.+ Resp. Explotación Portuaria + Resp. Des. Infraestructuras) + Ayuntamiento + otros

* Incluye también la delegación del Puerto de Eivissa/La Savina

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 8. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa (2/2)

Prioridad:

-

❑ **Actuación 8.1 Desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Especial, en elaboración** (está incluida en la Actuación 4.4., aunque se reflejan aquí nuevos aspectos, que complementan la actuación en el campo de la mejora de la interacción puerto-ciudad).

▪ **Medidas**

➤ Peatonalización y carriles bici:

- Transformación en paseo marítimo del Muelle de Ribera de Poniente (compatible con tráfico local y náutica-deportiva), tras el traslado de la TM de Eivissa-Formentera.
- Culminación de un paseo marítimo continuo desde la Dársena de Poniente hasta Muelles Comerciales, mediante:
 - ✓ Conexión del carril bici de los muelles sur con el Paseo Juan Carlos I, dando continuidad al mismo en todo el puerto.
 - ✓ Actuaciones que mejoran la integración/accesibilidad de las instalaciones de Club Náutico.

➤ Mejora de los aparcamientos y de la movilidad:

- Proyecto de construcción y explotación mediante concesión de aparcamiento subterráneo en la futura zona de la TM Eivissa-Formentera.
- Mejora de accesos a las instalaciones y generación de un aparcamiento subterráneo para las marinas náutico-deportivas aprovechando la nueva concesión de Marina Botafoc, prevista en el Plan Especial.
- Fomento e impulso del autobús urbano con la conexión de Eivissa, aeropuerto, con la TM Eivissa-Formentera y EM de Botafoc.
- Fomento e impulso de un trasbordador entre los muelles sur (Dalt Vila) y EM de Botafoc.
- Estudiar la mejora de la capacidad del vial de acceso a los muelles de Botafoc.
- Restauración y nuevos usos para el faro de Botafoc.
- Definición de usos de restauración y/o cultural (en Plan Especial en elaboración).
- Adecuación de las instalaciones y, en su caso, concesión o autorización de las actividades (podría analizarse el hacerlo conjuntamente con otros espacios de la Estación Marítima de Botafoc).

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 9. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de la Savina (1/3)

Prioridad:

Justificación:

- Dadas las características y dimensiones del puerto y del núcleo urbano de la Savina, se produce una enorme interacción entre ambos.
- La interacción tiene lugar en todo el frente marítimo que discurre por la parte sur del puerto.
- La utilización conjunta del paseo marítimo, como vial urbano y de comunicación interna del puerto genera inconvenientes para ambos, puerto y núcleo urbano, tanto en el ámbito de la movilidad de vehículos y peatones como de los aparcamientos necesarios.
- El objetivo de la APB y el Consell de Formentera es también generar atractivo turístico en el frente marítimo y convertir el puerto en un lugar de estancia, y no sólo de paso, muy orientado al peatón.
- Las actuaciones a realizar para superar los inconvenientes están esencialmente recogidos en el Proyecto de Acondicionamiento de viales y zonas peatonales (en ejecución), así como en el Plan Especial (en tramitación), que también permitirá el desarrollo de nuevos usos terciarios en el puerto.
- Muchos de estas iniciativas forman parte del Objetivo Estratégico 4: Actuación 4.5.
- En temporada alta se producen notables incrementos del tráfico de excursiones que pueden saturar la línea de atraque. Desde distintos sectores se señala la necesidad de limitar el tráfico e incentivar la desestacionalización, hacia lo que apunta la Ley de Sostenibilidad Medioambiental y Económica de Formentera.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria



* Incluye también la delegación del Puerto de Eivissa/La Savina

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 9. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de la Savina (2/3)

Prioridad:

-

❑ **Actuación 9.1: Desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Especial, en elaboración** (está incluida en la Actuación 4.5., aunque se reflejan aquí algunos nuevos aspectos, que complementan la actuación en el campo de la mejora de la interacción puerto-ciudad).

■ Medidas

➤ Revitalización de actividades en la Savina:

- La mejora de los espacios peatonales prevista en el Proyecto de Acondicionamiento (Objetivo 4. Optimización y mejora de las infraestructuras) generará atractivo para la implantación de actividades terciarias y potenciará las actividades náutico-deportivas.
- Generación de espacios de paseo y contemplación (miradores) en la zona Oeste del puerto (recogidas en el Proyecto de Acondicionamiento).
- Construcción de nuevos edificios y renovación de los existentes (generalmente en concesión o autorización).
- Concursos para la explotación de locales para actividades terciarias: restauración, comercios y oficinas.

➤ Mejora de aparcamientos y de la movilidad:

- Puesta en marcha y mantenimiento del edificio de servicio existente de aparcamientos, que liberará aparcamientos en superficie que ocupan los vehículos de alquiler.
- Nueva zona intermodal que concentre todos los medios de transporte terrestre.
- Fomento de nuevas líneas de bus urbano con el resto de la isla de Formentera (creación de una zona intermodal junto a la EM).
- Peatonalización de los espacios de ribera del Puerto de la Savina (Proyecto de Acondicionamiento) y mejora del carril bici.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

Objetivo operativo 9. Mejorar la integración en su entorno del Puerto de la Savina (3/3)

Prioridad:

-

➤ Restauración de edificios patrimoniales y otros edificios catalogados:

- Restauración del muro de mampostería y la torre de Sa tritadora, que forman parte del BIC Ses Salines.
- Implantación de un centro de Interpretación del BIC en la torre Sa tritadora, que permitirá el acceso a la parte superior del muro.
- Restauración del faro, Torre de los vientos y otros edificios catalogados.

❑ Actuación 9.2: Limitar el tráfico de excursiones en temporada alta

En aplicación de los principios básicos de la *Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera*, se podría trabajar en limitar el tráfico de excursiones en temporada alta. Si bien, esta ley se orienta a la limitación de los vehículos a motor que entran en la isla y en los vehículos de alquiler, que se realizará por parte del Consell Insular de Formentera, y de forma coordinada con la Autoridad Portuaria, el artículo 1 dice:

1. Las administraciones públicas velarán por la sostenibilidad medioambiental y socioeconómica de la isla de Formentera mediante medidas específicas que de manera preferente eviten o reduzcan, principalmente en los períodos vacacionales, los riesgos derivados de la excesiva afluencia turística y de la saturación de los espacios públicos que la misma comporta.
2. A efectos del apartado anterior, y de acuerdo con esta ley, las administraciones públicas orientarán sus políticas, en este territorio y en el ámbito de sus competencias, a los objetivos de mejora del entorno natural y el medio ambiente, de ordenación de la afluencia turística, de eliminación de la congestión de las vías públicas y de la saturación del parque de vehículos a motor, de mantenimiento de la calidad de vida de la población y de preservación de la buena imagen turística de Formentera.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 10. Fomentar la complementariedad entre puertos (1/5)

Prioridad:

-

❑ Justificación:

- Los puertos de Baleares están al servicio del territorio, es decir de las ciudades y de las islas que constituyen el archipiélago balear. Para ello se requiere un desarrollo equilibrado y una operativa eficiente en cada uno de ellos y en su conjunto, de modo que se favorezca la eficiencia y competitividad de las cadenas logísticas que pasan por ellos y, en particular, las cadenas logísticas entre islas, evitando, en la medida de lo posible, redundancias excesivas (más allá de las que puedan ser necesarias o convenientes para afrontar contingencias. Desde ese punto de vista, no parece excesivo que haya más de un puerto comercial por isla (salvo Formentera)) en infraestructuras y servicios y poniendo en valor la localización y las infraestructuras de cada una de ellos.
 - Es de notar como el modelo de cadena de suministro de mercancía general (el 80% del total) a las islas está basado, esencialmente, en conexiones directas y diarias, en buques ferry o Ro-Pax y Ro-Ro, entre cada puerto y los puertos peninsulares, sin que se produzca ninguna situación de puerto *hub*, salvo el papel que desempeña en este sentido el puerto de Eivissa respecto del de la Savina (y muy poco el de Palma respecto a Eivissa y Maó). Esta situación es, probablemente, la más eficiente en su conjunto y, en todo caso, parece bastante estable por el momento.
 - La presencia de más de un puerto en la misma isla, que podría estar justificado desde el punto de vista de la capacidad de hacer frente a contingencias, puede dar lugar a determinadas ineficiencias y redundancias, que, en su caso, sería conveniente evitar. Especial interés tiene en este sentido, el caso Palma y Alcúdia en Mallorca, Maó y Ciutadella en Menorca, Eivissa y Sant Antoni en la isla de Eivissa.
- Palma y Alcúdia:
- Los puertos de Palma y Alcúdia, se localizan en la misma isla de Mallorca, es decir que, a pesar de sus diferencias de escala y capacidad, comparten esencialmente el “*hinterland*”. El hecho de tratarse de dos puertos de interés general, dependientes de la APB, facilita notablemente las cosas a la hora de buscar la complementariedad entre ambos, que debiera basarse esencialmente en la optimización de las infraestructuras y recursos de cada uno de ellos, aprovechando sus oportunidades, para servir de la forma más eficiente posible al *hinterland* común, contribuyendo a la máxima competitividad de las cadenas logísticas que pasan por ellos. De partida, será preciso diferenciar entre tráfico de pasajeros y de mercancías, ya que la estrategia de complementariedad será, normalmente distinta.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 10. Fomentar la complementariedad entre puertos (2/5)

Prioridad:

-

❑ Justificación (Cont.):

- Por otra parte, el modelo de desarrollo futuro previsto para Palma (y resto de puertos de Baleares), sin crecimiento exterior, concentra básicamente en este puerto, los cruceros en Poniente/Perares y los *ferries* en el Dique del Oeste, lo que generará probablemente una gran presión sobre esta zona, y puede obligar en determinados casos a operar algunos tráficos de mercancía general y graneles en los MMCC y, en su caso, a hacerlo en Alcúdia, en la medida que tenga sentido y capacidad (de infraestructuras, instalaciones y servicios).
- La prevista evolución a la baja hasta su desaparición del tráfico de carbón, de acuerdo con las políticas de la UE y su concreción en el caso del funcionamiento de la central térmica de Es Murterar, habrá de generar, previsiblemente, a medio plazo, una “liberación” del muelle del puerto de Alcúdia dedicado a este tráfico, lo que, en su caso, permitiría operar allí otros tráficos, ya sea de mercancía general o de graneles, alguno de los cuales podría provenir de los que actualmente operan en Palma.
- Finalmente, el acceso al interior de la isla de Mallorca desde Alcúdia, podría verse favorecido por la culminación de la autovía de Palma hasta el Puerto de Alcúdia (14 km de carretera) y, también, por la construcción del FC, especialmente para el tráfico de pasajeros (turismo), según está previsto en el Plan Director Sectorial de Movilidad (PDSM).
- El Puerto de Alcúdia puede cumplir un papel interesante como complemento al de Palma, para atender cruceros de base de tamaño pequeño (hasta unos 200 m de eslora), dado que a efectos de esta tipología de tráficos, Alcúdia gozaría de ventajas similares a Palma: proximidad del aeropuerto internacional y mismo hinterland (atractivo y servicios turísticos). Ello podría contribuir además a la descongestión de Palma en situaciones punta.

➤ Maó y Ciutadella

- Los puertos de Maó y Ciutadella, en la isla de Menorca, con características diferentes, “compiten” en determinados tráficos (líneas regulares básicamente). Se trataría de buscar elementos de complementariedad entre ambos, con el fin de optimizar recursos y evitar redundancias, en la medida de lo posible. El hecho de depender ambos Puertos de administraciones diferentes obliga a la necesaria coordinación entre ellas, lo que debiera extenderse a los principales usuarios, con el fin de plantear y desarrollar posibles soluciones.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 10. Fomentar la complementariedad entre puertos (3/5)

Prioridad:

-

Justificación (Cont.):

➤ Eivissa y Sant Antoni:

- Como en el caso de Menorca, pero con una problemática particular diferente (derivada sobre todo de la diferencia de capacidad excedente entre el Puerto de Maó y el de Eivissa, próximo a la saturación en determinados momentos) se trataría de buscar elementos de complementariedad entre ambos, con el fin de optimizar recursos y evitar redundancias, pero también para absorber conjuntamente las puntas de demanda, en la medida de lo posible. Se trata de optimizar las ventajas y capacidades de cada puerto.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 10.1. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Palma y Alcúdia							APB (Dir. + Resp. Planificación y Estrategia) + Consell Insular + Govern Balear
● Actuación 10.2. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Maó y Ciutadella							APB (Dir. + Resp. Planificación y Estrategia) + Consell Insular + Govern Balear
● Actuación 10.3. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Eivissa y Sant Antoni							APB (Dir. + Resp. Planificación y Estrategia) + Consell Insular + Govern Balear

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 10. Fomentar la complementariedad entre puertos (4/5)

Prioridad:

-

❑ Actuación 10.1. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Palma y Alcúdia:

▪ Medidas

- Facilitar el traslado a Alcúdia de determinados tráficos de graneles y mercancía general:
 - Selección de tráficos y condiciones.
 - Política de bonificaciones en las tasas y servicios portuarios en el Puerto de Alcúdia.
- Mejora del acceso terrestre a Alcúdia, dando continuidad a la autovía de Palma, desde Sa Pobla (está incluida en la actuación 4.2.).
- Potenciación del Puerto de Alcúdia para líneas de ferries:
 - Habilitación del testero de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros (está incluida en la actuación 4.2.).
 - Potenciar nuevos posibles atraques a futuro en la zona de Ribera, en la medida en que sea posible.
 - Coordinación y desarrollo de nuevas líneas con otros puertos mediterráneos (como actualmente Toulon, en la Costa Azul francesa)...
- Impulsar la conexión ferroviaria con el Puerto de Alcúdia, de acuerdo con el PDSM (incluida en la Act 4.2.).
- Favorecer las operaciones de cruceros de limitadas dimensiones en el Puerto de Alcúdia:
 - Centrar en Alcúdia la promoción comercial para cruceros de pequeña eslora en Mallorca, aplicando las máximas bonificaciones.
 - Coordinación del uso de los atraques para ferries y cruceros.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 10. Fomentar la complementariedad entre puertos (5/5)

Prioridad:

-

☐ **Actuación 10.2. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Maó y Ciutadella:**

▪ **Medidas**

- Creación de una Mesa de Trabajo Técnica entre las Administraciones Autonómicas Insulares y la APB, con presencia de los principales usuarios para analizar y poner en marcha las posibles medidas a adoptar.

☐ **Actuación 10.3. Fomentar la complementariedad entre los puertos de Eivissa y Sant Antoni**

▪ **Medidas**

- Creación de una Mesa de Trabajo Técnica entre las Administraciones Autonómicas Insulares y la APB, con presencia de los principales usuarios para analizar y poner en marcha las posibles medidas a adoptar.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 11. Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico (1/3)

Prioridad:

-

Justificación

- La generación de valor compartido con el entorno persigue el desarrollo de espacios abiertos a actividades de diferente tipo pero con un factor común a todas ellas: que propicien la integración con el entorno socioeconómico de los puertos.
- Entre otras cabe mencionar actividades ligadas a la innovación tecnológica, la sostenibilidad, la eficiencia energética, culturales, formativas, ..., alineadas con la estrategia de la Autoridad Portuaria, y que coadyuven e impulsen el progreso social, tecnológico y económico de su entorno ciudadano y regional, y la atracción de proyectos empresariales relacionados, poniendo en valor la capacidad de liderazgo de la Autoridad Portuaria.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
Actuación 11.1 Favorecer la construcción de los Museos Marítimos de Mallorca, de Eivissa y Menorca, facilitando espacios y contenidos para el desarrollo de los mismos 							APB (Dir. y Dep. Planificación y Estrategia, Dep. Explotación Portuaria, delegación Eivissa y Maó)+ Govern + Consell + Ayuntamiento
Actuación 11.2 Colaboración con entidades punteras en el sector I+D+I 							APB (Dir. Dep. Planificación y Estrategia y Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC)+ Govern + Consell + Ayuntamiento
Actuación 11.3 Promover la creación de un clúster náutico en Baleares 							APB (Dir. y Dep. plan. estratégica delegaciones) + Govern + Consell + Ayuntamiento
Actuación 11.4 Impulsar la construcción y explotación de Centros de Interpretación Puerto –Ciudad (Port Centers) 							APB (Dir. y Dep Planificación y Estrategia y explotación portuaria, delegaciones)+ Govern + Consell + Ayuntamiento

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 11. *Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico (2/3)*

Prioridad:

-

❑ **Actuación 11.1 Favorecer la construcción de los Museos Marítimos de Mallorca, de Eivissa y Menorca, facilitando espacios y contenidos para el desarrollo de los mismos**

▪ **Medidas**

- Construcción del Museo Marítimo de Mallorca: La APB, conjuntamente con el Ayuntamiento de Palma prevé la remodelación urbanística del Contramuelle Mollet, que tiene como objetivo la reordenación de esta zona para que sea de disfrute tanto para los residentes como de los usuarios y los visitantes. Una de las actuaciones previstas es la construcción en esta zona del futuro Museo Marítimo de Mallorca, promovido por el Consell Insular
- Iniciativas similares a distintas escalas y con sus particularidades, se pueden desarrollar en las otras islas.

❑ **Actuación 11.2 Colaboración con entidades punteras en el sector I+D+I**

▪ **Medidas**

- Marco de colaboración permanente para proporcionar el apoyo necesario a las entidades punteras en el sector de la I + D + i marina, entre ellas, el SOCIB y el COB, y así vertebrar la actividad del ámbito en el puerto de Palma.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 11. *Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico (3/3)*

Prioridad:

-

❑ Actuación 11.3 Promover la creación de un clúster náutico en Baleares

▪ Medidas

- Creación de un clúster náutico con la vocación de mantener la actividad náutica como uno de los motores de la economía de Baleares, aprovechando la existencia de un sector en el que convergen industria, empresas, entidades y centros de investigación con un alto potencial para generar riqueza y valor añadido.
- En dicho clúster participarían instituciones (Ayuntamientos, Consells, ...) entidades del sector (Marinas, Clubes náuticos, entidades académicas, empresas del sector auxiliar (mantenimiento, construcción naval,...) y otros relacionados
- Los clústeres impulsan la innovación y la excelencia de un sector y son elementos clave para alcanzar el desarrollo endógeno de una región, en la medida que buscan conseguir una economía productiva que aproveche todas las capacidades del territorio, es decir, que tienen como finalidad generar valor añadido en un sector a partir de la contribución de todos sus agentes, y ayudar al crecimiento socioeconómico de la región.

