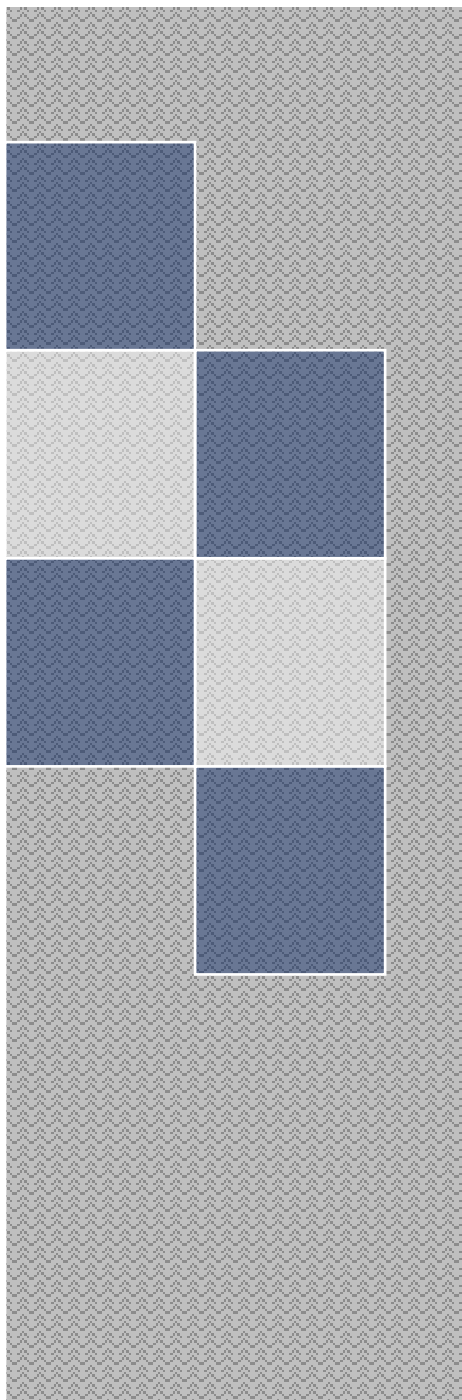




Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears



PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PALMA

*Memoria de la DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y
USOS PORTUARIOS (DEUP)*



MCVALNERA

ABRIL 2021

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. ANTECEDENTES Y OBJETO	4
1.2. MARCO NORMATIVO	5
1.2.1. LEGISLACIÓN PORTUARIA VIGENTE	5
1.2.2. LEY DE COSTAS. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE	8
1.2.3. EL CONTENIDO JURÍDICO DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	10
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	11
2. ANTECEDENTES	12
2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO DE PALMA	12
2.2. ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO	20
2.2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	20
2.2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PUERTO	32
2.2.3. OCUPACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	64
2.2.4. OBRAS EJECUTADAS Y EN CURSO	71
3. PREVISIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE PALMA	75
3.1. ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS	75
3.1.1. UN PUERTO DE MERCANCÍA GENERAL	75
3.1.2. UN PUERTO CON NOTABLE PREDOMINIO DE LA MERCANCÍA DESEMBARCADA	78
3.1.3. UN PUERTO DE COMERCIO INTERIOR	80
3.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS	82
3.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	84
3.3.1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS	84
3.3.2. TRÁFICO DE PASAJEROS	87
3.3.3. TRÁFICO DE BUQUES	89
3.4. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	91
3.4.1. PREVISIONES GENERALES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2021-2030	94
3.4.2. PREVISIONES POR TIPOLOGÍA DE TRÁFICO PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2021-2030	97
4. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	100

4.1. PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES	100
4.2. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	101
4.2.1. MERCANCÍA GENERAL	101
4.2.2. GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS	101
4.2.3. FERRIS Y CRUCEROS. PASAJEROS.	102
4.2.4. ZONA PESQUERA	103
4.2.5. NÁUTICA-DEPORTIVA	103
4.2.6. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EMBARCACIONES	103
4.2.7. CONCLUSIONES GENERALES	104
5. DELIMITACIÓN VIGENTE DE LA ZONA DE SERVICIO	105
5.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	105
5.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS	107
5.2.1. Zona de aguas I	107
5.2.2. Zona de aguas II	108
6. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN	108
6.1. CRITERIOS GENERALES	108
6.2. INCORPORACIONES	109
6.2.1. INCORPORACIONES A LO LARGO DEL PASEO MARÍTIMO	109
6.2.2. INCORPORACIONES EN EL MOLINAR	114
6.2.3. INCORPORACIONES EN AGUA	117
6.3. DESAFECTACIONES	120
6.3.1. DESAFECTACIONES A LO LARGO DEL PASEO	120
6.3.2. DESAFECTACIONES EN EL MOLINAR	121
6.3.3. DESAFECTACIONES EN AGUA	124
6.4. RESUMEN DE LAS INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES	127
6.4.1. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN TIERRA	127
6.4.2. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN AGUA	127
7. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	128
7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	128
7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS	136
7.2.1. ZONA DE AGUAS I	136
7.2.2. ZONA DE AGUAS II	137

8. PREVISIÓN DE USOS	138
8.1. OBJETIVOS DE LA PREVISIÓN DE USOS	138
8.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE LA ZONA DE SERVICIO	139
8.2.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	140
8.2.2. USOS PORTUARIOS.....	140
8.2.3. RESERVA PORTUARIA	143
8.2.4. ACTIVIDADES NO EstrictAMENTE PORTUARIAS ADMISIBLES.....	144
8.3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE USOS	144
8.3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL.....	144
8.3.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN POR ÁREAS FUNCIONALES.....	145
9. LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	193
10. NORMAS DE APLICACIÓN.....	193
10.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	193
10.2. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DEUP	194
10.3. TRAMITACIÓN DE LA DEUP	194
11. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.....	196
12. PLANOS.....	198
ANEXO I: Análisis de las alternativas de fondeo en Zona II de aguas del Puerto de Palma	199
ANEXO II: Áreas funcionales.....	200

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES Y OBJETO

El Puerto de Palma es el más grande de los cinco que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares. Se encuentra en la bahía de Palma, en la costa suroeste de la isla y está situado en el medio de la ciudad.

Unido de una punta a la otra por el paseo Marítimo, se divide en cuatro zonas bien diferenciadas: los Muelles Comerciales de Levante, Muelles de Poniente y Paraires, las dársenas náutico-deportivas y el dique del Oeste. Las 2.603,85 ha de lámina de agua, los 11.708,8 m de longitud de muelles y los 1.030.664 m² de superficies en tierra¹, dan cabida a una intensa actividad. Dispone de unos servicios que, aun habiendo hecho frente a limitaciones de espacio, han posibilitado la consolidación del puerto como uno de los más importantes de todo el Mediterráneo con relación al tráfico de pasajeros (particularmente de cruceros), Ro-pax, náutica de recreo e industria de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

La combinación entre centro de carga y descarga de mercancías (esencial para la Isla), navegación deportiva, llegada y salida de pasajeros en ferris y cruceros, y pesca, obliga a optimizar el uso de las instalaciones y, sobre todo, el espacio.

Por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de mayo de 2005 (Boletín Oficial del Estado de 13 de junio de 2005 y Boletín Oficial de las Islas Baleares de 7 de julio de 2005) se aprobó definitivamente el vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP) del Puerto de Palma de Mallorca.

La entrada en vigor del TRLPEMM, atendiendo a su Disposición Transitoria Sexta, mantiene la vigencia de los PUPEP aprobados con anterioridad a la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Sin embargo, cuando se proceda a su primera modificación desde la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, como es el caso de estudio, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 del TRLPEMM. Por lo tanto, la denominación de este instrumento de delimitación pasa a ser la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en adelante, la DEUP o Delimitación de Espacios y Usos Portuarios).

Por otra parte, cabe señalar que el Puerto de Palma dispone de Plan Especial, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno de Palma de Mallorca en sesión extraordinaria de 30 de enero de 1997, y publicada esta aprobación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares (BOCAIB) nº 26 de 01/03/97. El Texto Refundido fue aprobado en el Pleno Municipal de 30 de octubre de 1997, y dicha aprobación fue publicada en el BOCAIB nº 2 de 3 de enero de 1998.

¹ Memoria Anual Autoridad Portuaria de Baleares 2019

Es, por tanto, el objeto del presente documento la elaboración de la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Palma, que sustituya al vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP) del Puerto de Palma, aprobado por Orden el Ministerio de Fomento del 19 de mayo de 2005 (BOE de 13 de junio de 2005 y BOIB de 7 de julio de 2005) y en el que se recoja la nueva propuesta de delimitación de la zona de servicio del Puerto de Palma y la previsión de usos propuesta para los espacios de la zona de servicio.

Por tanto, el objeto del presente documento es, principalmente, recoger una propuesta para la nueva delimitación de la zona de servicio del Puerto de Palma, a partir de los usos actuales y previstos para cada una de las diferentes áreas que componen la zona de servicio del puerto. La nueva DEUP, por consiguiente, sustituirá al vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUPEP) del Puerto de Palma, aprobado por Orden el Ministerio de Fomento del 19 de mayo de 2005 (BOE de 13 de junio de 2005 y BOIB de 7 de julio de 2005).

El presente documento se redacta para servir de base al expediente de propuesta de DEUP del Puerto de Palma, regulado en el TRLPEMM.

1.2. MARCO NORMATIVO

En este apartado se describe el marco normativo vigente de aplicación, que vendrá definido fundamentalmente por el Título V, Capítulo II, Sección 2ª, artículos 69, 70, 71 y por el Título V, Capítulo III, Sección 1ª, artículo 72 del TRLPEMM. Si bien se analizará también otros artículos de aplicación del TRLPEMM, así como la Ley de Costas y el contenido jurídico de la propia DEUP.

1.2.1. LEGISLACIÓN PORTUARIA VIGENTE

En el BOE Nº 253, de 20 de octubre de 2011, se publicó el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en virtud de la autorización concedida al Gobierno por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, para que, en un plazo de 6 meses a partir de la publicación de la misma elaborase un texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y prestación de servicios en los puertos de interés general, así como de la propia Ley 33/2010.

a. Delimitación de espacios y usos portuarios

Según lo estipulado en su Disposición Transitoria sexta del mencionado TRLPEMM, Régimen transitorio aplicable a los Planes de Utilización de los Espacios Portuario y a los Planes Directores, los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, mantendrán su vigencia y surtirán todos los efectos previstos en la presente ley para la Orden

Ministerial de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. No obstante lo anterior, cuando se proceda a su primera modificación tras la entrada en vigor de la citada Ley 33/2010, los planes deberán adaptarse a lo dispuesto en los artículos 69 y 70 de la ley.

Los artículos 69 y 70 se refieren a la DEUP, que constituye un instrumento al que la ley atribuye dos fines esenciales: la delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal con la previsión de usos de la zona de servicio, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios previstos, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y los destinados a otros usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

El artículo 69 del TRLPEMM establece lo siguiente sobre la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios:

“1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, revido y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según

criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.”

El artículo 69 también establece en los puntos 4 a 6 el procedimiento a seguir para la tramitación de la DEUP. El artículo 70 del TRLPEMM establece las condiciones en las que se lleva a cabo la modificación de una DEUP.

b. Afectación y desafectación de dominio público

Como se señala en el artículo 24.1 del TRLPEMM, las Autoridades Portuarias tendrán un patrimonio propio para el cumplimiento de los fines que le son propios. Dicho patrimonio está formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuya como propios, los que adquieran por cualquier título y por aquéllos que les sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad, tal como señala el artículo 42 del TRLPEMM.

Por lo que se refiere al régimen de adscripción, adquisición y afectación de bienes, el artículo 43 del TRLPEMM dispone que (a) los bienes patrimoniales del Estado que se adscriban a los organismos públicos portuarios y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria; y (b) el cambio de afectación de bienes de dominio público estatal a favor de los organismos públicos portuarios, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará singularmente, y salvo excepciones, por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas o mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios de conformidad con lo previsto en el artículo 69 del TRLPEMM.

El régimen de desafectación de los bienes de dominio público adscritos a las Autoridades Portuarias se regula en el artículo 44 del TRLPEMM. En ambos casos, la desafectación de los bienes ha de ser aprobada, previa declaración de innecesaridad, mediante orden del Ministro de Fomento. Los bienes que se desafectasen pasarán a integrarse en el patrimonio de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado y, por lo tanto, podrán ser enajenados (excepto cuando deban incorporarse al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado en la legislación de costas). La cesión gratuita de tales bienes sólo puede ser realizada a favor de una Administración pública para fines de utilidad pública o interés social.

La orden del Ministro de Fomento que acuerde la desafectación conllevará la rectificación de la delimitación de la zona de servicio del puerto contenida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

1.2.2. LEY DE COSTAS. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

La legislación estatal en materia portuaria se recoge, principalmente, en el TRLPEMM. Esta norma refunde las disposiciones legales que, hasta la fecha, configuraban el régimen jurídico fundamental del sistema portuario estatal. El TRLPEMM resulta de aplicación, por tanto, a los puertos de interés general. No obstante lo anterior, la esencial ubicación de los puertos en el litoral exige tener en consideración, en ocasiones, las normas establecidas en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y en el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento general de desarrollo y ejecución de la Ley de costas.

Según el Artículo 67 del TRLPEMM, Naturaleza y determinación del dominio público portuario: *“los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.”*

Además, en el Artículo 67 del TRLPEMM, Régimen de utilización del dominio público portuario, se señala que: *“La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes Ordenanzas Portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.”*

En el Artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se definen los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución:

“1. La ribera del mar y de las rías, que incluye:

a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcancen las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que se establezcan reglamentariamente, o cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

No obstante, no pasarán a formar parte del dominio público marítimo-terrestre aquellos terrenos que sean inundados artificial y controladamente, como consecuencia de obras o instalaciones realizadas al efecto, siempre que antes de la inundación no fueran de dominio público.

b) Las playas o zonas de depósito de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas, estas últimas se incluirán hasta el límite que resulte necesario para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa.

2. El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.

3. Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica”.

También pertenecen al dominio público marítimo-terrestre estatal:

“1. Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.

2. Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras, y los desecados en su ribera.

3. Los terrenos cuya superficie sea invadida por el mar por causas distintas a las previstas en el último párrafo del artículo 3.1, letra a), y en todo caso tendrán esta consideración los terrenos inundados que sean navegables.

4. Los terrenos acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.

5. Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en el artículo 18.

6. Los islotes en aguas interiores y mar territorial.

7. Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público marítimo-terrestre que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión.

8. Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.

9. Las obras e instalaciones construidas por el Estado en dicho dominio.

10. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas, salvo lo previsto en el artículo 18.

11. Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica”

1.2.3. EL CONTENIDO JURÍDICO DE LA DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

Se procede a continuación a analizar el contenido y finalidad de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del vigente TRLPEMM, dilucidando así el papel relevante que le otorga el Ordenamiento Jurídico en la ordenación y regulación de las actividades portuarias a efectuar en el ámbito de las competencias estatales.

Desde esta perspectiva conviene recordar la doble finalidad de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios:

- a) La delimitación de la zona de servicio. Por lo que se refiere a la delimitación, la DEUP supone en la práctica el deslinde del dominio público portuario, es decir, es el resultado final de una reflexión sobre las superficies, terrenos y lámina de agua que resulten necesarios para ejercitar las competencias de explotación portuaria que la Ley atribuye a las Autoridades Portuarias. Esto significa, en consecuencia, que la Delimitación constituye el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico, previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos (art. 69 TRLPEMM). Y ello debe ser destacado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad del dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad y, en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser expropiados para convertirse así en dominio público portuario. Justamente ese efecto se reconoce en el artículo 69.5 del TRLPEMM cuando se establece que la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.
- b) La previsión de usos a las diferentes zonas del puerto. El segundo de los objetivos que ha de perseguir la DEUP es la previsión de usos portuarios a las diferentes zonas en que previamente se deberá dividir el puerto. La Ley pretende que se delimite la zona de servicio, es decir, que se establezca el límite de los bienes de dominio público necesarios para la actividad portuaria, pero metodológicamente entiende que sólo es posible llegar a la cuantificación material y definición de la zona de servicio cuando ésta se ha estructurado en zonas homogéneas con usos o vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria. Únicamente cuando se ha justificado la necesidad o la conveniencia de que tales terrenos con una determinada vocación deben formar parte de la zona de servicio, es cuando podrá procederse finalmente a delimitar la zona de servicio. Esto es, la previsión de usos portuarios en las diferentes zonas del puerto es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente

la zona de servicio, eliminando así inclusiones o ampliaciones de la zona de servicio que resulten injustificadas y tratando de racionalizar, en definitiva, la actividad portuaria y el ejercicio de las competencias estatales en el territorio de un municipio. La pieza clave de la DEUP está en la división del terreno portuario en zonas y en la previsión de usos portuarios en función de su vocación, centralidad, conectividad, instalaciones y, en general, estado de conservación de las infraestructuras portuarias. Es necesario destacar una vez más, que la finalidad de la DEUP es prever usos portuarios, es decir, directamente relacionados con la actividad de explotación portuaria, sin que puedan entrar en dicha zonificación parámetros urbanísticos.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

La necesidad de redactar la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Palma, está justificada por el cumplimiento del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM). En particular, cuatro han sido los factores clave que han impulsado el desarrollo de la DEUP del Puerto de Palma:

- Paso previo a la formulación de un nuevo Plan Especial del Puerto de Palma

El Plan Especial del Puerto de Palma data del año 1997 (su aprobación, ya que su formulación se remonta a 1992), y entre los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria se encuentra la elaboración y aprobación de un nuevo Plan Especial que dé mejor respuesta a las necesidades actuales y futuras en materia de articulación urbanística de la zona de servicio.

De acuerdo con el artículo 56.2.a) del TRLPEMM: << *Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto (...)* >>

A la vista de lo anterior, de forma previa a la elaboración y aprobación del Plan Especial del Puerto de Palma, resulta necesario aprobar una DEUP que se adapte a la realidad actual y previsiones del Puerto, y a la legislación vigente, en particular, al artículo 69 y siguientes del TRLPEMM.

- Dotar de seguridad jurídica y adaptar usos previstos

La evolución que ha ido experimentando la zona de servicio a lo largo del tiempo, desde la aprobación del PUEP vigente hasta la actualidad, ha generado que en algunas zonas del Puerto hayan ido variando algunas de las actividades a las que se dedican y sus previsiones de futuro, como pudiera ser ejemplo concreto la zona de los Muelles Comerciales o de Levante.

Debido a esa evolución que ha experimentado el puerto y su actividad y previsiones, y habida cuenta de la necesidad de dotarse de un instrumento que garantice los necesarios criterios de flexibilidad en la explotación y la seguridad jurídica para los actuales y potenciales concesionarios y para la propia Administración, resulta necesario llevar a cabo ciertas adaptaciones en las previsiones de usos contempladas en el PUEP para ponerlas en correlación con la realidad vigente en el Puerto en la actualidad, así como la prevista a futuro, lo cual constituye un motivo de peso para la elaboración de esta nueva DEUP.

- Regularizar la zona de servicio terrestre y adaptar los límites de la zona de aguas

Los límites físicos de la zona de servicio del Puerto han experimentado variaciones desde la aprobación del PUEP, debido a la generación de nuevas superficies terrestres, mediante la ejecución de rellenos; y a la no ejecución de otras que se contemplaban y ahora no están previstas. Asimismo, el Puerto está llevando a cabo varios proyectos, en la zona del Paseo Marítimo y en el entorno del Molinar, que supondrán la modificación de los actuales hitos físicos que constituyen los límites geográficos de la zona de servicio. Por otra parte, en la zona de aguas, se propone también una adaptación de la zona de servicio, a través de la desafectación de ciertas superficies y la incorporación de otras, (con una reducción neta de la misma) para adaptarse a los requerimientos y criterios ambientales y de explotación con los que la Autoridad Portuaria cuenta en la actualidad (como la ordenanza reguladora de fondeos). Por todo ello, con el objetivo de regularizar los límites de la zona de servicio terrestre y adaptar los límites de la zona de aguas a las actuales necesidades, se justifica también la necesidad de llevar a cabo la presente DEUP.

- Adaptar la nomenclatura de los usos a la que actualmente contempla el TRLPMM

Los usos contemplados en el PUEP vigente en el momento de la redacción de la presente DEUP no se adaptan a la nomenclatura de usos que se contempla en el TRLPMM, por lo que es objeto de la DEUP la adaptación de la nomenclatura a la legalidad vigente.

2. ANTECEDENTES

2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO DE PALMA

En la ciudad de Palma había tráfico marítimo aún antes de la dominación musulmana (902-1229) en dos parajes del actual puerto, la rada de Portopí y en la Cala, hoy aterrada, que se extendía desde el Paseo del Borne hasta donde se alza el Palacio de Justicia y el Gran Hotel.

El primer Puerto de Palma, utilizado por los romanos, debía de consistir en un pequeño abrigo natural formado en una entrada de mar localizada entre donde se halla actualmente el Muelle Viejo y el Teatro Principal, y que debía servir también de base para las embarcaciones que comerciaban con Medina Mayurqa. Por la configuración de las murallas, el puerto musulmán podría situarse entre el Huerto del Rey, la Glorieta de la Reina, la calle Apuntadors, la calle Sant Joan y la actual plazuela de la Lonja. En cualquier caso, no hay ninguna referencia de la existencia de obras de infraestructura para mejorar la funcionalidad de este puerto hasta el siglo XIII.

En el siglo XIV había un muelle entre el Huerto del Rey y la puerta de San Juan de la muralla, y, por tanto, constituiría el inicio del Muelle Viejo y de las infraestructuras de lo que actualmente es el Puerto de Palma. Aunque no se sabe con certeza si era exactamente así, se acepta que fue construido en 1372, con una longitud de 320 metros y en su extremo se alzaba una fortificación que se mantuvo en pie hasta el siglo XVIII. Se cree que el muelle sufrió una prolongación entre finales del siglo XV y principios del siglo XVI.

En el plano de Palma de Mallorca elaborado por Antoni Garau en 1644, aparecen dibujados la fortificación, la torre y el conjunto del muelle, entre otros elementos portuarios.



Figura 1: Mapa (E: 1:4000) de Palma de Mallorca (Antonio Garau, 1644), publicado en Talleres del Servicio Geográfico del Ejército (Madrid, 1978). Fuente: IGN.

A pesar de llevarse a cabo la construcción del muelle cercano al núcleo urbano, con el fin de mejorar la eficacia del movimiento de mercancías que tenían como origen o destino la ciudad, seguía utilizándose Portopí porque proporcionaba mayor protección frente a los temporales y, también, frente a posibles ataques, ya que disponía de dos torres a su entrada. Existía una tercera torre, la del Faro, que debió construirse en 1300 y se mantuvo en pie hasta 1613, y hasta una cuarta torre, situada próxima al oratorio de San Nicolás. Se

cree que probablemente se construyeron algunas torres más entre el puerto natural y la ciudad, y dos son las que se han mantenido hasta la actualidad: la torre de Paraires y la torre de Señales (conocidas en la Edad Media como torre de la Cadena y torre del Puerto, respectivamente).

Si se examinan los principales planos del Puerto de Palma de Mallorca elaborados durante el siglo XVIII, se puede comprobar que el muelle sufre pequeñas variaciones entre principios y finales de siglo, y que son las siguientes: el inicio de la construcción del Espigón de la Consigna, el comienzo del Contramuelle Mollet, y la construcción de una reducida explanada en el arranque del Muelle Viejo, en la que se ubicaron, posteriormente, los nuevos astilleros de construcción naval, en contacto directo con el muelle y el mar. Todo lo anterior queda perfectamente plasmado en el plano elaborado por Juan Ballester, en el año 1760.



Figura 2: Plano del puerto y de la fachada marítima portuaria de Palma de Mallorca, de Joan Ballester, 1760.

Fuente: Los grandes puertos de las Baleares, Alemany, J.

(portsdebalears.com/sites/default/files/libros/ELS_GRANS_PORTS_DE_LES_BALEARS_ES)

En el siglo XVIII el Puerto de Palma puso en marcha el primer transporte regular por vía marítima, el Correo de Mallorca, que desde el año 1718 enlazaba los puertos de Palma y Barcelona.

En la segunda mitad del siglo XIX, el Puerto de Palma comenzó su proceso de transformación, en cuanto a ampliación de infraestructuras, adaptándose a las nuevas condiciones impuestas por la revolución del vapor en los sistemas de transporte. Promovidas por el ingeniero Emili Pou, se propusieron las siguientes actuaciones: ampliación del Puerto (1864-1870), dragado del Puerto (1869), mejora del puerto (1870-1871), Zona de Servicio del Puerto (1873-1875), ensanche del Muelle Viejo (1876) y

saneamiento del Puerto (1877). Cabe destacar que la propuesta inicial de Emili Pou no se pudo completar, y sólo el dique se construyó como estaba proyectado. A pesar de ello, dicho proyecto se convirtió en uno de los pilares del cambio histórico del Puerto de Palma.

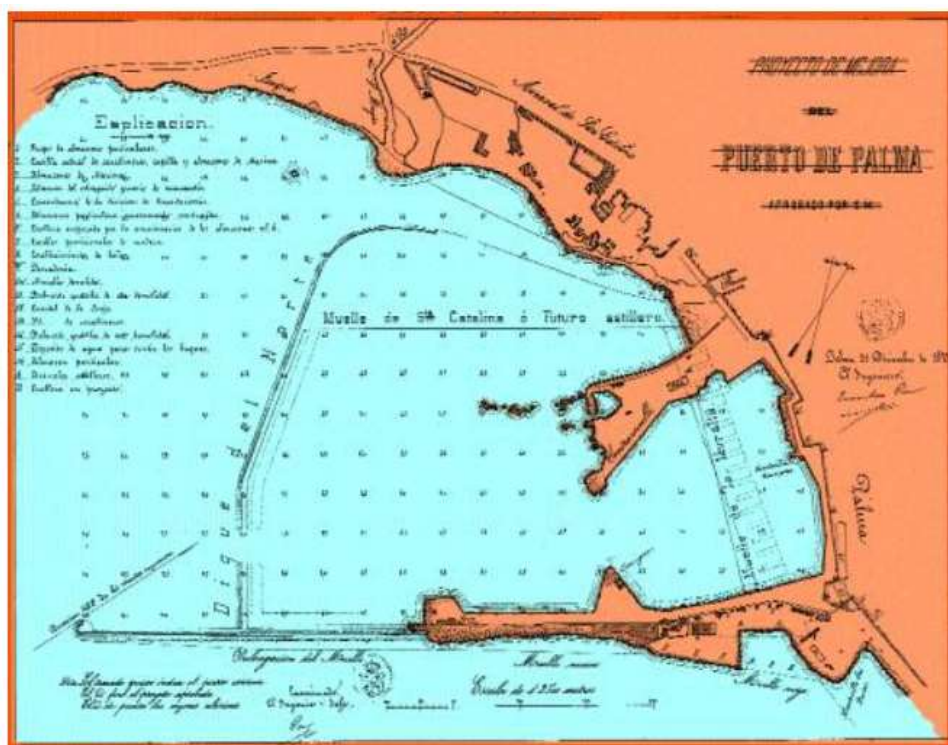


Figura 3: Plano del Puerto de Palma de 1873 – con el proyecto de ampliación de Pou – para definir la Zona de Servicio. Fuente: Publicaciones página web APB (<http://www.portsdebalears.com/es/publicaciones>)

A principios del siglo XX, el Puerto de Palma contaba, entonces, con el dique de abrigo, terminado pero sin muelles en su última sección más exterior; el Muelle Viejo, el Muelle Nuevo, el Espigón de la Consigna y el Espigón Exterior, ampliados y operativos; el Muelle de la Lonja y el Contramuelle Mollet, ampliado en la base de arranque, inutilizable para el tráfico comercial. Además, los dragados de 1889 y 1900 habían mejorado el calado. A pesar de las obras efectuadas, la superficie terrestre del Puerto resultaba aún insuficiente para ofrecer los servicios necesarios condicionados por el crecimiento de los tráficos y de la capacidad de los barcos de vapor, así como de la llegada del ferrocarril. Por ello, en la primera mitad del siglo XX, se llevaron a cabo proyectos concretos y puntuales de ampliación para cada elemento infraestructural, y se mejoraron las instalaciones y el equipamiento para la carga y descarga, estableciendo también una división básica que asignaba el tráfico comercial y de pasajeros a los muelles del Dique de Levante, los astilleros de construcción y reparación naval en el Contramuelle Mollet, las embarcaciones menores en el Muelle de la Lonja, y se construyeron las primeras instalaciones con los edificios para el Club de Regatas y el Club de España.