❑ Actuación 11.4 Impulsar la construcción y explotación de Centros de Interpretación Puerto –Ciudad (Port Centers)

▪ Medidas

- Consensuar con los respectivos Ayuntamientos y Consells la ubicación y los contenidos de los Centros.
- Iniciar y continuar los procesos de desarrollo de los Centros.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 12. Conservación y recuperación del patrimonio portuario material e inmaterial

Prioridad:

-

❑ **Justificación** – Los faros se suelen encontrar en espacios singulares de alto valor paisajístico e histórico, lo que suele estar unido a zonas de especial sensibilidad medioambiental. Muchos edificios ostentan un gran valor patrimonial e histórico. La APB tiene como compromiso el continuar con la conservación, recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico y cultural de puertos y faros, en especial atención a su riqueza arquitectónica, material, documental y humana.

- Si bien en la actualidad existen diversos faros con uso de tipo cultural, científico, medioambiental o de restauración, autorizados mediante el correspondiente convenio o concesión/autorización y algunos aún con vivienda de los técnicos de Señales Marítimas, la mayoría de las antiguas viviendas y dependencias anexas correspondientes a dichos faros se encuentran vacías.
- La utilización de los espacios afectos a los faros para otros usos distintos a la señalización marítima podría permitir ayudar a mejorar en parte el desequilibrio entre los gastos de operación y mantenimiento con respecto los ingresos que se suelen derivar de la pura actividad de señalización marítima.
- También permitiría mejorar de la imagen institucional de la APB y las relaciones puerto-ciudad, mediante la promoción de actividades culturales, educativas, ocio (y excepcionalmente hoteleras), en su caso, y el mantenimiento y conservación del patrimonio histórico.
- En los planes especiales de los faros en redacción, ya se están planteando diferentes usos a implantar, como son los de:
 - ✓ Protección y educación ambiental (preservación estricta, conservación activa, actividades científicas y de investigación, regeneración del paisaje, educación ambiental y excursionismo y centros de interpretación e instalaciones fijas, etc..).
 - ✓ Con alojamiento: agroturismo, albergues y refugios y casas de colonias.
 - ✓ Otros usos: restauración, bar-cafetería, máquinas expendedoras de bebidas y comida envasada...
- Actualmente existe una web farsdebalears.com gestionada por la APB, donde se muestra información de los faros de carácter práctico, histórico y turístico.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 12. Conservación y recuperación del patrimonio portuario material e inmaterial

Prioridad:

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 12.1. Rehabilitación de los faros							Equipo Directivo de la APB+ Aytos/Consells Insulars
● Actuación 12.2. Divulgación de la historia de los faros y fareros							Equipo Directivo de la APB+ Aytos/Consells Insulars
● Actuación 12.3. Puesta en valor del patrimonio histórico de cada puerto							Equipo Directivo de la APB+ Aytos/Consells Insulars

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 12. Conservación y recuperación del patrimonio portuario material e inmaterial

Prioridad:

-

➤ **Actuación 12.1: Rehabilitaciones de los faros**

• **Medidas**

- Conservar adecuadamente el patrimonio y tratar de ponerlo en valor mediante actividades culturales y museísticas.
- Continuar con el análisis de las actividades más adecuadas que aseguren la sostenibilidad social, económica y medioambiental, de los faros y del entorno.
- Regular las actividades mediante la aprobación de planes especiales, otorgamiento de concesiones/autorizaciones y establecimiento de convenios con Administraciones implicadas, en su caso.

Eje Estratégico: REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO

Objetivo Estratégico 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

Objetivo operativo 12. Conservación y recuperación del patrimonio portuario material e inmaterial

Prioridad:

-

➤ Actuación 12.2: Actuaciones de divulgación de la historia de los faros y los fareros

• Medidas

➤ Potenciar la página web farsdebalears.com, introduciendo nuevos contenidos:

- ✓ Actuaciones de carácter histórico y de conservación del patrimonio
- ✓ Actividades disponibles en los faros
- ✓ Otras informaciones de carácter ambiental o turístico

➤ Realización de publicaciones tradicionales sobre la historia de los faros y fareros.

➤ Establecimiento de rutas para ciclistas y/o caminantes.

➤ Actuación 12.3: Puesta en valor del patrimonio histórico de cada puerto.

• Medidas

- Relación de todos aquellos faros catalogados o de reconocido valor artístico y proceder a su recuperación y restauración.
- Conservar adecuadamente el patrimonio y tratar de ponerlo en valor mediante actividades culturales y museísticas.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 13. Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros priorizando los principios de sostenibilidad (1/4)

Prioridad:
-

Justificación:

- El sector de los cruceros comparte estacionalidad con el sector turístico, ya que tienen una fuerte correlación.
- El tráfico de cruceros es un sector con unas perspectivas de continuo crecimiento, especialmente en el Mediterráneo y en España. La Autoridad Portuaria de Baleares se encuentra bien posicionada en este sector y actualmente ocupa el segundo puesto en el ranking en número de cruceristas a nivel nacional y el tercero en el Mediterráneo después de Barcelona. Sin embargo, la gestión de este tráfico debe respetar criterios de sostenibilidad medioambiental y social, siendo la estrategia diferenciada en los distintos puertos de la APB, y alineada en cada uno con la estrategia turística del territorio en el que se encuentran.
- La tendencia al crecimiento en el tamaño y capacidad de los buques se mantiene, en la búsqueda por las compañías navieras de economías de escala que incrementen su competitividad. Esto reduce el número de puertos capaces de atender estos grandes buques (es el caso de los puertos de Baleares, salvo el de Palma).
- Existe un cuestionamiento del entorno local sobre el crecimiento a los cruceros en algunos de los puertos de Baleares por el impacto que estos grandes buques generan: masificación, ruidos, contaminación...

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
Actuación 13.1: Desestacionalizar del tráfico hacia la temporada baja 							APB (Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep. Planif. y Estrategia, delegaciones islas) + Navieras+Govern+ Consells+ Aytos.+ sector privado (comercio y restauración)
Actuación 13.2: Favorecer el mayor escalonamiento (semanal y diario) de las escalas, buscando también una menor coincidencia con las líneas regulares (ferries) 							APB (Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep. Planif. y Estrategia, delegaciones islas) + Navieras
Actuación 13.3: Desarrollar el mercado de cruceros de pequeña y mediana eslora 							APB (Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep. Planif. y Estrategia, delegaciones islas)+ Navieras + Consells+ Ayuntamientos
Actuación 13.4: Fomentar los cruceros de base en Palma, Eivissa y Alcúdia 							APB(Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep. Planif. y Estrategia, delegaciones islas)+Govern+ Navieras + AENA+ Cías. aéreas + sector privado (hoteleros)

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

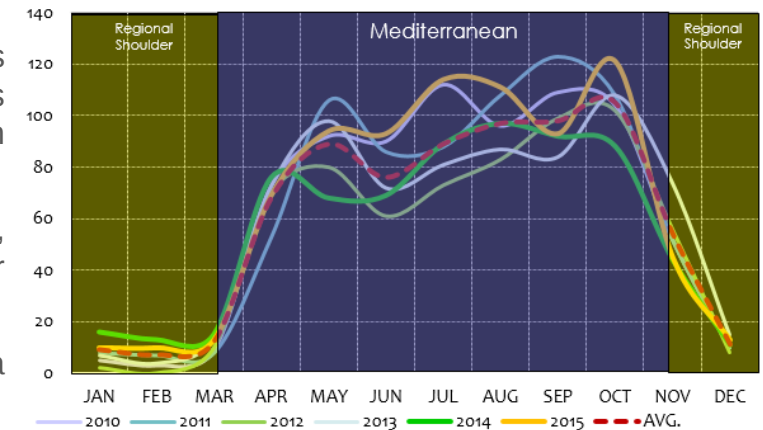
Objetivo operativo 13. Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros priorizando los principios de sostenibilidad (2/4)

Prioridad:
-

Actuación 13.1: Desestacionalizar el tráfico hacia la temporada baja

- La marcada estacionalidad registrada en los puertos de Baleares supone un reto importante tanto desde el punto de vista de la infraestructuras, como desde el punto de la operativa portuaria. Además la desestacionalización forma parte de la estrategia turística en todas las islas del archipiélago.
- **Medidas:**
 - Fomentar la marca de destino de invierno para cruceros para cada una de las islas, conjuntamente con entidades públicas y privadas, mediante iniciativas promocionales que potencien el tráfico de cruceros todo el año en colaboración con otras entidades: Cámaras de Comercio, Ayuntamientos, Consells, etc.
 - Consolidación y desarrollo de redes de coordinación de cruceros por isla, reuniendo a todos los “stakeholders” y acordando una estrategia para fomentar los cruceros todo el año.
 - Establecer relaciones con otros destinos atractivos en temporada baja, para favorecer, por ejemplo, la creación de cruceros temáticos en la región.
 - Establecer bonificaciones a las tasas al buque y al pasaje en temporada baja.
 - Para el conjunto del Destino, diseñar o mejorar la oferta turística en conjunto con las navieras y los operadores locales, que mejore la rentabilidad y el interés por la escala (Por ejemplo vía precios más bajos en temporada baja).

Balears Islands monthly cruise calls, 2010 – 2015



Fuente: Plan Estratégico de cruceros de la APB

Apoyar la figura de los coordinadores o administradores de cruceros para garantizar que la red de coordinación de cruceros en cada isla siga funcionando y trabajen en conjunto para lograr los objetivos acordados.

Una eficaz estrategia de comunicación debe objetivar el impacto real de estacionalidad para conseguir un entorno social más positivo hacia la actividad de los cruceros.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 13. Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros priorizando los principios de sostenibilidad (3/4)

Prioridad:
-

Actuación 13.2: Favorecer el mayor escalonamiento semanal y diario de las escalas, buscando también una menor coincidencia con las líneas regulares (ferries)

- Reducir picos de demanda en el puerto, en los accesos y en los puertos turísticos más demandados.
- **Medidas:**
 - Bonificaciones a las tasas portuarias al buque y al pasaje en escalas sin coincidencia con otros cruceros y/o reduciendo la coincidencia con líneas regulares.
 - Mejorar el sistema de gestión de solicitudes de atraque, con la colaboración de las navieras y sus agentes.

Actuación 13.3: Desarrollar el mercado de cruceros de pequeña y mediana eslora

- Las características físicas e instalaciones de los puertos de Alcúdia y Maó hacen que sean ideales para cruceros algo más “exclusivos” de eslora pequeña y media, sin que ello signifique renunciar a los cruceros más convencionales que también puedan atracar o fondear en los mismos.
- **Medidas:**
 - Puerto de Maó
 - Coordinación de las diferentes entidades públicas y privadas para fomentar los cruceros más “exclusivos”, sin olvidar los tradicionales, aprovechando el turismo de cultura, histórico, de naturaleza, gastronómico, etc.
 - Fomentar la posibilidad de visitar Menorca en su conjunto y los atractivos (naturales y patrimoniales) del propio puerto.
 - Facilitar que las navieras incluyan el puerto en rutas de “puertos boutique” o con especial encanto por el Mediterráneo Occidental, con puertos de semejantes características, o con los que encajen en un itinerario.
 - Contactos fluidos con las navieras.
 - Promoción en ferias del sector de los cruceros, difusión en revistas especializadas del sector, etc.
 - Puerto de Alcúdia
 - Posible puerto complementario al de Palma, para este tipo de cruceros de menor tamaño (el puerto de Alcúdia presenta limitaciones de eslora y de calado, lo que imposibilita la llegada de grandes cruceros), aprovechando el producto turístico y la marca Mallorca y la cercanía al aeropuerto.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 13. Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros priorizando los principios de sostenibilidad (4/4)

Prioridad:
-

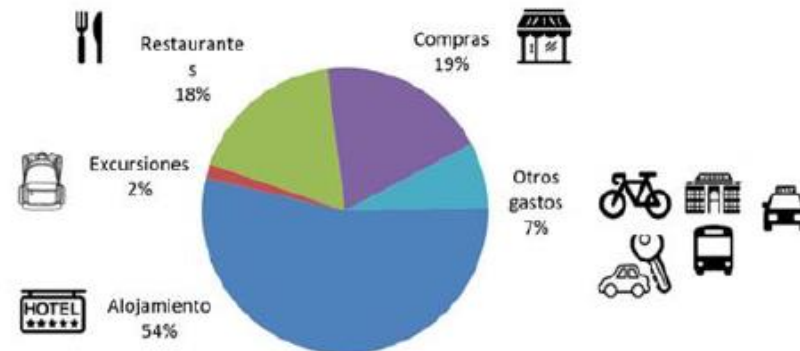
Actuación 13.4: Fomentar los cruceros de base en Palma, Eivissa y Alcúdia

- Para un Destino, ser puerto base puede ser muy interesante por el desarrollo de distintas actividades, dentro y fuera del puerto, vinculadas al iniciar y finalizar un itinerario, aunque para poder optar a ello el puerto (y el destino) debe tener las infraestructuras adecuadas, así como poder prestar los servicios al buque necesarios. El puerto de Palma es actualmente el único puerto base de Baleares. Esto supone un impacto económico positivo para Mallorca ya que una parte de estos pasajeros alargan su estancia una media de unos cuatro días para visitar la isla (antes o después del crucero).

Medidas:

- Puerto de Palma: estrategia conjunta de los agentes locales (hoteles, agencias de viajes, instituciones,...) para mejorar y especializar la oferta en tierra necesaria. Desde AENA, promover las rutas aéreas de mayor potencial de cruceristas de base.
- Puerto de Eivissa: diseño de una estrategia conjunta por los agentes locales (hoteles, agencias de viajes, instituciones,...) para disponer de la oferta en tierra necesaria. Desde AENA, impulsar con las compañías aéreas las conexiones de mayor interés.
- Puerto de Alcúdia: dirigirse a los cruceros de pequeña dimensión. Aprovechar la conectividad del aeropuerto de Palma y la oferta turística de Mallorca. Coordinar con agentes locales.

Distribución del gasto de los cruceristas de base



Fuente: Cámara de comercio de Mallorca, IBES, UIB (2017): El impacto económico de los cruceros en las Illes Balears

Establecer incentivos al crucero de base: preferencia de atraque, bonificaciones, servicios en tierra,....

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (1/17)

Prioridad:
-

Justificación general:

- Como se dice en el Objetivo Estratégico “Mejora y Optimización de las infraestructuras e instalaciones para el tráfico” correspondiente al Eje 1, la APB se ha planteado un modelo de desarrollo basado en atender sus tráficos y actividades portuarias sin incrementar en lo posible la superficie de agua abrigada, reduciendo a su mínima expresión la ocupación de nuevos espacios de agua y, en todo caso, cuando sea necesario y tratando de sacar el máximo provecho de los espacios, infraestructuras e instalaciones existentes, con las reordenaciones y mejoras necesarias. La idea anterior se concretaba en aquel objetivo referido a todos los tráficos, salvo el de cruceros, al que se amplía ahora.
- De hecho, los tráficos de pasajeros de línea regular y de cruceros tienen muchos elementos comunes, pero sus exigencias son a veces radicalmente distintas, tanto en la tipología de las instalaciones y servicios requeridos (sobre todo en los cruceros de base), como más particularmente, las dimensiones de aquellas que son función del tamaño del buque y de los pasajeros que transporten.
- Se pretende, con carácter general, una mayor especialización de los atraques para cada tráfico, y cuando el tráfico lo exige, esa especialización se extiende a toda una zona, como tiene previsto la APB a medio-largo plazo, en la medida que sea posible la reubicación de las líneas regulares, con la zona de Poniente/Perares en el caso de Palma. Ello contribuye sustancialmente a mejorar la calidad y la eficiencia de las operaciones.
- El tráfico de cruceros está creciendo particularmente en Palma y Eivissa. En Formentera tan solo se permite el fondeo de pequeños cruceros, fuera de la Zona II del puerto, donde no existen praderas de posidonia.
- En los puertos de Palma, Eivissa y la Savina se produce un cierto rechazo desde algunos sectores al crecimiento de este tráfico, mientras que es muy bien o mejor acogido en general en los de Alcúdia y Maó.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (2/17)

Prioridad:
-

➤ Puerto de Palma:

- La APB tiene previsto a medio plazo dedicar al tráfico de cruceros la zona de los muelles de Poniente y Perares, junto, al menos de momento, a la EM nº6 en el atraque Norte de la plataforma del Dique del Oeste, recientemente ampliada y mejorada. A tal efecto necesita llevar acabo una profunda transformación de las instalaciones de los muelles de Poniente y Perares, y previamente trasladar la operativa de las líneas regulares (ferries) a otra zona del Puerto. Todo ello de forma lo más consensuada posible con el Ayuntamiento (con un nuevo Plan Especial) y el resto de administraciones.

➤ Puerto de Alcúdia

- La APB tiene como objetivo incrementar el tráfico de cruceros del Puerto de Alcúdia, en la medida en que sea compatible con el resto de tráfico, pero las condiciones infraestructurales del puerto limitan las dimensiones del buque a esloras menores de 200 m, lo que obliga a moverse en el segmento de los cruceros de pequeña eslora. Como complemento al Puerto de Palma, contribuyendo a reducir la presión del mismo, particularmente en temporada alta, aprovechando la ventaja del aeropuerto internacional de Palma y el potente atractivo e infraestructuras turísticas de la isla de Mallorca.
- El Puerto de Alcúdia dispone de una EM en los Muelles de Poniente, bien diseñada y dotada, que se comunica mediante pasarelas aéreas con cuatro atraques, sin embargo está pensado específicamente para ferries y sus dimensiones son limitadas.
- La potenciación del tráfico de cruceros obligará a mejorar las condiciones de los atraques, que deberán compartirse con los ferries (siempre prioritarios). La capacidad global aumentará con la habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros (prevista en el Plan de Inversiones, con seis millones de euros).

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (3/17)

Prioridad:

-

➤ Puerto de Maó

- La APB tiene como objetivo incrementar el tráfico de cruceros del Puerto de Maó, si bien el atraque en los Muelles estará limitado a los de dimensiones limitadas, en el segmento de los denominados cruceros “boutique” y, en todo caso, por debajo de los 277 m de eslora, límite máximo de los buques que pueden atracar en el Puerto de Maó. Para mejorar la operativa la APB tiene previsto diversas actuaciones en el Muelle de Pasajeros, especializado en el tráfico de cruceros.
- Por otro lado, se está trabajando en la habilitación de un muelle, superficies y accesos terrestres para facilitar la operativa de “tenders” de cruceros de mayor eslora que podrían fondear u operar en la Zona II, junto a la bocana.

➤ Puerto de Eivissa:

- El tráfico de cruceros en el Puerto de Eivissa opera en el Muelle Adosado del dique de abrigo de Levante (“el muro”) limitado a esloras inferiores a 210 m y calado de 6,5 m; y en la zona de Botafoch, ya sea en el atraque adosado al dique (permite barcos grandes de más de 300 m de eslora) o en los pantalanes, compartiendo los atraques con el tráfico de ferries (prioritario).
- Existe interés en potenciar los cruceros de base (en lo posible) y en temporada baja, además de aquellas escalas no coincidentes con las de los ferries. La nueva EM contempla la posible presencia de cruceiros en tránsito, así como la explanada para el estacionamiento de autobuses y resto de operaciones terrestres.

➤ Puerto de la Savina:

- El tráfico de cruceros turísticos en el Puerto de la Savina está muy restringido. Por una parte, este puerto no tiene apenas capacidad de atraque para cruceros y mucho menos en temporada alta y, por otra, las exigencias de sostenibilidad medioambiental del propio puerto y de las aguas exteriores (Red Natura), limitan esta actividad a la posibilidad de fondeos en el exterior de la Zona II, allí donde no existen praderas de posidonia.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (4/17)

Prioridad:
-

❑ Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM. Evolución y mejora:

- Como ya se vio al hablar del modelo de gestión de EEMM de pasajeros de línea regular, existen, en términos generales, dos modelos básicos de gestión de una terminal de cruceros: gestión directa y gestión indirecta. No obstante no se trata de modelos puros, ya que con frecuencia pueden verse matizados en diversos aspectos.
- Asimismo, es preciso establecer, de partida, que una terminal de cruceros incluye en su conjunto: el atraque, la explanada y la EM propiamente dicha, aunque muchas veces el análisis se reduce a la EM, ya que no es habitual la construcción del muelle por el concesionario (por razones económicas si es un muelle nuevo o por razones históricas, al menos en España, donde lo normal es aprovechar muelles existentes).

GESTIÓN DIRECTA:

- La Autoridad Portuaria proyecta, financia, construye, mantiene, explota y gestiona las instalaciones.
- La gestión directa se asocia a una terminal pública, lo que implica que en ella se puede atender cualquier tipo de cruceros cualquiera que sea la compañía a la que pertenece.

GESTIÓN INDIRECTA

- La Autoridad Portuaria otorga la gestión (mantenimiento, explotación) de las instalaciones, a una empresa privada (el concesionario u autorizado), en base al correspondiente título, normalmente de concesión.
- El concesionario puede haber participado, además, en el proyecto, la construcción y financiación de las instalaciones, o simplemente en la financiación /construcción, con base a un proyecto de la Autoridad Portuaria.
- El concesionario abona una tasa fija de ocupación anual y una tasa variable de actividad, normalmente función del tráfico, y eventuales mejoras ofertadas en concurso.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (5/17)

Prioridad:
-

GESTIÓN INDIRECTA (cont.):

- La concesión se otorga por un plazo, que depende fundamentalmente de la inversión realizada por el concesionario.
- La inversión realizada también puede permitir determinadas bonificaciones/reducciones de los valores de las tasas, de acuerdo con el TRLPEMM y la política de la Autoridad Portuaria.
- Además, el concesionario está obligado a cumplir unas condiciones, que formarán parte del título de otorgamiento, entre las que cabe destacar, el tráfico mínimo anual a aportar, que en el caso de los cruceros podría matizarse además con aspectos como: exigencias mínimas de tráfico de base, tráficos en temporada baja, exigencias de atender, en su caso, tráficos de terceros en un porcentaje, medidas para la mejora ambiental de las operaciones, etc.
- Suelen distinguirse dos tipos principales de concesionarios: una naviera de cruceros o un grupo de navieras de cruceros, y un operador independiente (un terminalista), que puede ser a su vez de rango global o más local.
- Por su parte, la gestión indirecta de una terminal de cruceros, puede responder a dos tipologías fundamentales:
 - **Terminal dedicada o de uso particular**, destinada a los buques del propio concesionario o de su grupo. Podría exigirse la prestación de servicios a un determinado porcentaje de buques de terceros. Esta tipología tiene sentido cuando el terminalista es una naviera de cruceros o un grupo de ellas. En la hipótesis de que el muelle de atraque hubiera sido construido por la Autoridad Portuaria, es decir, fuera público, sería necesario garantizar una preferencia de atraque al concesionario, elemento de máxima valoración por la naviera. Otra opción podría ser otorgárselo en concesión, lo que le obligaría a abonar los conceptos de la tasa de ocupación del TRLPEMM (suelo + obras + depreciación) y la de actividad.
 - **Terminal pública o de uso general**, donde pueden operar cruceros de cualquier compañía que asigne la Autoridad Portuaria. Tiene más sentido para un terminalista independiente. Si fuera una naviera de cruceros, podría chocar con la necesaria neutralidad, exigible al gestor/concesionario.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (6/17)*

Prioridad:

-

❑ Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.):

VARIABLES QUE INFLUYEN

A la hora de decidir que tipo de modelo de gestión interesa para gestionar una terminal de cruceros, es preciso tener en cuenta los siguientes aspectos , entre otros:

a) Tipo de tráfico y su magnitud

- Es preciso distinguir entre tráficos de base y de tránsito. Ello condiciona, de partida, el diseño y la funcionalidad de la EM.
- En el caso de una terminal dedicada, se justifica sobre todo por la existencia de suficiente tráfico de base.
- Si una misma EM atiende/puede atender varios atraques/buques, su diseño se ve condicionado, sobre todo si se prevén operaciones simultáneas. En tales casos, si los buques son de la misma compañía, se favorece la condición de terminal dedicada. Si los buques son de distintas compañías será conveniente, o bien la gestión directa o bien la indirecta con un terminalista independiente. Se trata de garantizar la neutralidad.
- Si se pretende compartir tráficos de línea regular y de cruceros en la misma EM, en principio parece obligada la gestión directa, o bien , la indirecta con un terminalista.

b) El volumen de tráfico y la rentabilidad

- El volumen de tráfico disponible puede ser decisivo de cara al interés de una empresa privada por obtener una concesión de una EM. Si los volúmenes son reducidos, será más difícil conseguir que invierta. En este caso, procederá probablemente una gestión directa.
- Asimismo, ya ha sido dicho como una terminal dedicada requerirá preferentemente un importante tráfico de base. No obstante, este tráfico podrá complementarse con tráfico de tránsitos y con la posible presencia de terceros compatibles.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (7/17)*

Prioridad:
-

❑ Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.):

VARIABLES QUE INFLUYEN (cont.)

c) La naturaleza de la empresa concesionaria

- Ya ha sido comentado antes cómo la gestión indirecta plantea diversas posibilidades según la naturaleza de la empresa concesionaria.
- En particular cabe distinguir los siguientes tipos de concesionarios posibles:
 - Una compañía naviera o un grupo de ellas.
 - Un operador de terminal o terminalista independiente, y además posibles.
 - Situaciones intermedias o compartidas de las anteriores.
- La presencia de la compañía naviera como concesionaria favorece el otorgamiento de una terminal dedicada para sus propios buques o de empresas vinculadas. Sin embargo, dificulta el otorgamiento de una terminal pública pues puede ser difícil garantizar las necesarias condiciones de neutralidad.
- Alternativamente, la figura de un terminalista u operador de terminal independiente, distinto de una naviera, puede favorecer el otorgamiento de una terminal pública en gestión indirecta.

d) Otros aspectos

- La gestión indirecta favorece la inversión privada, lo que puede ser una ventaja para la Autoridad Portuaria que, de este modo, se ahorra sus recursos.
- Asimismo, la gestión indirecta reduce las necesidades de personal de la Autoridad Portuaria.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (8/17)*

Prioridad:
-

❑ Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.):

VARIABLES QUE INFLUYEN (cont.)

- El modelo concesional favorece los acuerdos a medio/largo plazo, que suelen ser bien valorados por las compañías de cruceros, que de este modo pueden programarse con varios años de antelación, hecho característico de este sector.
- La inversión privada (gestión indirecta) puede ser un incentivo a la hora de captar tráfico, especialmente, tráfico de base. Puede tratarse como una exigencia mínima, ya comentada.
- El concesionario de la EM puede disponer de la licencia para la prestación del servicio al pasaje y ejercer tal función.
- La gestión directa da más flexibilidad a la Autoridad Portuaria para asignar los atraques y optimizar la capacidad global del Puerto para absorber la demanda.

MODELO DE GESTIÓN DE LAS NUEVAS EEMM DE PALMA

- El Puerto de Palma dispone actualmente de seis EEMM, todas ellas en gestión directa de la APB. Solamente la nueva EM nº6 recién construida, y la EM nº 4, previa una serie de transformaciones, tienen sentido su uso a futuro para cruceros.
- En el estudio de “Optimización de Terminales de Pasajeros en el Puerto de Palma” se llega a determinadas conclusiones en cuanto al número y papel de las EEMM que podría llegar a haber en Palma. Por ello carece de sentido, en el momento actual, analizar el modelo de gestión de las actuales EEMM, salvo aquellas que perdurarán mas o menos modificadas a futuro, tales como son la EM nº6 y la EM nº 4.
- A la hora de determinar el modelo gestión de las EEMM de cruceros del Puerto de Palma deberán tener en cuenta, entre otros posibles, los considerandos anteriormente enunciados. Se analiza cada una de ellas a continuación, de forma sucinta.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

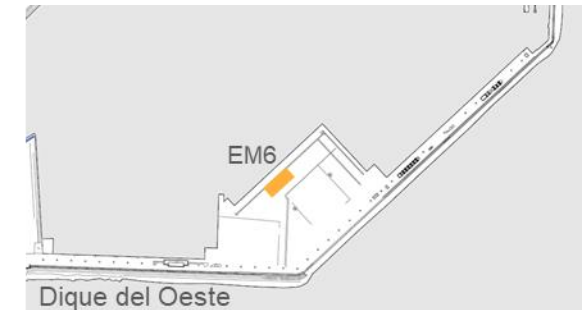
Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (9/17)*

Prioridad:
-

Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.): EM nº6

- Situada en el atraque norte de la plataforma en el Dique del Oeste, tiene una superficie de 10.000 m², con una explanada con capacidad holgada y con una línea de atraque que permite la operación de los mayores buques del mercado (actualmente la serie Oasis de Royal Caribbean de 360 m de eslora y mayores y 6.000 pasajeros de base o tránsito).
- La EM nº 6 desempeña actualmente un papel fundamental en el Puerto de Palma, al permitir la operación de los cruceros con más de 2.500 pasajeros de base.



- Esta función la cumpliría no solo en la actualidad, sino durante el periodo necesario hasta que estén construidas y en funcionamiento la(s) nueva(s) EEMM previstas en los Muelles de Poniente/Perares, teniendo en cuenta el traslado y concentración del tráfico de ferries del Puerto en el Dique del Oeste.
- De lo anterior se desprende que, a futuro caben las siguientes posibilidades:
 - 1ª fase: gestión directa o gestión indirecta (a través de un terminalista si lo que prima es la neutralidad) . Plazo no mayor a 10 años.
 - 2ª fase: Estará supeditada al mantenimiento de esta EM como estación de cruceros.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (10/17)*

Prioridad:
-

❑ Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.):

EM nº4 AMPLIADA

- La futura EM 4 AMPLIADA, situada en Poniente Norte, se caracteriza por alcanzar una capacidad para 6.000 pasajeros totales y hasta 4.000 pasajeros de base, con buques de 360 m de eslora y mayores.
- Se parte de la actual situación, con capacidad de hasta 2.500 pasajeros de base y su construcción se realizaría en dos fases. La primera fase hasta agotar la edificabilidad disponible (con la Modificación Puntual del Plan Especial en tramitación) durante la primera fase de la transición (salida de los ferries de Poniente/Perares), con una capacidad para atender hasta 3.000 pasajeros de base y la segunda fase durante la segunda fase de la transición y posterior, hasta alcanzar la capacidad total.
- La EM 4 AMPLIADA se puede vincular/conectar con una nueva EM MULTIBUQUE, que se podría desarrollar en el otro extremo de esta alineación de atraque, a través de una pasarela aérea fija, lo que podrá permitir la gestión conjunta o compartida de un gran buque a través de ambas EEMM, si bien puede no ser imprescindible.
- El hecho de partir de una instalación ya existente, como es la EM 4, y de tener que realizar las obras de ampliación en dos fases, puede ser complicado para dejarlo en manos de un tercero, a la vez de es posible que se tengan que atender tráficos en situaciones de presión, durante la transición. Ello nos lleva a concluir que, probablemente, la mejor solución para la construcción de la EM 4 es que sea a cargo de la APB, es decir, en gestión directa.
- Sin embargo, sí se podría otorgar una concesión de explotación, en su caso, a un terminalista, al que se le podrían pedir inversiones y compromisos para la mejora ambiental de las operaciones.
- Además, esta EM, lo mismo que la EM MULTIBUQUE, podría ser necesaria en determinadas situaciones para el tráfico de ferries, aprovechando los tacones existentes en ambos extremos. Ello podría descartar asimismo la oportunidad de otorgar la explotación a una compañía naviera de cruceros (o de ferries), en la medida que limitara las condiciones de utilización.
- Otra opción podría ser la de otorgar la concesión de explotación a un operador que gestionara ambas terminales, EM 4 AMPLIADA y EM MULTIBUQUE, de forma conjunta e integrada.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (11/17)*

Prioridad:
-

□ **Justificación. Modelo de Gestión de las EEMM (cont.):**

EEMM EN LOS OTROS PUERTOS DE LA APB

- Ya se ha hablado anteriormente de las EEMM existentes en los otros puertos de la APB y de los cambios previstos. En todos los casos se trata de EEMM de dimensiones pequeñas o medias, dedicadas principalmente a tráficos de línea regular y a veces también de cruceros, salvo la Terminal de pasajeros de Maó dedicada a los cruceros.
- Todas ellas están gestionadas directamente por la APB, que parece ser el modelo más adecuado, en todo caso, sustituible en algún caso, como el de Eivissa, por una gestión indirecta a través de un terminalista.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (12/17)

Prioridad:
-

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
Actuación 13.1: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Palma							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayuntamiento + Govern Balear
Actuación 13.2: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Alcúdia							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayuntamiento + Govern Balear
Actuación 13.3: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Maó							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayuntamiento + Govern Balear
Actuación 13.4: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Eivissa							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayuntamiento + Govern Balear
Actuación 13.5: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de La Savina							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Consell Insular + Govern Balear
Actuación 13.6: Modelo de gestión de las EEMM. Evolución y mejora							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia + Resp. Explotación) + Ayuntamiento
Actuación 13.7: Fomentar el alineamiento y colaboración, trabajando en redes de colaboración pública y con los agentes privados en cada isla							APB (Director + Resp. Planificación y Estrategia) + Ayuntamiento + Govern Balear + otros

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (13/17)

Prioridad:
-

Actuación 14.1: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Palma

• **Medidas**

- Trabajos de transformación de los Muelles de Poniente y Perares para su especialización para el tráfico de cruceros (1ª Fase). Hasta el inicio del funcionamiento de los ferries en el Dique del Oeste:
 - ✓ Modificación puntual del Plan Especial (o nuevo Plan Especial) de Palma (a corto plazo, en proceso).
 - ✓ Reformulación de la DEUP.
 - ✓ Modificación sustancial del Plan Especial (o nuevo Plan Especial) de Palma (medio plazo).
 - ✓ Redacción de Proyectos Técnicos.
 - ✓ Urbanización 1ª fase.
 - ✓ Ampliación parcial de la EM 4.
 - ✓ Mejora de los accesos terrestres a Poniente Perares (recogido en la Actuación 4.1.5).
- Trabajos de transformación de los Muelles de Poniente y Perares para su especialización para el tráfico de cruceros (2ª Fase). Una vez trasladados los ferries al dique del Oeste:
 - ✓ Ampliación final de la EM 4.
 - ✓ Construcción del resto de EEMM de Poniente.
 - ✓ Urbanización definitiva de Poniente.
 - ✓ Remodelación/Construcción de la EM de Perares.
 - ✓ Urbanización definitiva de la zona de Perares.
 - ✓ Demolición de las rampas Ro-Ro existentes (si se demostrara innecesarias, y conveniente su demolición).

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (14/17)*

Prioridad:
-

Actuación 14.1: Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Palma (cont.)

• **Medidas (cont.)**

➤ Mejora del servicio a los pasajeros de cruceros en Palma:

- ✓ La principal mejora proviene de la especialización de las instalaciones previstas principalmente en la zona de Poniente y Perares.
- ✓ Otras líneas de mejora: facilitar que se presten servicios de transporte con distintas opciones de movilidad sostenible (a/desde el Centro Histórico y/u otros puntos de atracción turística) y/o servicios de transporte y facturación de equipajes desde/hacia el aeropuerto.

Actuación 14.2: Enfoque sostenible de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Alcúdia

• **Medidas**

➤ Adaptación y mejora de las instalaciones del Puerto de Alcúdia al tráfico de cruceros:

- ✓ Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros y ampliación de pasarelas.