Figura 4: Plan del puerto de Palma con la propuesta de explanada del Dique del Oeste, las instalaciones para descarga de combustible y las ampliaciones de los Muelles de Poniente, 1988. Fuente: Los grandes puertos de las Baleares,

Alemany, J. portsdebalears.com/sites/default/files/libros/ELS_GRANS_PORTS_DE_LES_BALEARS_ES

En la segunda mitad del siglo XX, se realizaron importantísimas obras, y como actuaciones principales cabe destacar la disposición de una amplia zona de servicios entre el Portitxol y el actual Dique de Levante, la construcción del Dique del Oeste, del Muelle de Ribera de San Carlos para usos militares y del Muelle de Poniente para transatlánticos, que fue donde se ubicó la Estación Marítima nº1, la cual fue oficialmente inaugurada en 1961.

El Dique del Oeste, proyectado en dirección este-oeste desde la Punta de San Carlos, se terminó totalmente en 1960, y acabó siendo, tras varias modificaciones del Proyecto por Gabriel Roca, de tres alineaciones, con 600, 800 y 300 metros, respectivamente. Su construcción permitió la realización del importante complejo de obras que hoy constituyen la Dársena de Porto Pí.

En 1949 se inicia la que se llamaba “Carretera de enlace del Muelle de Ribera en San Carlos con el Puerto Comercial”, que iba a convertirse en el hoy conocido como “Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca”, que se fue construyendo en años sucesivos tramo a tramo hasta llegar a los 3,2 Km de longitud en 1960, y que se ha mantenido así desde entonces.

Los Muelles de Poniente se empezaron a construir en Porto Pí en 1953, y fueron terminados en 1960, aunque se llevó a cabo un ensanche posterior, con el relleno del espacio que limitaba al bajo del Corb Mari en 1966, y con la construcción en 1967 de la ampliación del Muelle de Poniente Norte ya con la explanada triangular prácticamente terminada.

A estas obras hay que añadir la ampliación de los muelles del Dique de Levante, la construcción de diversas infraestructuras entre el Dique de Levante y la zona de Poniente para dar servicio a la náutica de recreo, nuevas infraestructuras en el Dique del Oeste y zona de Poniente para dar servicio a las actividades comerciales.

Así, entre 1970 y 1972, se llevan a cabo las obras del Club de Mar y el paso superior del Paseo Marítimo, se urbaniza la Ensenada de Can Barbará para dar servicio a embarcaciones menores, se acondiciona el Muelle Ribera de San Carlos para el tráfico de contenedores y se inicia la construcción de la Estación Marítima de la ampliación de los Muelles de Poniente.

En 1974, se inicia la Dársena de San Magín para embarcaciones menores y se construye el pantalán para embarcaciones pesqueras. En 1975, se construye el doble tacón entre el Espigón de la Consigna y el Muelle Nuevo, para dar servicio a los primeros buques ro-ro.

En 1976, ante la creciente demanda de las embarcaciones de recreo, se construye el Pantalán de la Cuarentena, diversos pantalanés en el Portitxol y se completa la Dársena de Can Barbará. En 1977, se construye un diente entre la confluencia del Muelle de Poniente y el Muelle de Paraires para dar servicio al tráfico regular de pasajeros.

En 1979, se inicia la gran expansión de las superficies de los Muelles Comerciales con la prolongación de la línea del Muelle Adosado hacia el exterior, previamente construido en 1953 adosado al último tramo del Dique de Levante, y con la construcción de los nuevos muelles del testero; en el Portitxol se mejora la estructura de abrigo y se convierte en una dársena para embarcaciones de recreo.

En 1981, se completa el complejo de las estaciones marítimas de pasajeros (que sufrirá acciones de mejora continuas hasta 1987), se finaliza el Muelle de Pasajeros de Tráfico Local frente al Auditorium, y se construye la “Explanada Sur” y se inician los nuevos tinglados en la ampliación de los Muelles Comerciales.

En 1985, se transforma la Dársena del Muelle Nuevo, que pasa a destinarse al mantenimiento de embarcaciones menores, y en el Muelle de Paraires se construye un nuevo tacón al sur para atraque de otro transbordador.

En 1987, se completa la Gran Explanada Sur con su correspondiente escollera de protección, incorporándose 34.000 m² a la zona de servicio, y se inician una serie de mejoras dedicadas a la modernización portuaria.

En 1988 se inicia el Muelle de Porto Pí, y en 1989, se ejecutan la pavimentación y acondicionamiento de las nuevas explanadas a los Muelles Comerciales y se termina el Muelle de Ribera en Porto Pí.

En 1991, se construye la terminal de descarga de combustibles en la Tercera Alineación del Dique del Oeste, y se completan las obras de pavimentación del puerto, tanto de viales para vehículos como de aceras.

En 1992, se reconvierte la Dársena del Muelle Nuevo disponiendo un pantalán para aumentar el número de atraques de grandes embarcaciones.

Por último, en 1995, se inicia la prolongación de los Muelles de Poniente, a continuación de la Estación Marítima nº1, para dar servicio a los grandes trasatlánticos, con calados de

hasta 16 metros, limitados por el calado de la bocana del Puerto de Palma. De esta forma, se produjo una prolongación en sentido longitudinal del muelle mediante la incorporación de siete cajones flotantes de hormigón, formando un recinto de 115 x 30 m².

Posteriormente, en el Puerto de Palma se han realizado proyectos de ampliación y mejora de las infraestructuras del Dique del Oeste, Muelles de Poniente y Muelles Comerciales, en el período 2000-2015, condicionados por el importante y continuado crecimiento de los tráficos, en especial los de cruceros y el tráfico ro-ro.



Figura 5: Puerto de Palma a principios del siglo XXI. Fuente: Publicaciones página web APB
(<http://www.portsdebalears.com/es/publicaciones>)

A principios del siglo XXI se puso en marcha la construcción de una explanada y muelles para una terminal mixta ro-ro y lo-lo, de forma pentagonal, entre la Primera y Segunda Alineación del Dique del Oeste, así como un duque de alba. De forma simultánea, se acondicionó la carretera de acceso al Dique del Oeste para adaptar el vial a los nuevos vehículos de transporte terrestre de grandes dimensiones. Dicha carretera fue construida en 1964 para dar continuidad a la zona portuaria entre el Dique del Oeste y los antiguos Muelles Comerciales por la parte sur de la península de San Carlos enlazando con el Paseo marítimo en la “Culassa” de Porto Pí. Las obras más recientes en el espacio del Dique del Oeste datan de 2011, con la construcción de tres nuevos duques de alba en la línea de atraque de la alineación norte de la plataforma pentagonal.

En el caso de los Muelles de Poniente, las actuaciones llevadas a cabo se deben al incremento continuado del tráfico de pasajeros, especialmente de los cruceros, que lleva consigo un aumento de la capacidad y, en consecuencia, de las dimensiones de este tipo de barco, y que incluyeron obras de extensión y reacondicionamiento de pasarelas, ampliación de estaciones marítimas y prolongación de líneas de atraque con duques de

alba, los cuales fueron extraídos posteriormente para llevar a cabo la ampliación más importante de los muelles, mediante la tecnología de construcción de muelles con cajones flotantes de hormigón, en 2011. De esta forma, se prolongaron los muelles existentes en 50 metros, y se dispusieron 18 cajones rectangulares de hormigón armado creando un nuevo muelle, de 380 metros de longitud y 30 metros de ancho con dos líneas de atraque,. Con esta ampliación se buscaba conseguir atracar hasta cinco buques de más de 300 metros de eslora en los Muelles de Poniente-Paraires del Puerto de Palma de forma simultánea.

Y, finalmente, en el caso de los Muelles Comerciales, en los años se llevó a cabo la ampliación de la explanada sur, la prolongación del muelle para dar servicio a las navieras de pasaje regular, la adecuación de los viales de acceso y la reordenación de espacios, quedando destinados los muelles al tráfico de pasajeros y a otras actividades no relacionadas directamente con el tráfico de mercancías, como la reparación naval o los edificios de servicios.

Otras muchas obras que no han supuesto ampliación de infraestructura se han efectuado en el Puerto de Palma en los primeros años del siglo XXI, con el fin de mantener una oferta de servicios de calidad a todos los usuarios del puerto, como mejoras en edificios y muelles, creación de un centro de sistemas de control de accesos, mejoras en las redes de servicios, etc.



Figura 6: Puerto de Palma en 2020 (Actual). Fuente: Google Earth.

En el momento de redacción de la presente DEUP, se encuentra pendiente de aprobación el proyecto del Plan Director de Infraestructuras.

2.2. ANÁLISIS DE LA ZONA DE SERVICIO

A continuación, se exponen las principales características de la zona de servicio actual del Puerto de Palma, tanto físicas, como funcionales y de ocupación. Además, se analizarán también las obras más importantes ejecutadas y en curso.

2.2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

En el presente apartado se describen las características físicas del Puerto de Palma, desde su ubicación geográfica, las diferentes infraestructuras que lo conforman o la accesibilidad, entre otras.

a. Situación geográfica

El Puerto de Palma se encuentra localizado en el municipio y ciudad de Palma de Mallorca, al suroeste de la isla de Mallorca, perteneciente a la comunidad autónoma de las Islas Baleares. Está ubicado en la parte occidental del mar Mediterráneo, concretamente en las coordenadas 39° 33,7' N y 2° 38,4' E. En la ciudad de Palma está delimitado por los barrios de Puig de Sant Pere, Sa Llotja, la Seu, Sa Calatrava, Son Armadams, Santa Catalina, Es Jonquet y Foners.

b. Infraestructuras portuarias existentes

i. Dársenas

El puerto de Palma se encuentra configurado por 22 dársenas, que reciben los siguientes nombres (de Este a Oeste): Caló d'en Rigo, Portitxol, Can Pere Antoni, Muelles Comerciales, STP, Marina Moll Vell, La Lonja Marina Chárter, Dársena Pesquera, Astilleros de Mallorca, Dársena de San Pedro, Muelle del Jonquet, Dársena San Magín, Marina Alborán, Muelle de las Golondrinas o de tránsito local, Marina Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo, Marina Palma Cuarentena, Club de Mar Mallorca, Dársena de Can Barbará, Muelles de Poniente, Dársena de Porto Pí, Muelles del Dique del Oeste y Pantalán CLH.



Figura 7: Dársenas del Puerto de Palma. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

ii. Muelles y atraques

A continuación, se detallan las principales características de los muelles que conforman las dársenas anteriormente identificadas, clasificándolos en función de éstas y de su clasificación como comercial, pesquero u otros usos.

DÁRSENAS COMERCIALES

La actividad comercial del Puerto de Palma en cuanto a mercancías, pasaje de línea regular y cruceristas, se concentra principalmente en 3 zonas: Muelles Comerciales, Muelles de Poniente y Muelles del Dique del Oeste.

Los Muelles Comerciales están situados en la zona norte del Puerto de Palma, con casi 1.250 metros de línea de atraque, desglosados en todos sus frentes por diferentes muelles destinados al tráfico Ro-Ro, principalmente. Dispone de un calado máximo de 11 metros. Por otro lado, cabe destacar que el Espigón de la Consigna alberga astilleros de reparación de embarcaciones.

Muelles Comerciales				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
1 ^{er} tramo ext. Muelles Comerciales	220	11	87	Ro-Ro
Testero Muelles Comerciales	200	10-9	103	Ro-Ro
Prolongación Muelle Adosado	176	9-8	103	Ro-Ro
Muelle Adosado	107	8	103	Ro-Ro
Rama Corta del Norte (ext.)	130	8	30	Ro-Ro
Rama Corta del Norte (testero)	60	7	30	Varios
Rama Corta del Norte (int.)	130	7	30	Ro-Ro
Prolongación Muelle nuevo	151	7	103	Varios y remolcadores
Espigón Consigna (ext.)	66	7	45	Reparación de embarcaciones
Espigón Consigna (testero)	35	5	10	Reparación de embarcaciones
Espigón Consigna (int.)	95	5	10	Reparación de embarcaciones
Muelle de la Lonja (1 ^{er} tramo)	111	3	0	Tráfico local y servicio

Tabla 1: Muelles en la dársena comercial Muelles Comerciales. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Los Muelles de Poniente pueden considerarse la zona portuaria más importante del Puerto de Palma en cuanto a tráfico crucerista y de líneas regulares de ferris, incluido el Muelle de Paraires. Dispone de casi 2.280 metros de línea de atraque y un calado máximo de 12 metros.

Muelles de Poniente				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Ampliación Muelle Poniente (ángulo)	35	6	30	Ferris
Ampliación Muelle Poniente (paramento Norte) con duques de alba	275,8	10-6	65	Ferris, Cruceros Turísticos
Ampliación Muelle Poniente (paramento Este)	99	9	37.8	Ferris, Varios
1ª Alineación Muelle Poniente Norte	300	12-8,5	35-8,4	Ferris, Cruceros Turísticos
2ª Alineación Muelle Poniente Norte	360	12-8,5	-	Cruceros Turísticos
1ª Alineación Muelle Poniente Sur	440	12-8,01	35-8,41	Varios
2ª Alineación Muelle Poniente Sur	370	12-8,01	-	Ferris, Cruceros Turísticos
Muelle Poniente (testero)	30	12-8,02	35-8,42	Varios
Muelle de Paraires	363	12-10	50	Ferris, Cruceros Turísticos

Tabla 2: Muelles en la dársena comercial Muelles de Poniente. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

El Dique del Oeste se sitúa en el límite sur del Puerto de Palma. Dispone de casi 2.270 metros de línea de atraque y un calado máximo de 12 metros. Representa la zona más polivalente del Puerto de Palma, ya que sus muelles están destinados a cruceros, Ro-Ro, ferris, mercancías convencionales y otros usos.

Muelles del Dique del Oeste				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de Ribera de San Carlos	250	12	60	Graneleros, Convencional, Ro-Ro
Dique del oeste 1ª alineación	360	12	30	Cruceros Turísticos
Alineación Oeste Plataforma adosada al D. Oeste	130	12	-	Ferris, Convencional
Alineación Oeste Plataforma adosada al D. Oeste con Duque de Alba	198	12	-	Ferris, Convencional
Alineación Norte Plataforma adosada al D. Oeste	285	12	-	Ro-Ro, cruceros, Ferris
Alineación Norte	445	12	-	Ro-Ro, cruceros, Ferris

Plataforma adosada al D. Oeste con Duques de alba				
Alineación Este Plataforma adosada al D. Oeste	155	12	-	Convencional, Ferris
Dique del Oeste 2ª alineación	440	12	30	Graneleros, Ro-Ro, Petroleros, Cruceros, convencionales

Tabla 3: Muelles en la dársena comercial Muelles del Dique del Oeste. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

DÁRSENAS PESQUERAS

En el Puerto de Palma, se diferencian dos zonas destinadas a actividades pesqueras, que son: el Dique de la Roqueta, con 20 metros de longitud, en la zona del Portitxol; y la dársena pesquera formada por el Muelle de la Lonja, el Muelle Industria Pesquera y el Muelle de Pescadores, con una longitud total de 600 metros y un calado máximo de 5 metros.

Dársena del Portitxol				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dique de la Roqueta	20	3-1	10	Pesca de aparejo

Tabla 4: Muelles en la dársena pesquera del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena Pesquera Muelles de La Lonja, Industria Pesquera y Pescadores				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de la Lonja (2º tramo)	125	3	10	Pesca de aparejo
Pantalán varadero M. Lonja nº1	184	3	8	Pesca de cerco
Muelle Industria Pesquera	86	3	9,45	Pesca de aparejo
Muelle de Pescadores	206	5-4	11	Pesca de arrastre

Tabla 5: Muelles en la dársena pesquera formada por los muelles La Lonja, Industria Pesquera y Pescadores. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

OTRAS DÁRSENAS

A lo largo del Paseo Marítimo del Puerto de Palma existen diversas dársenas y pantalanés de menor entidad, las cuales están destinadas, principalmente, a uso recreativo, con disponibilidad de atraques para embarcaciones desde pequeñas esloras a grandes yates y veleros de lujo. Cabe destacar que algunas de ellas están gestionadas directamente por la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB), mientras que otras son de gestión indirecta, a partir de concesiones otorgadas a particulares. Además, existen en el Puerto de Palma zonas destinadas a la reparación de embarcaciones, así como varias terminales de tráfico local o de bahía y una estación naval.

Gestión directa (APB)

En gestión directa existen en el Puerto de Palma un total de 5.273 metros de longitud de muelles y atraques destinados a embarcaciones de recreo y tráfico local o de bahía.

Dársena del Portitxol				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Surgidero del Portitxol	1.415	2,5-1	6-10	Embarcaciones de recreo
Dique de la Roqueta	105	2,5-1	2	Embarcaciones de recreo
Pantalanes	1.305	2,5-1	6-2	Embarcaciones de recreo
Espigón-Pantalán A	57	2-1	5	Embarcaciones de recreo
Dique de Troneras	95	2-1	6-2	Embarcaciones de recreo

Tabla 6: Muelles en la Dársena del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Playa de Can Pere Antoni				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Embarcadero de la Punta del Gas	104	4-1	2,5	Tráfico local o de bahía

Tabla 7: Muelles en la Playa de Can Pere Antoni. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena de San Pedro				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de San Pedro	296	1	4,5	Embarcaciones de recreo

Tabla 8: Muelles en la Dársena de San Pedro. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena del Jonquet-San Magín				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle del Jonquet	296	1	4,5	Embarcaciones de recreo
Paseo Marítimo Ing. Gabriel Roca	340	2-1	4,5	Embarcaciones de recreo

Tabla 9: Muelles en la Dársena del Jonquet. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena de San Magín				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dársena de San Magín	496	1,8-1,4	12-4,5	Embarcaciones de recreo

Tabla 10: Muelles en la Dársena de San Magín. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena de Can Barbará				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Dársena de Can Barbará	588	1,5	3-1	Embarcaciones de recreo

Tabla 11: Muelles en la Dársena de Can Barbará. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Muelle de las Golondrinas				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de tránsito local	397	4-2	5	Tráfico local o de bahía

Tabla 12: Muelles en la Terminal de Tráfico Local de Golondrinas. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Gestión indirecta (particulares)

En el Puerto de Palma existen en total 13.650,5 metros lineales de muelles y atraques de dársenas particulares. La estación naval situada en la dársena de Porto Pí cuenta con 460 metros de línea de atraque. Los 13.190,5 metros restantes albergan zonas de reparación de embarcaciones, atraques para embarcaciones de recreo, muelles de armamento y almacenamiento de combustibles.

Dársena de Porto Pí – Estación Naval				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de Ribera en Porto Pí	460	8-2	60-30	Buques de guerra

Tabla 13: Muelles en la Dársena de Porto Pí. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

La Lonja Marina Chárter				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Pantalán Muelle de la Lonja nº2	164	3	4	Embarcaciones de recreo
Pantalán Muelle de la Lonja nº3	184	3	8	Embarcaciones de recreo

Tabla 14: Muelles en la Dársena de La Lonja Marina Chárter. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Muelles del Dique del Oeste – C.L.H				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Pantalán C.L.H., Dique Oeste 3ª Alineación	140	16	9	Fluidos combustibles

Tabla 15: Muelles en la estación de combustible de CLH. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena Caló d'en Rigo				
-------------------------------	--	--	--	--

Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Club Molinar de Levante	363	1,5-1	2	Embarcaciones de recreo

Tabla 16: Muelles en la Dársena Caló d'en Rigo. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena del Portitxol – Club Náutico Portitxol				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Club Náutico Portitxol	780	2-1	35-1,6	Embarcaciones de recreo

Tabla 17: Muelles en la Dársena del Club Náutico Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Astilleros de Mallorca, S.A.				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Astilleros de Mallorca	290	7	50-15	Muelles de armamento
En espigón-2 atraques	180	7	15	Muelles de armamento
En muelle de carenado-3 atraques	7	7	50	Muelles de armamento

Tabla 18: Muelles en la Dársena de Astilleros de Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Club de Mar Mallorca				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Club de Mar Mallorca	4.066	6-4	10-3,5	Embarcaciones de recreo

Tabla 19: Muelles en la Dársena del Club de Mar Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Dársena de San Pedro – Club Náutico de Palma				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de San Pedro Club Náutico de Palma	3.190	4-2	10-1	Embarcaciones de recreo

Tabla 20: Muelles en la Dársena de San Pedro-Club Náutico de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Pantalán del Mediterráneo				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Pantalán del Mediterráneo	496	5	8	Embarcaciones de recreo

Tabla 21: Muelles en la Dársena del Pantalán del Mediterráneo. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Marina Port de Mallorca				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo

Marina Port de Mallorca	1.571	6-4	10-3	Embarcaciones de recreo
-------------------------	-------	-----	------	-------------------------

Tabla 22: Muelles en la Dársena de Marina Port de Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Marina Alborán				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Pantalán Marina de Alborán	479,5	2-1	2	Embarcaciones de recreo

Tabla 23: Muelles en la Dársena de Marina de Alborán. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Marina Palma Cuarentena				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Pantalán de Cuarentena	368	5	6	Embarcaciones de recreo

Tabla 24: Muelles en la Dársena de Marina Palma Cuarentena. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Muelles Comerciales – Marina Moll Vell				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle Viejo	195	5,3-3	11,4	Embarcaciones de recreo

Tabla 25: Muelles en la Dársena Muelles Comerciales - Marina Moll Vell. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Muelles Comerciales – STP				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Prolongación Muelle Nuevo	100	7	103	Reparación de embarcaciones
Espigón Exterior (ext.)	93	7	25	Reparación de embarcaciones
Espigón Exterior (testero)	50	7	20	Reparación de embarcaciones
Espigón Exterior (int.)	108	7	25	Reparación de embarcaciones
Muelle Nuevo	169	7	95	Reparación de embarcaciones
Pantalán Muelle Nuevo	197	7	6	Reparación de embarcaciones

Imagen 1: Muelles en la Dársena Muelles Comerciales - STP. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

c. Accesibilidad del Puerto

i. Accesibilidad terrestre

La accesibilidad terrestre al Puerto de Palma está condicionada por su ubicación en el medio de la ciudad, justo delante del casco antiguo, unido de una punta a la otra por el Paseo Marítimo. El acceso más directo se encuentra al suroeste del puerto, y conecta

con la Ma-1 o Autopista de Poniente, y la Ma-20 o Vía de Cintura (Primera ronda de circunvalación de Palma de Mallorca).

La Ma-1 une Palma de Mallorca (comienza en Cala Mayor, enlace con la Ma-20 y el Paseo Marítimo) con la localidad del Puerto de Andrach, pasando por Cas Catala, Illetas, Portals Nous, Palmanova, Santa Ponsa, Peguera, Calviá, Camp de mar y Andrach.

La Ma-20 conecta con la Ma-13 o Autopista Palma – La Puebla, Ma-15 o Carretera de Manacor y Ma-19 o Autopista de Levante.

La Ma-13 une la bahía de Palma con la bahía de Alcudia, atravesando las localidades de Marrachí, Santa María del Camino, Consell, Binisalem, Lloseta, Inca, Búger y Campanet.

La Ma-19 funciona como principal vía de unión de la ciudad de Palma con el sur de la isla. Permite acceder al Aeropuerto de Palma de Mallorca (elemento clave para la conectividad de los pasajeros de crucero, por ejemplo) en su recorrido hacia Porto Petro, donde termina. Tras circunvalar Lluchmayor por el sur, la vía cruza localidades como Campos o Santañí.

Así, el Puerto de Palma se encuentra a 27 minutos en coche del puerto de Andrach, a 50 de Alcúdia, a 1 hora de Porto Petro y a 15 minutos del Aeropuerto.



Figura 8: Accesibilidad al Puerto de Palma. Fuente: <https://www.gifex.com> y elaboración propia.

ii. Comunicaciones interiores

La vía principal del puerto, conocida como Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca, tiene una longitud de 3.200 metros, y conecta los Muelles Comerciales, el Contramuelle Mollet, la Terminal de Pasajeros de Tráfico Local, los Muelles de Poniente, el Muelle Ribera San Carlos y el Dique del Oeste.

En su mayor parte fue desafectada por el PUEP vigente, constituyendo bienes patrimoniales de la APB.



Figura 9: Viario principal del Puerto de Palma Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

Los Muelles Comerciales cuentan con un vial central de 1.100 metros de longitud, el cual comienza en la Ma-19 y está formado por dos calzadas de 8,5 metros de ancho cada una y separadas por una mediana ajardinada, conocido como Camino de la Escollera. Existe un segundo acceso, conocido como Calle del Muelle, que corresponde al vial interior que comunica los Muelles Comerciales y el Contramuelle Mollet, de 400 metros de longitud y 7,5 metros de anchura, y que se prolonga hacia la explanada sur rodeando a los edificios de oficinas del Muelle Viejo.



Figura 10: Comunicaciones interiores Muelles Comerciales. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

En el Contramuelle Mollet existe un vial de 380 metros de longitud y 7,5 metros de anchura, conocido como Calle Contramuelle Mollet, y permite acceder a la zona de

astilleros, al Muelle de la Lonja, al Muelle de Pescadores y al Muelle de la Industria Pesquera.

Los muelles de Pescadores e Industria Pesquera tienen una vía de circulación de 280 metros de longitud y 12 metros de anchura.



Figura 11: Comunicaciones interiores Contramuelle Mollet. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

El acceso al Muelle Paraires se realiza a través de la Calle Porto Pí desde la Avenida Joan Miró mediante un paso elevado de 80 metros de longitud y 11 metros de anchura, y las vías de entrada y salida que sirven de enlace con el Paseo Marítimo tienen una longitud total de 430 metros y un ancho que varía entre 7 y 14 metros.

El acceso al Dique del Oeste y al Muelle de Ribera de San Carlos se realiza por un vial de doble calzada de 1.000 metros de longitud y 19 metros de anchura, que discurre desde la intersección del Paseo Marítimo con la Calle Joan Miró. Cada calzada cuenta con dos carriles de 3,50 metros, y están separadas entre sí por un andén central de 5 metros. El Dique del Oeste tiene una vía de circulación interior de 1.700 metros de longitud y un ancho variable entre 7 y 9 metros. La vía principal del Muelle de Ribera de San Carlos tiene 215 metros de longitud y 7 metros de ancho, y se conoce como Carretera Arsenal.



Figura 12: Comunicaciones interiores Poniente-Paraies, Muelle Ribera de San Carlos y Dique del Oeste.
Fuente: Google Earth y elaboración propia.

iii. Accesibilidad marítima

El acceso al puerto se realiza a través de su bocana (no existe canal de entrada), orientada en dirección E-NE, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros, tal como se aprecia en la siguiente imagen.

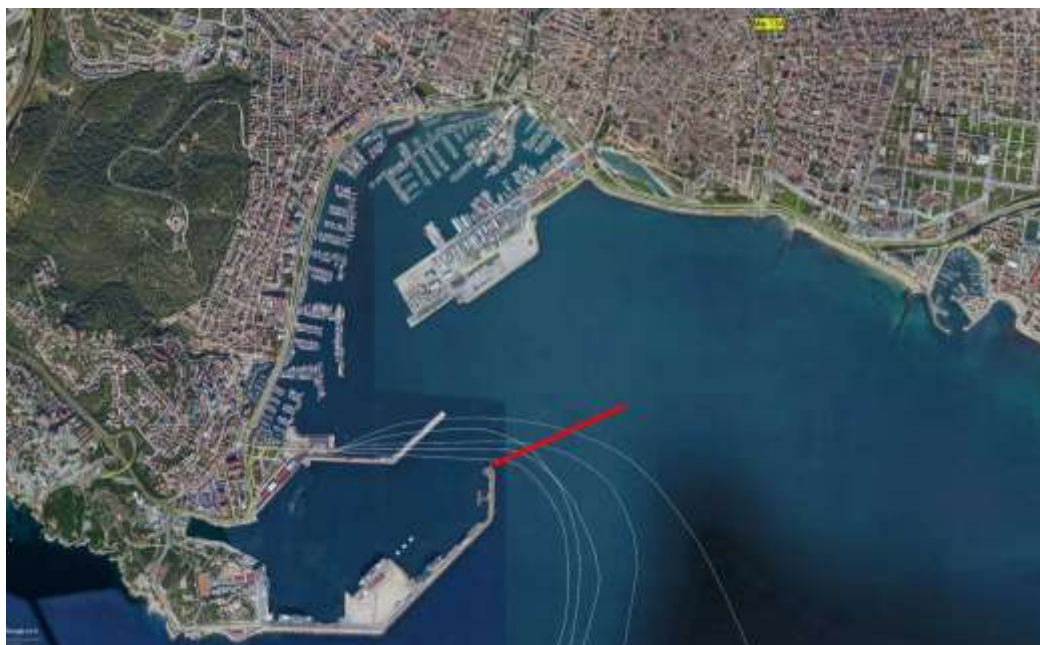


Figura 13: Accesibilidad marítima al Puerto de Palma. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

2.2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PUERTO

El análisis y las propuestas detalladas de la delimitación de espacios y los usos portuarios, se ha realizado en base a las distintas áreas funcionales en que se divide la

zona de servicio, es decir, teniendo en consideración las distintas áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso.