➤ Establecer mecanismos de planificación y coordinación para compartir la disponibilidad de atraques y utilización de la EM para tráficos de ferries y de cruceros:

- ✓ Se trata de planificar y ordenar los espacios para su utilización especializada o compartida (en determinadas horas) entre ferries y cruceros.
- ✓ Asimismo, se trata de planificar, en la medida de lo posible, los horarios de atraque de ferries y cruceros, para optimizar los atraques disponibles.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (15/17)*

Prioridad:
-

Actuación 14.3: Enfoque sostenible de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Maó

• Medidas

- Optimización y mejora de las instalaciones del Puerto de Maó para el tráfico de cruceros:
 - ✓ Acondicionamiento estructural del Muelle de Pasajeros.
 - ✓ Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros.
 - ✓ Habilitación de infraestructuras (muelle, explanadas, accesos) para facilitar la operativa de “tenders” y el embarque/desembarque de pasajeros de cruceros de gran eslora fondeando en la Zona II (junto a bocana).

Actuación 14.4: Enfoque sostenible de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de Eivissa

• Medidas

- Estación marítima en la explanada y los Muelles Comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa (en construcción).
- Instalación de elementos de control de pasajeros (*security*) en el Muelle Adosado al Muro.
- Otras líneas de mejora: facilitar que se presten servicios de “movilidad sostenible”, con distintas opciones (a/desde el Centro Histórico y/u otros puntos de atracción turística).

Actuación 14.5: Enfoque sostenible de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros del Puerto de la Savina

• Medidas

- Racionalizar las posibilidades y operativa del tráfico de cruceros en fondeo, facilitando la operativa de términos en condiciones de seguridad y siempre que sea compatible con los tráficos regulares (prioritarios).

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (16/17)*

Prioridad:
-

Actuación 14.6. Modelos de gestión de las EEMM. Evolución y mejora

• Medidas

- Definir el modelo de gestión más conveniente para las EEMM de Palma.

Este objetivo debería activarse para que, cuando se haya producido el traslado de los ferries al dique del Oeste, pueda iniciarse la construcción de cada una de las EEMM, según el plan que se acuerde, ya sea por la APB o por una empresa privada/concesionaria (naviera u operador), según la decisión adoptada. Previamente a esta situación se considera necesario lo siguiente:

- ✓ Llevar a cabo una serie de contactos con las navieras de cruceros y con operadores independientes, para conocer sus expectativas y posible interés en gestionar una Terminal de cruceros en Concesión, ya sea dedicada o publica, realizando la correspondiente inversión.
- ✓ Decisión por parte de la APB de las posibles EEMM a concesionar y cuáles no, incluida su construcción (y proyecto, en su caso).
- Puesta en marcha de los mecanismo necesarios para otorgar la correspondiente concesión, de acuerdo con el TRLPEMM:
 - ✓ Realización de los correspondientes Pliegos de Bases del Concurso, según el TRLPEMM.
 - ✓ Otorgamiento de la Concesión.
 - ✓ Realización del Proyecto Constructivo (en su caso).
 - ✓ Construcción (en su caso).
 - ✓ Explotación.
- Puesta en marcha de los mecanismo necesarios para construir las EEMM por parte de la APB:
 - ✓ Realización del correspondiente Proyecto Constructivo.
 - ✓ Contratación de las obras.
 - ✓ Construcción.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 5: Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)

Objetivo operativo 14. *Enfoque sostenible e integrado con el Destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros (17/17)*

Prioridad:
-

Actuación 14.7: Fomentar el alineamiento y colaboración, trabajando en redes de colaboración pública y con los agentes privados en cada isla

• **Medidas**

- Apoyar la figura del coordinador de turismo de cruceros, dependiente de la administración local/insular en cada puerto/isla con las siguientes funciones:
 - ✓ Coordinar la correspondiente plataforma de coordinación del turismo de cruceros en cada isla.
 - ✓ Concentrar y gestionar la información sobre cruceros en cada puerto/isla.
 - ✓ Información y coordinación de las autoridades y *stakeholders*: Ayuntamiento, Cámara de Comercio, navieras, operadores, hoteles...
 - ✓ Puesta en común de iniciativas para la mejora del tráfico de cruceros en el puerto/isla.
 - ✓ Coordinación de una o varias “Mesas de trabajo”, si fuera, necesaria su creación.



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

**OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —
DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES**

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 15. Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social (1/4)

Prioridad:
-

Justificación:

- La evolución del sector de la náutica recreativa está asociada a la evolución de la situación económica del país. Desde 2014 se observa un inicio de recuperación del sector, siendo las embarcaciones de gran eslora las de mayor crecimiento en matriculaciones, y presentes en un número muy elevado en Baleares.
- Baleares es la segunda Comunidad Autónoma con mayor número de puertos deportivos y número de amarres. Eivissa y Mallorca tienen los precios medios de cesión de amarre y alquiler más elevados de España.
- Recientemente por Ports de IB se ha redactado, y está en tramitación, el “**Plan General de los Puertos de las Illes Balears**”, cuya estrategia a seguir es básicamente la de satisfacer las nuevas necesidades de demanda mejorando los puertos existentes sin nuevas ampliaciones o nuevos puertos. La estrategia de la APB comparte los mismos principios y puede considerarse - quiere estar – alineada con este Plan.
- La explotación del espacio marino y del litoral de la costa balear, en cuanto a los usos náuticos recreativos, ha llegado a un punto de desarrollo y hasta de cierta saturación, en temporada alta, que impiden que el sector siga creciendo a los ritmos históricos de una forma sostenible.
- Los hábitos de los usuarios están poco a poco cambiando hacia decisiones más razonables y respetuosas con los recursos y el medio ambiente.

Actuaciones:

↑ Actuación principal
↔ Actuación complementaria

● Actuación 15.1: Atender la demanda de los usuarios residentes



● Actuación 15.2: Gestionar las concesiones bajo criterios de sostenibilidad, facilitando la financiación y explotación por la iniciativa privada



2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep planificación y estrategia, delegaciones islas) + Concesionarios
						APB (Dir., Área de explotación y SS.PP., Económico Financiero) + Concesionarios

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

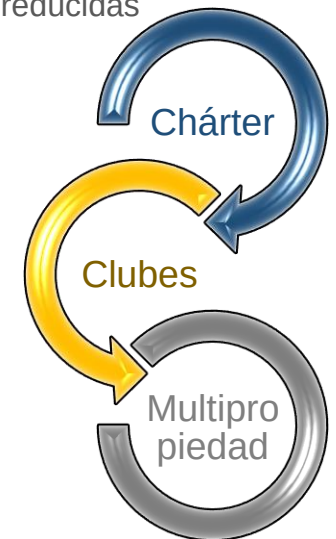
Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 15. Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social (2/4)

Prioridad:
-

Actuación 15.1: Atender la demanda de los usuarios residentes

- Aproximar la náutica a los ciudadanos, sin concentrar la oferta en zonas concretas o dirigida a perfiles concretos, contribuyendo a los cambios de hábitos y costumbres de los usuarios, hacia otros más eficientes, racionales y respetuosos con el medio ambiente.
- **Medidas:**
 - Mantener amarres para embarcaciones de pequeña eslora (hasta 8 m) con tasas y/o tarifas relativamente reducidas
 - Fomentar fórmulas alternativas a la propiedad tradicional de la embarcación, como son:
 - **El chárter:** es la actividad de alquiler de embarcaciones de recreo con o sin patrón. Permite un mayor aprovechamiento de las embarcaciones y amarres, de forma que, con los mismos recursos, se puede satisfacer a más navegantes.
 - **La propiedad a través de clubes:** Consiste en posibilitar al usuario el disfrute de embarcaciones que son adquiridas por el club, a través del pago de unas cuotas de pertenencia al club y unas mensualidades. Estos pagos dan derecho al uso durante unos días determinados en temporada alta y baja de embarcaciones, desentendiéndose de las labores de mantenimiento y obteniendo una serie de ventajas. Al igual que el chárter propicia un aprovechamiento más racional de los recursos.
 - **La multipropiedad de las embarcaciones:** Consiste en que varios propietarios adquieren un barco, compartiendo su uso y gastos, y normalmente mediante redacción de unos estatutos que regulan el uso del barco repartiéndolo por fechas y/u otros criterios
 - Plantear ventajas, incentivos económicos, y/o cuota mínima,...en los concursos de otorgamiento de las concesiones que contribuyan a promover estas nuevas fórmulas y el uso razonable de los recursos.
 - Dotación de marinas secas, en función de la demanda en cada zona, con criterios de preservación medioambiental
 - Reservar/Mantener espacios e instalaciones para dedicarlas exclusivamente a embarcaciones de lista 6ª



Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 15. Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social (3/4)

Prioridad:
-

❑ **Actuación 15.2: Gestionar las concesiones bajo criterios de sostenibilidad, facilitando la financiación y explotación por la iniciativa privada**

- Gestión abierta, eficiente y con concurrencia para el desarrollo de proyectos y servicios excelentes, y especialmente respetuosos con el medio ambiente y el entorno en general.
- **Medidas:**
 - Las **escuelas de deportes náuticos** (vela, remo, etc.) y las instalaciones deportivas deben disponerse de modo que su acceso al mar se haga de un **modo seguro** (o lo más seguro posible) y separados totalmente de rutas, canales o zonas con tráficos comerciales o de grandes buques de recreo.
 - Prever y difundir **el uso de marinas secas** para embarcaciones menores.
 - Fomentar el **uso de medios de transporte y en general de energías limpias o sostenibles** en el interior de las instalaciones de mayor tamaño, así como en el traslado y acceso (hacia o desde éstas) de los usuarios, con la instalación de plazas de aparcamiento provistas de **puntos de recarga para vehículos eléctricos**, por ejemplo.
 - Los **puntos de suministro de combustible** para yates deben de disponer de la opción para **suministrar combustibles más limpios** (por ejemplo butano/propano, LNG, biocombustibles, etc.) con una activa promoción para su uso e implantación. Promoción también y llamada a hibridar yates, y empleo de opciones limpias más modernas como pudiera ser el hidrogeno en formato LOHC o similares.
 - Las **instalaciones portuarias** deben contar con un **Plan de Gestión de Residuos, Plan Interior de Contingencias y un Estudio de Condiciones Ambientales** con medios propios o contratados suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación. Cuando las instalaciones cuenten con un surtidor de suministro de combustible para embarcaciones, se hace necesario el disponer de procedimientos y protocolos establecidos para dar una rápida y adecuada respuesta a incidentes que pudieran acontecer. El personal estará debidamente formado y se realizarán simulacros y ejercicios de entrenamiento periódicos (a los que usuarios podrán asistir como público u observadores, siendo éstos anunciados al público con la suficiente antelación).

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 15. Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social (4/4)

Prioridad:
-

□ **Actuación 15.2: Gestionar las concesiones bajo criterios de sostenibilidad, facilitando la financiación y explotación por la iniciativa privada. (Cont.)**

▪ **Medidas (Cont.):**

- La concesiones deben disponer de:
 - Sistemas de **recogida de aguas fecales y oleosas de embarcaciones** en el puerto; así como de instalaciones receptoras de reciclado de residuos, contenedores de basura y papeleras.
 - Instalaciones para la **recogida selectiva y residuos peligrosos**, residuos oleosos, etc.
 - **Zonas de reparación y lavado**, de acuerdo con las normas establecidas.
- Fomentar la **creación de marinas bajo el concepto "SMART"**, incorporando las últimas tecnologías y la innovación en la gestión de las mismas.

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 16. Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones (1/3)

Prioridad:

-

Justificación:

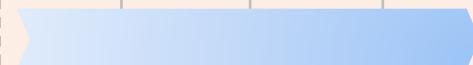
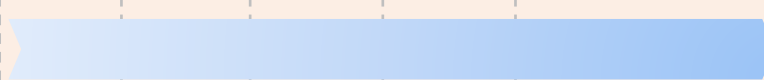
- La industria de mantenimiento y reparación de embarcaciones recreativas ha experimentado un desarrollo muy importante en Baleares y más especialmente en el Puerto de Palma, con un gran impacto a nivel laboral y económico en la isla, por su aportación a la diversificación sectorial (industria) y a la desestacionalización.
- Los fundamentos del éxito de la industria de mantenimiento y reparación de embarcaciones recreativas en el Puerto de Palma son el alto nivel técnico de las empresas, pero también otros factores específicos como son la alta concentración de embarcaciones de este tipo en el ámbito del archipiélago balear, la profusión de pruebas deportivas del mayor nivel y las facilidades y atractivo que oferta la isla de Mallorca y, en concreto, la ciudad de Palma para la estancia de media y larga duración de armadores y tripulaciones.
- La potenciación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones recreativas en el Puerto de Palma, requiere de la implementación de sistemas de varada de mayor capacidad y, necesariamente, de la ampliación de las superficies de tierra y de agua asignadas a la actividad.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

● Actuación 16.1: Adaptación de la infraestructura facilitando espacios de tierra y agua no necesarios para tráficos comerciales

● Actuación 16.2: Fomentar las actividades relacionadas generadoras de empleo y valor añadido

2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir., Área de Explotación y SS.PP., Dep. Planificación y Estrategia) + Concesionarios
						APB (Dir., Dep. Planificación y Estrategia) + Concesionarios+ Ayuntamientos + Consells

Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 16. Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones (2/3)

Prioridad:

-

Actuación 16.1: Adaptación de la infraestructura facilitando espacios de tierra y agua no necesarios para tráficos comerciales

- En los últimos años el sector del mantenimiento y reparaciones no ha parado de crecer, sin que las actuales infraestructuras portuarias de Baleares puedan cubrir adecuadamente toda la demanda. Una falta de espacio que impide seguir desarrollando actividad, sobre todo en el segmento de embarcaciones de mayor eslora y que al mismo tiempo podría amenazar el liderazgo del archipiélago en este sector en Europa.
- El gran potencial que presenta Palma se basa en sus ventajas competitivas, pero necesita disponer de mayores superficies e instalaciones, tanto para absorber mayor volumen de demanda como para poder atender a embarcaciones de mayor porte.
- A otra escala, puertos como Alcúdia, Eivissa o Maó, también presentan potencial en este sector, que es conveniente impulsar. También, a mucha menor escala, cabe mejorar la reparación y mantenimiento en la Savina
- **Medidas:**
 - Puerto de Palma: El Consejo de Administración de la APB acordó la redacción del Plan Director del puerto de Palma en base a una solución que contempla concentrar el tráfico de ferries en la zona Oeste del Puerto, las áreas de reparación y mantenimiento en Muelles Comerciales donde podrán disponer de una amplia superficie para esta actividad.
 - Puerto de Maó: Puesta en marcha de un nuevo varadero para izada y botadura de embarcaciones, depósito, vigilancia y custodia de embarcaciones en tierra. El adjudicatario de la licitación actualmente en proceso, gestionará la ocupación del dominio portuario afectado a la concesión y la utilización del foso para la izada y botadura de embarcaciones. La APB hará entrega al adjudicatario del travelift para 150 toneladas que ya está operando en la zona. El varadero dispondrá de amarres para la reparación de embarcaciones así como una marina seca de al menos 150 plazas para embarcaciones de hasta 10 metros de eslora.



Eje Estratégico: FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES

Objetivo Estratégico 6: Baleares nodo de referencia internacional en náutica de recreo - deportiva, y en mantenimiento y reparaciones de embarcaciones

Objetivo operativo 16. Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones (3/3)

Prioridad:

-

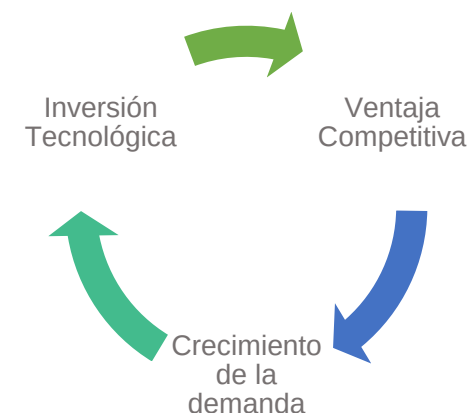
❑ Actuación 16.1: Adaptación de la infraestructura facilitando espacios de tierra y agua no necesarios para tráfico comerciales (Cont.)

▪ Medidas (cont.):

- Puerto de Eivissa: La concesión Varadero Ibiza (Ibiza Port), algo constreñida en su actual ubicación, tiene plazo concesional hasta 2025, pero esta actividad se pretende trasladar y ampliar en el Plan de Reordenación que facilitará la aprobación de la DEUP.
- Puerto de Alcúdia: Alcudiamar también contempla en su proyecto de ampliación dedicar una explanada íntegramente a la reparación de barcos de mayor eslora.
- Puerto de la Savina: Prevista la incorporación al dominio público portuario de una parcela incluida en la zona de Servicio Portuario por el PUEP donde se podrá facilitar la actividad, conectada al travelift, con criterios que mejoren ambientalmente la misma.

❑ Actuación 16.2: Fomentar las actividades relacionadas generadoras de empleo y valor añadido

- El sector del mantenimiento y reparación de embarcaciones tiene una gran importancia para Baleares, y en concreto para Mallorca, ya que genera unos 3.000 empleos directos, indirectos e inducidos. Además por cada empleo directo de reparación se generan 6 en otros subsectores.
- El alto nivel de especialización que se está alcanzando, permitiría propiciar un entorno de actividades complementarias y relacionadas.
- **Medidas:**
 - Favorecer e impulsar un núcleo de formación muy especializada, que permita generar profesionales en Baleares (hay una elevada presencia de mano de obra extranjera por escasez de mano de obra local cualificada) y elevar y sofisticar el nivel de formación.
 - Favorecer e impulsar desarrollos tecnológicos relacionados con el sector de la construcción naval de estas embarcaciones generando un núcleo tecnológico que alimente el círculo virtuoso de *inversión en tecnología-ventaja competitiva- crecimiento de la demanda-más inversión en tecnología*.





Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIOAMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (1/6)

Prioridad:

-

Justificación:

- ❑ Los aspectos medioambientales de la actividad marítimo-portuaria, cada vez más exigentes tanto desde el punto de vista normativo como desde la responsabilidad social, han pasado a formar parte de modo integrado en la estrategia y la gestión de las entidades públicas y privadas que participan en la actividad marítimo-portuaria.
- ❑ La nueva normativa del transporte marítimo sobre emisiones a la atmósfera de azufre o de CO₂, o sobre gestión de agua de lastre, entre otras, está introduciendo significativos cambios en este sector, que afectan a los puertos en la medida que deben atender sus necesidades, ahora diferentes, de abastecimiento de combustibles, tomas de energía eléctrica, retirada y tratamiento de residuos, etc.
- ❑ En 2019, se presentó la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares” que tiene como objetivo consolidar la estrategia a seguir por la APB en la mejora del desempeño energético en los puertos que gestiona.
- ❑ La APB puede asumir un triple liderazgo:
 - En los puertos que gestiona, en relación con la Comunidad Portuaria.
 - En el Sistema Portuario, en relación con otros puertos
 - En las ciudades y costas baleares, en relación con otras Administraciones y empresas.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 17.1: Fomentar la “contaminación cero” en buque atracado 							APB (Dir., Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC, explotación portuaria)+ Navieras
● Actuación 17.2: Apoyar proyectos de renovación e innovación tecnológica de los buques. 							APB (Dir., Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC)+ Navieras

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

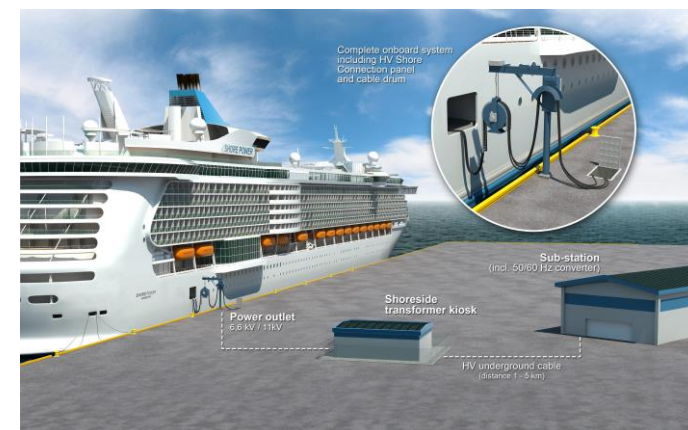
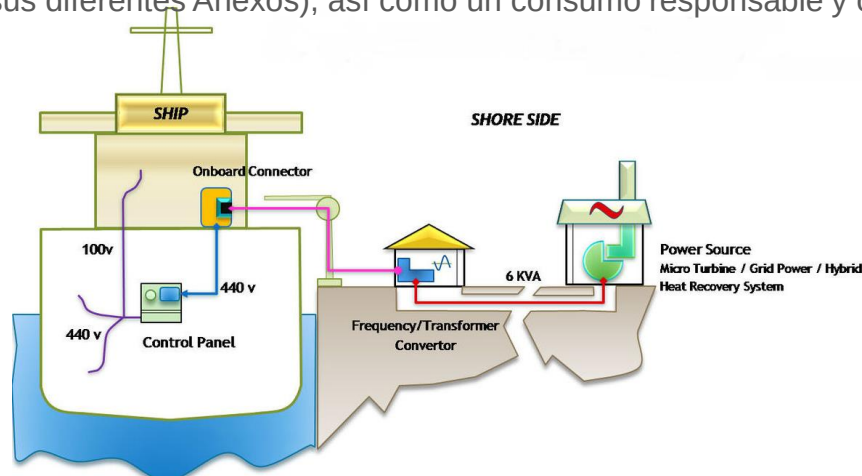
Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (2/6)

Prioridad:

-

Actuación 17.1: Fomentar la “contaminación cero” en buque atracado

- Los buques que se encuentran atracados en puerto utilizan sus motores auxiliares para producir electricidad durante las operaciones de embarque/desembarque y estadía, con la consiguiente emisión de gases contaminantes y la producción de ruidos y vibraciones.
- Unos de los medios para reducir el impacto ambiental de los buques es suministrarles energía eléctrica desde el puerto, procedente de su red de distribución (“Cold Ironing”), permitiendo que éstos apaguen sus motores auxiliares. Esta alternativa supone una reducción en las emisiones producidas por el buque. Además, al permitir que los generadores propios del buque permanezcan apagados, se evita la producción de ruidos y vibraciones (no lo de otros elementos, como las extractores de aire). Esto repercute positivamente en el medioambiente, mejorando la calidad de vida de las poblaciones cercanas al puerto.
- Otro medio es el suministro de electricidad desde unidades móviles con células de combustible. Alternativamente, algunos buques están instalando a bordo baterías (de diferentes tipos) de las que se alimentan en puerto o en navegación.
- En el mismo sentido, la “contaminación cero” de buque atracado incluye una gestión optimizada de todo tipo de residuos (MARPOL en sus diferentes Anexos), así como un consumo responsable y optimizado de agua.



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (3/6)

Prioridad:

-

Actuación 17.1: Fomentar la “contaminación cero” en buque atracado (cont.)

▪ **Medidas (alineadas con la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la APB”)**

➤ Orientadas a instalaciones y equipos de la Autoridad Portuaria:

- Facilitar los espacios necesarios para mejorar la gestión de los residuos MARPOL (mejor segregación)
- Ejecución, como proyecto piloto, de las instalaciones necesarias para suministrar energía eléctrica a los buques en el Muelle de Perares del Puerto de Palma, de forma que puedan apagar sus motores auxiliares durante su estancia en atraque.
- Determinación de la estrategia de explotación del servicio, dado que el suministro eléctrico a buques es ya un servicio portuario.
- Evaluación de resultados una vez ejecutado el proyecto piloto, desde las perspectivas ambiental, operativa y económica.
- Elaboración de una hoja de ruta para el despliegue de la tecnología en los puertos Baleares en función de los resultados obtenidos.
- Fomento de tecnologías para desalación de agua utilizando prioritariamente energías renovables.

➤ Orientadas a empresas que operan o prestan servicio en los puertos de la APB:

- Fomento de tecnologías para desalación de agua utilizando prioritariamente energías renovables.
- Elaboración de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a los buques que favorezcan la utilización de medidas eficientes de reducción de emisiones o que consuman energías alternativas, en virtud del artículo 245 del TRLPEMM (incluso explorando la vía del 245.3)
- Introducir, en las políticas de asignación de atraques y eventualmente en las de otorgamiento de concesiones vinculadas a operativa de buques, criterios que favorezcan en aquéllos que fomenten la “contaminación cero” en el atraque.
- Participación en proyectos que persigan el impulso de los sistemas de suministro eléctrico a buques atracados desde puerto, en la identificación de barreras para su implantación, en el despliegue de la tecnología y en la propuesta de medidas e incentivos que favorezcan su futuro desarrollo.
- Revisión y mejora periódica de los planes de recepción de desechos de buques (y embarcaciones).
- Revisión y mejora periódicas de las Prescripciones Técnicas para la prestación de servicios MARPOL

➤ Orientadas a los usuarios particulares de los puertos baleares

- Publicación, en la página web de la APB y otros medios, de información relativa a la prestación del servicio de suministro eléctrico a buques y embarcaciones desde los puertos baleares, grado de utilización, beneficios, etc.
- Fomento de la facturación por contadores industriales

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (4/6)

Prioridad:

-

Actuación 17.2: Apoyar proyectos de renovación e innovación tecnológica en los buques

- La normativa medioambiental internacional, y particularmente la europea, dirigida a asegurar un transporte marítimo más limpio y eficiente, está propiciando un cambio sustancial respecto a los combustibles tradicionalmente utilizados por el transporte marítimo, así como impulsando el desarrollo de nuevas tecnologías dirigidas a reducir el impacto medioambiental negativo de los buques.
- La APB se encuentra en una posición idónea para apoyar y promover proyectos y desarrollos para sus puertos en este campo: por una parte su entorno terrestre y marítimo especialmente vulnerable, aconseja asumir un cierto liderazgo; por otra parte la saneada situación económica de la APB permite invertir en un aspecto tan primordial para Baleares, como es el medio ambiente.
- Proyectos de renovación tecnológica que tengan por objeto la mejora de la eficiencia energética de los buques que prestan servicio de transporte en la zona de influencia de los puertos gestionados por la APB, dando prioridad a aquellos que realizan las conexiones entre los mismos por su mayor impacto en el medioambiente local.
- Dentro de las nuevas tecnologías para propulsión de buques destacan los sistemas híbridos de propulsión mediante gas natural licuado (GNL) o el hidrógeno.
- La naviera Balearia está siendo pionera en el desarrollo de una flota ecoeficiente y la implantación de nuevas soluciones, particularmente al uso del GNL, para reducir las emisiones de sus buques.
- En el marco de la iniciativa “Clean Port”, el ferry Abel Matutes, que cubre la línea entre Barcelona y Palma de Mallorca, ha sido el primero en incorporar un generador de energía a gas para poder utilizar este combustible durante sus estancias en ambos puertos.
- Balearia está construyendo una serie de ferries con motores duales de fuel y GNL, destinada a cubrir las rutas de Baleares. Los primeros en incorporarse son los buques *Hypatia de Alejandría* y *Marie Curie*.



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (5/6)

Prioridad:

-

Actuación 17.2: Apoyar proyectos de renovación e innovación tecnológica en los buques (cont.)

- Algunos puertos están trabajando en proyectos de impulso al **uso de GNL en sistemas de transporte**, de manipulación y de prestación de servicios portuarios, como el Proyecto **Core LNGas hive**, que tiene como objetivo el desarrollo de la cadena logística integrada, segura y eficiente para el suministro de gas natural licuado, GNL (small scale y bunkering) como combustible en el sector transporte, especialmente marítimo, en la Península Ibérica.
- CORE LNGas hive** contribuye a la descarbonización de los corredores europeos del Mediterráneo y del Atlántico y es un paso más en la carrera de disminución de emisiones, el fomento de energías limpias para el transporte y cuidado del medioambiente impulsado por la Unión Europea.



Fuente: <http://corelngashive.eu/es/>

CORE LNGAS HIVE: POYECTOS CON PILOTO INTEGRADO	
Puerto	Actuaciones realizadas
 Port de Barcelona	- Prueba de sistema de carga para GNL mediante manguera flexible en el pantalán - Transformación de gabarra para poder suministrar GNL - Transformación de Straddle Carrier para utilizar GNL como combustible - Esquema shore -power autónomo. Suministro de energía eléctrica a embarcación mediante unidad generadora móvil alimentada con GNL
 Port Tarragona	Retrofitting de locomotora de servicio portuario a GNL
 Puerto de Cartagena Autoridad Portuaria de Cartagena	Adaptación de atraque en pantalán de GNL para servicios de "small scale"
 Bilbao PORT	- Barcaza para el servicio de bunker movida por GNL con capacidad de suministrar GNL - Remolcador propulsado por GNL - Adaptación del pantalán de GNL para servicios de "Small Scale"
 Puerto de Santander Autoridad Portuaria de Santander	Instalación de una estación de servicio con capacidad de suministrar GNL y GNC
 Puerto de Ferrol Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao	Prueba de sistema de carga para GNL mediante manguera flexible en el pantalán
 Puerto de Algeciras	- Plataforma logística para bunkering de GNL. - Estudio de transporte mediante contenedores ISO criogénicos

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 17. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo (6/6)

Prioridad:

-

Actuación 17.2: Apoyar proyectos de renovación e innovación tecnológica en los buques (cont.)

- **Medidas (alineadas con la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la APB”)**
- **Analizar el papel que la APB** puede desempeñar respecto a los buques que utilicen GNL para su propulsión, teniendo en cuenta que el puerto de Barcelona y otros puertos peninsulares, reúnen las condiciones idóneas, o al menos mejores, para suministrar este combustible, y que son puertos de enlace de las líneas regulares de Baleares.
- **Impulsar desarrollos tecnológicos**, en el ámbito de buques de GNL, y también en la propulsión eléctrica, los buques autónomos, etc. para los que la relación Eivissa-Formentera resulta muy adecuada por sus características.
- Identificación, desarrollo e impulso de proyectos que persigan la mejora de la eficiencia energética de los buques que prestan servicio de transporte en la zona de influencia de los puertos de la APB.
- Participación en foros orientados a identificar y observar las nuevas tecnologías aplicables a buques en el ámbito energético.
- Orientadas a empresas que operan o prestan servicio en los puertos de la APB:
 - Elaboración de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a los buques que favorezcan la utilización de buques eficientes o que consuman energías alternativas, en virtud del artículo 245 del TRLPEMM.
 - Introducir, en las políticas de asignación de atraques y eventualmente en las de otorgamiento de concesiones vinculadas a operativa de buques, criterios que favorezcan en aquéllos que fomenten la “contaminación cero” en el atraque.
- Orientadas a los usuarios de los puertos Baleares
 - De cara a reforzar la imagen de los puertos de Baleares como puertos “green” divulgar, a través de la página web de la APB, de campañas divulgativas, u otros medios, información sobre las mejoras medioambientales aplicadas por los buques que escalan en los puertos de la APB.



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

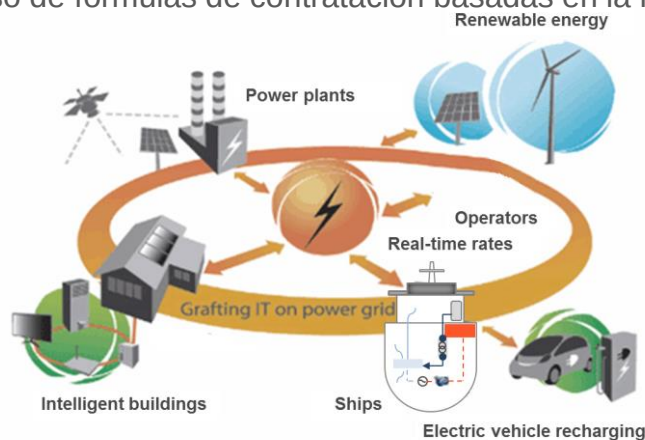
Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (1/6)

Prioridad:

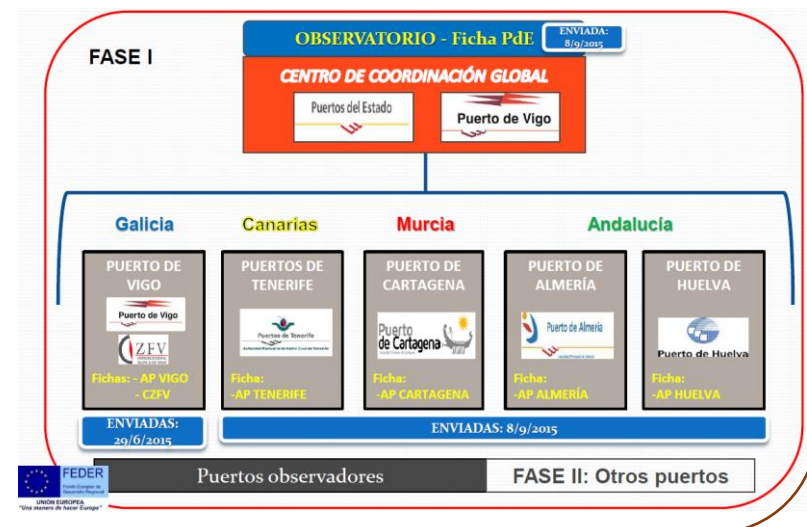
-

Justificación:

- La APB tiene entre sus objetivos mejorar la eficiencia energética de sus instalaciones portuarias, objetivo con el que a su vez se pretende reducir el consumo de energía y sus costes, tanto en los edificios y servicios prestados por la propia Autoridad Portuaria, como en las actividades desarrolladas por las empresas que operan en los puertos de su competencia.
- Promovido por la Autoridad Portuaria de Vigo y Puertos del Estado, siendo participantes las Autoridades Portuarias de Vigo, y la Zona Franca de Vigo, Tenerife, Cartagena, Almería y Huelva, se está desarrollando el **Proyecto Seporha (Proyectos pilotos de eficiencia energética en otras Autoridades Portuarias)**, financiado por el programa operativo FEDER 2014 - 2020 de crecimiento sostenible, con unos costes elegibles estimados de 32,45 M€.
- El proyecto persigue, entre otros, los siguientes **objetivos**:
 - Reducir el consumo de energía y la huella de CO2 de la actividad portuaria mediante **proyectos piloto** basados en el desarrollo de “unidades de servicio” autosuficientes energéticamente.
 - Contribuir a la **activación del sector tecnológico** energético.
 - Incentivar el uso de fórmulas de contratación basadas en la innovación.



Fuente: Estrategias de Innovación y Eficiencia Energética en el Sector Portuario (Puertos de Estado)



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (2/6)

Prioridad:

-

Actuaciones:

↑ Actuación principal
↔ Actuación complementaria

- Actuación 18.1: Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario ↑
- Actuación 18. 2: Movilidad sostenible ↑
- Actuación 18.3: Fomentar la generación de renovables ↔

2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir. Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC, Explot. Portuaria) + Concesionarios
						APB (Dir., Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC) + Concesionarios
						APB (Dir., Dep. Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC, Explot. Portuaria) + Concesionarios

Actuación 18.1: Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario

- Los puertos suponen un consumo significativo en energía eléctrica a través de las actividades de operaciones y manipulación de cargas en terminales (e izadas y botaduras de embarcaciones con medios mecánicos), transporte internos, sistemas de alumbrado, edificios, climatización, etc...cualquier medida dirigida a obtener una reducción del consumo y una mayor eficiencia energética es necesaria para ser una Autoridad Portuaria referente medioambiental.
- **Medidas**
 - Implantar en los puertos sistemas de generación a partir de fuentes de energías renovables. (eólica, solar, geotérmica, undimotriz,...)
 - Implantar en los puertos la red inteligente de medida de electricidad y agua a la empresas que trabajan en ellos
 - Implantar sistemas de iluminación de alta eficiencia y alta capacidad de regulación, así como sistemas de climatización eficiente

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (3/6)

Prioridad:

-

Actuación 18.2: Movilidad sostenible

- De acuerdo con las tendencias recogidas en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte, y con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, las administraciones públicas, entre ellas la APB, tendrán la obligación de potenciar las energías alternativas en el transporte.
- La renovación de la flota de vehículos de la APB supone una oportunidad para la reducción de emisiones de sustancias contaminantes a la atmósfera derivadas de la actividad portuaria, mediante la incorporación de vehículos impulsados por energías alternativas, como el gas natural o la energía eléctrica.
- **Medidas (alineadas con la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la APB”)**
- Orientadas a instalaciones y equipos de la Autoridad Portuaria:
 - Transición de la flota actual de vehículos de la APB a vehículos eléctricos (o híbridos) de similares prestaciones.
 - Despliegue de una red de puntos de recarga proporcional a la incorporación de vehículos eléctricos.
 - En obras de nueva construcción o renovaciones, instalación de al menos un punto de recarga de vehículos por cada 40 plazas en aparcamientos o estacionamiento públicos, y en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas. En vías públicas según lo dispuesto en los Planes de Movilidad sostenible supramunicipales o municipales.
 - Fomento de la movilidad sostenible entre los trabajadores de los puertos.