Para la determinación del modelo funcional del Puerto de Palma, se ha dividido la Zona de Servicio Portuario del Puerto de Palma en 11 áreas funcionales, de acuerdo con las características particulares de cada una de ellas, que definidas de Este a Oeste son las siguientes:

- Área nº1: “Ribera portuaria Molinar, Portitxolet, Can Pere Antoni, Embarcadero Punta del Gas, Punta del Gas-dique de Levante - escollera primera alineación dique de Levante”
- Área nº2: “El Molinar-Dársena Caló d’en Rigo”
- Área nº3: “Portitxol”
- Área nº4: “Zona administrativa del dique de Levante”
- Área nº5: “Zona comercial del dique de Levante”
- Área nº6: “Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo”
- Área nº7: “Zona pesquera”
- Área nº8: “Contramuelle Mollet - Club Náutico de Palma - Dársena de San Pedro - Muelle del Jonquet - Marina de Alborán y Dársena de San Magín”
- Área nº9: “Muelle de las Golondrinas o de tránsito local”
- Área nº10: “Marina Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena Can Bárbara”
- Área nº11: “Zona comercial Muelle de Poniente-Paraires - Muelle de Ribera de San Carlos y Dique del Oeste”

A continuación, se describe cada una de las áreas funcionales, anteriormente mencionadas, en que se ha dividido el Puerto de Palma.

a. Área N.º 1: “Ribera portuaria Molinar, Portitxolet, Can Pere Antonio, Embarcadero Punta del Gas y Punta del Gas – dique de Levante – Escollera primera alineación dique de Levante”

Esta zona abarca un conjunto discontinuo integrado por la ribera (con pequeña playa) del Molinar, el Portitxolet, la playa Can Pere Antoni, el embarcadero de la Punta del Gas, el tramo de dominio público portuario comprendido entre la Punta del Gas y el dique de Levante y la escollera de la primera alineación del dique de Levante.



Figura 14: Área funcional Nº 1

Se incluye en esta área la línea costera que se extiende desde Ciudad Jardín hasta la Dársena Caló d'en Rigo en el barrio del Molinar, y que incluye tres pequeñas playas protegidas entre diques exentos que se alternan con las largas escolleras de protección del muro de defensa existentes a lo largo de dicho tramo de costa.

El límite hacia el lado mar se inicia en la línea de agua del ribazo adyacente a la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros, escollera de protección excluida, y sigue por la línea de agua y la línea de las escolleras de protección del muro de defensa, hasta alcanzar las instalaciones portuarias de la Dársena Caló d'en Rigo.

El límite del área hacia el lado tierra se inicia en la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros, en la intersección de las líneas de agua del ribazo costero y de la escollera de protección del encauzamiento de dicho torrente, y sigue por el trasdós del muro de defensa hasta la Dársena Caló d'en Rigo. Cabe destacar que se excluye el espacio rectangular y semicircular ocupado por el Obelisco La Gaviota.

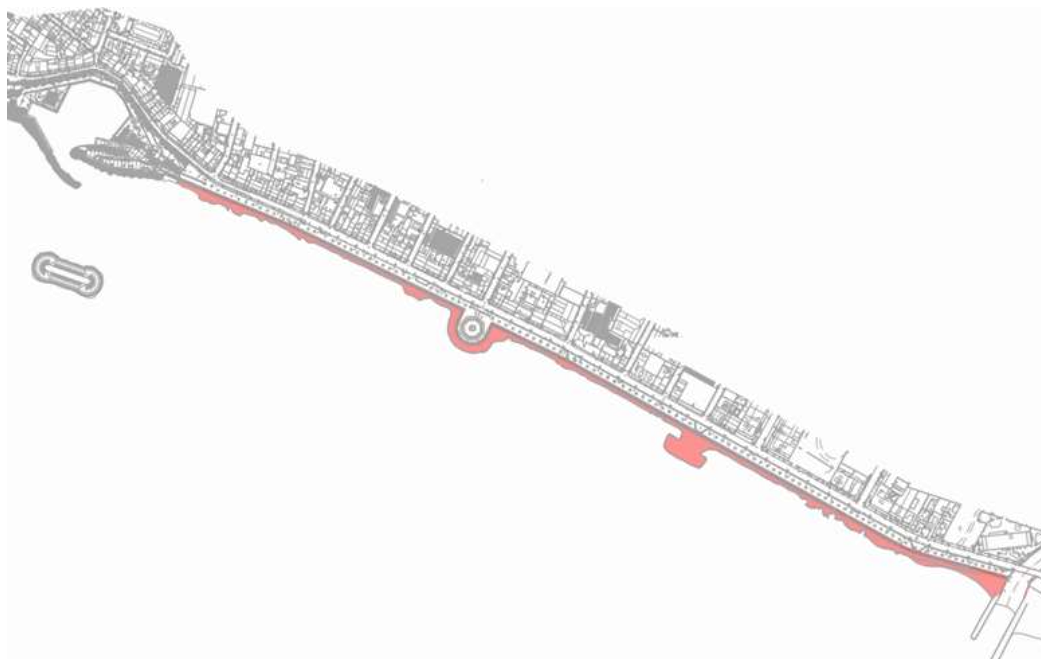


Figura 15: Espacios de dominio público incluidos dentro del Área nº1. Fuente: Elaboración propia.

En el entorno de la playa del Portitxolet, el área funcional abarca la línea costera desde el límite oeste de las instalaciones portuarias de la Dársena Caló d'en Rigo hasta el extremo final (oeste) de la playa de Portitxolet, que se localiza al este del Portitxol.



Figura 16: Espacios de dominio público en la playa del Portitxolet, incluidos en el Área funcional nº 1.

Fuente: Elaboración propia.

Se trata del tramo de costa intercalado entre las instalaciones portuarias del Caló den Rigo y la Dársena del Portitxol. Está formado por la ensenada de Portitxolet, que no es más que una pequeña zona de playa, y por las escolleras de protección que se extienden desde sus extremos hacia El Molinar, por el este, y hacia el Portitxol, por el oeste.

El límite hacia el lado mar sigue el ribazo comprendido entre la Dársena Caló d'en Rigo y Portitxolet, y continua por la línea de agua en la playa y prosigue los escollerados de Sa Roqueta en el Portitxol.

El límite del área hacia el lado tierra sigue el borde de tierra del escollero de defensa en los tramos donde existe escollera y el trasdós del muro de defensa en la zona de la playa de Portitxolet.

Al oeste del Portitxol, se incluye la playa de Can Pere Antoni, situada a dos kilómetros al este de Palma, delimitada entre las instalaciones portuarias de Troneras del Portitxol, que marca su límite por el este, y la Punta del Gas, que marca su límite por el oeste.

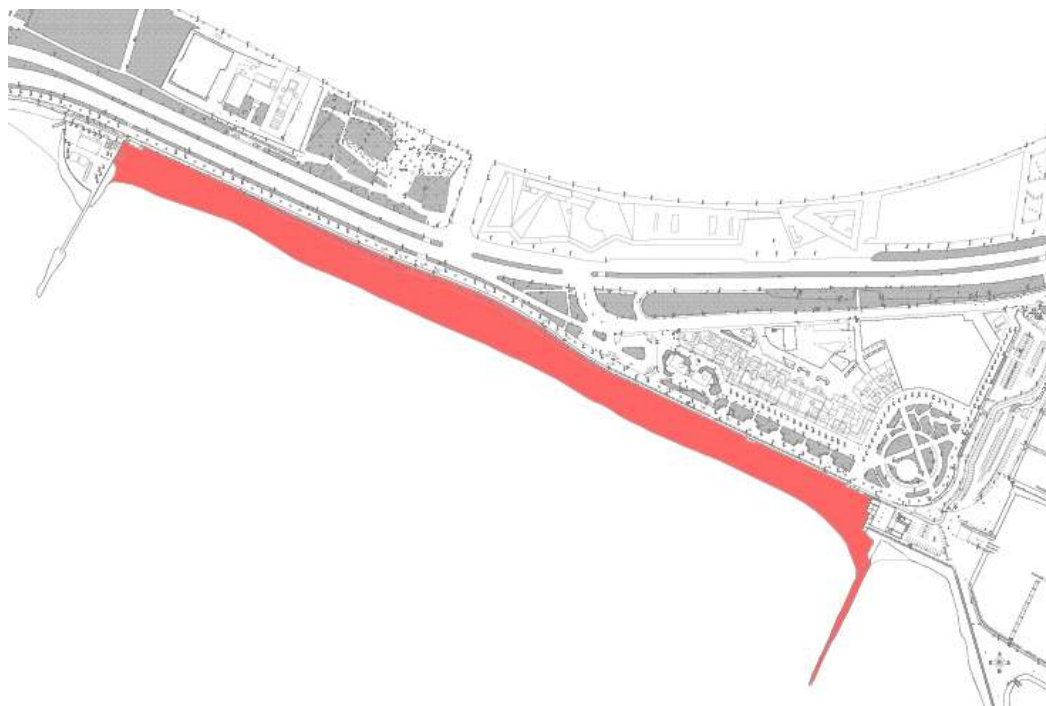


Figura 17: Espacios de dominio público en la playa Can Pere Antoni incluidos en el Área funcional nº 1.

Fuente: Elaboración propia.

El borde hacia el lado mar lo marca la línea de agua de la playa. El borde hacia el lado tierra lo marca el borde de tierra del carril bici hasta el vértice 77 del vigente PUEP, y a partir de ahí, el borde terrestre lo marca el borde del lado mar, pretil incluido, de la

acera de la Autovía de Levante MA-19, por lo que se incluye dentro de esta área el carril bici que se extiende en paralelo a la playa y al Paseo Marítimo.

La playa de Can Pere Antoni tiene una longitud de 750 metros y una anchura media de 15 metros. Su grado de ocupación es alto, y dispone de zona de fondeo para barcos.

Se incluye también dentro de esta área funcional, la superficie terrestre destinada a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales en la Punta del Gas, y abarca tanto el espigón de escollera que conforma el límite oeste de la playa Can Pere Antoni como el embarcadero de la Punta del Gas y la zona de playa donde actualmente se encuentra el bar-cafetería-restaurant (para usuarios portuarios y no portuarios), además de una pequeña franja que se extiende paralela a la playa de Can Pere Antoni. El borde hacia el lado tierra viene marcado por el carril bici que se extiende en paralelo al Paseo Marítimo.

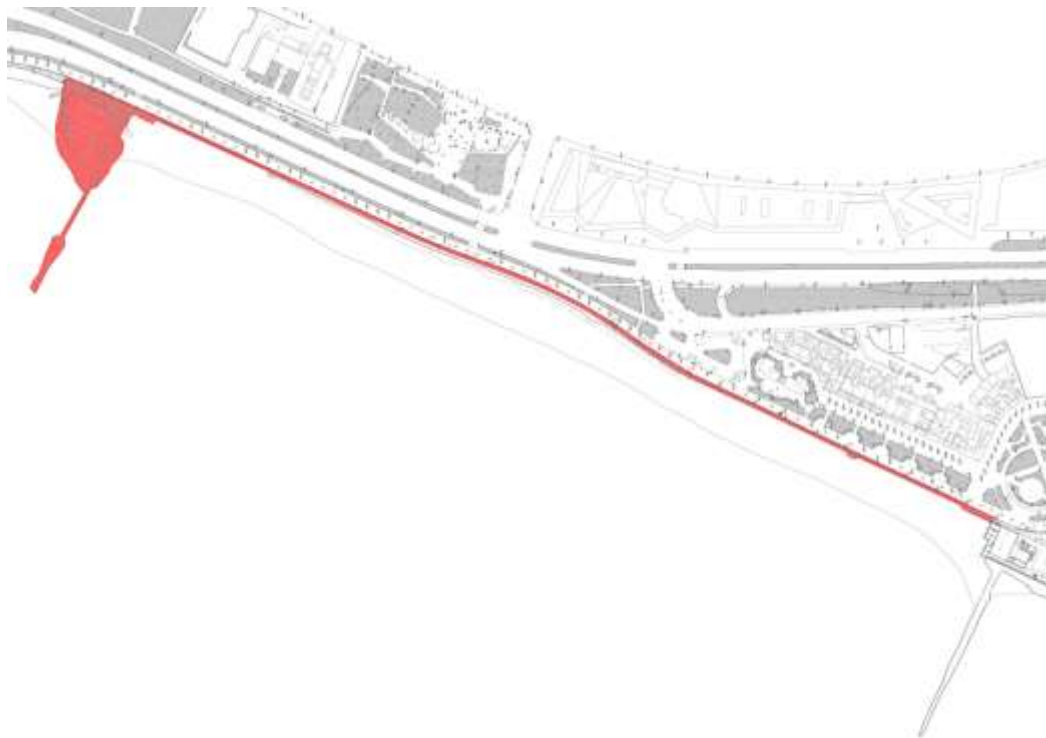


Figura 18: Espacios de dominio público en el Embarcadero de la Punta del Gas incluidos en el Área funcional nº 1. Fuente: Elaboración propia.

El embarcadero Punta del Gas puede considerarse un muelle de tránsito local, es decir, para el tráfico de pasajeros a nivel local o de bahía, y/o para embarcaciones de pequeño porte en general. Cuenta con una longitud de 104 metros, un ancho de 2,50 metros y un calado variable comprendido entre 1 y 4 metros.

Avanzando hacia el oeste, por la zona de servicio, se incluye en esta área el borde costero del tramo comprendido entre Punta del Gas y el Muelle Viejo. El borde marítimo lo marca la línea de agua de las escolleras de protección existentes en dicho tramo. El borde terrestre lo marca el borde del lado mar, pretil incluido, de la acera de

la Autovía de Levante MA-19, por lo que se incluye dentro de esta área el carril bici que se extiende paralelo a la escollera de protección y al Paseo Marítimo.



Figura 19: Espacios de dominio público en la Punta del Gas-Dique de Levante incluidos en el área N.º1.
Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, ya en el entorno de los Muelles Comerciales, se incluye como superficie incluida dentro de esta área funcional, la escollera ubicada en la primera alineación del dique de Levante.

b. Área N.º 2: “El Molinar-Dársena Caló d’En Rigo”

Se incluye en esta área la superficie de terreno destinada a una pequeña instalación náutico-deportiva, al este del Puerto del Portitxol, con 7.880 m² de superficie terrestre aproximada. Se incluyen todas las instalaciones para una pequeña instalación náutico-deportiva, y servicios técnicos portuarios asociados al amarre de pequeñas embarcaciones de recreo.



Figura 20: Delimitación del Área nº2: El Molinar-Dársena Caló d'en Rigo. Fuente: Elaboración propia.

Se trata de una pequeña dársena náutico-deportiva destinada al amarre de embarcaciones menores de recreo y con calado de entre 1 y 1,5 metros cuya configuración será la que se defina en el concurso público.

c. Área N.º 3: “Portitxol”

El Área nº4 abarca desde el límite oeste de la playa de Portitxolet hasta las instalaciones portuarias de Troneras, que constituyen el límite con la playa de Can Pere Antoni.

Se incluye dentro de esta área la superficie de terreno asociada a la actividad pesquero-náutico-deportiva de la Dársena y Surgidero del Portitxol, incluida la superficie disponible en los diques de abrigo de Troneras y de La Roqueta, así como las instalaciones asociadas a servicios de amarres, varada y botadura y las instalaciones de marina seca en la zona de Troneras para dar servicio a los usuarios del puerto.

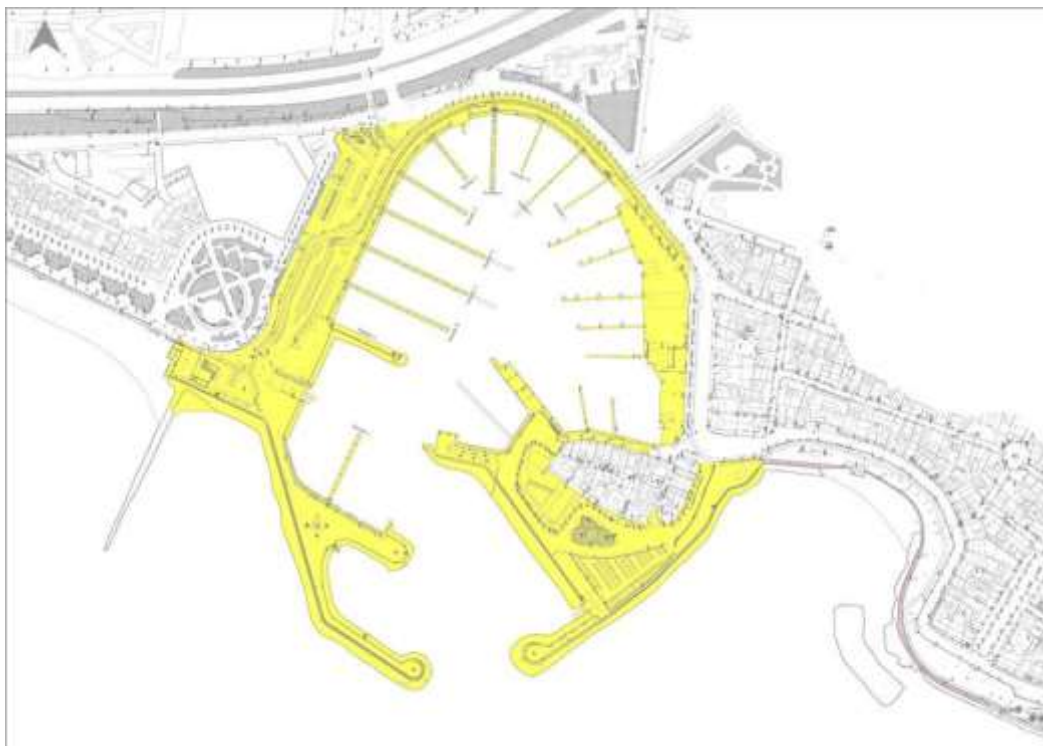


Figura 21: Delimitación del Área nº3: Portitxol. Fuente: Elaboración propia.

El Surgidero del Portitxol se encuentra en el barrio de pescadores del Molinar, y está inmerso entre la ensenada de Portitxolet y la playa de Can Pere Antoni, al abrigo del Espigón exterior de La Roqueta por el este y del Espigón exterior de Troneras por el oeste.

El Espigón exterior de Troneras tiene 270 metros de longitud y es un dique en talud de escolleras naturales de hasta 4 toneladas con coronación a la cota +4 m, y espaldón de 1 metro de ancho por 2,50 metros de alto coronado a la cota +4,1 m.

El Espigón exterior de La Roqueta tiene 103 metros y es un dique rompeolas de escolleras naturales y espaldón de hormigón de idénticas características que el anterior.

Portitxol cuenta con 55.998 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2019), de los cuales 3.700 m² corresponden a almacenes descubiertos, 11.629 m² a viales y los 40.669 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales. En cuanto a instalaciones pesqueras, existe una caseta para industrias de pesca de 75 m² y en el Dique de la Roqueta un secadero de redes de 1.280 m². Las líneas de muelles tienen una longitud total de 3.777 m, y las características técnicas de estas se detallan a continuación.

CARACTERÍSTICA	DIQUE DE LA ROQUETA	SURGIDERO DEL PORTITXOL	PANTALANES
----------------	---------------------	-------------------------	------------

CARACTERÍSTICA	DIQUE DE LA ROQUETA		SURGIDERO DEL PORTITXOL	PANTALANES
Situación	Espigón exterior límite E 103 m de longitud		Surgidero del Portitxol	Dársena y Surgidero del Portitxol
Nº de pantalanes	-		-	10
Longitud	20 m	105 m	1.415 m	1.305 m
Calado	3-1 m	2,5-1 m	2,5-1 m	2,5-1 m
Ancho	10 m	2 m	6-10 m	6-2 m
Uso principal	Pesca de aparejo	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 26: Características técnicas de los muelles del Dique de la Roqueta, Surgidero del Portitxol y Pantalanes. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

CARACTERÍSTICA	ESPIGÓN-PANTALÁN A	DIQUE DE TRONERAS	CLUB NÁUTICO DEL PORTITXOL
Situación	Surgidero del Portitxol-Pantalán A	Espigón exterior límite oeste 270 m de longitud	Dársena interior este
Nº de pantalanes	1	-	7
Longitud	57 m	95 m	780 m
Calado	2-1 m	2-1 m	2-1 m
Ancho	5 m	6-2 m	35-1,6 m
Uso principal	Pesca de aparejo	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso

Tabla 27: Características técnicas de los muelles del Espigón-Pantalán A, Dique de troneras y Club Náutico del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Además, el surgidero del Portitxol cuenta con un total de cinco varaderos. Cuatro de ellos funcionan bajo la titularidad de la APB, y el otro restante está gestionado en régimen de concesión. Las características técnicas (según los datos recogidos en la Memoria Anual de la APB del año 2019) de los cinco varaderos se detallan en la tabla adjunta.

CARACTERÍSTICA	VARADERO 1	VARADERO 2	VARADERO 3	VARADERO 4	VARADERO 5
Nº de rampas iguales	1	1	1	1	1
Longitud de rampa	20 m	6 m	29 m	22 m	15 m
Anchura	9 m	3 m	9 m	7 m	2,8 m
Pendiente	-	-	8 m	8 m	8 m
Calado en el extremo	-	-	0,7 m	0,7 m	0,2 m
Propietario	Club Náutico del Portitxol	APB	APB	APB	APB

Tabla 28: Características técnicas de los varaderos del Surgidero del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB 2019

d. Área N.º 4: “Zona administrativa del dique de Levante”

El área de análisis abarca los terrenos de la explanada nordeste de los Muelles Comerciales, entre el Muelle Viejo y la Escollera del Dique de Levante. Comprende zonas con usos variados, varias zonas ajardinadas y con múltiples áreas de aparcamiento, viales, y principalmente edificios de oficinas, locales y despachos.



Figura 22: Delimitación del Área nº4: Zona administrativa del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

El límite terrestre lo marca la parte baja del bordillo de la acera de la Autovía de Levante MA-19, incluida la acera afectada por la intersección del acceso a los Muelles Comerciales.

Cabe mencionar que se incluyen en esta área como terrenos aislados rodeados de espacios ajenos a la zona de servicio portuario las superficies ocupadas por los edificios de Capitanía Marítima y Aduana, los cuales se ubican al otro lado del Paseo Marítimo justo en frente del Edificio Parque del Mar III.

Se incluyen en esta zona los edificios de oficinas asociados a organismos oficiales, como son la propia APB, la Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de Baleares, la Capitanía Marítima de Baleares, la Dirección general de la Guardia Civil, el Instituto Social de la Marina “Casa del Mar”, el Área de Sanidad de la Delegación del Gobierno de las Islas Baleares (Sanidad Exterior) y la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios. Se incluyen también los edificios de oficinas asociadas a los servicios de practica y amarre, gestionadas por la Corporación de Prácticos del Puerto de Palma (SLP) y por la compañía Amarradores del Puerto de Palma, S.L., respectivamente.

e. Área N.º 5: “Zona comercial portuaria del dique de Levante”

Se incluyen en esta zona las instalaciones asociadas a la actividad comercial portuaria y de reparación y mantenimiento de embarcaciones que hay en la explanada comprendida entre los Muelles Comerciales, el Muelle Adosado y la Rama Corta del Norte, así como la explanada sur de los Muelles Comerciales, contigua al último tramo del Dique de Levante. La delimitación exacta del área de análisis se muestra en la siguiente imagen, y se puede observar que el límite sur lo constituye una parte del Dique de Levante.

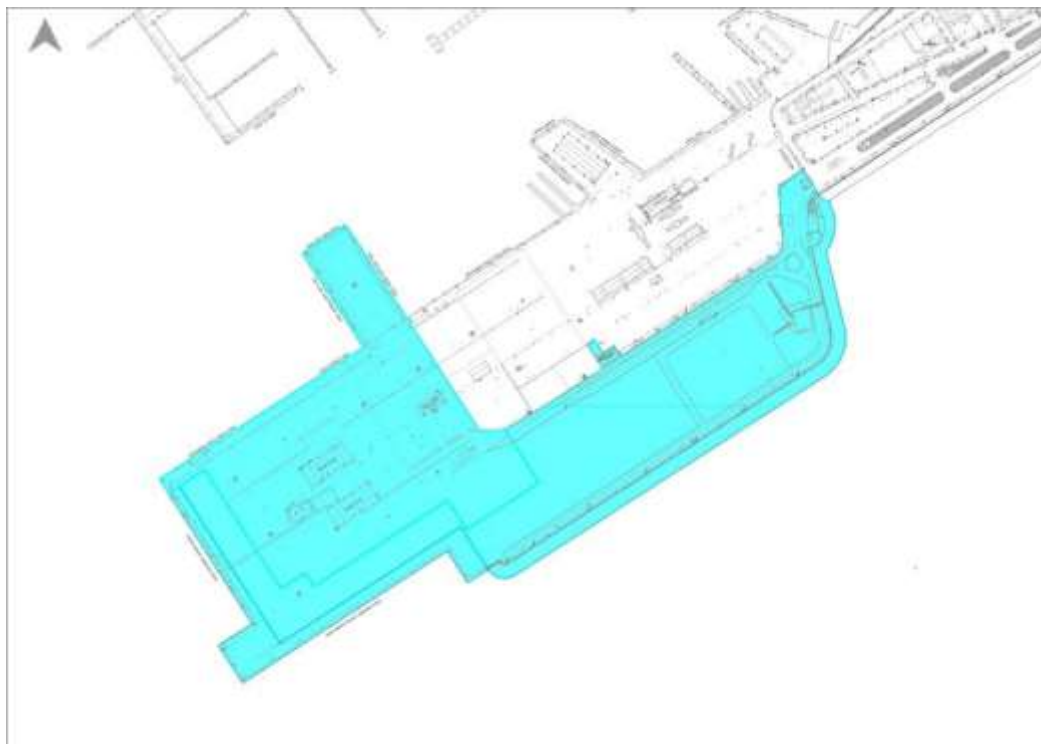


Figura 23: Delimitación del Área nº5: Zona comercial del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

El Dique de Levante es un dique en talud sin espaldón de 1.228 metros, formado principalmente por un núcleo de material seleccionado protegido en sus primeros 378 metros por un manto de escollera natural de 3 toneladas cuya coronación se encuentra a la cota +4 m. Los últimos 150 metros constituyen una línea de atraque de 11 metros de calado y coronación a la cota +2 m, formada por un muro de bloques de hormigón en masa y superestructura del mismo material. Los 700 metros intermedios se han protegido con escolleras similares a las del tramo inicial para homogeneizarlos con él. En el área de análisis se incluye todo el dique, excepto el tramo inicial.

El Muelle Adosado cuenta con 55.998 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2019), de los cuales 3.700 m² corresponden a almacenes descubiertos, 11.629 m² a viales y los 40.669 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

Se incluyen también en esta área instalaciones asociadas a servicios de bar y restauración, que se ubican en el extremo norte de la explanada sur de los Muelles Comerciales, y el depósito de mercancías del Tramo Exterior de los Muelles Comerciales.

Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1023 metros, y las características técnicas de estas se detallan a continuación.

CARACTERÍSTICA	MUELLES COMERCIALES		PROLONGACIÓN MUELLE ADOSADO
Situación	Primer tramo exterior	Testero	Continuación hacia el sur del Muelle Adosado
Nº de pantalanes	-	-	-
Longitud	220 m	200 m	176 m
Calado	11 m	10-9 m	9-8 m
Ancho	87 m	103 m	103 m
Uso principal	Ro-Ro	Ro-Ro	Ro-Ro
Estado	En uso	En uso	En uso

Tabla 29: Características técnicas de los muelles de Muelles Comerciales y Prolongación Muelle Adosado. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

CARACTERÍSTICA	MUELLE ADOSADO	RAMA CORTA DEL NORTE		
Situación	Al sur de la Rama Corta del Norte	Exterior	Testero	Interior
Nº de pantalanes	-	-		
Longitud	107 m	130 m	60 m	130 m
Calado	8 m	8 m	7 m	7 m
Ancho	103 m	30 m	30 m	30 m
Uso principal	Ro-Ro	Ro-Ro	Varios	Ro-Ro
Estado	En uso	En uso		

Tabla 30: Características técnicas de los muelles de Muelle Adosado y Rama Corta del Norte. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

f. Área N.º 6: “Muelle Nuevo – Muelle Viejo – Es Mollet – Jardines San Telmo”

Esta área está formada por el espacio de los Muelles Comerciales que no ha sido considerado previamente en las áreas nº 4 y nº 5, y se prolonga hacia el oeste siguiendo la Calle del Muelle (que comunica interiormente el Contramuelle Mollet con los Muelles Comerciales), incluyendo las instalaciones náuticas existentes hasta los Jardines de San Telmo, estos últimos también incluidos. La delimitación exacta del área de análisis se muestra en la siguiente imagen, y se puede observar que el límite terrestre por el norte lo marca la parte baja del bordillo de la acera o parterre del lado

mar del Paseo Marítimo, siguiendo su alineación en los tramos interrumpidos por los accesos al Muelle de la Lonja y al Contramuelle Mollet.

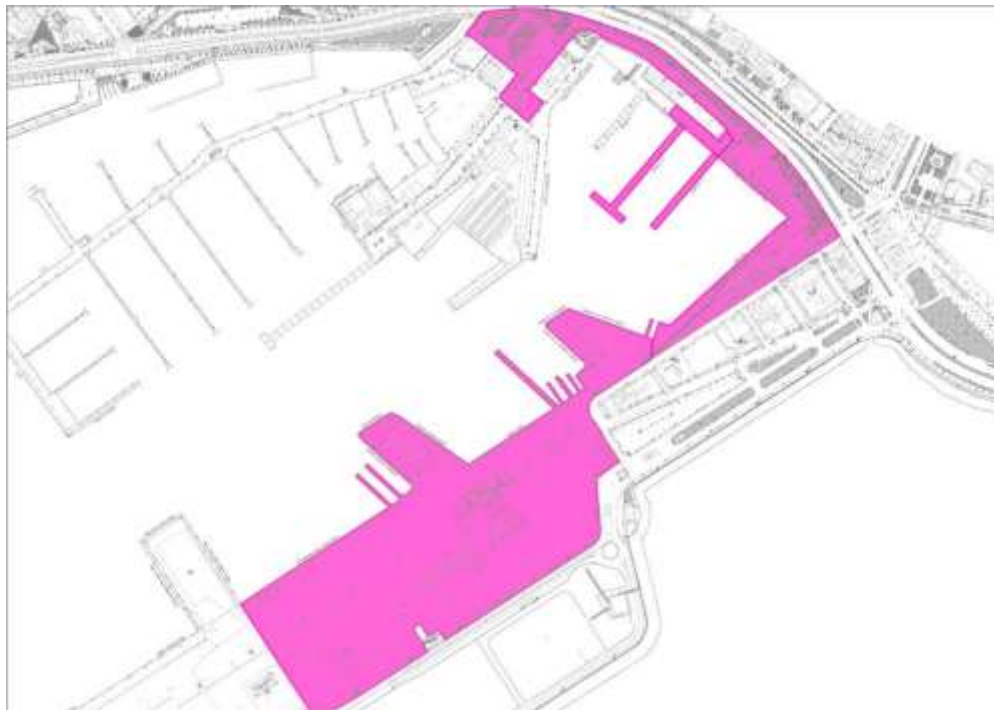


Figura 24: Delimitación del Área nº6: Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo. Fuente: Elaboración propia.

Se incluyen en esta zona las instalaciones asociadas a la actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones que hay en la explanada norte de los Muelles Comerciales, que incluye el Muelle Nuevo, y se prolonga por el oeste hasta el Espigón de la Consigna.

Incluye también las instalaciones asociadas a la Marina del Moll Vell y los Pantalanes nº 2 y nº 3 del Muelle de la Lonja, que son espacios destinados al atraque de embarcaciones de recreo, así como el Primer Tramo del Muelle de la Lonja, destinado al tráfico local y de servicio.

La continuación hacia los Jardines de San Telmo, sin considerar las instalaciones náuticas mencionadas anteriormente, consiste en una pequeña banda que se extiende en paralelo al Paseo Marítimo, que abarca el vial interior que comunica los Muelles Comerciales con los Jardines, y se extiende hacia el norte hasta la parte baja del borde de la acera del lado mar del Paseo Marítimo. Los Jardines de San Telmo incluyen zonas ajardinadas, zonas de aparcamiento y viales interiores, y su límite por el este lo marca la rampa varadero de la zona náutica del Jonquet, y por el sur limita con la dársena pesquera, la zona de astilleros del Contramuelle Mollet y el Club Náutico de Palma.

El Muelle Nuevo cuenta con 116.438 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2018), de los cuales 71.324 m² corresponden a almacenes

descubiertos, 567 m² a almacenes cubiertos y abiertos, 1.514 m² a almacenes cerrados, 13.796 m² a viales y los 29.237 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

El Muelle Viejo dispone de una superficie terrestre de 78.155 m² (según la Memoria Anual de la APB del año 2018), de los cuales 5.104 m² corresponden a almacenes descubiertos, 968 m² a almacenes cerrados, 32.000 m² a viales y los 40.083 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

En referencia a los servicios portuarios, se incluyen en esta zona las instalaciones asociadas a los servicios de remolque, que se localizan concretamente en el Espigón de la Consigna, así como las instalaciones asociadas a los servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones gestionados con el modelo de varadero abierto, incluida una zona de aparcamiento, que se localizan en el Muelle Nuevo, Espigón Exterior, Espigón de la Consigna y una parte de la Prolongación del Muelle Nuevo, así como varios edificios que están siendo actualmente explotados en régimen de autorización temporal, en el Espigón Exterior, y en el Muelle Nuevo, este último asociado a servicios de reparación de embarcaciones de recreo. Estas AOTs se tratarán más adelante, en el apartado de concesiones.

Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1521 metros, y las características técnicas de estas se detallan a continuación.

CARACTERÍSTICA	PROLONGACIÓN MUELLE NUEVO	
Situación	Continuación hacia el sur del Muelle Nuevo	
Nº de pantalanés	-	
Longitud	151 m	100 m
Calado	7 m	7 m
Ancho	103 m	103 m
Uso principal	Varios y remolcadores	Repar. de embarcaciones
Estado	En uso	

Tabla 31: Características técnicas del muelle Prolongación Muelle Nuevo. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

CARACTERÍSTICA	ESPIGÓN EXTERIOR		
Situación	Exterior	Testero	Interior
Nº de pantalanes	-	-	-
Longitud	93 m	50 m	108 m
Calado	7 m	7 m	7 m
Ancho	25 m	20 m	25 m
Uso principal	Reparación de embarcaciones		
Estado	En uso		

Tabla 32: Características técnicas de los muelles del Espigón Exterior. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

CARACTERÍSTICA	MUELLE NUEVO	ESPIGÓN DE LA CONSIGNA		
Situación	Al norte del Espigón Exterior	Exterior	Testero	Interior
Nº de pantalanes	1	-	-	-
Longitud	169 m	66 m	35 m	95 m
Calado	7 m	7 m	5 m	5 m
Ancho	95-6 m	45 m	10 m	10 m
Uso principal	Reparación de embarcaciones	Reparación de embarcaciones		
Estado	En uso	En uso		

Tabla 33: Características técnicas de los muelles Muelle Nuevo y Espigón de la Consigna. Fuente: Memoria Anual APB 2019

CARACTERÍSTICA	MUELLE VIEJO	1 ^{er} TRAMO MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº2 MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº3 MUELLE DE LA LONJA
Situación	Marina Moll Vell	Primer tramo, al este del Pantalán nº3	Pantalán central en forma de T	Pantalán más al este
Nº de pantalanes	-	-	1	1
Longitud	195	111 m	164 m	184 m
Calado	5,3-3 m	3 m	3 m	3 m

CARACTERÍSTICA	MUELLE VIEJO	1 ^{er} TRAMO MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº2 MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº3 MUELLE DE LA LONJA
Ancho	11,4	0 m	4 m	8 m
Uso principal	Embarcaciones de recreo	Tráfico local y servicio	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 34: Características técnicas del Muelle Viejo y del Primer Tramo y Pantalanes nº 2 y nº 3 del Muelle de La Lonja. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

g. Área N.º 7: “Zona pesquera”

Se incluye en esta área la superficie de terreno disponible en la dársena pesquera que colinda al este con la zona de astilleros existente en el Contramuelle Mollet. Está formada por tres muelles que, definidos de norte a sur, son: Muelle de la Lonja, Muelle de la Industria Pesquera y Muelle de Pescadores, que cuentan con un total de 601 metros lineales de muelles, cuyas características técnicas se detallan en la siguiente tabla.

CARACTERÍSTICA	MUELLE DE LA LONJA		MUELLE DE LA INDUSTRIA PESQUERA	MUELLE DE PESCADORES
Situación	2º tramo	Pantalán nº1	-	-
Nº pantalanés	-	1	-	-
Longitud	125 m	184 m	86 m	206 m
Calado	3 m	3 m	3 m	5-4 m
Ancho	10 m	8 m	9,45 m	11 m
Uso principal	Pesca de aparejo	Pesca de cerco	Pesca de aparejo	Pesca de arrastre
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 35: Características técnicas de los muelles de La Lonja, de Pescadores e Industria Pesquera. Fuente: Memoria Anual A.P.B 2019.

De acuerdo con los datos recogidos en la Memoria Anual de la APB del año 2019, el Muelle de la Lonja cuenta con 16.746 m² de superficie terrestre, de los cuales 5.250 m² son viales y los 9.116 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

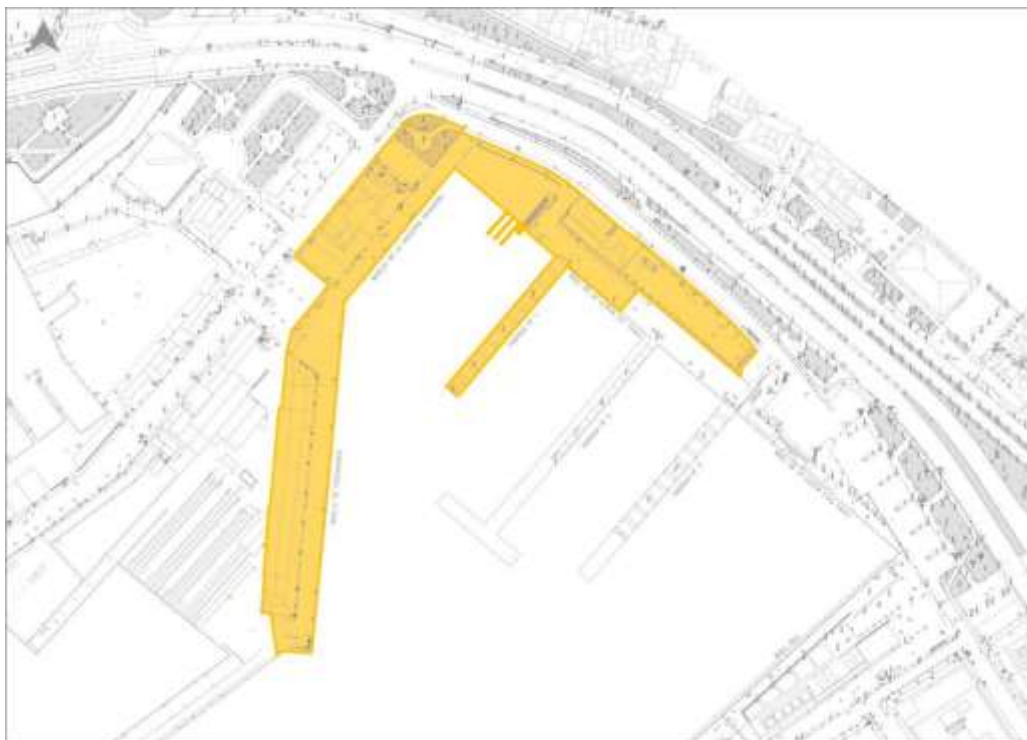


Figura 25: Delimitación del Área nº 7: Zona pesquera. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a instalaciones pesqueras, según la Memoria Anual de la APB del año 2019, la zona de uso pesquero cuenta con una lonja de 2.064 m² en Contramuelle Mollet nº3, dos casetas para industrias de pesca, una de 487 m² en el Muelle de Pescadores, y otra de 119 m² en Contramuelle Mollet, y dos secaderos de redes, uno de 2.716 m² en el Muelle de la Lonja 2º tramo, y otro de 819 m² en el Muelle de Pescadores.

El Muelle de la Lonja cuenta con dos varaderos, cuyas características técnicas se recogen en la siguiente tabla.

CARACTERÍSTICA	VARADERO 1	VARADERO 2
Nº de rampas iguales	1	1
Longitud de rampa	30 m	30 m
Anchura	46 m	3 m
Pendiente	7 m	7 m
Calado en el extremo	0,3 m	1,8 m
Máx. Tn. Buque admisible	0 t	10 t
Propietario	APB	APB

Tabla 36: Características técnicas de los varaderos del Muelle de la Lonja. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

El edificio Lonja de Pescado, tiene una capacidad de almacenamiento de 462 m³, y cuenta con un total de cuatro cámaras, tres de ellas especializadas para la conservación de crustáceos, hielo y pescado y la otra es una cámara de congelación.

Se incluyen también en esta área las instalaciones asociadas a servicios de bar-cafetería y restauración situados en el Muelle de la Lonja, y la estación de suministro de gas oíl que dispone de dos surtidores, y está ubicada en el extremo oriental del Contramuelle Mollet.

h. Área N.º 8: “Contramuelle Mollet – Club Náutico de Palma – Dársena de San Pedro – Muelle Jonquet – Marina para embarcaciones de lista 6ª y Dársena San Magín”

Dentro de esta área funcional se incluyen los espacios definidos por las subáreas del Contramuelle Mollet, el Club Náutico de Palma, la Dársena de San Pedro, el Muelle Jonquet y Marina Alborán y Dársena San Magin.

En el Puerto de Palma la zona de Astilleros se sitúa en el Contramuelle Mollet, en la actualidad, Las instalaciones incluyen una parcela de 16.647,70 m² de astilleros, que cuenta con un total de 4 gradas, de longitud y anchura, respectivamente, 87 y 12,5 metros, dos de ellas; 74 y 9 m; y 78 y 7 metros; una zona de carenado de yates de 2.514 m² de espejo de agua, contigua a los astilleros; y un local de oficinas de 148 m², para dar servicios a los usuarios.

Se incluyen en esta área las instalaciones náuticas para embarcaciones menores y edificios asociados al Club Náutico de Palma, situados en la Dársena de San Pedro y en el Contramuelle Mollet, así como los atraques para embarcaciones de recreo gestionados directamente por la APB, ubicados en el Muelle de San Pedro. Esta área limita al este con la zona de Astilleros y el borde terrestre viene definido por el límite del Área nº10, como se muestra en la siguiente imagen



La Dársena de San Pedro cuenta con 72.847 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2018), de los cuales 1.240 m² corresponden a almacenes descubiertos, 23.223 m² a viales y 48.384 m² a otros usos.

El Muelle de San Pedro, gestionado directamente por la APB, cuenta con 296 metros de longitud de atraques, para embarcaciones con calado máximo de 1 metro y tiene un ancho de 4,5 metros.

Las instalaciones del Club Náutico de Palma cuentan con 3.190 metros de líneas de atraque, calado variable entre 2 y 4 metros, y dispone entre 1 y 10 metros de ancho. El edificio principal alberga las oficinas de administración, la biblioteca, los salones sociales, Sala Magna, las oficinas de regatas, las dos piscinas (una descubierta y otra climatizada), el gimnasio, un bar -restaurante.

Se incluyen en esta área las instalaciones náuticas que se extienden a lo largo del Paseo Marítimo, desde la rampa-varadero que limita con los Jardines de San Telmo hasta el límite este que limita con la Dársena de San Magín, las cuales están destinadas al atraque de embarcaciones de recreo, y son gestionadas directamente por la APB



Figura 27: Espacios de dominio público en el Muelle del Jonquet incluidos dentro del área funcional nº 8.

Fuente: Elaboración propia

El borde terrestre lo marca la parte baja del bordillo de la acera o parterre del lado mar del Paseo Marítimo. Según la Memoria Anual de la APB del año 2019, el Muelle del Jonquet cuenta con una superficie terrestre de 21.074 m² destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

Avanzando hacia el este por la zona de servicio, esta área comprende también las instalaciones náuticas que se sitúan al oeste del Muelle del Jonquet, a lo largo del Paseo Marítimo, hasta el Muelle de tráfico local de las Golondrinas, y que se conocen, de este a oeste, como Dársena de San Magín, el primer pantalán, y Marina para embarcaciones de lista 6ª, el segundo pantalán.



Figura 28: Delimitación del Área nº15: Marina de Alborán y Dársena de San Magín. Fuente: Elaboración propia.

El borde terrestre lo marca la parte baja del bordillo de la acera o parterre del lado mar del Paseo Marítimo.

La Dársena de San Magín cuenta con 6.791 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2019) destinados a otros usos variados. Tiene 496 metros de línea de atraque para embarcaciones de recreo, con un calado variable entre 1,4 y 1,8 metros, un ancho también variable entre 4,5 y 12 metros. Esta instalación está gestionada directamente por la APB.

La Dársena a continuación es una instalación náutico-deportiva de 14.733 m² con 90 puestos de amarre y servicios de suministros para embarcaciones de lista 6ª (alquiler de embarcaciones) con esloras inferiores a 30 metros y un calado máximo de 3 metros, en régimen de concesión, y que abarca el espacio comprendido entre la Dársena de San Magín y el Muelle de las Golondrinas. El Pantalán cuenta con una longitud total de línea de atraque de 479,5 metros, con un calado variable entre 1 y 2 metros, y con una anchura también variable entre 3 y 10 metros.

i. Área N.º 9: “Muelle de las Golondrinas o de tránsito local”

Se incluye en esta área las instalaciones asociadas a la Estación Marítima del Muelle de las “Golondrinas” (embarcaciones de excursiones y tráfico local), frente al Auditorium de Palma, para dar servicio a los chárteres que ofrecen excursiones, principalmente

por la Bahía de Palma. El límite terrestre viene marcado por la línea de bordillos extremos del aparcamiento de autobuses del lado mar.

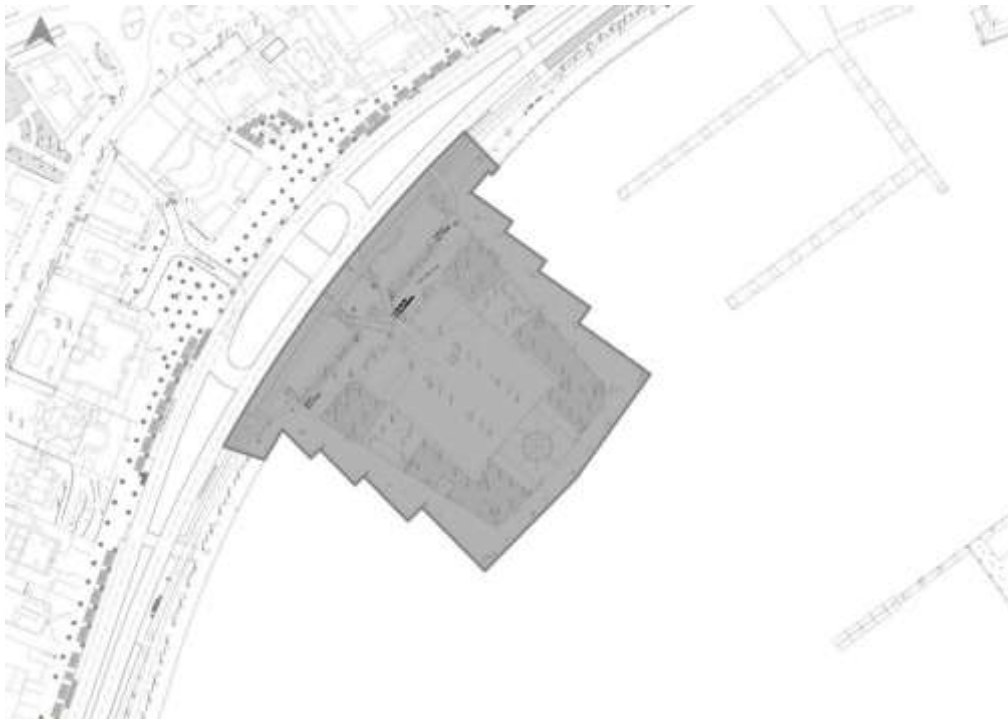


Figura 29: Delimitación del Área nº 9: Muelle de las Golondrinas o de tránsito local. Fuente: Elaboración propia.

El Muelle de las Golondrinas dispone de 13.560 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la APB del año 2019), de los cuales 3.355 m² son viales y los 10.205 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

La terminal de pasajeros del Muelle de las Golondrinas concentra el amarre de más de una docena de embarcaciones que están destinadas al tráfico de recreo para excursiones turísticas que se realizan por la bahía de Palma.

La explotación de la Terminal de Tráfico Local está concesionada e incluye un aparcamiento de más de noventa plazas, una cafetería y una oficina de venta de tickets de tráfico local.

j. Área N.º 10: “Puerto deportivo de Palma de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena de Can Bárbara”

El área funcional incluye las instalaciones asociadas a los servicios para embarcaciones de recreo en, en el Pantalán del Mediterráneo y en el Pantalán de la Cuarentena, los espacios de la dársena deportiva que discurre a lo largo del Paseo Marítimo, desde Paraires hacia el norte hasta el Pantalán de la Cuarentena. Se incluye también la pequeña dársena en la Bahía de Palma que se comunica con mar abierto al transcurrir

sus aguas debajo de la estructura del Paseo Marítimo. Se ubica hacia el lado tierra justo al otro lado del Paseo Marítimo a la altura del Club de Mar.



Figura 30: Área funcional N° 10

En el entorno del puerto deportivo de Palma de Mallorca, pantalán del Mediterráneo y pantalán de la Cuarentena, se incluyen instalaciones asociadas a los servicios de amarre para embarcaciones de recreo, que se extienden a lo largo del Paseo Marítimo entre el Muelle de Tráfico Local y el Club de Mar.



Figura 31: Espacios de dominio público del puerto deportivo de Palma de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena incluidos dentro del Área funcional nº 10. Fuente: Elaboración propia.

Según la Memoria Anual de la A.P.B del año 2019, la zona correspondiente a Paseo Marítimo-Cuarentena cuenta con una superficie terrestre de 13.855 m², de los cuales 4.448 m² son viales y los 9.407 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

La Dársena de la Cuarentena está formada por dos pantalanés, uno flotante de aluminio y madera, que se extiende siguiendo el Paseo Marítimo al este del otro pantalané, con 163 metros de línea de atraque, para embarcaciones con esloras entre 8 y 15 metros, y otro fijo de hormigón, con 125 metros de línea de atraque para embarcaciones de mayor tamaño, entre 20 y 38 metros de eslora, con un único atraque en el testero para el amarre de una embarcación de casi 50 metros de eslora.

La zona del Club de Mar incluye las instalaciones náuticas de una dársena deportiva que discurre a lo largo del Paseo Marítimo, desde Paraires hacia el norte hasta el Pantalán de la Cuarentena. El límite hacia el lado tierra lo marca la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo, y por el sur, abarca el nuevo acceso al Club de Mar desde las estaciones marítimas de Poniente-Paraires.



Figura 32: Espacios de dominio público en el entorno del Club de Mar, incluidos dentro del área funcional nº 10. Fuente: Elaboración propia.

Según la Memoria Anual de la APB del año 2019, el Club de Mar cuenta con 40.292 m² de superficie terrestre y áreas de depósito, de los cuales 30.709 m² son viales y los 9.583 m² restantes están destinados a otros usos variados.

En el entorno de la dársena de Can Bárbara, se incluyen las instalaciones asociadas a la instalación náutica de la Dársena de Can Barbará, que es una pequeña dársena en el Puerto de Palma que se comunica con mar abierto al transcurrir sus aguas debajo de la estructura del Paseo Marítimo. Se ubica hacia el lado tierra justo al otro lado del Paseo Marítimo a la altura del Club de Mar. El límite terrestre lo marcan las lindes de las parcelas catastrales, incluyendo los parterres laterales y jardines dispuestos por la APB, y la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo.



Figura 33: Delimitación del Área nº19: Dársena de Can Barbarà. Fuente: Elaboración propia.

La Dársena de Can Barbará cuenta con un varadero de rampa única, de 18 metros de longitud, 8 metros de anchura, pendiente del 2 % y calado en el extremo de 0,5 metros, que está gestionado directamente por la APB

k. Área N.º 11: “Zona comercial portuaria Muelle de Poniente – Paraires – Ribera de San Carlos – Dique del Oeste”

Esta área funcional abarca toda la zona suroeste de la zona de servicio del Puerto de Palma, abarcando todos los espacios de dominio público ubicados al sur del área funcional ZP10, incluyendo los espacios ubicados en torno a los muelles comerciales de Poniente-Paraires, San Carlos y Dique del Oeste



Figura 34: Área funcional Nº 11

En la zona de los Muelles de Poniente y Paraires, que permiten el atraque simultáneo de hasta cinco buques de más de 300 metros de eslora, el límite hacia el lado tierra lo marca la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo, el cual se prolonga más allá del Muelle de Paraires hasta la carretera de acceso al Dique del Oeste. En definitiva, esta área incluye también la acera del lado mar del Paseo que limita con las verjas de la Dársena de Porto Pí.

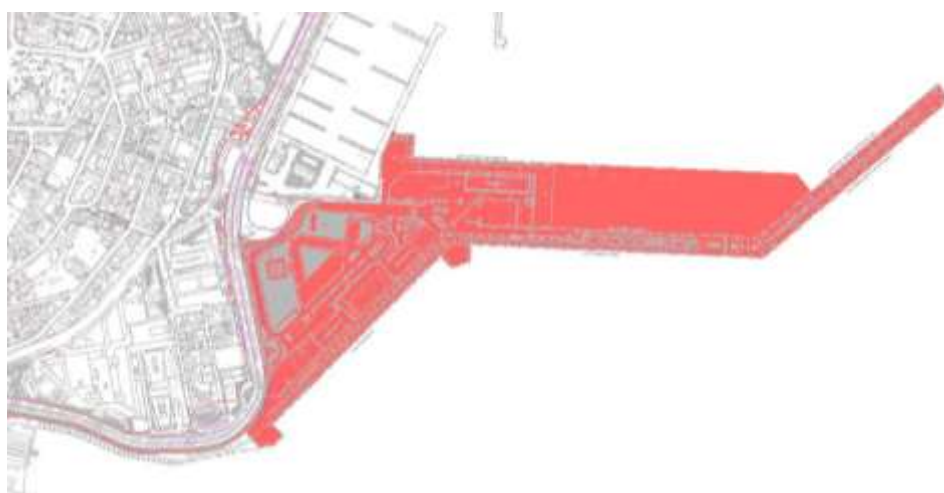


Figura 35: Espacios de dominio público en el Muelle de Poniente-Paraires incluidos dentro del área funcional nº 11. Fuente: Elaboración propia.

Según la Memoria Anual de la APB del año 2019, los Muelles de Poniente cuentan con una superficie terrestre de 126.032 m², de los cuales 12.818 m² son almacenes descubiertos, 3.244 m² son almacenes cubiertos y abiertos, 394 m² son almacenes cerrados, 50.035 m² son viales y los 59.541 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

En referencia a las estaciones marítimas, según la Memoria Anual de la A.P.B del año 2019, en los Muelles Poniente-Paraires hay un total de 4 estaciones marítimas, y sus características técnicas y localización se recogen en la siguiente tabla.

CARACTERÍSTICA	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº1	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº2	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº3	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº4
Situación	1ª Alineación de Poniente Sur	Muelle de Paraires	Muelle de Paraires	Ampliación Muelle de Poniente
Fecha construcción	1961	1966	1966	1972
Propietario	APB	APB	APB	APB
Tráfico que sirve	Cabotaje y exterior	Cabotaje y exterior	Cabotaje y exterior	Cabotaje y exterior
Superficie Planta Baja	648 m ²	808 m ²	625 m ²	1.848 m ²
Nº de plantas	2	3	3	2
Superficie total	900 m ²	2.128 m ²	1.668 m ²	2.729 m ²

Tabla 37: Características técnicas de las estaciones marítimas del Muelle Poniente-Paraires. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

También se ubican en las estaciones marítimas nº 2 y nº 3 locales y oficinas de empresas consignatarias de buques, que también ejercen como empresas estibadoras. Además, en la E.M. nº2 se sitúan las instalaciones de la Policía Nacional para dar servicio al puerto. Se incluyen en esta zona los edificios del Centro Oceanográfico y del Centro Meteorológico Territorial Instituto Nacional de Meteorología.

Por su parte, en la zona del Muelle Ribera de San Carlos y el Dique del Oeste, se incluye también la carretera de acceso desde el Paseo Marítimo, y la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí.



Figura 36: Espacios de dominio público en el Muelle Ribera de San Carlos y Dique del Oeste. Fuente: Elaboración propia.

El borde hacia el lado tierra en el Muelle Ribera de San Carlos viene marcado por las verjas y cierres del Ministerio de Defensa que delimitan el recinto militar de la Estación Naval de Porto Pí, y el borde interior de la parcela donde se ubica el Centro de Salvamento Marítimo de las Islas Baleares.

El límite hacia el lado tierra en el Dique del Oeste corresponde a la acera, con todo su andén, de la carretera de acceso al Dique del Oeste a lo largo de la verja de cerramiento con los terrenos del Ministerio de Defensa, que delimita el recinto militar de la Estación Naval de Porto Pí, y hasta su verja en el acceso al Castillo de San Carlos y Muelles de Porto Pí, en su lado norte; y por el sur, el límite lo marca la acera, con todo su andén, a lo largo de la verja del acceso al Dique del Oeste hasta la Punta de San Carlos, la cual pertenece también a este área.