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (4/6)

Prioridad:

-

Actuación 18.2: Movilidad sostenible (cont.)

▪ **Medidas (cont.)**

➤ Orientadas a empresas que prestan servicios en los puertos de la APB:

- En concesiones de obras o de nueva construcción o renovaciones, instalación de al menos un punto de recarga por cada 40 plazas en aparcamientos o estacionamientos públicos, y en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas (en vías públicas, según lo establecido en los Planes de Movilidad sostenible supramunicipales o municipales).
- Elaboración de pliegos de prescripciones técnicas tipo, a utilizar en los procedimientos de licitación de concesiones, obras y autorizaciones de actividad, en los que se detalle en número de puntos de recarga de vehículos, así como la utilización de vehículos o maquinaria eléctrica, como criterios de valoración durante el proceso de evaluación de las propuestas.
- Establecimiento de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a las empresas que prestan servicio en los puertos de la APB, de forma que fomente la utilización de vehículos propulsados por energías alternativas.
- Fomento de la movilidad sostenible de las empresas y trabajadores

➤ Orientadas a los usuarios de los puertos Baleares:

- Disposición de puntos de recarga para su utilización por parte de los usuarios durante su estancia en puertos Baleares.
- Disposición de zonas de aparcamiento reservadas para los vehículos propulsados por energías alternativas.
- Disposición de flotas de motocicletas o bicicletas eléctricas para utilización por parte de los usuarios del puerto.
- Lanzamiento de campañas de sensibilización específicas orientadas hacia los usuarios del puerto.

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (5/6)

Prioridad:

-

Actuación 18.3: Fomentar la generación de renovables

- La generación de energía mediante fuentes renovables disponibles en los puertos es una manera de minimizar el impacto ambiental de la actividad portuaria en su entorno, además de reducir su dependencia energética.
- Esta actuación está encuadrada dentro de la Ley de Cambio Climático y Transición energética, la cual propone alcanzar el 10% de la producción de energía con renovables, basado principalmente en la utilización de parques fotovoltaicos.
- El aprovechamiento de las fuentes de energías renovables dependerá del recurso energético disponible en la ubicación prevista para su instalación, y el grado de desarrollo de cada una de las tecnologías.
- **Medidas (alineadas con la “Estrategia para la mejora del desempeño energético en los puertos de la APB”)**
 - Orientadas a instalaciones y equipos de la Autoridad Portuaria:
 - Desarrollo e implementación de sistemas fotovoltaicos de generación energética en aquellas superficies disponibles que tengan las características adecuadas, como cubiertas de estaciones marítimas, naves o aparcamientos, bien en edificaciones existentes o de nueva construcción.
 - Evaluación de resultados una vez ejecutadas las instalaciones, desde las perspectivas ambiental, operativa y económica.
 - Participación en foros relacionados con energías renovables y que sea de aplicación a los puertos Baleares.
 - Implantar en los puertos sistemas de generación a partir de fuentes de energías renovables (eólica, solar, geotérmica, undimotriz...).
 - Publicación, en la página web de la APB y en su memoria de sostenibilidad, de la evolución de la flota hacia vehículos propulsados por energías alternativas, así como sus beneficios.



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 18. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética (6/6)

Prioridad:

-

Actuación 18.3: Fomentar la generación de renovables (cont.)

■ Medidas

➤ Orientadas a empresas que prestan servicios en los puertos de la APB:

- Elaboración de pliegos de prescripciones técnicas tipo, a utilizar, cuando tenga sentido, en los procedimientos de licitación de concesiones, obras y autorizaciones de actividad, en los que se incorpore la generación **propia de energía mediante fuentes renovables como criterios de valoración durante el proceso de evaluación de las propuestas.**
- Elaboración de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a las empresas que prestan servicio en los puertos de la APB, de forma que fomente la generación propia de energía mediante fuentes renovables en puerto.

➤ Orientadas a los usuarios de los puertos Baleares:

- Publicación, en la página web de la APB y en su memoria de sostenibilidad, del grado de implantación de las tecnologías de generación mediante fuentes renovables en los puertos de la APB, así como los resultados obtenidos.

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 19. Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria (1/5)

Prioridad:

-

Justificación:

- Los aspectos medioambientales son especialmente relevantes, dada la singularidad de las Islas Baleares. En esta línea la APB es plenamente consciente del alto valor ecológico y de la importancia de éste para la riqueza global del enclave y del entorno, donde se sitúan los cinco puertos que gestiona. Por ello, el respeto y la mejora de las condiciones del medio ambiente en el que se desarrollan las actividades portuarias, deben ser una premisa fundamental en todas sus actuaciones.
- El alcance de esta meta se obtiene mediante la aplicación de experiencias y metodologías contrastadas en esta materia, como las de la red europea “**ECOPORTS**”, la obtención de algunas de las certificaciones ambientales empleadas por diferentes puertos (PERS, ISO), y la gestión eficiente desde el punto de vista medioambiental de su actividad.
- En esta línea, la “presión” ejercida por la ciudadanía con usos urbanos residenciales próximos a las actividades portuarias, ha de ser contrarrestada con la potenciación de actividades portuarias “limpias” que no supongan problemas con el entorno urbano (ruidos, contaminación, emisiones, etc.), mitigando en la medida de lo posible la repercusión que puedan ejercer aquellas actividades consideradas “más molestas”, desarrollando nuevas técnicas e inversiones, en base a las mejores prácticas detectadas en otros puertos.
- La imagen que proyecte los puertos de Baleares como **puertos de referencia ecosostenible** será su tarjeta de presentación, de modo que su diseño e implantación deben formar parte de forma prioritaria en su estrategia.

Actuaciones:

↑ Actuación principal
↔ Actuación complementaria

● Actuación 19.1: Reforzar el Sistema de Gestión Ambiental

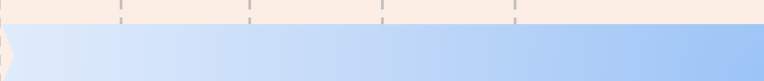


● Actuación 19.2: Colaboración con entidades y organismos en materia medioambiental



● Actuación 19.3: Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medioambiental



2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir., Dep. Calidad, Medioambiente, Innovación y RSC) + Concesionarios
						APB (Dir., Dep. Calidad, Medioambiente, Innovación y RSC, delegados islas) Concesionarios+ Otros
						APB (Dir., Dep. Calidad, Medioambiente, Innovación y RSC) + Concesionarios

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 19. Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria (2/5)

Prioridad:

-

Actuación 19.1 Reforzar el Sistema de Gestión Ambiental

- El marco normativo existente en materia ambiental, así como la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su Título IV del libro primero y el Marco Estratégico del sistema portuario español, constituyen la base de la estrategia ambiental de los puertos de Baleares, ya que establecen objetivos y estándares mínimos de obligado cumplimiento en materia de calidad de aire, aguas, ruidos, suelos contaminados, gestión de residuos, etc.
- Dentro de la actividad de los puertos de Baleares pueden tenerse en cuenta, entre otros, como factores relevantes a considerar para definir su estrategia ambiental, los siguientes: control medioambiental de las diferentes actividades, en lo que se refiere a la emisión de partículas a la atmósfera, control de la contaminación de aguas, control de ruidos,...
- La base de la estrategia ambiental ha de basarse en:
 - Por una parte, **la implantación de un programa de monitorización, seguimiento y corrección**, en su caso, de las medidas implantadas para la reducción de las emisiones contaminantes, lo cual permitirá mantener el equilibrio entre la actividad portuaria y la protección del medioambiente.
 - Por otro lado, la **obtención de las certificaciones (adicionales a la ya obtenida ISO 14001:2015)** que puedan mejorar la garantía de la adopción de compromisos en materia medioambiental.
- **Medidas**
 - Garantizar el respeto medioambiental mediante la aplicación de **medidas correctoras** que eviten o controlen la emisión de contaminantes en el desarrollo de todas las actividades portuarias y, en especial, en las actividades que conlleven manipulación de mercancías, así como las relacionadas con la reparación y mantenimiento de embarcaciones. Ampliar las medidas aplicadas en la actualidad. Entre los posibles focos contaminantes de los puertos de Baleares pueden citarse los siguientes:
 - Emisiones directas de CO₂ procedentes de los motores de los vehículos pesados y ligeros que se mueven por las **instalaciones portuarias, maquinarias empleadas para las operaciones portuarias, etc.**
 - **Emisiones de gases y partículas originadas por el tráfico y atraque de buques**

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 19. Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria (3/5)

Prioridad:

-

Actuación 19.1. Reforzar el Sistema de Gestión Ambiental (cont.)

■ Medidas (Cont.)

- Vertidos al agua por una mala gestión de limpieza de muelles y equipos, vertidos industriales de las concesiones portuarias, aguas residuales urbanas no depuradas, vertidos accidentales,...
- Ruidos ocasionados por el tráfico de camiones, la manipulación de contenedores, plataformas y elementos de transporte en general, los buques atracados,...
- Otros
- Mantener y, en su caso, mejorar la **red de vigilancia** existente en la actualidad para controlar y analizar indicadores relacionados con las siguientes materias (se exponen a modo de ejemplo algunas de ellas):
 - Calidad del agua
 - Calidad del aire
 - Contaminación acústica (mapas de ruido)
- Elaborar un **Manual de Buenas Prácticas Medioambientales**, y revisarlo y actualizarlo periódicamente.
- **Implicar a la Comunidad Portuaria** en el fomento del empleo de buenas prácticas medioambientales en sus actividades portuarias, mediante su control y la aplicación de bonificaciones por parte de la Autoridad Portuaria como medida de incentivación del seguimiento de estas prácticas, tal y como se establece en el art. 245 del TRLPEMM
- Valorar y obtener posibles **certificaciones y registros en materia medioambiental**, adicionales a la certificación **ISO 14001** que ya posee la Autoridad Portuaria, en la medida que garanticen la visión de los puertos de la APB como **referente en gestión medioambiental**. Por ejemplo:

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 19. Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria (4/5)

Prioridad:

-

Actuación 19.1 Reforzar el Sistema de Gestión Ambiental (cont.)

■ Medidas (cont.)

- Promover el registro en cumplimiento del **Reglamento EMAS**, cuyo objetivo consiste en “*promover mejoras continuas del comportamiento medioambiental de las organizaciones mediante el establecimiento y la aplicación de un sistema de gestión medioambiental, la evaluación del comportamiento de tal sistema, la difusión de información sobre comportamiento medioambiental, el diálogo abierto con el público y otras partes interesadas y la implicación activa del personal*”.
- **Obtener el certificado medioambiental de la norma PERS (Port Environmental Review System)**, única norma de gestión ambiental específica del sector portuario que promueve la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO).
- Incentivar a los operadores del puerto para la obtención de certificaciones ambientales, especialmente las concesiones del sector de la náutica, y dentro de éstas las más industriales (reparación y mantenimiento de embarcaciones)
- Difundir una política de prevención medioambiental a todos los trabajadores y empresas.

Actuación 19.2: Colaboración con otras entidades y organismos en materia medioambiental

■ Medidas:

- **Colaborar con universidades** y otras entidades como centros de investigación, profesionales o entidades colaboradoras, participando en proyectos que recojan actividades de investigación, formación, asistencia tecnológica y científica y divulgación en materia de medio ambiente.

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 19. Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria (5/5)

Prioridad:

-

Actuación 19.3: Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medioambiental

- Integrar en la Estrategia de Comunicación, acciones que ayuden a potenciar la imagen del **puerto como referente en gestión medioambiental** tanto en su entorno próximo como a escala nacional e internacional (al menos en el entorno del Mediterráneo), tras la puesta en marcha de las medidas establecidas en este Plan.
- **Medidas:**
 - Difusión en la página web de la Autoridad Portuaria de Baleares, redes sociales, medios de comunicación del sector, notas de prensa en los principales medios, de noticias y contenidos que propicien la difusión de esta imagen de los puertos.
 - Participación activa en jornadas y actos de carácter medioambiental.
 - Acoger dentro del patrimonio histórico existente en el puerto, el desarrollo de **exposiciones** sobre las actuaciones que en materia medioambiental despliegue la Autoridad Portuaria.
 - Organizar **visitas guiadas para la ciudadanía** en la que puedan comprobar la estrategia medioambiental de la Autoridad Portuaria.

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 20. Fomentar la dimensión económica y social (1/4)

Prioridad:

-

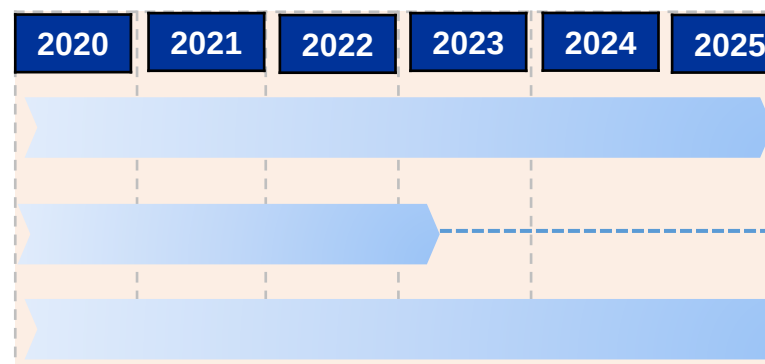
Justificación:

- La APB dispone de una saneada economía, gracias principalmente a los ingresos que genera la actividad náutico - deportiva y de recreo (más del 50% de los ingresos totales), permitiendo desarrollar su estrategia en distintos ámbitos: tecnológicos, medioambientales, mejora de la integración puerto – ciudad, etc.
- Los importantes y rápidos cambios que se aproximan en temas como la digitalización, energía, medioambiente, etc. requieren perfiles profesionales diferenciados de los necesarios hasta ahora. La tecnología permitirá reducir la necesidad de determinado tipo de operarios, pero necesitará de profesionales con otro tipo de capacidades. Para una organización como la Autoridad Portuaria de Baleares es determinante prevenir y planificar los patrones de RRHH de futuro.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

- Actuación 20.1: Mantener el equilibrio presupuestario 
- Actuación 20.2: Adecuación de la plantilla de la APB a los retos del futuro: Mejora de la cualificación y motivación 
- Actuación 20.3: Puertos con accesibilidad universal 



RESPONSABLE

APB (Dir., Área de Explotación y Servicios portuarios, Dep. Económico financiero)

APB (Dir., Unidad de Gestión de RRHH)

APB (Dir., Área de Infraestructuras)

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 20. Fomentar la dimensión económica y social (2/4)

Prioridad:

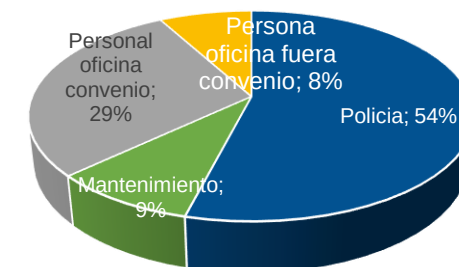
-

Actuación 20.1: Mantener el equilibrio presupuestario

- Los ingresos de la APB totalizaron 79 millones € en 2018. Más del 50% de los ingresos provienen de la náutica – deportiva, la mayor parte de las marinas otorgadas en concesión. Se prevé que los ingresos por concesiones del dominio público en 2020 dupliquen (aprox.) a los correspondientes en 2016. El elevado porcentaje de ingresos que corresponde a estas concesiones, unido a la continuidad del tráfico portuario, garantizan su estabilidad económica.
- Medidas:**
 - Continuar la política de contención del gasto, que unida al incremento de ingreso permita facilitar el desarrollo de su estrategia en distintos ámbitos.
 - Optimizar la gestión de las concesiones del sector náutico

Actuación 20.2: Adecuación de la plantilla de la APB a los retos del futuro

- En la actualidad el 62% de la plantilla es personal del servicio de policía y personal de mantenimiento. Del restante 38%, una parte es de cualificación no muy elevada (administración y otros). Los desarrollos tecnológicos pueden reducir la proporción de personal con menor cualificación necesaria, sin experimentar aumentos significativos de plantilla, gracias a la mayor tecnificación de sus tareas, siendo necesario dotar al personal en general de una mayor capacitación y su especialización tecnológica.
- El 61% de la plantilla fija de la APB tiene 50 o más años lo que puede permitir acompañar la renovación de la plantilla con su capacitación y especialización tecnológica.
- En particular para el caso de la señales marítimas y teniendo en cuenta las nuevas demandas (integración de información de distintos orígenes o dispositivos, georreferenciada y en tiempo real, (DGPS/Galileo, AIS,...), o incluso, asistencia a buques autónomos no tripulados en el futuro) exige un personal formado constantemente en las nuevas tecnologías y sistemas.
- Medidas:**
 - Diseñar e implantar un Plan de RRHH en la Autoridad Portuaria que dé respuesta a los retos actuales y futuros en esta materia. Aplicar lo que se establezca al respecto en el nuevo Marco Estratégico del SPE.
 - Desarrollar una política de RRHH que mejore la motivación del personal
 - Formación general y especializada del personal de la APB



Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 20. Fomentar la dimensión económica y social (3/4)

Prioridad:

-

Actuación 20.3: Puertos con accesibilidad universal

- En la ley 8/2017 del 3 de agosto de, accesibilidad universal de las Illes Balears, en el capítulo III “**Accesibilidad a los Sistemas de transporte**”, **artículo 17**, se recoge:



- Las administraciones públicas **deberán asegurar que el sistema de transporte de personas viajeras reúna** las condiciones de accesibilidad necesarias que permitan a todas las personas hacer uso de él en **igualdad de oportunidades y no discriminación**, teniendo en cuenta especialmente las necesidades de las personas con discapacidad, las personas mayores u otras situaciones de vulnerabilidad.
- Los sistemas de transporte de personas viajeras **garantizarán la accesibilidad en las edificaciones, las infraestructuras y los espacios interiores de uso público** que forman parte de ellos, así como la accesibilidad en los medios de transporte y en las zonas habilitadas en su interior, y también en los elementos de uso público que forman parte de estos ...
- Los proveedores del servicio del transporte formarán al personal, incluidas las personas que lo conduzcan o lo capitaneen, en el **caso de líneas de transporte marítimo**, tanto en el trato **adecuado como en la utilización de los medios de apoyo para con las personas con discapacidad**, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente.
- Los medios de transporte terrestre público, ya sean de carácter regular o discrecional, **contarán con infraestructuras accesibles y garantizarán el cumplimiento de las condiciones mínimas de accesibilidad marcadas por la normativa vigente** para cada una de sus unidades de transporte.
- La consejería competente en materia de **transporte marítimo entre puertos o puntos de las Illes Balears dispondrá de forma reglamentaria las condiciones específicas que permitan garantizar la accesibilidad universal de las líneas de transporte regular de pasajeros**, que afectarán al conjunto de las instalaciones e infraestructuras portuarias, los servicios auxiliares de traslado de pasajeros entre terminales portuarias y los puntos de embarque de los barcos, así como la adaptación del conjunto de las embarcaciones que operen entre islas.
- De la misma manera, por lo que se refiere a las **embarcaciones de excursiones marítimas** entre islas, será requisito indispensable para la autorización de su actividad el hecho de que se adapten a las prescripciones normativas en materia de accesibilidad en el transporte marítimo

- Conforme al cumplimiento de la Ley, la **Autoridad Portuaria deberá velar en todo momento por su cumplimiento**, en los puertos de su competencia.

Eje Estratégico: LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC

Objetivo Estratégico 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Objetivo operativo 20. Fomentar la dimensión económica y social (4/4)

Prioridad:

-

Actuación 20.3: Puertos con excelente accesibilidad universal (Cont.)

▪ **Medidas**

- Especificar en los títulos concesionales la obligatoriedad del cumplimiento de esta normativa, garantizando el cumplimiento de la Ley
- Adaptación de las infraestructuras, edificios, etc. de los puertos de la APB, favoreciendo la accesibilidad universal



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

2. DESPLIEGUE DE LA ESTRATEGIA

2.4. PLAN DE ACCIÓN. FICHAS DE ACCIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 1: EFICIENCIA, CALIDAD Y SEGURIDAD EN LA INTERMODALIDAD Y SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y AL PASAJE

OBJ. ESTRATÉGICO 2: MEJORA Y OPTIMIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES PARA EL TRÁFICO

OBJ. ESTRATÉGICO 3: INTEGRACIÓN ARMÓNICA Y ENRIQUECEDORA CON EL ENTORNO URBANO Y AMBIENTAL

OBJ. ESTRATÉGICO 4: INSERCIÓN EN EL ENTORNO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

OBJ. ESTRATÉGICO 5: GESTIÓN DEL TRÁFICO DE CRUCEROS BAJO CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE INTEGRACIÓN CON LAS ESTRATEGIAS TURÍSTICAS DEL TERRITORIO (ISLAS Y CIUDADES PORTUARIAS)

OBJ. ESTRATÉGICO 6: BALEARES NODO DE REFERENCIA INTERNACIONAL EN LA NÁUTICA DE RECREO —DEPORTIVA Y EN EL MANTENIMIENTO Y REPARACIONES DE EMBARCACIONES

OBJ. ESTRATÉGICO 7: SER REFERENTE EN LA DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL, ECONÓMICA, SOCIAL Y DE GOBERNANZA EN EL ÁMBITO PORTUARIO

OBJ. ESTRATÉGICO 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (1/7)

Prioridad:

-

□ Justificación:

- El concepto de “Smart Port” o Puerto Inteligente propone el uso de las nuevas tecnologías para transformar los servicios públicos en servicios interactivos, más eficientes, transparentes y orientados a satisfacer las necesidades de clientes y usuarios; profundiza en el compromiso medioambiental para ser puerto sostenible; y promueve la orientación de la actividad portuaria hacia las necesidades de los ciudadanos, con espacios y servicios de calidad.
- Además de los sistemas de seguridad y los servicios de información, las nuevas tecnologías de la información pueden ayudar a la mejora de la competitividad y eficiencia del puerto en otras áreas, como por ejemplo, el seguimiento de buques, la gestión de atraques y de mercancías, la gestión medioambiental, la gestión administrativa,...
- Algunas de las iniciativas que promueve la implantación de un Smart Port son:
 - Automatización de los controles de entrada y salida de las terminales con la implantación del servicio paper less (para acelerar la gestión documental de los trabajadores)
 - Instalación de cámaras en las entradas de las terminales
 - Monitorización de las colas de camiones a las entradas de las terminales (para planificar el tráfico interno del puerto)
 - Gestión automática del alumbrado y climatización
 - Sistemas de “gestión a distancia” (por ejemplo, dotar al personal de seguridad de dispositivos inalámbricos con acceso directo a bases de datos, que les permitan controlar la localización de cargas, vehículos o personas en el interior del puerto)
 - Sistemas de previsión de temporales
 - Control de las emisiones de los barcos mientras se encuentran en los puertos (a través del uso de la EcoCalculadora), o recogida y tratamiento de señales radar y AIS de diferentes embarcaciones para prevenir posibles incidencias
- Las infraestructuras que se precisan para aplicar estas tecnologías se crean para servir a la Comunidad Portuaria. La Autoridad Portuaria puede ocuparse, en mayor o menor medida, directa o indirectamente y con más o menos colaboradores de la gestión de las mismas.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (2/7)

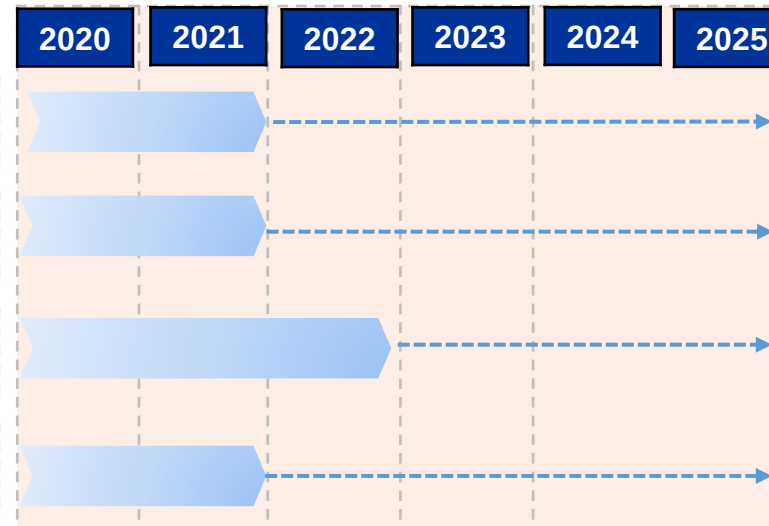
Prioridad:

-

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

- Actuación 21.1: Implantación de un Port Community System (PCS) 
- Actuación 21.2: Innovaciones en los sistemas de gestión energética, del consumo de agua y gestión ambiental en general 
- Actuación 21.3: Ciberseguridad 
- Actuación 21.4: Innovaciones para el mantenimiento y gestión sostenible de los sistemas de señalización marítima 



RESPONSABLE

APB (Dir., Dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, Div. SS. Información y TIC)+ Comunidad Portuaria
APB (Dir., Dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, Div. SS. Información y TIC Conservación y Mantenimiento)+ Comunidad Portuaria
APB (Dir., Dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, Div. SS. Información y TIC)+ Comunidad Portuaria
APB (Dir., Dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, Div. SS. Información y TIC Conservación y Mantenimiento)+ Comunidad Portuaria

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

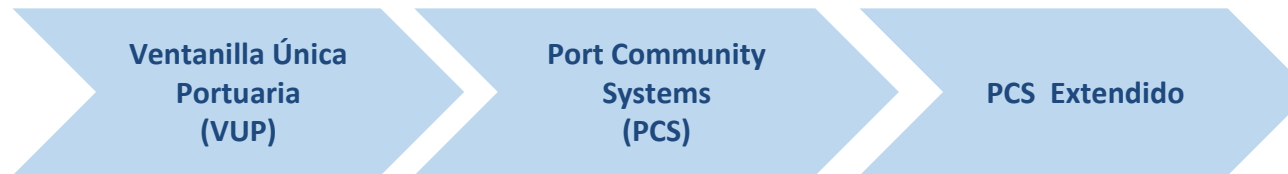
Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (3/7)

Prioridad:

-

Actuación 20.1: Implantación de un Port Community System (PCS)

- Los flujos de información alrededor de un puerto moderno son muy complejos y se realizan entre un gran número de agentes, es por ello que la implantación de un Port Community System permite optimizar los recursos.



- Cubre procesos relacionados con los Actos Declarativos, necesarios entre los declarantes y la administración (B2A)
- Amplía la cobertura de procesos entre agentes privados de la Comunidad Portuaria (B2B)
- Amplía la cobertura de procesos e incluye módulos específicos para la **integración con otros operadores y con los pasajeros (sistema de información al pasajero)**

Fuente: presentación innovación tecnológica en puertos

Medidas:

- Desarrollar e implantar un **Port Community System (PCS)** que permita integrar en un solo sistema todos los trámites necesarios para la adecuada realización de las operaciones, tanto del lado mar, el lado tierra y en el puerto.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (4/7)

Prioridad:

Actuación 21.1: Implantación de un Port Community Systems (PCS) (Cont.)

• Instrucciones de Embarque

Permite realizar los trámites documentales para la declaración de la mercancía y la generación del conocimiento de embarque (Bill of lading).

• Reservas de carga (booking)

Permite a las empresas transitarias solicitar a las navieras una reserva de espacio para los contenedores que van a enviar y recibir las correspondientes confirmaciones.

• Salidas y Llegadas / Schedules

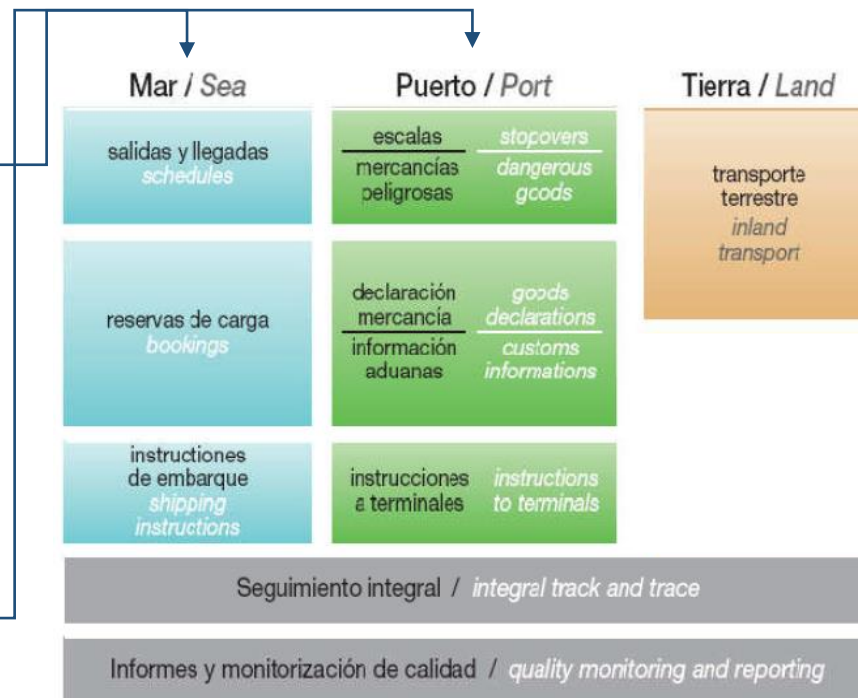
Supone una única fuente de información con las salidas y llegadas desde y hacia los de las principales navieras del mundo.

• **Gestión de escalas:** Permite la tramitación ante la APB y Capitanía Marítima de las solicitudes de autorización de escala y atraque de los buques, así como la recepción de las autorizaciones.

• **Gestión de mercancías peligrosas:** Facilita la tramitación ante la APB y Capitanía Marítima de las solicitudes de autorización para la carga, descarga y tránsito de mercancías peligrosas.

• **Declaración de mercancías:** Envío de Declaraciones Sumarias a la Aduana y Autoridad Portuaria por los Agentes Marítimos así como la consulta de partidas por los Operadores Logísticos.

• **Información aduanera:** conexión con AEAT para la obtención de datos aduaneros.



Beneficios de su uso

- Posibilidad de generar cualquier documento de forma independiente
- Generación automática de los admitases y entrégueses.
- Permite ofrecer información de seguimiento a los agentes involucrados.
- Aumento del control sobre la información y documentación tramitada y reducción de errores.
- Disponibilidad de información histórica en tiempo real sobre sus embarques.

• **Seguimiento integral de la mercancía (Track & Trace integral):** Permite a los usuarios de la plataforma obtener información de seguimiento sobre sus envíos tales como la situación actual de la carga, transbordos realizados o documentos tramitados, así como integrar dicha información en sus sistemas para poder ofrecerla a sus clientes.

• **Monitorización de la calidad:** Este servicio facilita información de los distintos agentes involucrados en el transporte sobre el cumplimiento de las garantías ofrecidas por la Marca de Garantía, así como la gestión de la calidad ofrecida por el propio usuario de la plataforma. Adicionalmente se han diseñado una serie de informes de actividad que facilitan, mediante gráficas, el volumen de uso de cada servicio y el número de transacciones realizado.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (5/7)

Prioridad:

-

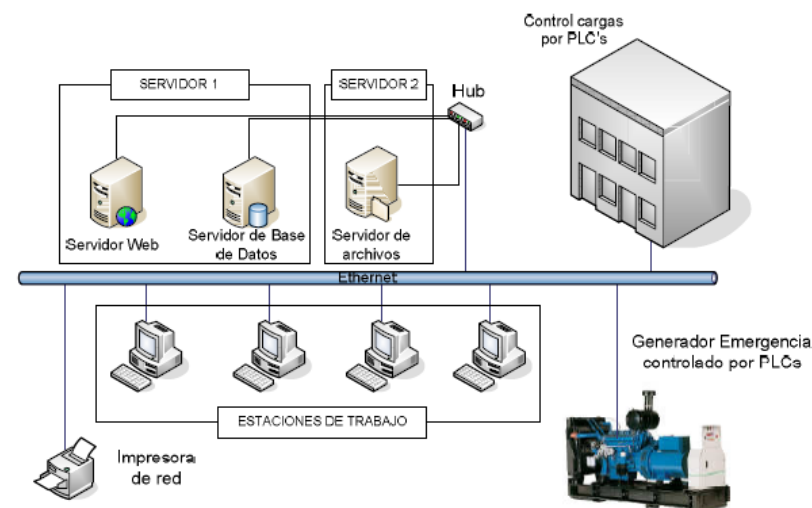
Actuación 21.2: Innovaciones en los sistemas para la gestión energética, del consumo de agua y gestión ambiental en general.

- Hay que innovar en la forma en la que se consume y gestiona la energía, promoviendo el consumo eficiente e inteligente.
- La implantación del sistema de gestión de consumos requiere de plataformas tecnológicas como son:
 - Medidores y actuadores interactivos
 - Comunicaciones bidireccionales
 - Aplicaciones.

▪ **Medidas:**

- Implantar control telemandado basado en autómatas programables (PLC):

Red Inteligente de Medida de contadores (de agua y energía eléctrica), con toma y análisis de datos y sistemas de alarma orientados a optimizar la gestión.



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 21. Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (6/7)

Prioridad:

-

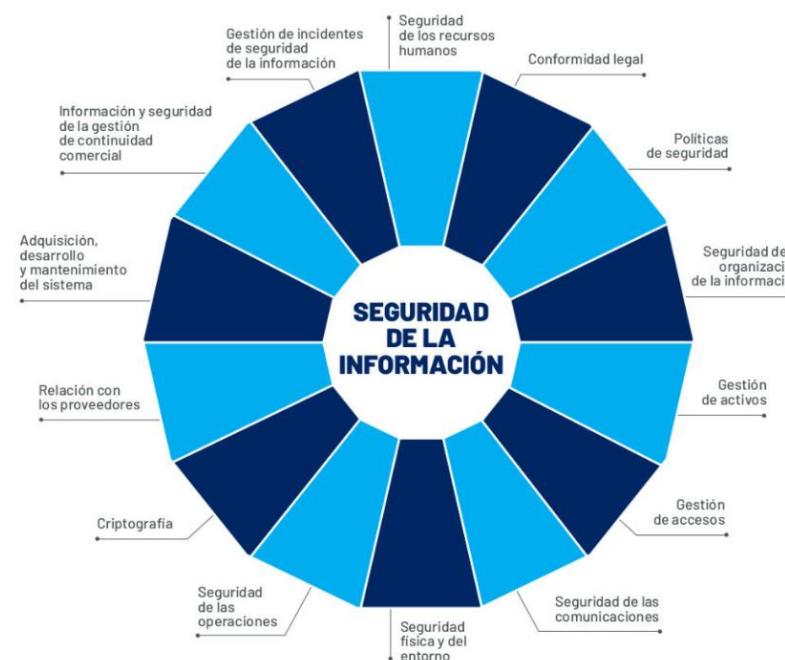
Actuación 21.3: Ciberseguridad.

El entorno tecnológico que caracteriza a los puertos modernos implica mayor riesgo ante las ciberamenazas y, por lo tanto, la necesidad de extremar la protección. Todos los puertos reciben decenas de ataques al día, entendidos estos como escaneos de la vulnerabilidad de sus IP públicas. La mejor manera para evitar estos ataques consiste en tener protocolos establecidos para cada tipo conocido de ciberataque, y que tanto el Departamento de Sistemas de Información, así como los usuarios de las instalaciones sepan cómo actuar en caso de producirse un ataque de este tipo.