El Muelle de Ribera de San Carlos dispone de un superficie terrestre de 65.194 m², según la Memoria Anual de la APB del año 2019, de los cuales 18.644 m² son almacenes descubiertos, 4.651 m² son almacenes cubiertos y abiertos, 10.996 m² son almacenes cerrados, 9.170 m² son viales y los 21.733 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

Se incluyen en esta área las instalaciones asociadas a la recogida de residuos oleosos y residuos sólidos y líquidos procedentes de buques, y también el nuevo Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Baleares, que cuenta con una superficie en planta de 620 m², de los 1.120 m² pertenecientes a las parcelas denominadas 6.3.02 y 6.3.03 del Plan Especial del Puerto de Palma, ubicadas en la Carretera del Arsenal del Muelle de Ribera de San Carlos del Puerto de Palma.

El Dique del Oeste es el dique de abrigo del Puerto de Palma por su límite sur/oeste, tiene una longitud total de 1.868 metros y está formado por tres alineaciones con

distinta orientación, que se conocen, de sur a norte, como Primera, Segunda y Tercera Alineación. La Primera Alineación, de 740 metros, está constituida por un dique en talud con espaldón, formado por escolleras naturales de hasta 6 toneladas y bloques de hormigón de 68 toneladas. El espaldón es de hormigón en masa y tiene 3,50 metros de ancho y 6,50 metros de alto con cota de coronación +10 m. La Segunda Alineación, de 815 metros, es un dique en talud con espaldón, formado por escolleras naturales de hasta 6 toneladas. El espaldón es de hormigón en masa y tiene 3,50 metros de ancho y 4,30 metros de alto con cota de coronación +8 m. Por último, la Tercera Alineación está formada por un dique en talud con espaldón, formado por escolleras naturales de hasta 4 toneladas, y espaldón de hormigón en masa con 3,50 metros de ancho y 4,30 metros de alto y cota de coronación +8 m, igual que el tramo anterior.

En cuanto a superficie terrestre, el Dique del Oeste dispone de 157.253 m² de superficie, según la Memoria Anual de la APB del año 2019, de los cuales 45.540 m² son de almacenes descubiertos, 21.435 m² son viales y los 90.278 m² restantes están destinados a otros usos.

El acceso al Dique del Oeste se realiza por la Carretera Dique del Oeste desde la Autopista de Poniente MA-1 en la rotonda de Porto Pí. La carretera de acceso cuenta con una superficie terrestre de 45.802 m², según la Memoria Anual de la APB del año 2019, de los cuales 34.725 m² son viales y los 11.077 m² restantes están destinados a otros usos que difieren de áreas de depósito (almacenes) y viales.

En referencia a las estaciones marítimas, según los datos recogidos en la Memoria Anual del año 2019 de la APB, en el Dique del Oeste hay dos estaciones marítimas, y sus características técnicas y localización se presentan en la siguiente tabla.

CARACTERÍSTICA	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº5	ESTACIÓN MARÍTIMA Nº6
Situación	1ª Alineación Dique del Oeste	Dique del Oeste
Fecha construcción	1966	2017
Propietario	APB	APB
Tráfico que sirve	Cabotaje y exterior	Cabotaje y exterior
Superficie Planta Baja	726 m ²	9.281,15 m ²
Nº de plantas	2	1
Superficie total	1.068 m ²	9.281,15 m ²

Tabla 38: Características técnicas de las estaciones marítimas del Dique del Oeste. Fuente: Memoria Anual APB 2019.

Cabe destacar que la Estación Marítima nº 6 es la más reciente. Se puso en funcionamiento en abril de 2018, y se construyó (se comenzó a principios de año en el

2017) para dar cabida en el Puerto de Palma a embarque y desembarque de pasajeros de los cruceros turísticos de esloras superiores a 300 metros, en particular aquellas haciendo inicio y fin de itinerario en Palma (puerto base). Abarca una superficie de casi 10.000 m², y sustituye a la anterior carpa provisional de pequeñas dimensiones que previamente se utilizaba para proporcionar dicho servicio y que ya se había quedado insuficiente para proporcionar calidad en el mismo. La EM nº6 está formada por una edificación de 9.281,15 m² de superficie útil y unos espacios exteriores cubiertos de 3.575 m². Cabe destacar la existencia de una tienda libre de impuestos en régimen de concesión a un particular, que cuenta con una superficie de 154,65 m².

Se incluyen en esta área las instalaciones asociadas a las actividades de carga y descarga de buques, almacenamiento, ensacado y distribución de cemento por medio de silos e instalaciones complementarias que se ubican en la Segunda Alineación del Dique del Oeste. Abarcan una superficie terrestre en planta de 842,76 m² e incluyen 3 silos de cemento de 3.800 toneladas de capacidad.

Se incluyen también en esta área las instalaciones asociadas a la red de tuberías de descarga de combustible (fuel, gasóleo A y JetA1), que se localizan en la Tercera Alineación del Dique del Oeste, así como las instalaciones asociadas al Centro de Formación Profesional Náutico-pesquera de las Islas Baleares, ubicadas en la Punta San Carlos, al principio de la carretera del Dique del Oeste.

Por último, la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí, está formado por dos salientes con acantilados naturales que cuenta con varias actuaciones en su superficie accesible: un aparcamiento y una cafetería y centro de información turístico-cultural.

El Parking Punta des Grells, situado en la Punta des Grells, da servicio de aparcamiento, por ejemplo, a los visitantes de la playa Caló des Grells, situada al oeste, o a los visitantes del Castillo y Museo Histórico Militar de San Carlos, situados justo en frente.

En la Punta des Fortí existen unas instalaciones provisionales y desmontables de terraza no edificable, que dan servicio de cafetería y centro de información turístico-cultural. Corresponde a los terrenos ocupados por la antigua batería avanzada de San Carlos.

2.2.3. OCUPACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

A continuación, se realiza un análisis pormenorizado de la evolución histórica, así como de la situación actual de la ocupación de la zona de servicio, incluyendo un mapa de caducidades de las concesiones vigentes en el Puerto de Palma.

a. Evolución histórica de la zona de servicio

Por R.O. de 16 de agosto de 1872 se crea la Junta del Puerto, que será la encargada de gestionar desde ese momento el Puerto de Palma, el cual había estado previamente administrado por el Estado directamente.

El primer proyecto específico aprobado de zona de servicio del Puerto de Palma fue redactado por Juan Malberti, el 1 de marzo de 1885, con escasas variaciones sobre el redactado previamente por Emilio Pou, el 1 de noviembre de 1875, tras la constitución de la Junta, antes de la Ley de Puertos de 1880.

En el proyecto redactado por Pou en 1875, que no fue finalmente aprobado, se suprimían los espacios para almacenes y una atrevida urbanización de terrenos sobrantes en el actual Muelle de la Lonja (que denominaba “de la Muralla”) y se proponía un ancho de 45 metros para la franja de zona de servicio, con la incorporación de los espacios ocupados por la demolida Muralla y Baluarte del Muelle, así como del Cuartel de Provinciales y de carabineros junto al Baluarte del Muelle.

En el proyecto redactado por Juan Malberti en 1885, se propone dejar 60 metros de ancho para la franja de zona de servicio del Muelle de la Lonja, y se declaran sobrantes el resto de los terrenos de dicho muelle, incluidos los espacios ocupados por la demolida Muralla y el Cuartel de Provinciales, así como una franja de 20 metros de anchura a lo largo del Muelle Viejo. La urbanización del Muelle de la Lonja no se realizó.

Tras finalizar el ensanche exterior del Muelle Viejo a 25 de julio de 1899, Juan Malberti redacta el “Proyecto de aprovechamiento de terrenos en el Muelle Viejo”, proponiendo la venta de cuatro bloques de parcelas, con ciertas dificultades derivadas de la existencia de antiguas concesiones, aunque siendo finalmente autorizado el plano y, en consecuencia, la venta de terrenos sobrantes por R.O. de 11 de junio de 1900.

No se realiza ninguna acción sin antes llevar a cabo el ensanche del Muelle Viejo. Así, el 31 de agosto de 1911, Pedro Garau redacta el “Proyecto de ensanche del Muelle Viejo, distribución de su zona de servicio y urbanización de los terrenos sobrantes”, en el que se realiza una nueva parcelación de terrenos sobrantes en el Muelle Viejo, aprobándose el proyecto por R.O. de 1 de junio de 1912. Sin embargo, existe un nuevo proyecto reformado del mismo autor, de 29 de agosto de 1916, donde las esquinas que dan al muelle se consideran en ángulo recto, variando ligeramente las alineaciones finales de las parcelas, por lo que fueron inscritas en el Registro de la Propiedad con una inscripción primera para cuatro de las cinco manzanas; el registro de la 5ª manzana se vio dificultado por ocupaciones previas.

El 22 de julio de 1942 Gabriel Roca redacta de urgencia un “Proyecto Reformado de zona de servicio”, donde se establece como límite el Paseo de Sagrera, con ocasión de la Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de febrero

de 1942, que suscitaba la definición del límite de la zona de servicio. Su tramitación requirió aprobar el deslinde del antiguo límite de la Zona Marítimo Terrestre del tramo de costa histórica del “Muelle de la Muralla”, que hoy se conoce como “Muelle de la Lonja”, por O.M. de 15 de julio de 1943. El proyecto de cerramiento se tituló “Proyecto de delimitación de la zona de servicio del actual Puerto Comercial de Palma de Mallorca y de cerramiento de una parte de la citada zona de servicio”, y fue redactado de nuevo el 14 de junio de 1943, una vez realizado el deslinde de la Zona Marítimo Terrestre, y aprobado finalmente por O.M. de 29 de junio de 1943.

El antiguo límite de la Zona Marítimo Terrestre no sufrió cambios posteriormente, por lo que fue recogido en el deslinde general autorizado por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas el 31 de diciembre de 1959, y aprobado por O.M. de 24 de mayo de 1961.

El mayor impulso en cuanto a tramitación de expedientes de zona de servicio tuvo lugar al final de la década de los 50 de la mano del que fue Director General de Puertos y Señales Marítimas Gabriel Roca, y se prolongó durante diez años. Así, por O.M. de 21 de septiembre de 1960, se aprueba un tramo de zona de servicio en “Ses Rafaletes”; por O.M. de 18 de diciembre de 1962, se aprueba el tramo de zona de servicio comprendido entre el Paseo de Uruguay y el Dique del Oeste, con modificaciones puntuales posteriores entre 1963 y 1968; por O.M. de 24 de noviembre de 1970, se define la zona de servicio en el litoral de levante, entre el Paseo del Uruguay y el Torrente Gros, de manera que la Junta del Puerto adquiere competencias en los aprovechamientos existentes entre la Punta de San Carlos y la desembocadura del Torrente Gros, incluyendo las instalaciones portuarias del Portitxol y Caló d’en Rigo y obras de defensa.

b. Concesiones y autorizaciones actuales existentes en el Puerto

En el año 2019 se mantuvieron vigentes un total de 34 concesiones en el Puerto de Palma, cuyas características más significativas se detallan posteriormente, y son las que se recogen en la siguiente tabla:

Expediente	Objeto	Concesionario/Autorizado
0013-COP	MODERNIZACIÓN DE ASTILLEROS	ASTILLEROS DE MALLORCA S.A.
0015-COP	GESTIÓN DE PUESTOS DE AMARRE Y SERVICIO DE SUMINISTRO PARA EMBARCACIONES CHARTER	NAVIERA BALEAR S.L.
0041-COP	HOTEL PORTITXOL	LANGOSTA HOTEL Y REST. S.L.
0049-COP	ACONDICIONAMIENTO ZONA CARENADO YATES	ASTILLEROS DE MALLORCA S.A.
0082-COP	SUMINISTRO DE GAS OIL	REPSOL COMERCIAL DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS S.A.
0096-COP	ESCUELA DE FORMACIÓN	CENTRE INTEGRAT DE FORMACIO PROFESSIONAL NAUTICOPESQUERA DE PALMA
0106-COP	TUBERÍAS DE DESCARGA DE COMBUSTIBLE	CLH S.A.
0148-COP	LEG. OBRAS REFORMA	CLUB NÁUTICO PORTITXOL

0210-COP	CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA GESTIÓN DE CENTRO DE CARGA, DESCARGA, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN DE CEMENTO, EN LA SEGUNDA ALINEACIÓN DEL DIQUE DEL OESTE, DEL PUERTO DE PALMA	CEMEX ESPAÑA OPERACIONES S.L.U.
0212-COP	CONSTRUCCIÓN Y LA EXPLOTACIÓN DE UNA DÁRSENA DEPORTIVA, CON USOS COMPLEMENTARIOS (VARADERO, ESTACIÓN DE SERVICIOS DE COMBUSTIBLE, LOCALES COMERCIALES, BARES, CAFETERÍAS, RESTAURANTE, SALAS DE REUNIONES Y PARA ACONTECIMIENTOS, LOCALES DE DIVERSIÓN Y ENTRETENIMIENTO, EDIFICIO SOCIAL, ETC)	CLUB DE MAR MALLORCA
208-COP	NUEVO CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN BALEARES, DENTRO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA
GSP-017	GESTIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS DE LOS EDIFICIOS E INSTALACIONES PARA EMBARCACIONES MENORES DE LA DÁRSENA DE SAN PEDRO Y CONTRAMUELLE MOLLET DEL PUERTO DE PALMA	REAL CLUB NÁUTICO DE PALMA
GSP-020	EXPLOTACIÓN DE LA LONJA DE CONTRATACIÓN DEL PESCADO, FÁBRICA DE HIELO Y CÁMARAS FRIGORÍFICAS EN EL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	OPMALLORCAMAR
GSP-093	GESTIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS A EMBARCACIONES DE RECREO EN EL PASEO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA (ENTRE LA TERMINAL DE TRÁFICO LOCAL Y EL PANTALÁN DEL MEDITERRÁNEO).	INIC PORT MIRALL DE MAR DE MCA
GSP-115	EXPLOTACIÓN DE LAS INSTALACIONES CON DESTINO A SERVICIOS DE VARADA Y BOTADURA DE EMBARCACIONES EN LOS MUELLES COMERCIALES DEL PUERTO DE PALMA	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.
GSP-124	GESTIÓN DE PUESTOS DE AMARRE PARA EMBARCACIONES DE ALQUILER EN EL MUELLE DE LA LONJA DEL PUERTO DE PALMA	LA LONJA MARINA CHARTER S.L.
GSP-126	EXPLOTACIÓN DE UN ESTABLECIMIENTO PARA SERVICIOS DIVERSOS A USUARIOS PORTUARIOS EN EL CONTRAMUELLE MOLLET DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	ASTILLEROS DE MALLORCA S.A.
GSP-127	EXPLOTACIÓN DE UN EDIFICIO SITUADO EN EL ESPIGÓN DE LA CONSIGNA DEL PUERTO DE PALMA	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.
GSP-130	EXPLOTACIÓN DE UN EDIFICIO SITUADO EN EL ESPIGÓN EXTERIOR DEL PUERTO DE PALMA	GLOBAL YACHT FINISHING S.L.
GSP-131	GESTIÓN DE PUESTOS DE AMARRE PARA EMBARCACIONES DE RECREO EN EL PANTALÁN DE LA CUARENTENA DEL PUERTO DEL PUERTO DE PALMA	TANIT IBIZA PORT S.A.
GSP-135	EXPLOTACIÓN DE UN EDIFICIO PARA REPARACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO EN EL MUELLE NUEVO DEL PUERTO DE PALMA	SERVICIOS NÁUTICOS CARPINER S.L.

GSP-136	EXPLOTACIÓN DE UN ESTABLECIMIENTO PARA SERVICIOS A USUARIOS PORTUARIOS EN LA PUNTA DEL GAS EN EL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	ANIMA MANAGEMENT & CONSULTING S.L.
GSP-137	GESTIÓN DE LOCALES, DESPACHOS Y PUESTOS DE AMARRE EN EL MUELLE VIEJO DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	AMARRES DEPORTIVOS S.L.
GSP-141	GESTIÓN DE PUESTOS DE AMARRE PARA EMBARCACIONES DE RECREO EN EL PANTALÁN DEL MEDITERRÁNEO DEL PUERTO DE PALMA	AMARRES DEPORTIVOS S.L.
GSP-142	EXPLOTACIÓN DE UN BAR-CAFETERÍA-RESTAURANTE EN MUELLE DE LA LONJA DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	BRUC DE MALLORCA S.L.
GSP-143	EXPLOTACIÓN DE UN BAR-CAFETERÍA-RESTAURANTE EN LA ZONA DE LA DÁRSENA DE SAN MAGÍN	THUENER BEACH S.L.
GSP-144	EXPLOTACIÓN DE UN BAR-CAFETERÍA-RESTAURANTE EN EL EXTREMO NORTE DE LA EXPLANADA SUR DE LOS MUELLES COMERCIALES DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	PALCADAR SL (BAR VARADERO)
GSP-150	EXPLOTACIÓN DE UN BAR-CAFETERÍA-RESTAURANTE, LOCAL COMERCIAL Y APARCAMIENTO EN LA TERMINAL DE TRÁFICO LOCAL DEL PUERTO DE PALMA	SEASIDE LLULL S.L.
GSP-151	EXPLOTACIÓN DE TIENDAS CON "LIBRE DE IMPUESTOS" DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA	SGM RETAIL S.L.
GSP-154	EXPLOTACIÓN CON INSTALACIONES PROVISIONALES Y DESMONTABLES DE TERRAZA NO EDIFICABLE, PARA SERVICIO DE CAFETERÍA Y CENTRO DE INFORMACIÓN TURÍSTICO-CULTURAL, EN LA ANTIGUA BATERÍA AVANZADA DE SAN CARLOS, EN EL DIQUE DEL OESTE DEL PUERTO DE PALMA	DREAMS AND COSMETIC S.L.
GSP-159	EXPLOTACIÓN DE UN ESTABLECIMIENTO PARA SERVICIOS A USUARIOS PORTUARIOS EN LA ZONA DE TRONERAS DEL PORTITXOL DEL PUERTO DE PALMA	MARPORTSUNBEACH MALLORCA S.L.
P-24-0488-17	DEPÓSITO DE MERCANCÍAS	TRASMEDITERRÁNEA
P-16-0E67-19	DEPÓSITO DE EMBARCACIONES Y AMARRES EN REPARACIÓN	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.
P-02-0G91-19	APARCAMIENTO	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.

Tabla 39: Concesiones y autorizaciones en el Puerto de Palma en 2019. Fuente: APB

c. Mapa de vencimientos de plazo

La capacidad de llevar a cabo una gestión eficiente del dominio público portuario depende, en gran medida, de la capacidad de la Autoridad Portuaria para llevar a cabo acciones de reordenación de los espacios existentes. Para ello, resulta fundamental conocer el mapa de vencimientos de plazo de las concesiones y autorizaciones de dominio público, dado que, en función del plazo restante de las diferentes concesiones, se podrá evaluar la capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria, es decir, aquellas concesiones con un período de vigencia muy amplio incrementarán la

rigidez de la ordenación actual de la zona de servicio y, por ello, reducirán la capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria en materia de reordenación. A continuación, se presenta el mapa de vencimientos de plazo de las concesiones vigentes en el Puerto de Palma, en el momento de redacción de la presente DEUP.

El Mapa de vencimientos de plazo se ha elaborado como un plano de la zona de servicio del Puerto, grafiando con una escala cromática las diferentes concesiones y autorizaciones vigentes en la actualidad, en función del plazo restante hasta su extinción. De esa forma, se podrán visualizar aquellos espacios sobre los cuales existe un elevado margen para la reordenación y aquellos otros espacios en los que, debido a los elevados plazos restantes, la reordenación exigiría caducar un importante número de concesiones.

Desde el punto de vista de la escala cromática, ésta se ha elaborado considerando cuatro horizontes de extinción:

- Vencimiento inmediato: se han grafiado en color verde aquellas concesiones que presentan un plazo de vigencia hasta el año 2021.
- Vencimiento a corto plazo: se han grafiado en color amarillo aquellas concesiones que finalizan su plazo de vigencia entre los años 2022 y 2024.
- Vencimiento a medio plazo: se han grafiado en color naranja aquellas concesiones que finalizan su plazo de vigencia en 2034.
- Vencimiento a largo plazo: se han grafiado en color rojo aquellas concesiones que tienen su plazo de finalización más allá del año 2035.



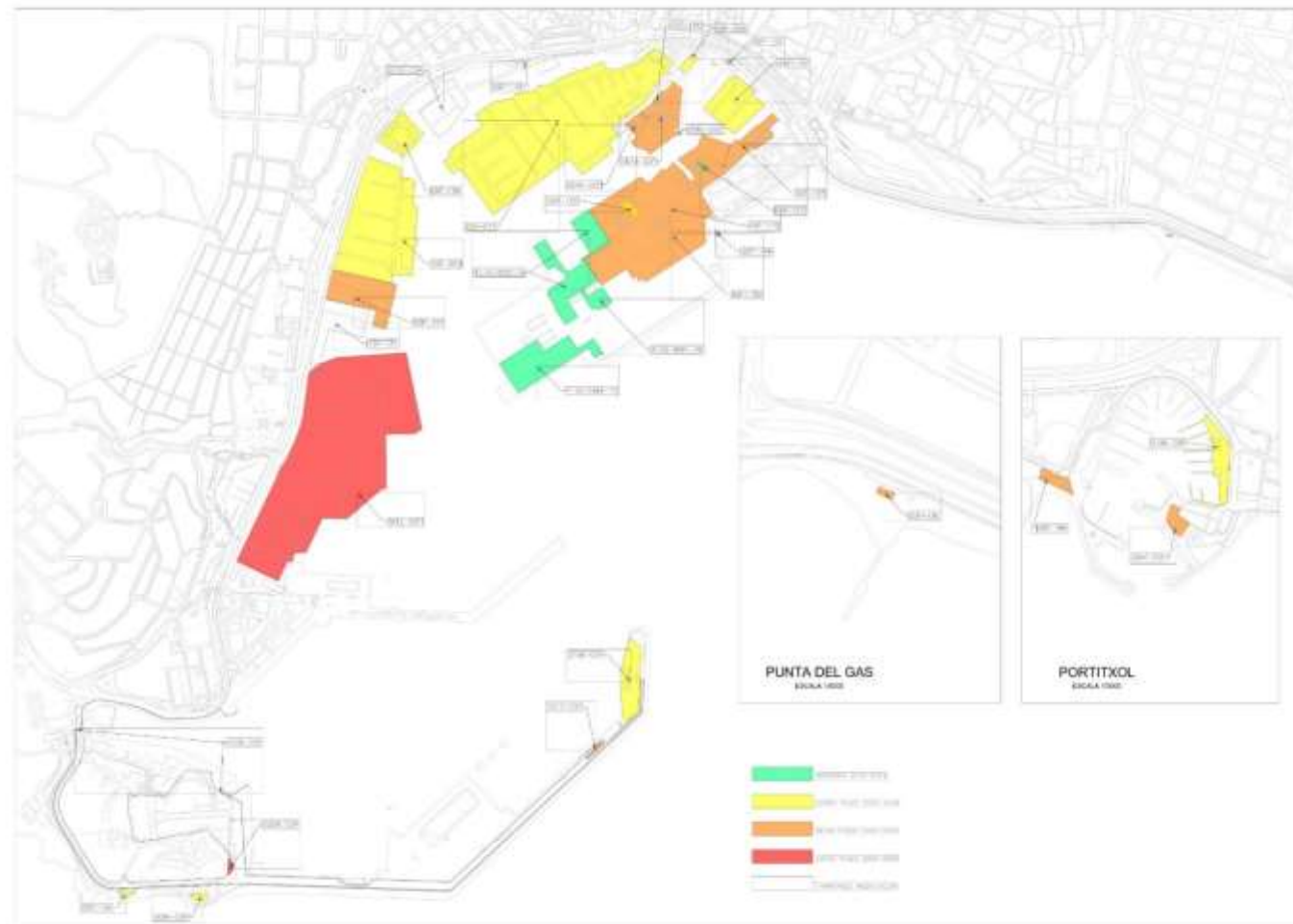


Figura 77: Mapa de vencimientos de plazo de las concesiones vigentes en el Puerto de Palma. Fuente: APB y elaboración propia.

2.2.4. OBRAS EJECUTADAS Y EN CURSO

A continuación, se presentan las inversiones más significativas llevadas a cabo en el Puerto de Palma en el año 2019:

- Ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte en el Puerto de Palma. P.O. 1330:
 - Presupuesto de adjudicación: 21.090.664,00 euros
 - Presupuesto modificado nº1: 21.452.845,57 euros
 - Plazo de ejecución: 37 meses (Situación a 31/12/2019: En ejecución)

El “Proyecto de Atraque para Grandes Buques en los Muelles de Poniente” supuso la creación de dos nuevas líneas de atraque donde pudiesen operar dos cruceros de más de 300 metros de eslora de manera simultánea. De esta forma, el embarque y desembarque de más de 7000 nuevos cruceristas impulsó la necesidad de aumentar la superficie operativa. Por ello, se propuso la construcción de una nueva explanada de unos 36.000 m², con 360 metros de longitud y una anchura de 100 metros, que partiese desde el Muelle de Poniente Este.

- “Habilitación del edificio nº3 del Moll Vell del puerto de Palma”. P.O. 1332:
 - Presupuesto de adjudicación: 5.444.964,90 euros
 - Plazo de ejecución: 15 meses

Iniciadas en febrero de 2019, las obras fueron adjudicadas a Acciona Construcción, S.A., por 5.444.964,90 euros (IVA incluido), por un plazo de ejecución de 15 meses, que se ha visto necesariamente ampliado con la aprobación del Proyecto modificado nº1 por importe de 6.487.874,32 euros, por lo que se espera que las obras estén finalizadas a principios de 2021. Su gestión, una vez terminadas las obras, se llevará a cabo a través de una concesión administrativa. El edificio cuenta con más de 3.000 m², repartidos en 3 plantas. Entre las plantas segunda y tercera albergará un bar-restaurante-cafetería, de 630 m² aproximadamente y con dos terrazas con vistas a la catedral de Mallorca y la bahía de Palma. La segunda planta dispondrá de una sala diáfana de exposiciones de la APB relacionada con los puertos de interés general y los faros de las Islas Baleares, y también está previsto construir un auditorio con aforo para 200 personas, una hemeroteca, una biblioteca, una sala polivalente y una tienda asociada al centro de interpretación para promocionar la actividad portuaria. El proyecto de rehabilitación no modifica la fachada del edificio, a excepción de la parte superior de la fachada que da al mar, la cual será sustituida por una vidriera de gran tamaño que actuará de mirador. Además, se facilitará la entrada al edificio mediante un nuevo acceso

por la fachada sur, que es la más próxima al mar, y el solar colindante a esta se convertirá en un área ajardinada y de descanso con un gran banco de madera.

- “Actuaciones para la mejora de la operatividad y el entorno puerto-ciudad en la dársena del Molinar de Levante”. P.O. 1335:
 - Presupuesto de adjudicación: 3.087.056,06 euros
 - Presupuesto modificado nº1: 3.698.288,70
 - Plazo de ejecución: 9,5 meses + 6 meses (Situación a 31/12/2019: En ejecución)

Las obras de remodelación del Puerto de El Molinar fueron adjudicadas a la empresa ACSA, Obras e infraestructuras, S.A., por un importe de 3.087.056,06 euros (IVA incluido), con un plazo de ejecución de 9,5 meses aproximadamente pero, en diciembre de 2019 se solicitó autorización para la redacción de un proyecto modificado por valor de 3.698.288,70 € por, entre otros motivos, el mal estado de los muelles que se pretendían conservar y la negativa del club a abandonar las instalaciones, lo que supuso un retraso en la ejecución.

En el primer semestre de 2020, las obras aún no han sido concluidas. El nuevo Puerto del Molinar aumenta su conexión con el barrio del Molinar a través del Paseo Marítimo, ya que éste ha ganado 3.000 m² al eliminar el aparcamiento interior del antiguo puerto y una zona de tráfico rodado. Tiene una escuela de vela de una planta, cuya cubierta es un mirador público, y se ha construido una escollera de protección. Cabe destacar que se ha mantenido la misma superficie de espejo de agua, el dique de abrigo, el número de amarres y la tipología de las embarcaciones.

- Modificado nº 1 del de “Sustitución del tablero y mejora de la cimentación de los pantalanos “B”, “C”, “D”, “E”, “F” y “G” del Portitxol, en el Puerto de Palma”. P.O. 116.16:
 - Presupuesto de adjudicación: 575.196,38 euros
 - Finalizado en Junio de 2019

La Dársena de Portitxol contaba con nueve pantalanos construidos, en su mayoría, en 1980, dentro del proyecto “Pantalanos para embarcaciones menores en el Portitxol” (PO 967). Con el fin de mejorar la seguridad y calidad de servicio a los usuarios y la durabilidad de los pantalanos, la APB propuso la realización de obras de sustitución y mejora de la cimentación en seis pantalanos que se encontraban en mal estado y con riesgo de desplome (pantalanos B, C, D, E, F y G). El proyecto supuso la demolición de las losas existentes y la construcción de unas losas nuevas de hormigón armado, con

una posterior adecuación de los elementos de amarre, incorporación de agua y electricidad, y, finalmente, la colocación de los trenes de fondeo.