Medidas:

- Certificación en el Esquema Nacional de Seguridad
- Mejorar la seguridad en los sistemas y las aplicaciones informáticas.
- Contar con un soporte de ciberseguridad para los nuevos desarrollos.
- Sensibilizar a los empleados.
- Gestionar de forma ininterrumpida la seguridad, tanto de forma preventiva como reactiva.
- Aplicar políticas definidas de seguridad.

La Ciberseguridad es muy importante en puertos con elevado tráfico de pasaje, como son los puertos de Baleares.



Ámbitos analizados para conocer el estado de la ciberseguridad. Fuente: Penteo

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo **21.** Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados (7/7)

Prioridad:

-

➤ **Actuación 21.4: Innovaciones para el mantenimiento y gestión sostenible de los sistemas de señalización marítima**

- El elevado número y variedad de faros, con sus correspondientes emplazamientos y características, genera una gran complejidad de gestión y mantenimiento. Ello unido a la no presencia de personal responsable en los propios faros y a las limitaciones de dotaciones. Este escenario ofrece una gran oportunidad para las innovaciones tecnológicas y organizativas, tanto en lo que se refiere a la propia señalización marítima como al resto de funciones y actividades, y garantizando en todo caso la sostenibilidad económica y medioambiental.

■ **Medidas**

- Incorporación permanente de innovaciones tecnológica de señalización marítima, de acuerdo con los programas de innovación del OPPE y la Comisión de Faros, en la medida que sea necesario.
- Desarrollo de iniciativas innovadoras en el campo de las nuevas tecnologías de información y comunicación y digitalización para la gestión moderna, sostenible e inteligente de los faros (*smart lighthouse*), desde una posición centralizada en las oficinas de la APB y sacando partido de su propia estrategia organizativa y de innovación tecnológica.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (1/6)

Prioridad:

-

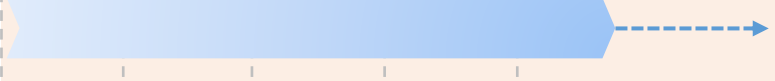
Justificación:

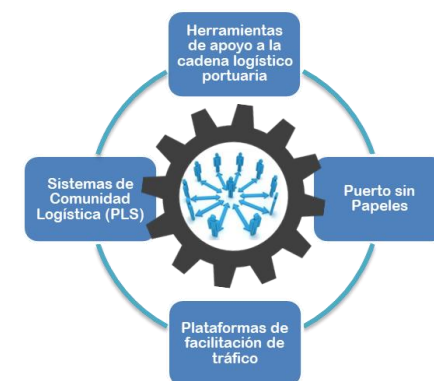
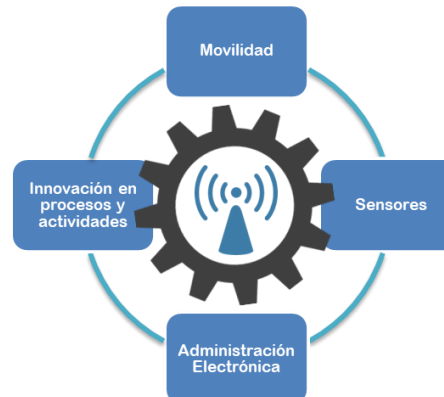
- Apostar por la utilización de herramientas tecnológicas para convertir a los puertos de Baleares en “Smart Ports”, orientados a los operadores, clientes y ciudadanos para que reciban un servicio más eficiente y más competitivo, reforzando la gestión y control de la APB.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

- Actuación 22.1: Desarrollar una política de innovación con sistemas informáticos y tecnológicos de la información y comunicación (TIC) 
- Actuación 22.2: Integración de las plataformas de puerto inteligente con la plataforma de cada ciudad/isla 
- Actuación 22.3: Integración de modelos BIM en el puerto inteligente 
- Actuación 22.4: Aplicación de las nuevas tecnologías para el control de concesiones 

2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
						APB (Dir., dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, div sistemas de información y TIC)+ Concesionarios
						APB (Dir., dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, div sistemas de información y TIC)+ Concesionarios
						APB (Dir., dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, div sistemas de información y TIC, desarrollo de infr., conservación de infr y SS.MM.) + Concesionarios
						



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (2/6)

Prioridad:

-

Actuación 22.1: Desarrollar una política de innovación con sistemas informáticos y tecnológicos de la información y comunicación (TIC)

Medidas:

- Concretar, mediante un estudio específico, las necesidades en materia de tecnologías de la información y comunicación (TIC) de la Autoridad Portuaria de Baleares.
- Analizar posibles soluciones ya implantadas en otros puertos del Sistema Portuario de Interés General y de posible interés para los puertos de Baleares. Por ejemplo:
 - Implantar una plataforma de información inteligente para el control y gestión de los espacios, terminales y operaciones portuarias.
 - Establecer una herramienta digital que englobe, de forma actualizada y accesible para el visitante, toda la información relativa a productos turísticos que Baleares pueda ofrecer.
 - Desarrollar un portal web que acoja la información relativa a la oferta de servicios náuticos-deportivos disponibles.
- Seleccionar las tecnologías a implantar.
- Desarrollar un Plan de Implantación de las TIC seleccionadas.
- Aplicación de las TIC seleccionadas a procesos operativos, de control, seguridad, etc., de la Autoridad Portuaria de Baleares.
- Análisis de la posible colaboración con otros puertos del entorno en el desarrollo e implementación de las TIC.
- Formación del personal implicado en el uso de las nuevas tecnologías.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (3/6)

Prioridad:

Actuación 22.1: Desarrollar una política de innovación con sistemas tecnológicos de la información y comunicación (TIC)

Medidas

Diseñar y proponer aplicaciones móviles y soluciones basadas en tecnologías avanzadas como el “big data” o “internet de las cosas” para optimizar la gestión de diversas operativas y acciones en seis grandes ámbitos:

- **Sistema de monitorización del tráfico marítimo (entrada/salida en los puertos de la APB) de embarcaciones sin sistema AIS**, utilizando datos obtenidos mediante radar y cámaras.
- **Monitorización del empleo del suelo portuario en tiempo real**. Por un lado, se pretende mejorar la gestión del tráfico de camiones con una solución que permita la interacción con los usuarios / clientes, y por otro, tener una estimación más fidedigna del espacio público ocupado por las empresas mediante el análisis y almacenamiento de imágenes obtenidas por las múltiples cámaras ya instaladas en la zona portuaria.
- **Movilidad en cruceros y ferries**. Con el fin de obtener información de la movilidad de los pasajeros del Puerto y optimizar la gestión del espacio público y de la movilidad, se pretende obtener un sistema tecnológico que permita saber cómo se están moviendo los pasajeros desde el puerto hacia su destino tanto en tiempo real como con modelos históricos.
- **Utilización y aplicaciones del mapa 3D del Puerto**. Se pretende sacar el máximo provecho de los datos 3D que tienen los puertos de Balears, poniendo en valor la alimentación automática de datos provenientes de los mapas 3D del Puerto y buscando ejemplos concretos y tipos de aplicaciones como modelización ambiental o movimientos de muelles y diques.
- **Batimetría y estado de los muelles** mediante drones (acuáticos y/o aéreos) y/o fotografía satelital. Se quiere optimizar la inspección de los muelles y de la profundidad subacuática mediante un equipo autónomo que sea capaz de inspeccionar una zona y extraer medidas e imágenes en alta resolución que puedan ser tratados después.
- **Medida automática de volúmenes y pesos**. Con el objetivo de industrializar la lectura de volumen y peso de contenedores o cisternas, se quiere medir en volumen los residuos sólidos que entregan los barcos con una lectura automatizada y fiable del volumen recogido que se ponga a disposición del Sistema de Información del puerto.
- **Red de sensores de contaminación marina**. Se pretende disponer de una red de sensores en determinadas localizaciones que sean capaces de generar alertas automáticas, combinado con sistemas de verificación remota (drones, cámaras, etc.) para mejorar la gestión de la contaminación en los Puertos de Balears.
- **Red de sensores de condiciones meteorológicas** para la gestión de las operaciones marítimas.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (4/6)

Prioridad:

-

Actuación 22.2: Integración de las plataformas de puerto inteligente con la plataforma de la ciudad/isla

- La iniciativa consiste en integrar el puerto y la ciudad a través de sus plataformas inteligentes. De esta forma variables como el tráfico, retrasos, incidencias, etc. serán compartidas y gestionadas de forma conjunta.
- Se plantea realizar la integración sobre plataformas reales, generando aplicaciones que empleen información integrada puerto-ciudad para ofrecer servicios a los ciudadanos.
- Objetivos:
 - Integrar los datos de la plataforma del puerto con la plataforma de la ciudad/isla.
 - Generar funcionalidades que empleen la información integrada. Gestión integral de la información.
- Medidas
 - Análisis de necesidades para la integración de las plataformas.
 - Desarrollo TIC para la integración de las plataformas.
 - Implantación en entorno real.
 - Desarrollo de un caso de uso demostrativo de los beneficios de la integración inteligente.



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (5/6)

Prioridad:

-

Actuación 22.3: Integración de modelos BIM en el puerto inteligente

- Integración de modelos BIM con la plataforma de puerto inteligente en la gestión y mantenimiento de las infraestructuras y terminales. Para ello se plantea desarrollar un modelo BIM e integrar las herramientas BIM con la plataforma. Además, se creará un cuadro de mando para la gestión del modelo.
- Objetivos:
 - Integrar metodologías Building Information Modeling (BIM) en la gestión del puerto inteligente.
 - Desarrollar la gestión del mantenimiento del puerto a través de la plataforma de puerto inteligente, apoyándose en un modelo BIM, tanto para la gestión de activos de la Autoridad Portuaria como de los concesionarios (que acabarán revirtiendo a la Autoridad Portuaria).
- Medidas
 - Contratación A.T. para asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio hacia la metodología BIM.
 - Desarrollo de nuevas aplicaciones informáticas para inventario y gestión de archivos.
 - Análisis de Desarrollo de un modelo BIM de un puerto existente, orientado a la gestión y mantenimiento del puerto.
 - Integración del modelo BIM con la plataforma de puerto inteligente.
 - Generación de un cuadro de mando para la gestión y el mantenimiento de la estación empleando el modelo BIM.



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 22. Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB (6/6)

Prioridad:

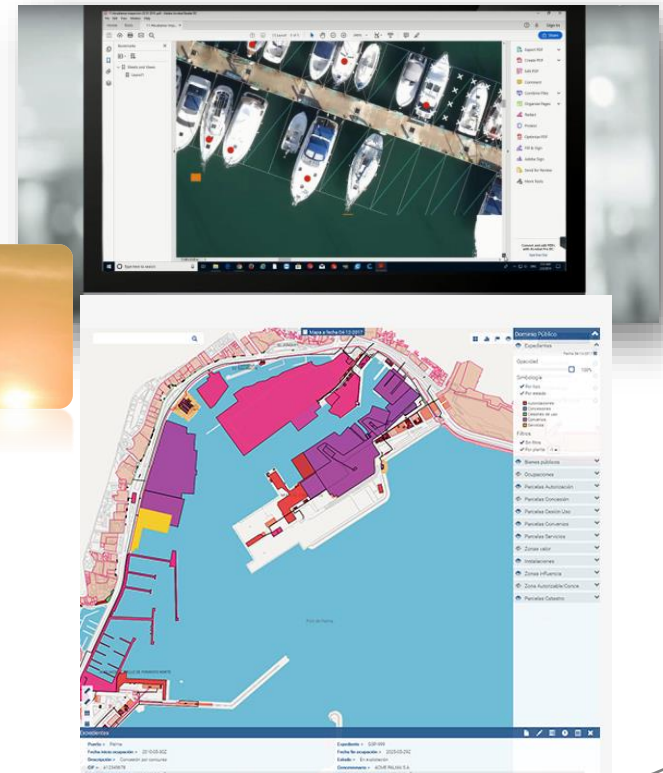
-

Actuación 22.4: Aplicación de las nuevas tecnologías para el control de concesiones

- La aplicación de nuevas tecnologías, por ejemplo el uso de drones, permite tener una lectura exacta y en tiempo real de la ocupación del dominio público portuario, supervisar las actividades que se llevan a cabo en los recintos de cada puerto y realizar controles medioambientales, entre otras muchas tareas de supervisión. La Autoridad Portuaria de Balears ha iniciado un programa piloto de control y gestión del dominio público portuario con la utilización de drones de última generación. Las pruebas han comenzado en el puerto de Alcúdia.

Medidas

- Implantar el uso de drones en todos los puertos de la APB, para controlar y supervisar las concesiones y las actividades que se llevan a cabo en el dominio público.
- Gestión integral del espacio portuario utilizando un Sistema de Información Geográfica (GIS) de ámbito corporativo.
- Utilización de aplicaciones móviles en tablets o smartphones, dirigida especialmente al trabajo en campo de la policía portuaria.
- Aplicación de la metodología BIM para la Gestión de los activos concesionales, desde su concepción (proyectos básicos) hasta su reversión a la Autoridad Portuaria con la extinción de la concesión.



Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo 23. Transformación digital (1/4)

Prioridad:

-

Justificación:

- La Autoridad Portuaria de Baleares está en proceso de **implantar la Administración Electrónica en su gestión**. Durante los últimos años ha venido ejecutando una serie de proyectos en este sentido. Uno de los proyectos ejecutados ha consistido en la implantación del **Sistema de Gestión Documental y Archivo Electrónico**.

Actuaciones:

 Actuación principal
 Actuación complementaria

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	RESPONSABLE
● Actuación 23.1: Consolidación y desarrollo de la Oficina Técnica de Gestión Documental							APB (Dir., dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, div sistemas de información y TIC)
● Actuación 23.2: Administración electrónica							APB (Dir., dep Calidad Medioambiente, Innovación y RSC, div sistemas de información y TIC)

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo **23.** Transformación digital (2/4)

Prioridad:

-

Actuación 23.1: Consolidación y desarrollo de la Oficina Técnica de Gestión Documental

La Autoridad Portuaria de Baleares se encuentra en el proceso de implantación del **Sistema de Gestión Documental y Archivo Electrónico**.

Para ello se han **realizado una serie de acciones**, entre ellas destacan:

- **Desarrollo del marco organizativo de gestión documental y archivo electrónico.** Mediante esta tarea se han desarrollado toda una serie de mecanismos organizativos que permiten realizar una gestión eficaz y eficiente de la gestión documental y archivo. Entre otros, el marco de referencia, la política de gestión documental, procesos de gestión documental, perfil de metadatos, cuadro de clasificación, valoración de series documentales...
- **Desarrollo e implantación de la plataforma tecnológica de gestión documental y archivo.** Se ha implantado una plataforma de gestión documental y archivo basada en el gestor documental Alfresco Content Service (ECM) y el módulo Alfresco Governance Service (RM)
- **Certificación ISO-30301.** Actualmente se dispone de la certificación de la ISO-30301 para un conjunto de series documentales, dentro de su ámbito de actuación.
- **Medidas:**
 - Actualización y soporte a la ISO-30301
 - Formación y asesoría del personal de la APB para asegurar la correcta implantación en la APB de los nuevos procesos de gestión documental y archivo electrónico

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo **23.** Transformación digital (3/4)

Prioridad:

-

Actuación 23.2: Administración electrónica

- En el año 2015, la Autoridad Portuaria de Baleares inició un **proceso de formulación estratégica** orientado a identificar las principales líneas de acción a desarrollar durante los próximos años para implantar la **Administración Electrónica en la Autoridad Portuaria de Baleares**. Este marco común, se materializó en el Plan Estratégico de implantación de la Administración Electrónica en la Autoridad Portuaria de Baleares (2015–2018), que ha guiado las actuaciones de la Autoridad Portuaria de Baleares hasta la actualidad, para hacer realidad el avance hacia la Administración Electrónica.
- El Plan recoge las medidas necesarias que es preciso implantar para hacer efectivo el derecho de los ciudadanos a acceder electrónicamente a la información y los servicios ofrecidos por la Autoridad Portuaria de Baleares y desarrollar las funciones previstas en la Ley 11/2007, y así poder brindar un mejor servicio a ciudadanos y empresas mediante la **transformación y modernización de la Administración**.
- Actualmente está elaborándose el Plan 2022 -2026.
- **Medidas:**
 - Dado que se encuentra implantado SISTRA (tramitación electrónica de expedientes), ampliación o extensión del mismo a mayor número de trámites
 - Priorizar los trámites a implantar con registro electrónico.
 - Desarrollar e implantar los trámites.
 - Impulso al uso de los registros electrónicos.
 - Impulso al uso de las notificaciones.
 - Definir y desarrollar el modelo de gestión multicanal, prestando especial atención a la figura del funcionario habilitado.

Eje Estratégico: PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES

Objetivo Estratégico 8: FOMENTAR E IMPLANTAR LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Objetivo operativo **23**. Transformación digital (4/4)

Prioridad:

-

■ **Medidas (cont.):**

- Impulso al uso de carpeta ciudadana (estado de tramitación de expedientes)
- Posibilitar la utilización de los servicios por parte de representantes.
- Posibilitar la realización de pagos electrónicos.
- Posibilitar la identificación de los usuarios mediante los sistemas que indica la normativa y muy especialmente con el clave de pares concertadas.
- Posibilitar la firma electrónica de solicitudes.
- Desarrollar la normativa de creación del registro electrónico.
- Realizar la gestión del cambio
- Difusión interna y externa
- Formación interna y externa
- Soporte interno y externo

Plan Estratégico de implantación de la Administración Electrónica en la Autoridad Portuaria de Baleares (2022-2026)



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears



CONTACTO



Cronos 63, 3ª planta-Of. 6 28037 MADRID (Teirlog)

Diputación 238-244, 6º, 1ª 08015 BARCELONA (Estrada Port Consulting)

 teirlog@teirlog.es

 www.teirlog.es

 +34 91 327 11 83 (Teirlog)

 +34 91 327 41 99

soporte@estradaportconsulting.com www.estradaportconsulting.com

+34 93 302 51 07 (Estrada Port Consulting)

 airisarri@teirlog.es

 pilartejo@teirlog.es

 jlestrada@estradaportconsulting.com