- “Demolición del antiguo economato de Marina del puerto de Palma”. P.O. 1334
 - Presupuesto de adjudicación: 272.431,19 euros
 - Plazo de ejecución: 4 meses

La demolición de este edificio sin uso fue adjudicada a la empresa CONSTRUCCIONES Y DESMONTES RIBERA NAVARRA, S.A. con el objetivo de contribuir a la reconversión del Muelle Viejo en futuro Polo Marino, como punto de encuentro y colaboración en el Puerto entre diferentes instituciones y entidades públicas y privadas, para potenciar y desarrollar diferentes actividades de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el sector marino-marítimo. Así, próximamente, la APB cederá los solares para la construcción de las nuevas sedes del Centro Oceanográfico del Instituto Español de Oceanografía (COB-IEO) y del Sistema de Observación y Predicción Costero de las Islas Baleares (SOCIB).

Por otro lado, a comienzos del año 2020, la APB ha licitado las obras de adecuación de la parcela del Muelle Viejo para la construcción de un aparcamiento provisional en régimen de aparcamiento tarifado, por un presupuesto máximo de adjudicación de 313.990,13 euros y un plazo de ejecución de 2 meses.

- “Demolición parcial de la torre de la Estación Marítima nº1 del puerto de Palma”. P.O. 66.17
 - Presupuesto de adjudicación: 140.319,83 euros
 - Plazo de ejecución: 4 meses

Consiste en la deconstrucción de las dos últimas plantas de la torre (actuales cubierta y terraza), quedando el forjado de la planta tercera como la nueva cubierta de la edificación.

Durante el 2019 ha sido necesaria la aprobación una modificación del Proyecto debido a la aparición de elementos de fibrocemento no previstos, por lo que el presupuesto pasó de una adjudicación de 140.319,83 € a 168.234,55 €. Se prevé la finalización de las obras a mediados de 2020.

- “Instalación de pantalanés flotantes y un tramo de cerramiento metálico en la dársena del Portitxol” P.O. 08.19
 - Presupuesto de adjudicación: 75.832,74 euros

- Plazo de ejecución: 3 semanas

Supuso la instalación de pantalanés flotantes propiedad de la APB en la dársena del Portitxol y la creación de un recinto mediante vallas metálicas de 2 m de altura en el mismo puerto, para dar cabida a las embarcaciones de gestión directa que debían ser movilizadas como consecuencia de la ejecución de otras obras. Se prevé, que una vez agotada su utilidad, pueda retirarse el cerramiento y ceder los pantalanés al CN del Portitxol en régimen de AOT.

Además, hay que destacar que durante los últimos años, se iniciaron en el Puerto de Palma diversas actuaciones que serán determinantes para su futuro a largo plazo. Dichas actuaciones son:

- Los nuevos desarrollos en el Dique del Oeste.

En la actualidad los ferrys que operan en el puerto de Palma lo hacen en tres zonas (Muelles de Poniente, Muelles Comerciales -MMCC- y Dique del Oeste). Los estudios de planificación física del puerto de Palma están encaminados a unificar las terminales de transporte de ferrys en una única zona. Por ello, en la sesión del 21 de marzo de 2018, el Consejo de Administración de la APB acordó la elección de la solución B (solución que básicamente contempla el traslado de la totalidad de los ferrys al dique del Oeste, la concentración de cruceros en los muelles de Paraires-Poniente, y la zona de los MMCC con un uso compartido entre los buques de graneles sólidos y la industria de reparación de embarcaciones) entre las alternativas estudiadas en los trabajos para la optimización de las terminales para el tráfico de pasajeros del puerto de Palma.

Esta reestructuración conllevará una importante inversión en el Dique del Oeste que consistirá en la generación de nuevas explanadas y muelles que sean capaces de atracar hasta 8 ferrys de manera simultánea. Además, la actuación contempla la creación de Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en la primera y segunda alineación y el Muelle de San Carlos del Dique del Oeste.

- El Proyecto básico para la reforma del Paseo Marítimo de Palma, a favor de la propuesta de Martínez-Lapeña-Torres Arquitectos & TYPSA, escogida entre las siete que se presentaron. Propone un nuevo Paseo Marítimo con 160.000 m² de espacios verdes, más de 2.000 árboles y grandes aceras.

Las obras de reforma y modernización del Club de Mar Mallorca, cuyo comienzo estaba previsto para otoño de 2019, constituyen el punto de partida del proceso de remodelación global del Paseo Marítimo de Palma. Dicha reforma va a suponer la ampliación de las zonas de uso público de la concesión

y la creación de un eje de conexión entre el Paseo Marítimo y la Estación de Cruceros. Se espera que el proyecto de renovación del Club de Mar, llevado a cabo por la empresa FCC Construcción y la sociedad mallorquina Vías de Obras Públicas (VOPSA), finalice en el año 2022. El actual Club de Mar verá renovada su fachada marítima mediante la eliminación de las vallas del Paseo Marítimo. La superficie de tierra se mantendrá en los 21.000 m² actuales, aunque se verá ligeramente aumentada la superficie de espejo de agua, alcanzando 197.000 m², hasta un total de 218.000 m² de dominio público portuario.

- La adjudicación a la UTE Isla Arquitectos Contramollet, en agosto de 2019, del contrato para la “Redacción del proyecto básico para la integración puerto-ciudad en la zona del contramuelle Mollet y redacción del proyecto constructivo de los espacios libres de edificación en los jardines de Sant Elm” (P.O. 125.18) para la apertura de la ciudad al mar, mediante la reconversión del Contramuelle Mollet (a excepción de los espacios ocupados por el Real Club Náutico de Palma y el Oratori de San Elm), destinado según el PUEP a instalaciones para uso pesquero, marítimo-recreativo y complementario, en un espacio polivalente de usos portuarios (pesqueros y náutico-deportivos) y urbanos (Museo Marítimo y otros espacios abiertos al ciudadano).

3. PREVISIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE PALMA

El estudio del tráfico portuario en el Puerto de Palma se ha realizado a partir del análisis de la evolución de los volúmenes de mercancía según los distintos tipos de tráfico que presenta.

Al considerar los tipos de tráfico se buscan dos objetivos: caracterizar el Puerto en función del tipo de mercancía que mueve (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y contenedores), así como acotar la proporción e importancia de las cargas y descargas dentro de los valores totales del tráfico portuario. De esta forma, se consigue dar una visión aproximada del tipo de servicios que el puerto está prestando, así como de su especialización.

En cuanto a la evolución del tráfico, se han realizado una serie de tablas con los datos cronológicos de movimiento de mercancías, donde dichos datos se presentan tanto en cifras absolutas como relativas.

3.1. ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS

3.1.1. UN PUERTO DE MERCANCÍA GENERAL

El año 2018 denotó un incremento en el tráfico total de mercancías en el Puerto de Palma de un 6 %, en términos globales, llegando a las 9.943.937 toneladas.

Por tipología de mercancía, la evolución entre los años 2017 y 2018 se presenta en la siguiente tabla:

MERCANCÍA (t)			
	2017	2018	VARIACIÓN (%)
Graneles líquidos	1.022.151	1.207.337	15%
Graneles sólidos	210.805	164.024	-29%
Mercancía general	8.096.175	8.571.247	6%
TRÁFICO TOTAL	9.329.131	9.942.608	6%

Tabla 40: Evolución del tráfico del puerto de Palma en el periodo 2017-2018. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

Se puede observar que entre el año 2017 y el año 2018 se experimentó una caída del 29 % de graneles sólidos, mientras que el máximo incremento correspondió a los graneles líquidos, con una variación al alza del 15 %. En el caso de la mercancía general, el aumento fue de un 6 %, la menor variación de todas. Sin embargo, teniendo en cuenta el tráfico total de mercancías ocurrido en el año 2018, el mayor volumen corresponde a la mercancía general, con un 86 %, seguido por los graneles líquidos, con un 12 %, y en último lugar, los graneles sólidos, con solo un 2 % del tráfico total.

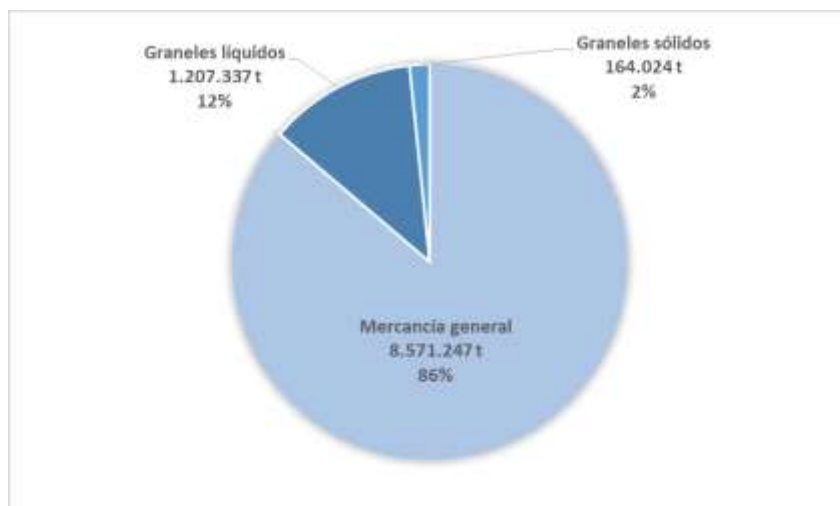


Figura 37: Reparto del tráfico total de mercancías del Puerto de Palma en el año 2018. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

El año 2019 denotó un incremento en el tráfico total de mercancías en el Puerto de Palma de un 4 %, en términos globales, llegando a las 10.388.999 toneladas.

Por tipología de mercancía, la evolución entre los años 2018 y 2019 se presenta en la siguiente tabla:

MERCANCÍA (t)			
	2018	2019	VARIACIÓN (%)
Graneles líquidos	1.207.337	1.067.631	-13%
Graneles sólidos	164.024	237.222	31%
Mercancía general	8.571.247	9.084.146	6%
TRÁFICO TOTAL	9.942.608	10.388.999	4%

Tabla 41: Evolución del tráfico del Puerto de Palma en el periodo 2018-2019. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

Se puede observar que entre el año 2018 y el año 2019 se experimentó una caída del 13 % de graneles líquidos, mientras que el máximo incremento correspondió a los graneles sólidos, con una variación al alza del 31 %. En el caso de la mercancía general, el aumento fue de un 6 %, la menor variación de todas. Sin embargo, teniendo en cuenta el tráfico total de mercancías ocurrido en el año 2019, el mayor volumen corresponde a la mercancía general, con un 88 %, seguido por los graneles líquidos, con un 10 %, y en último lugar, los graneles sólidos, con solo un 2 % del tráfico total.

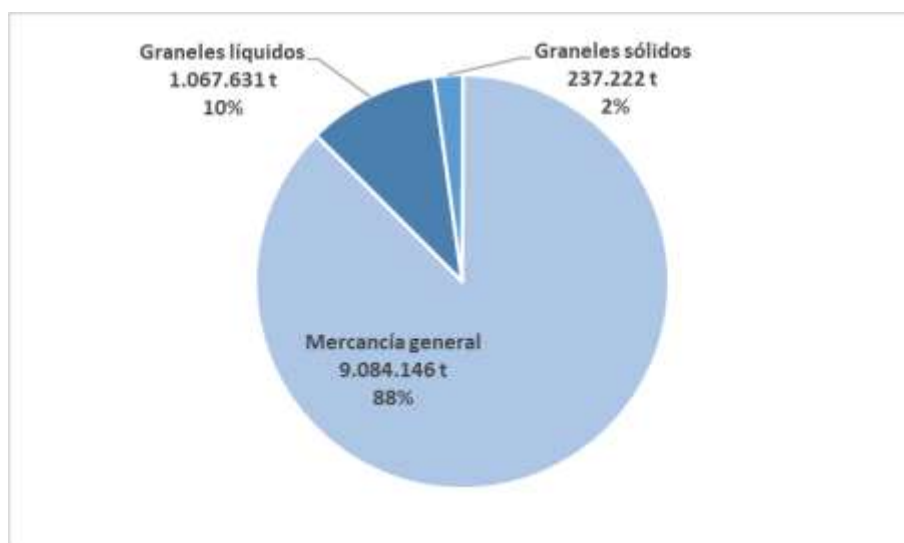


Figura 38: Reparto del tráfico total de mercancías del Puerto de Palma en el año 2019. Fuente: Estadísticas página web APB

En definitiva, si se comparan los porcentajes de mercancía general, graneles líquidos y graneles sólidos de los años 2018 y 2019 con respecto al tráfico total existente en el año correspondiente, en términos generales se puede concluir que los graneles líquidos han disminuido en volumen el 2% que ha crecido la mercancía general, mientras que los graneles sólidos han permanecido constantes. Por tanto, se puede decir que el Puerto de Palma presenta una clara especialización en los tráficos de mercancía general.

A continuación, se presenta una tabla comparativa del tráfico de mercancías existente en el período 2017-2019 en el Puerto de Palma, diferenciando por tipología de mercancía, proporcionando tanto magnitudes absolutas como relativas.

MERCANCÍA	2017		2018		2019	
	Toneladas (t)	%	Toneladas (t)	%	Toneladas (t)	%
Graneles líquidos	1.022.151	10,96%	1.207.337	12,14%	1.067.631	10,28%
Graneles sólidos	210.805	2,26%	164.024	1,65%	237.222	2,28%
Por instalación especial	193.858	2,08%	156.429	1,57%	237.220	2,28%
Sin instalación especial	16.947	0,18%	7.595	0,08%	2	0,00%
Mercancía general	8.096.175	86,78%	8.571.247	86,21%	9.084.146	87,44%
MG Convencional	11.456	0,12%	14.914	0,15%	14.241	0,14%
MG en Contenedor	629.140	6,74%	529.941	5,33%	339.755	3,27%
MG Ro-Ro (excluida en cont.)	7.455.579	79,92%	9.397.753	80,99%	8.730.150	84,03%
TRÁFICO TOTAL	9.329.131	100,00%	9.942.608	100,00%	10.388.999	100,00%

Tabla 42: Evolución del tráfico del Puerto de Palma en el período 2017-2019. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

Durante el año 2019, el Puerto de Palma tuvo un tráfico total de 10.388.999 toneladas, de las cuales 9.084.146 toneladas (88 %) corresponden con tráficos de mercancía general.

Dentro de la mercancía general, en el Puerto de Palma hay que distinguir entre mercancía general convencional, con 14.241 toneladas, que supone un 0,14 % del tráfico total operado en el Puerto, y un 0,16 % de la mercancía general; mercancía general contenerizada, con 339.755 toneladas, que supone un 3,27 % del tráfico total del Puerto y un 3,74 % de la mercancía general; y, finalmente, la mercancía Ro-Ro, con 8.730.150 toneladas, que resulta ser el más importante de todos los tráficos operados en el Puerto, con un 84,03 % del tráfico total y un 96,10 % de la mercancía general.

Como ya se ha mencionado previamente, dentro de la mercancía general (y del tráfico total operado por el Puerto de Palma), destaca el tráfico Ro-Ro (excluido de la mercancía general en contenedor). En el año 2018, el Puerto de Palma ha manipulado 375.027 UTIs frente a 91.021 TEUs, y en el año 2019 ha manipulado 389.280 UTIs frente a 91.369 TEUs.

3.1.2. UN PUERTO CON NOTABLE PREDOMINIO DE LA MERCANCÍA DESEMBARCADA

Una característica típica de los Puertos de Baleares es el predominio de la mercancía desembarcada sobre la embarcada.

Cabe mencionar que en este apartado se incluyen los datos de 2018 porque a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2019.

De esta forma, en el Puerto de Palma, en el año 2018, la mercancía desembarcada supuso un 71 % del tráfico total de mercancías frente al 29 % de la mercancía embarcada.

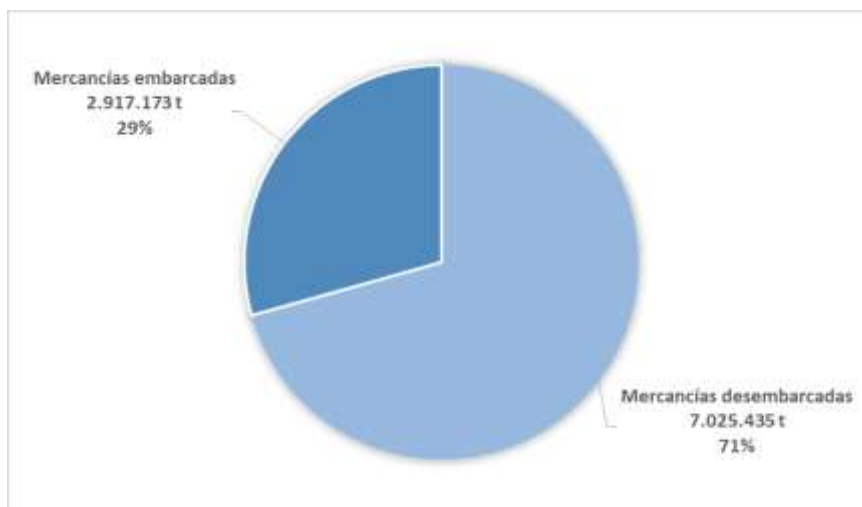


Figura 39: Reparto del tráfico de mercancías embarcadas y desembarcadas del Puerto de Palma en el año 2018. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

En relación con el tráfico nacional y el tráfico exterior, existe un predominio notable de la mercancía desembarcada frente a la mercancía embarcada en ambos casos. En el caso del tráfico del cabotaje, la mercancía embarcada equivale a un 30,54 % frente al 69,46 % de la mercancía desembarcada. Y en el caso del tráfico exterior, la mercancía embarcada equivale a un 8,15 % frente al 91,85 % de la mercancía desembarcada.

En relación con el tráfico total de mercancía embarcada y desembarcada, según corresponda, existe un reparto de porcentajes de 99/1 entre el tráfico del cabotaje y el tráfico exterior para la mercancía embarcada, y de 93/7 entre el tráfico del cabotaje y el tráfico exterior, para la mercancía desembarcada.

Todo lo anterior queda reflejado en la Figura 40, donde se ha representado el reparto entre mercancía embarcada y desembarcada diferenciando entre el tráfico total, exterior y de cabotaje, en toneladas.

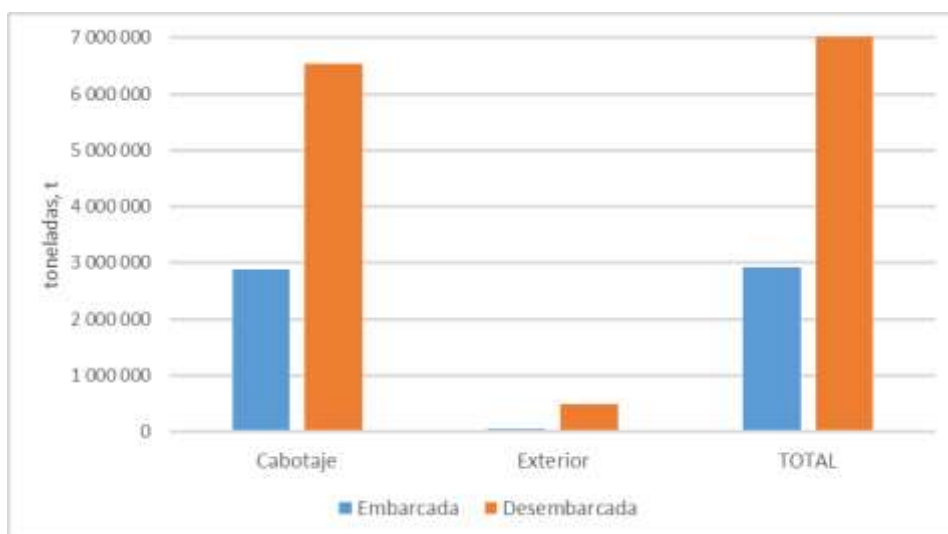


Figura 40: Desglose de la mercancía embarcada y desembarcada en el Puerto de Palma en el año 2018.

Fuente: Memoria Anual APB 2018.

3.1.3. UN PUERTO DE COMERCIO INTERIOR

Desde el punto de vista del origen y destino de las mercancías, el Puerto de Palma puede ser considerado como un puerto de comercio interior (de tráfico mayoritariamente nacional).

Cabe mencionar que en este apartado se incluyen los datos de 2018 porque a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2019.

En el año 2018, del total de mercancías manipuladas en el Puerto de Palma, un 95 % tenía por origen o destino España. El 5 % de mercancías restante, con origen o destino internacional, corresponde al comercio exterior con un total de 34 países, entre los que destacan: Italia (4,29 %), Egipto (0,67 %), Estados Unidos (0,16 %) y Francia (0,09 %). En el caso de Egipto y Francia, dichos porcentajes son en su totalidad de mercancía desembarcada en el Puerto de Palma.

Todo lo anterior queda reflejado en la Figura 41, donde se ha representado el reparto entre tráfico de cabotaje y exterior, diferenciando entre mercancía embarcada, desembarcada y total, en toneladas.

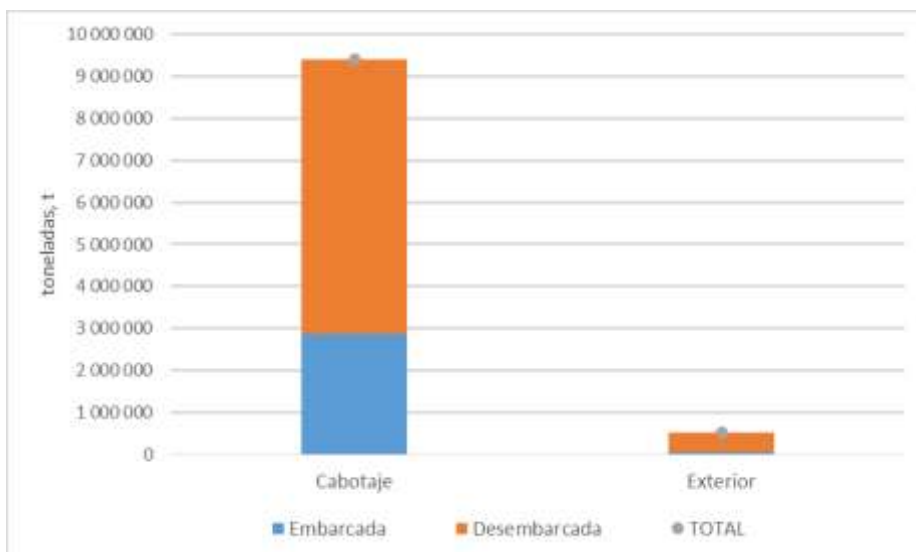


Figura 41: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2018.
Fuente: Memoria Anual APB 2018

A continuación, se presenta una tabla comparativa del tráfico de mercancías existente en el año 2018 en el Puerto de Palma, diferenciando por tipología de mercancía (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general) y entre tráfico nacional, exterior de importación y exterior de exportación.

MERCANCÍA (t)	Tráfico nacional		
	Importación	Exportación	
Graneles líquidos	789.454	417.883	0
Graneles sólidos	80.321	53.254	30.179
Mercancía general	8.547.133	12.658	12.786

Tabla 43: Reparto de mercancías de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2018 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

Y, finalmente, en la Figura 42 se ilustra gráficamente lo recogido en la Tabla 43. Se puede observar un claro predominio del tráfico nacional especializado en mercancía general.

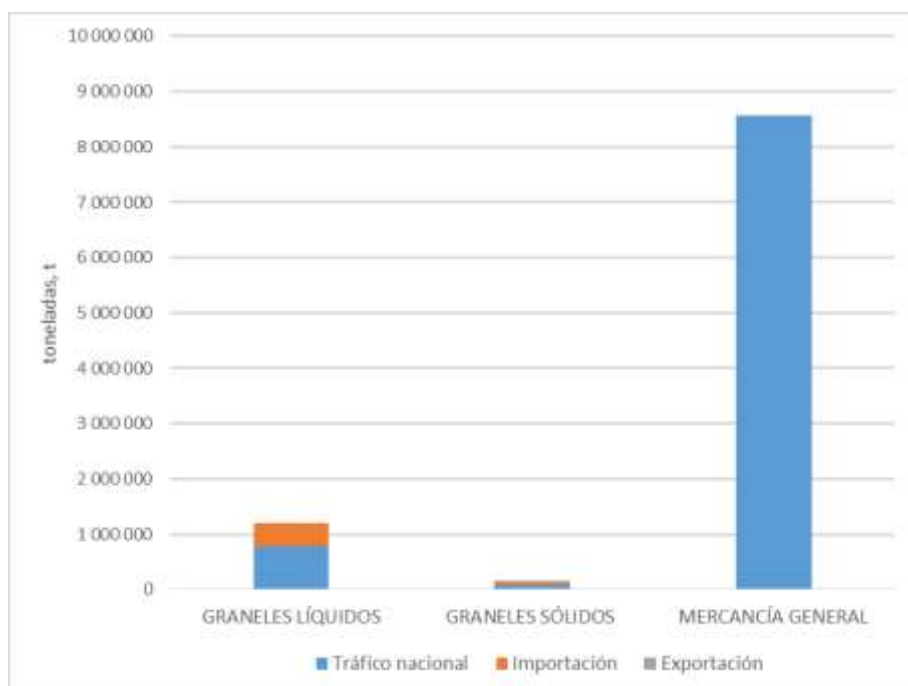


Figura 42: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2018 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB 2018

3.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS

El tráfico portuario del Puerto de Palma en el año 2019 alcanzó una cifra de 10,39 millones de toneladas, lo que supuso un incremento del 4 % con respecto al tráfico registrado en el año anterior.

Cabe mencionar que en este apartado se incluyen los datos de 2018 en aquellos análisis en los que a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2019.

Si se analizan los tráficos según la forma de presentación de la mercancía, es decir, diferenciando entre graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general, se puede decir que en el año 2018, en el Puerto de Palma se movieron 1,07 millones de toneladas de graneles líquidos, que significó un decremento del 13 % con respecto al año anterior; 237 mil toneladas de graneles sólidos, que supuso un notable incremento del 31 % con respecto al año anterior; y 9,08 millones de toneladas de mercancía general, que significó un ligero incremento del 6 % con respecto al año anterior.

El Puerto de Palma está especializado en el tráfico de mercancía general y, en particular, en el tráfico de contenedores y el tráfico Ro-Ro. Así, en el año 2019, se registraron 8,73 millones de toneladas de tráfico Ro-Ro, que supuso un ligero incremento del 7,76 % con respecto al año anterior; y 340 mil toneladas de mercancía general contenerizada, que significó un notable decremento, del 56,10 %, con respecto al año anterior. La mercancía convencional registrada en el año 2019 fue de 14 mil toneladas, que supuso un ligero decremento del 7,76 % con respecto al año anterior.

Con respecto a la clasificación del tráfico de mercancías según la naturaleza de la mercancía, en el año 2018 se pueden diferenciar cuatro tráficos dominantes, aunque cabe destacar que uno de ellos predomina notablemente sobre los otros tres, y son los siguientes: vehículos y elementos de transporte (47,15%), grupo agroganadero y alimentario (16,81%), otras mercancías (15,81%) y grupo energético (12,36%), tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

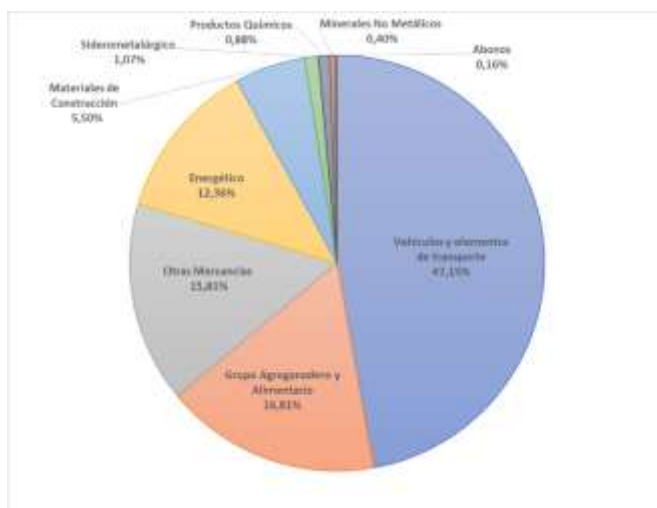


Figura 43: Desglose del tráfico de mercancías según su naturaleza en el Puerto de Palma en el año 2018.
Fuente: Plan de empresa A.P.B 2020.

A continuación, la Figura 44 muestra la clasificación, según porcentaje, de aquellas mercancías que en el año 2018 concentraron casi el 97,5 % del tráfico total del Puerto, de forma más detallada según su naturaleza. Destacan por orden de importancia las siguientes: taras elementos portadores Ro-Ro (45%), resto de mercancías general (22%), otros productos alimenticios (8%) y gasolina y petróleo refinado (7%). El resto son inferiores al 5 %.

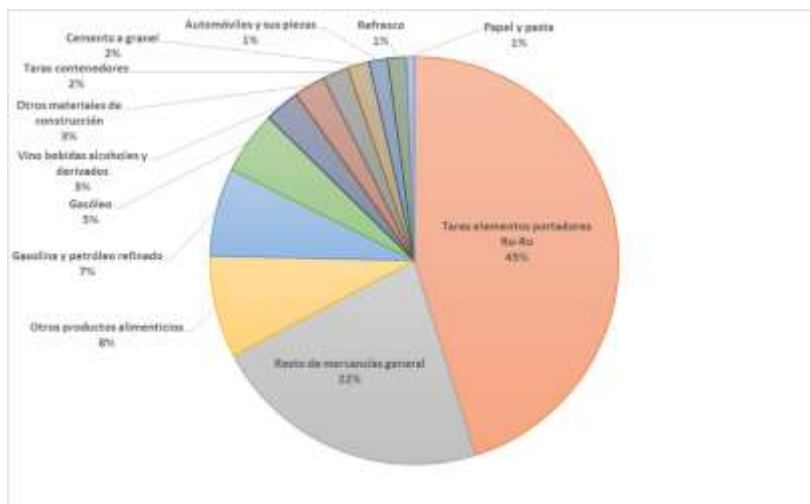


Figura 44: Desglose detallado del tráfico total de mercancías según su naturaleza en el Puerto de Palma en el año 2018. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

En cuanto al número de buques operados en las infraestructuras del Puerto de Palma, en el año 2018 se registraron 357 escalas más que en el año 2017, lo que equivale a un aumento del 10,2 %. En el año 2019 se registraron 3.750 escalas, que si se compara con las escalas registradas en el año 2018, de 3.499 escalas, supone un aumento del 7 %, correspondiente a 251 escalas, de magnitud ligeramente menor a la variación registrada con respecto al año anterior.

En términos de arqueo bruto, el GT acumulado de los buques operados durante el año 2018 registró un incremento del 13,9 %, alcanzando el valor de 120.530 miles de toneladas, siendo creciente también en el año 2019, llegando a 129.154 miles de toneladas, lo que supuso una variación del 7 %, algo inferior al año anterior.

3.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

3.3.1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS

A continuación, se va a realizar un análisis de la evolución del tráfico total de mercancías registrado en el Puerto de Palma en el período 1996-2019. El período de análisis corresponde por tanto a los últimos 23 años.

La Figura 45 representa la evolución del tráfico portuario de mercancías en el periodo 1996-2019, y va a permitir hacer una comparativa entre los diferentes tipos de tráfico (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general). En términos generales, se puede observar que el tráfico portuario de mercancías en el Puerto de Palma ha experimentado un notable crecimiento en el periodo analizado. De esta forma, en términos de toneladas totales, el tráfico registrado en el año 2019 (10.388.999 toneladas) ha supuesto un incremento del 174 % con respecto al tráfico registrado en el año 1996 (3.761.057 toneladas), pasando de 3,8 millones de toneladas a 10,4 millones de toneladas. La principal contribución a dicho crecimiento ha venido de la mano del tráfico de mercancía general. Así, en la

Figura 45 se puede observar que la evolución de los tráficos de mercancía total y mercancía general es prácticamente idéntica en cuanto a forma y tendencia.

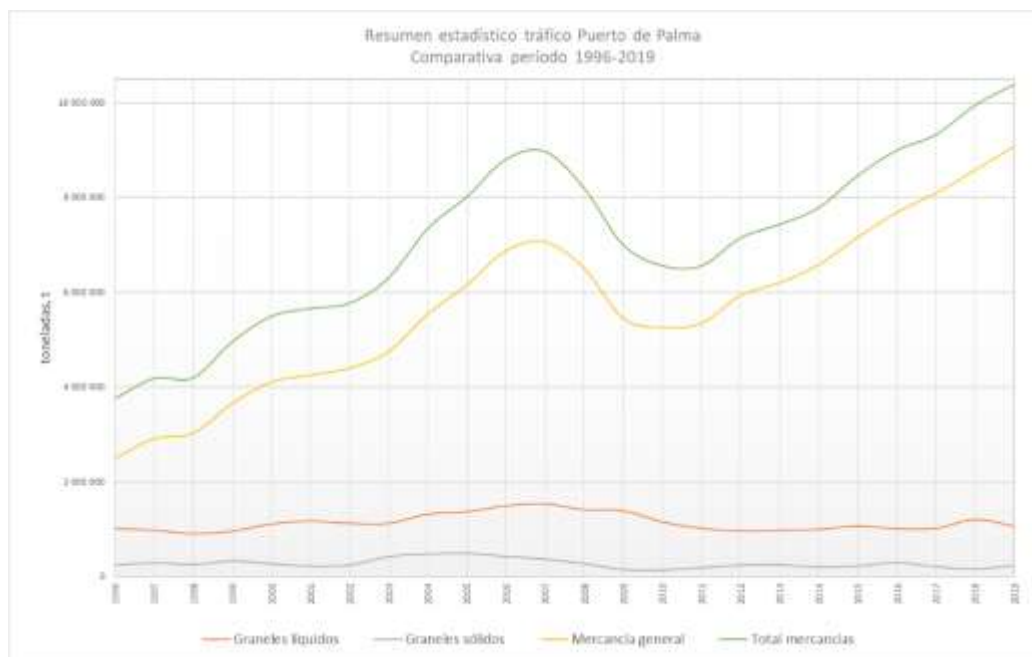


Figura 45: Evolución del tráfico de mercancías en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

La Figura 46 representa la evolución del tráfico de mercancías en el periodo 2006-2019 por tipología de tráfico incluyendo, también, la clasificación de los distintos tráficos de mercancía general (convencional, contenerizada y Ro-Ro, excluida del anterior). En dicho gráfico se puede apreciar que la principal contribución al crecimiento del tráfico portuario en el Puerto de Palma en los últimos años corresponde a la mercancía general, y, en particular al tráfico Ro-Ro. En el período 2006-2019, que hace un total de 13 años, el tráfico Ro-Ro ha experimentado un crecimiento del 52 %, pasando de 5,8 millones de toneladas a 8,7 millones de toneladas.

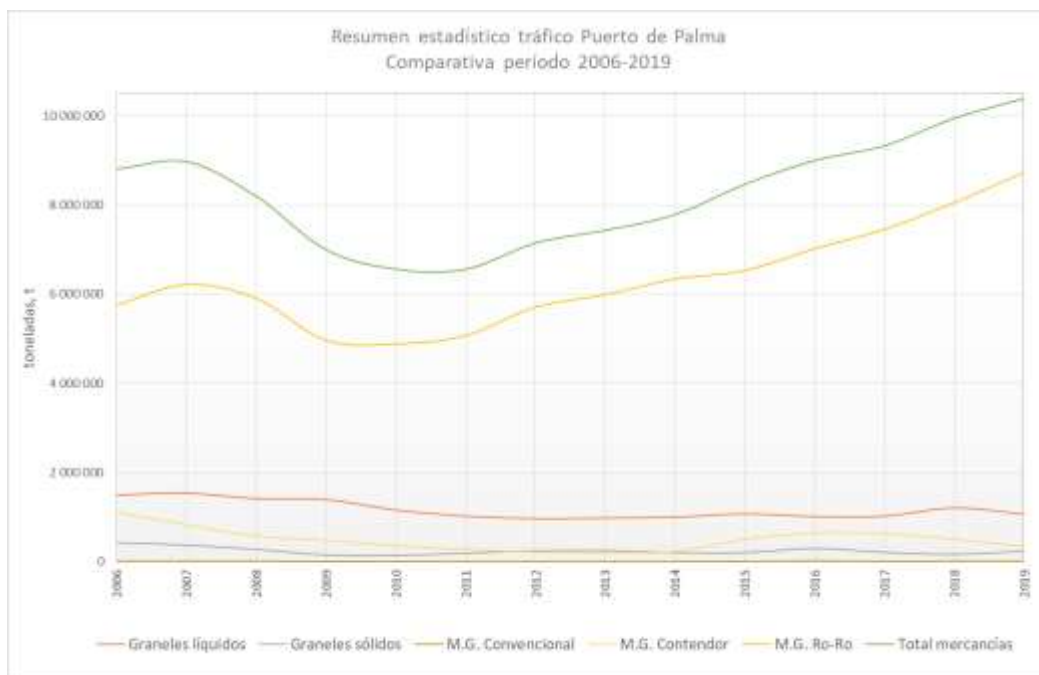


Figura 46: Evolución del tráfico de mercancías en el período 2006-2019 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

La Figura 47 muestra la evolución del tráfico total de mercancías registrado en el Puerto de Palma en los últimos 23 años (período 1996-2019). Como ya se ha mencionado anteriormente, se puede considerar que en el Puerto de Palma la evolución del tráfico en los últimos 23 años ha seguido una tendencia global creciente. Sin embargo, hay que destacar que dicho crecimiento se ha visto limitado en el periodo comprendido entre los años 2007 y 2011, que debido a la crisis económica registró una disminución del volumen de mercancía total en un 27 %, pasando de 8,97 millones de toneladas a 6,56 millones de toneladas, y según lo que indica la Figura 46, por el decrecimiento de los graneles líquidos, los graneles sólidos y fundamentalmente de la mercancía general contenerizada. En cuanto a la tendencia de crecimiento, cabe destacar el aumento total de mercancías en el período comprendido entre los años 2002 a 2006, donde se aprecia un crecimiento interanual próximo al 10 % llegando al 16,5 % en el caso del período 2003-2004. El máximo crecimiento interanual registrado corresponde al período 1998-1999 con un 18%.

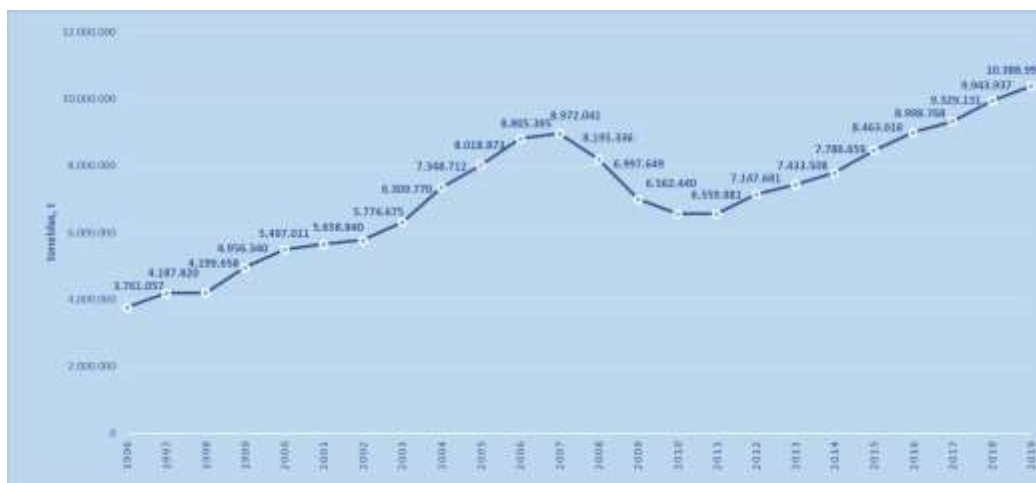


Figura 47: Evolución del tráfico total de mercancías en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma.

Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

3.3.2. TRÁFICO DE PASAJEROS

En el año 2019, el Puerto de Palma registró un tráfico total de pasajeros de 3.309.962, de los cuales 1.089.830 (33 %) corresponden a pasajeros en régimen de línea regular, y los 2.220.132 restantes (67 %) a pasajeros en régimen de crucero. Del total de pasajeros en líneas regulares, 256.399 (23,5 % de pasajeros en línea regular y 8 % del total de pasajeros) eran conductores de vehículos en régimen de pasaje. En cuanto a los pasajeros cruceristas, 981.298 (44,2 % de pasajeros cruceristas y 30 % del total de pasajeros) pertenecen a cruceros con inicio o fin de línea en el Puerto de Palma y los 1.238.834 restantes (55,8 % de pasajeros cruceristas y 37,5 % del total de pasajeros) a cruceros en tránsito.

En el año 2018, el Puerto de Palma registró un tráfico total de pasajeros de 3.050.652, de los cuales 998.856 (32,7 %) corresponden a pasajeros en régimen de línea regular, y los 2.051.782 restantes (67,3 %) a pasajeros en régimen de crucero, y que se clasifican de la siguiente manera:

PASAJEROS (nº)				
		Cabotaje	Exterior	TOTAL
En régimen de transporte	Embarcados	488.088	0	998.856
	Desembarcados	510.768	0	
	En tránsito	0	0	
De crucero	En tránsito	1.193.354	0	2.051.782
	Inicio de línea	429.638	0	
	Fin de línea	428.790	0	
TRÁFICO TOTAL				3.050.652

Tabla 44: Reparto de mercancías de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2018 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

Cabe destacar que, según los datos recogidos en el año 2018, el tráfico de pasaje en el Puerto de Palma es exclusivamente de cabotaje. Las principales líneas regulares tienen

como puerto de origen o destino los siguientes puertos nacionales: Alicante, Barcelona, Denia, Gandía, Ibiza, Mahón (Menorca), San Antonio y Valencia.

La Figura 48 representa la evolución del tráfico total de pasajeros en línea regular registrada en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 23 años. En términos generales, se puede observar que el tráfico de pasaje en régimen de línea regular en el Puerto de Palma ha evolucionado siguiendo una tendencia creciente en el periodo analizado. Sin embargo, ese crecimiento se ha visto ligeramente interrumpido por períodos decrecientes registrados en los años 2000, 2003, 2011, 2013 y 2014, siendo esa disminución más notable en el período comprendido entre 2007 y 2010, correspondiente a una reducción del 55 % con respecto al año 2000. De forma global, el tráfico de pasaje en línea regular registrado en el año 2019 (1.089.830 pasajeros) ha supuesto un incremento del 120 % con respecto al tráfico registrado en el año 1996 (496.354 pasajeros).

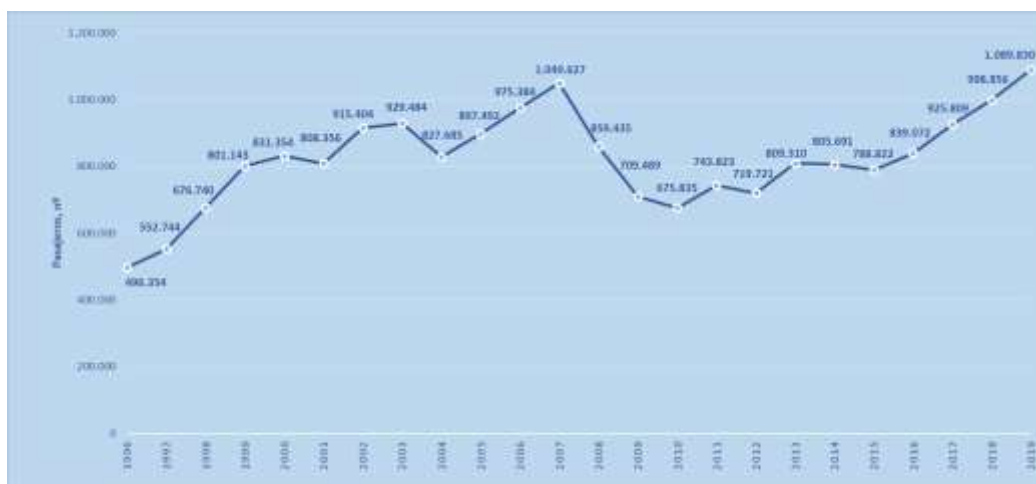


Figura 48: Evolución del tráfico total de pasajeros en línea regular en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

La Figura 49 representa la evolución del tráfico total de pasajeros en régimen de crucero en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 23 años. En rasgos generales, el tráfico de pasajeros cruceristas ha seguido una tendencia creciente en el período analizado, con un crecimiento del 689 % entre el tráfico registrado en el año 2019 (2.220.132 pasajeros) y el tráfico registrado en el año 1996 (281.556 pasajeros). Como se puede apreciar ese porcentaje de crecimiento es bastante más significativo que en el caso del tráfico de pasajeros en línea regular. Sin embargo, a pesar de sufrir este notable crecimiento, la evolución del tráfico de pasajeros cruceristas también ha experimentado pequeños episodios decrecientes, donde hay que destacar la fuerte caída registrada en el período 2011-2012, donde se pasó de 1,42 millones de pasajeros a 0,98 millones de pasajeros, y que equivale a un decrecimiento del 31 % con respecto al año 2011. Ese porcentaje es significativo para haberse registrado en un período de un año; sin embargo, se ha visto compensado por el crecimiento registrado en los últimos años del periodo analizado.

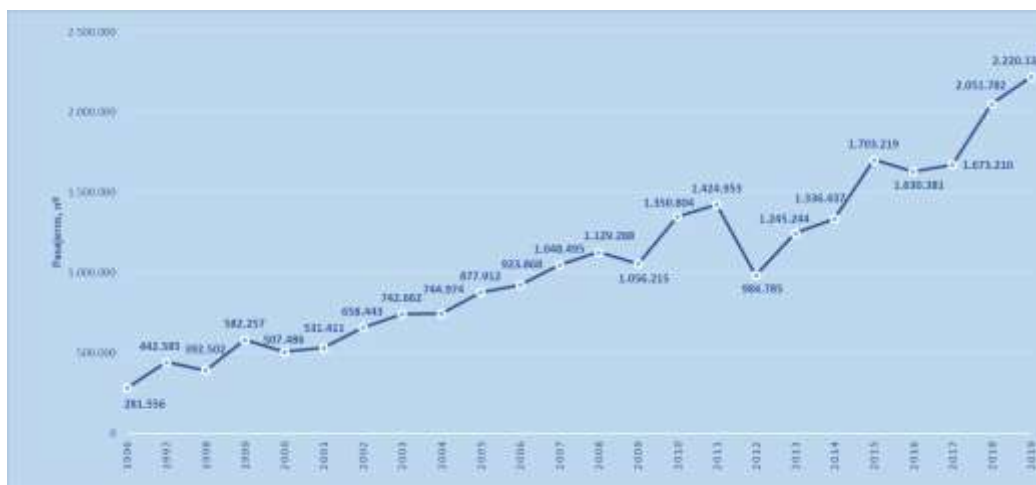


Figura 49: Evolución del tráfico total de pasajeros en régimen de crucero en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

3.3.3. TRÁFICO DE BUQUES

En el año 2018, un total de 3.499 buques hicieron escala en el Puerto de Palma. El mayor número de escalas corresponde a buques Ro-Ro, con 2.481 escalas, que equivalen a un 71 % de las escalas totales. En la Figura 50 se puede apreciar el reparto del número de escalas por tipos de buques registrados en el Puerto de Palma en 2018.

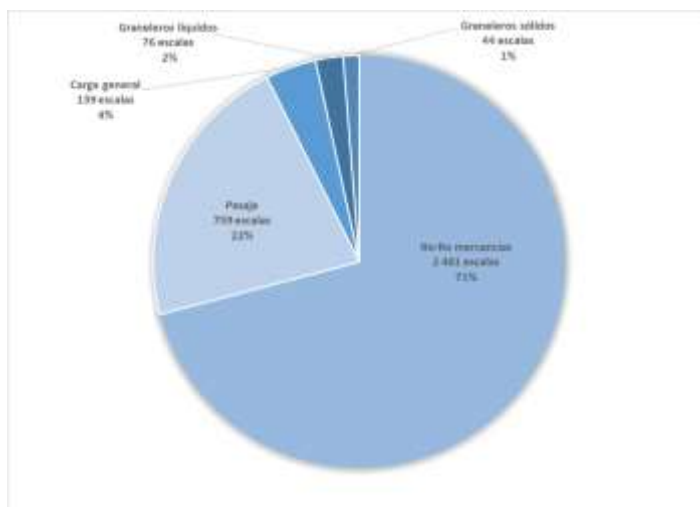


Figura 50: Distribución del número de escalas por tipos de buques en el Puerto de Palma en el año 2018. Fuente: Memoria Anual APB 2018.

En términos de arqueo bruto, a los buques Ro-Ro les corresponde el 50 % del arqueo bruto total registrado en 2018, seguido de los buques de pasaje, con un 48 %. Los demás buques se pueden considerar despreciables, pues corresponden a arqueos brutos inferiores al 2 % con respecto al arqueo bruto total del Puerto. La Figura 51 representa la distribución del arqueo bruto por tipos de buques en el Puerto de Palma en el año 2018.

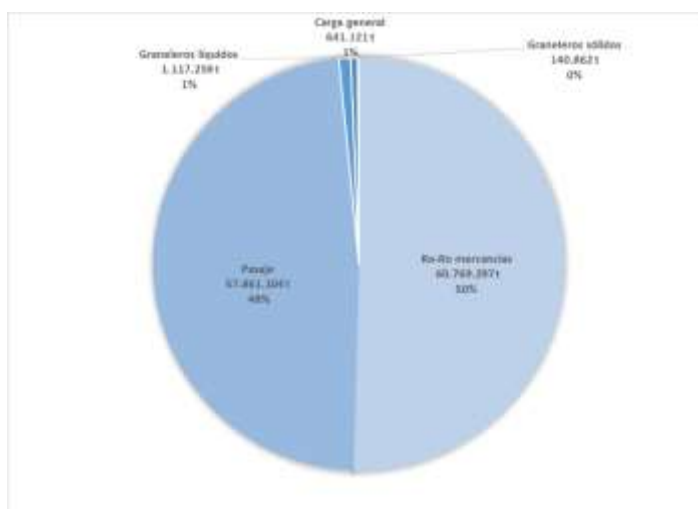


Figura 51: Distribución del arqueo bruto, GT, por tipos de buques en el Puerto de Palma en el año 2018.
Fuente: Memoria Anual APB 2018.

La Figura 52 representa la evolución del número de escalas de buques registrado en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 23 años. En rasgos generales, se puede observar que el número de escalas ha evolucionado siguiendo una tendencia creciente, siendo más significativa en los primeros 11 años (con un crecimiento de 93 %), con el máximo crecimiento interanual en los años 2000 y 2001, con 22 % y 11 %, respectivamente, seguido de un período de decrecimiento entre los años 2007 y 2013, equivalente a un 49 %, y con una posterior remontada hasta llegar a las 3.750 escalas registradas en 2019, lo que equivale a un incremento del 43 % con respecto al año 2013. De forma global, el número de escalas registrado en el año 2019 (3.750 escalas) ha supuesto un incremento del 41 % con respecto al número de escalas registrado en el año 1996 (2.652 escalas).

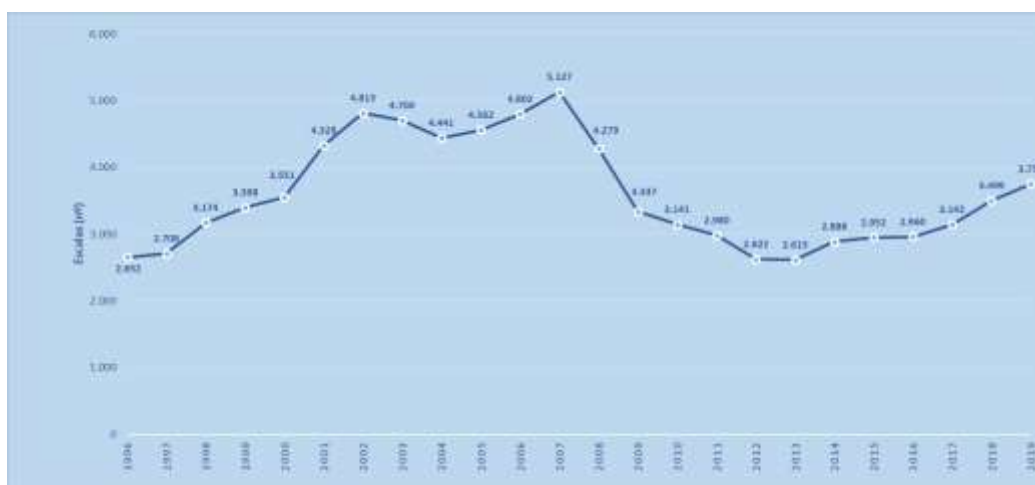


Figura 52: Evolución del número de escalas de buques en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma.
Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

Y para finalizar, en términos de arqueo bruto, la Figura 53 representa el arqueo bruto acumulado por los buques registrados en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 23 años. En rasgos generales, se puede observar que el arqueo bruto ha evolucionado siguiendo una tendencia creciente, interrumpida ligeramente por decrecimientos interanuales en los años 1997, 2007, 2008, 2011 y 2016, siendo el más significativo el del año 2011 con una reducción del 18 %. De forma global, el arqueo bruto acumulado en el año 2019 (129.154 GT, miles de toneladas) ha supuesto un incremento del 296 % con respecto al arqueo bruto registrado en el año 1996 (32.619 GT, miles de toneladas).

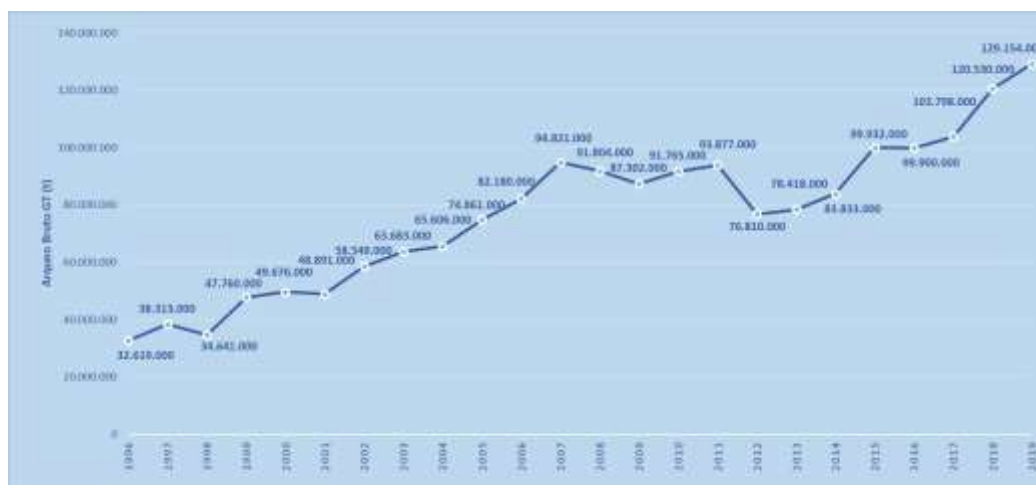


Figura 53: Evolución del arqueo bruto, GT, en toneladas, acumulado por los buques registrados en el período 1996-2019 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y estadísticas página web APB

3.4. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

La estimación de los tráficos futuros que podrán ser operados por el Puerto de Palma en el período horizonte, constituye un dato relevante para el diseño y la elaboración de la nueva propuesta de delimitación y previsión de usos en la que se enmarca la presente DEUP.

Se parte de las hipótesis de crecimiento recogidas en el Plan de Empresa para los segmentos de tráfico considerados en el periodo 2020-2023:

- Graneles líquidos:** El Plan de Empresa de 2020 considera un crecimiento interanual del -1,6%. Contempla cierta estabilidad, sin crecimiento, con ligeras reducciones como consecuencia de actuaciones relacionadas con la producción de energía eléctrica, como la interconexión Mallorca-Menorca prevista para 2021. Tanto los graneles sólidos como líquidos han disminuido en los últimos años por caída construcción y no se esperan subidas relevantes en los próximos años. Se ha producido también un estancamiento de los graneles líquidos, por un lado, porque las nuevas políticas de automoción no incrementan el consumo de combustibles

líquidos y por otro, porque las centrales se abastecen de gas también por tubería como alternativa.

- **Graneles sólidos:** El Plan de Empresa de 2020 considera un crecimiento interanual nulo, debido a las reducciones de carbón por la adaptación a la Directiva de Emisiones Industriales (DEI) de la central térmica de Alcudia.
- **Mercancía general:** El Plan de Empresa de 2020 considera una tendencia positiva, con un crecimiento interanual del 1,0%. Se esperan incrementos no muy relevantes a medio plazo, los cuales estarán condicionados por el crecimiento de la población, tanto residente como turística o estacional. Un incremento del consumo también podría producir incrementos, pero no es un factor muy relevante a medio plazo. En suma, las necesidades futuras se derivarán primordialmente del crecimiento prácticamente vegetativo del tráfico de mercancías y, éste, a su vez, se derivará del crecimiento demográfico y económico y principalmente del que pueda experimentar la industria turística, de gran relevancia en las Islas Baleares, particularmente en Mallorca.
- **Pasajeros en régimen de transporte:** El Plan de Empresa de 2020 considera una tendencia positiva, con un crecimiento interanual del 5,0%.
- **Pasajeros de crucero:** El Plan de Empresa de 2020 considera un crecimiento interanual nulo. Aunque los cruceros puedan ver aumentado su tamaño por tener Mallorca mucho atractivo como destino turístico, no se admite estratégicamente su crecimiento por los problemas ambientales (contaminación, saturación del centro histórico, etc.) que conllevaría.

Se han estimado una serie de escenarios para el horizonte temporal objeto de la presente propuesta de DEUP (10 años) a partir de las siguientes hipótesis:

- Hipótesis contempladas en el Plan de Empresa para el periodo 2020-2023.
- Escenario medio resultante de mantener el mismo crecimiento para el resto del periodo que el considerado en el Plan de Empresa para el periodo 2020-2023 (o para el 2021-2023 en el caso del granel líquido).
- Escenario optimista: resultante de considerar en cada segmento de tráfico una previsión de evolución positiva de una serie de variables que se indican a continuación.
- Escenario pesimista: resultante de considerar en cada segmento de tráfico una previsión de evolución negativa de una serie de variables que se indican a continuación.

Las consideraciones realizadas para los escenarios optimista y pesimista parten en su mayoría del Plan de Empresa y de las reuniones mantenidas con la Dirección de los Trabajos. Se incluyen a continuación, por segmento de tráfico:

Graneles sólidos

Escenario optimista: (+0,5%): Pueden valorizarse combustibles y reactivos que se generan en el proceso de las centrales (cal, cenizas, escorias, yesos, etc.), apareciendo así nuevos tráficos.

Escenario pesimista: (-0,5%): 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, entre otros, la disminución de ciertos graneles sólidos como el carbón para la central Térmica de Es Murterar en Alcudia, por el cierre progresivo de esta central térmica. Las políticas públicas restrictivas de la construcción también pueden tener un impacto negativo puesto que la evolución del sector de la construcción y obra civil marca la evolución del tráfico de cemento.

Graneles líquidos

Escenario optimista: (+0,5%): Este escenario considera que la electrificación se demora en el tiempo, y que el sector de la construcción y la obra civil se muestra alcista.

Escenario pesimista: (-0,5%): Las tendencias energéticas dan lugar a la progresiva electrificación del sector transporte y otros relacionados, lo que derivará en una reducción de la demanda de hidrocarburos en la isla.

Mercancía general

Escenario optimista: (+3,0%): Notable 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. Pueden aparecer otros tráficos adicionales a los existentes. La posible 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.

Escenario pesimista: (+0,5%): Estancamiento del tráfico de mercancías. Se contempla en este escenario un crecimiento muy reducido del PIB, aparejado a una disminución del consumo. También contribuirían a este escenario políticas autonómicas y locales desincentivadoras del tráfico de mercancías.

Pasajeros en régimen de transporte

Escenario optimista: (+7,0%): Se contempla en este escenario un notable aumento del PIB, y mejora de la competitividad relativa con el modo aéreo, implicando un aumento de turismo nacional, además del aumento del turismo internacional. Las políticas autonómicas y locales son favorables en este escenario, con mantenimiento de subvenciones tanto en el tráfico Península – Baleares como en el interinsular. Las navieras pueden llegar a apostar por aumentar la oferta de servicios marítimos con la península y también entre islas. Pueden aparecer incluso nuevos servicios (con Francia, Italia, ...).

Escenario pesimista: (-0,5%): Estancamiento del tráfico de pasaje, debido a un crecimiento muy reducido del PIB, lo que implica una disminución del turismo, tanto nacional como internacional. Las navieras pueden apostar por la reducción de la frecuencia de algunos servicios marítimos existentes.

Pasajeros de crucero

Escenario optimista: (+5%): Contempla un crecimiento elevado del tráfico de cruceros, sobre todo en número de pasajeros. Este escenario sería el más probable, a la vista del potencial de crecimiento de la región y del buen posicionamiento y competitividad de los puertos, si no hubiera una política autonómica y local que entre sus líneas estratégicas contempla no promover su crecimiento.

Escenario pesimista: (-5%): La competencia portuaria, los costes de escala asociados pueden llevar a la reducción de escalas y por tanto de pasajeros en los puertos de la APB, en particular en el de Palma. También, sobre todo, la puesta en marcha de medidas efectivas que pudieran ser promovidas por las administraciones competentes para frenar o invertir las tendencias, pues existe un cuestionamiento del entorno local en relación al tráfico de cruceros por el impacto que desde algunos sectores se transmite y se percibe que generan: masificación, contaminación, ruidos, etc.

3.4.1. PREVISIONES GENERALES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2021-2030

a. Tráfico de mercancías

En las siguientes figuras se pueden observar los resultados de las previsiones del tráfico de mercancías por forma de presentación, para el año horizonte 2030, considerando un escenario medio, uno optimista y uno pesimista, en base a lo establecido en el apartado anterior.

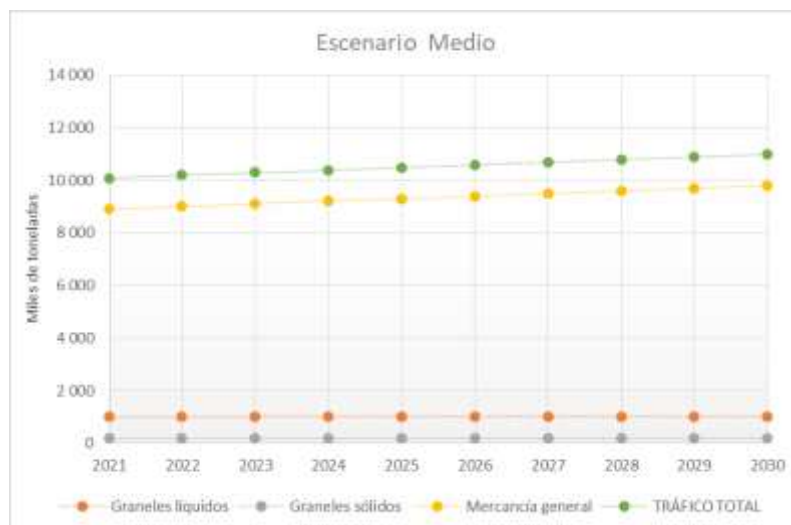


Figura 54: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2021-2030 para el escenario medio en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

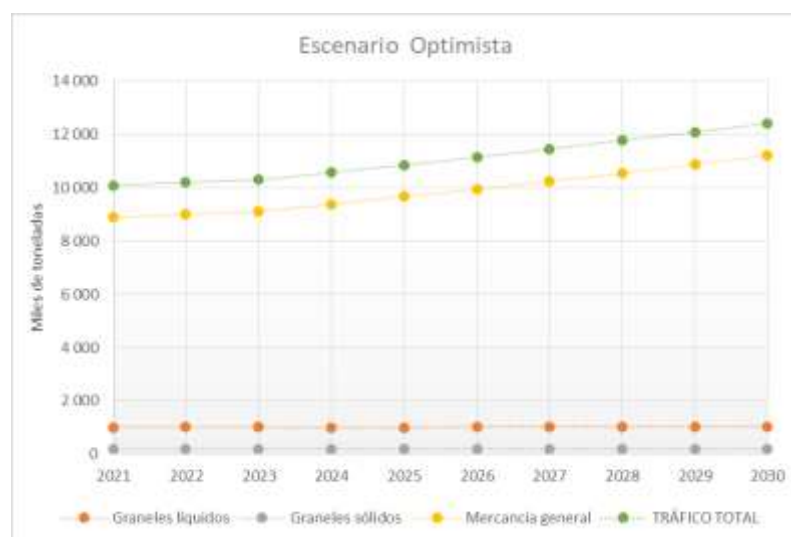


Figura 55: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2021-2030 para el escenario optimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

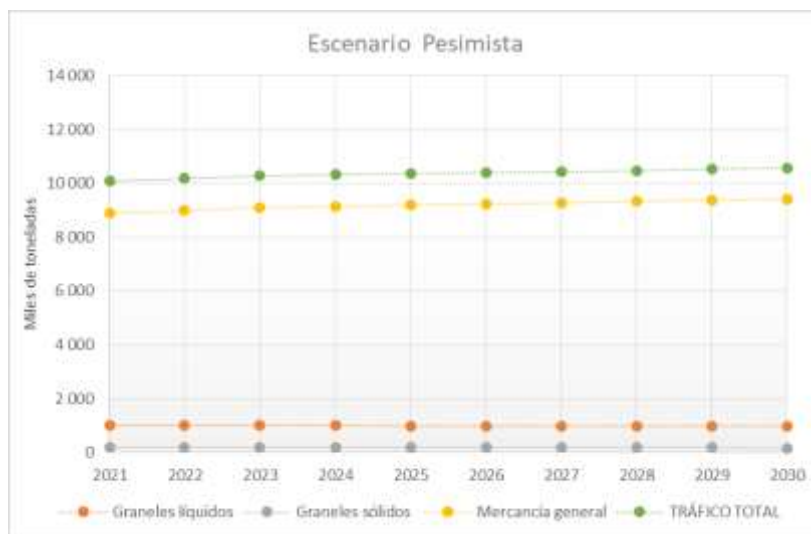


Figura 56: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2021-2030 para el escenario pesimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

b. Tráfico de pasajeros

A continuación, se detallan los resultados de las proyecciones en cuanto al tráfico de pasajeros para el año horizonte 2030 y también para los tres escenarios analizados: medio, optimista y pesimista.

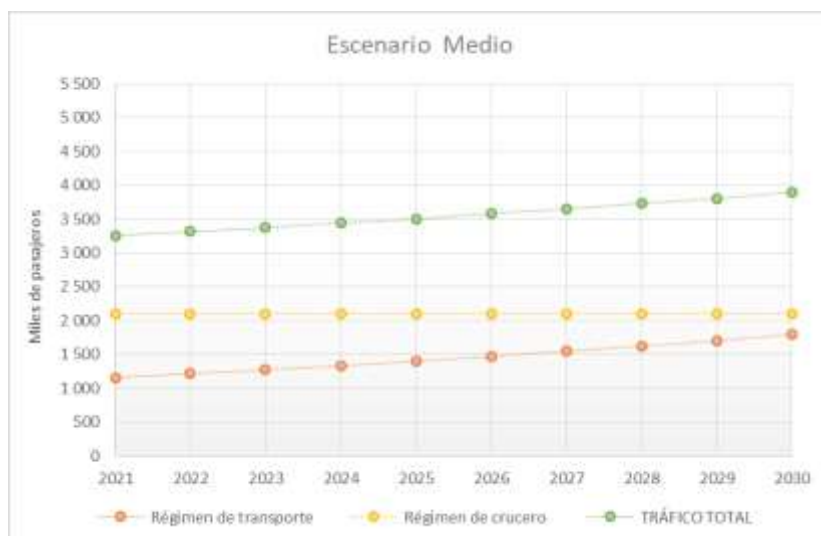


Figura 57: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2021-2030 para el escenario medio en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

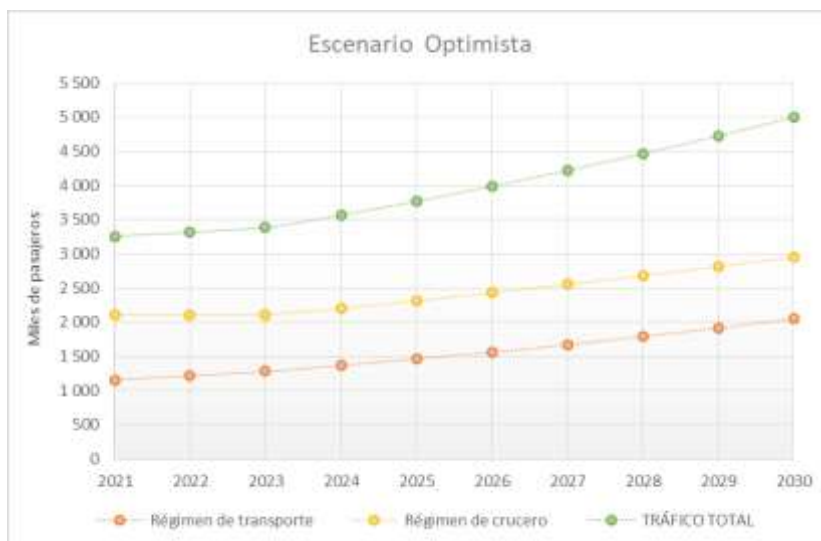


Figura 58: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2021-2030 para el escenario optimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

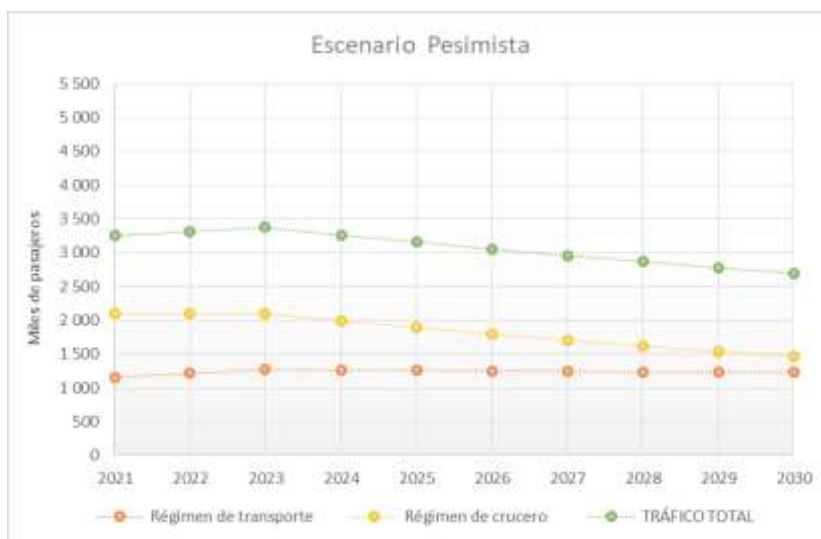


Figura 59: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2021-2030 para el escenario pesimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

3.4.2. PREVISIONES POR TIPOLOGÍA DE TRÁFICO PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2021-2030

En este apartado se muestran las previsiones de tráficos para el año horizonte 2030, diferenciando por cada tipo de tráfico, tanto de mercancías como de pasajeros.

a. Tráfico de mercancías

i. Graneles sólidos

En el caso de los graneles sólidos, se prevé para el año 2030, un total de 187 mil toneladas en un escenario optimista, 180 mil toneladas en el escenario medio y 173

mil toneladas en el escenario pesimista, tal y como se puede observar en la siguiente figura:

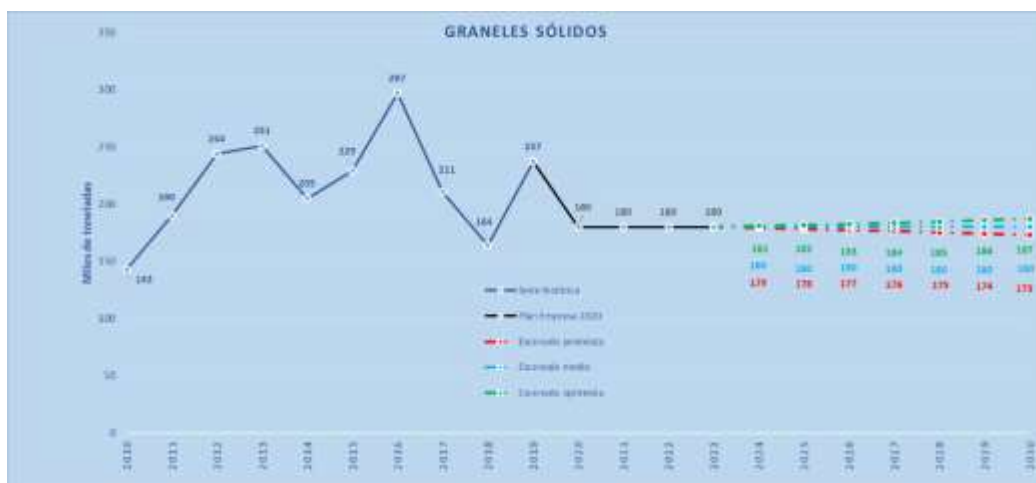


Figura 60: Previsión de la evolución del tráfico de graneles sólidos para el periodo 2010-2030 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

ii. Graneles líquidos

Por otro lado, para los graneles líquidos, se prevén un total de 1,035 millones de toneladas para el año 2030, considerando un escenario optimista, 1 millón de toneladas como escenario medio y 965 mil toneladas en el escenario pesimista, tal y como se puede observar a continuación:

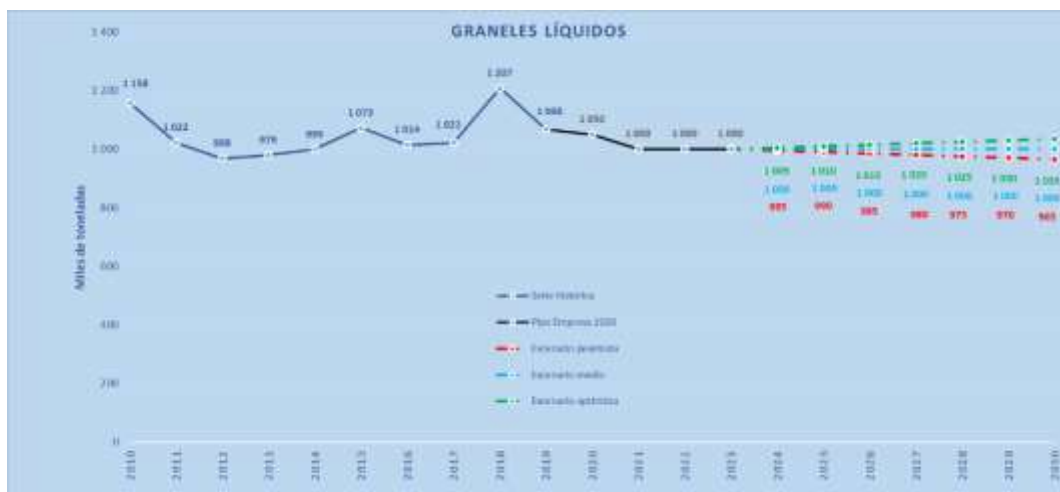


Figura 61: Previsión de la evolución del tráfico de graneles líquidos para el periodo 2010-2030 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

iii. Mercancía general

Por último, en lo referido a la mercancía general, la previsión realizada arroja unos 11,2 millones de toneladas para el año 2030 considerando el escenario optimista, 9,8 millones en el escenario medio y 9,4 millones en el escenario pesimista.

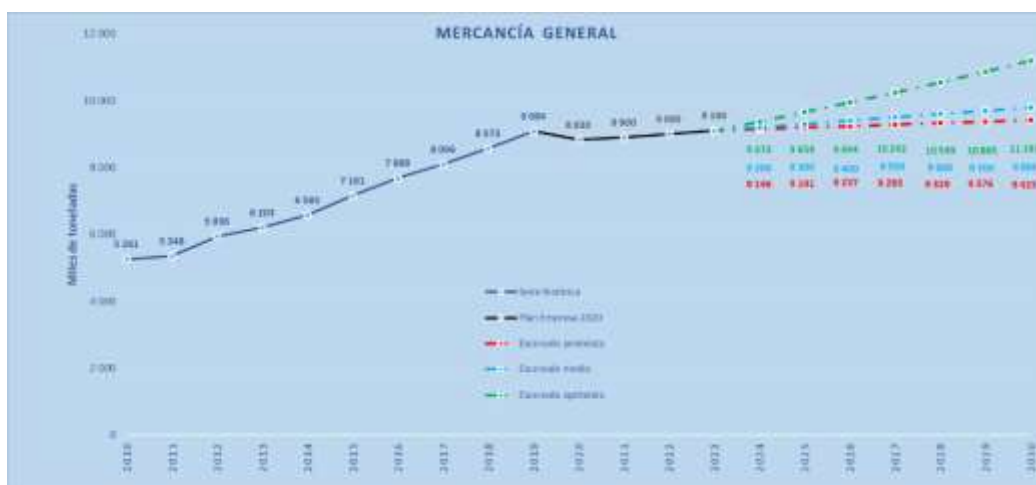


Figura 62: Previsión de la evolución del tráfico de mercancía general para el periodo 2010-2030 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

b. Tráfico de Pasajeros

i. Pasajeros en régimen de transporte

Las previsiones para el tráfico de pasajeros en régimen de transporte son, para el escenario optimista, de algo más de 2 millones de pasajeros para el año 2030, 1,8 millones si se considera el escenario medio y 1,2 millones en el escenario pesimista.



Figura 63: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros en régimen de transporte para el periodo 2010-2030 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

ii. Pasajeros en régimen de crucero

En cuanto a los pasajeros de cruceros, las previsiones realizadas indican que en 2030, en el escenario optimista, se rondarán los 3 millones de pasajeros, en el escenario medio aproximadamente 2,1 millones y para el escenario pesimista cerca de 1,5 millones de pasajeros.



Figura 64: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros en régimen de crucero para el periodo 2010-2030 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

4. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS

4.1. PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES

En los Puertos baleares se dan, con carácter general, las peculiaridades propias de los puertos insulares y turísticos, es decir, tienen un relativamente apreciable tráfico de entrada o desembarque de mercancía general, para abastecer el consumo de las respectivas poblaciones y, en contrapartida, los productos para embarque procedentes del sector secundario o primario son escasos, lo que provoca el retorno en vacío de muchos barcos. El Puerto de Palma constituye el principal puerto de los cinco puertos existentes en las Islas Baleares en cuanto al tráfico de mercancías, configurándose como un nodo al servicio de la cadena logística de abastecimiento de las islas.

Esta singularidad provoca un gran desequilibrio que da lugar a un gran movimiento de plataformas, cabezas tractoras, remolques o camiones vacíos, (en general carga autopropulsada) circunstancia que debe tenerse en cuenta, pues la ocupación de muelles y explanadas y de los espacios de circulación y maniobra se produce con independencia de si estos elementos van llenos o vacíos. La mercancía general llega en ferris prácticamente a diario, en general a primera hora de la mañana para retornar vacíos a medio día. Además, cabe señalar que las descargas deben hacerse con la máxima eficiencia, seguridad, calidad del servicio y al menor coste posible, para no contribuir en demasía al coste de insularidad con la cadena de transporte. Por otro lado, es reseñable que en los últimos años se ha optimizado el transporte, aunque siguen retornando en vacío la mayor parte de los elementos de transporte, el ratio ha mejorado dado que los barcos cada vez son mayores y llegan más llenos.

Además, el puerto ha de asegurar la conectividad de pasajeros por vía marítima. El tráfico de pasajeros es muy importante en el Puerto de Palma, alcanzando los 3 millones en 2018, con más de 2 millones de pasajeros de crucero.

A lo comentado con anterioridad al respecto de tráficos de mercancías y pasajeros, debe añadirse otra peculiaridad, que es la de atender un gran tráfico de embarcaciones deportivas o de recreo, no solo por ser una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de embarcaciones, sino también porque, dado el atractivo de sus costas y calas, son asiduamente visitados durante los meses estivales por numerosas embarcaciones procedentes del continente, tanto españolas como extranjeras. Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades complementarias, que precisan determinados espacios en la zona de servicio del puerto, no directamente vinculados al tráfico de mercancías o de pasajeros en el sentido estricto. Destaca la actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones, en la que el Puerto de Palma es un referente a nivel internacional, cuya demanda crece cada vez más.

A las características principales mencionadas respecto a los tráficos conviene señalar que el Puerto de palma es un puerto situado en una zona turística, urbana y por tanto frágil, con una fuerte relación con la ciudad y el casco histórico en que se enclava.

4.2. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS

En suma, las necesidades futuras se limitarán a atender las previsiones de tráfico contenidas en el apartado 3.4, a partir de las consideraciones del Plan de Empresa 2020 y las realizadas para horizontes posteriores en el presente análisis, referidas a las mercancías y a los pasajeros. También se tendrán en cuenta las referidas a la industria pesquera, la náutica deportiva y la reparación y mantenimiento de embarcaciones, cuyas previsiones se resumen en el presente epígrafe.

4.2.1. MERCANCÍA GENERAL

La estrategia de la Autoridad Portuaria de Baleares en este segmento es la de no promoción de nuevos tráficos comerciales, para la no captación de nueva mercancía, teniendo entre otros en cuenta el factor localización del puerto en un entorno urbano y natural frágil y sensible. Se prevé también que la cadena logística de abastecimiento y suministro siga funcionando de manera similar a como lo hace en la actualidad, con un abastecimiento casi diario y poca necesidad de almacenamiento en puerto. Aunque si este aspecto cambiara y entrara operadores adicionales en el puerto, no se prevé aumente la ocupación en muelle o la mercancía desembarcada, siendo incluso más previsible una disminución en el tamaño de los barcos y mayores tensiones en la línea de atraque.

Por lo anteriormente expuesto las necesidades futuras se derivarán primordialmente del crecimiento prácticamente vegetativo del tráfico de mercancías, que a su vez se derivará del crecimiento demográfico y económico.

4.2.2. GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS

Ya se ha mencionado la caída en el tráfico de graneles sólidos y líquidos de los últimos años y que no son previsibles subidas relevantes en los próximos, considerándose un

escenario neutro de estancamiento o crecimiento nulo para ambos tipos de tráficos. En general, el tráfico de graneles está bien resuelto en cuanto a operativa portuaria y ocupación de espacios, además de ser poco representativo frente al total de tráficos del puerto.

En el caso de los graneles líquidos se contempla mantener su ubicación actual en la zona del Dique Oeste, y en cuanto a los graneles sólidos, que demandan uno o dos atraques, también es previsible mantener su ubicación actual en el Dique del Oeste, aunque pueden llegar a trasladarse a los Muelles Comerciales.

4.2.3. FERRIS Y CRUCEROS. PASAJEROS.

Las previsiones relativas al tráfico de pasajeros en régimen de transporte podrían variar, entre otros factores, con la posibilidad de que se desarrollaran líneas rápidas con otros puertos del archipiélago y peninsulares, y con la evolución de la competencia de la navegación aérea. Aún con la incertidumbre inherente a la evolución de estos factores, lo cierto es que las previsiones del Plan de Empresa 2020 elaborado por la Autoridad Portuaria de Baleares para este tipo de tráfico consideran un crecimiento interanual del 5,0%, el mayor y a significativa distancia de los incrementos considerados para otro tipo de tráficos.

Como ya se ha mencionado en el apartado de mercancía general, los espacios en el Puerto de Palma están muy optimizados desde el punto de vista de la superficie, pero poco desde el de los atraques. El periodo punta para los atraques es la primera hora de la mañana, con una media de 6-7 atraques necesarios para ferris, que en días punta puede alcanzar los 8-9. En resumen, lo que más tensiona línea de atraque es la simultaneidad horaria de los ferris y cruceros a primera hora de la mañana. No existen grandes alineaciones en el puerto para varios buques, prácticamente cada alineación de atraque es un puesto de atraque. La mayoría de los muelles, salvo los de graneles, son polivalentes, lo que implica índices de productividad en la actualidad bastante altos. Incluso la gestión de superficies vinculada a la operativa, es flexible, predominando las Autorizaciones de Ocupación Temporal para las líneas regulares.

En cuanto a los cruceros, es previsible que éstos sigan aumentado su tamaño medio y algo el número de escalas, y por ende se incremente el número de pasajeros de crucero, por tener la isla y la ciudad mucho atractivo, en línea con la evolución de todo el sector turístico de Baleares. Pero en este caso, a diferencia de lo que ocurre con el segmento de los ferris, la estrategia en cuanto a superficie y recursos que destinar en el puerto para este tipo de actividad es más incierta, por los problemas medioambientales y el debate en torno a la sostenibilidad del turismo, principalmente en relación con la coincidencia de grandes buques en el puerto. Lo que sí resulta un planteamiento compartido por las distintas administraciones es que no quiere crecerse ni en superficie ni en atraques en los espacios destinados en el puerto para este tipo de tráfico. El único aspecto susceptible de mejora es la gestión de la simultaneidad en los atraques ya mencionada, de los cruceros y con los ferris determinados días del año.

4.2.4. ZONA PESQUERA

En lo relativo a la pesca, la relativa modestia de esta actividad en el puerto da lugar a su mantenimiento en la zona donde actualmente se desarrolla, con una reagrupación y optimización de superficies y pequeños ajustes derivados de las posibilidades de Reordenación del contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas de la industria pesquera del Puerto de Palma.

4.2.5. NÁUTICA-DEPORTIVA

Existe una intensa demanda de amarres, en unas instalaciones muy valiosas y cada vez más atractivas por su excelente localización y el entorno para navegar. Hasta el momento, el crecimiento en número de amarres se ha logrado optimizando los espacios en tierra y los espejos de agua, pero sin ampliar los límites de la zona de servicio del puerto (crecimiento de zona de tierra igual a disminución de la zona I de las aguas).

Existe una estrategia general compartida por las distintas administraciones competentes de contención de la oferta fuera de los límites de los puertos actuales, basada en el no crecimiento del número de amarres para uso náutico-deportivo en las Islas Baleares fuera de dichos límites. También en el Puerto de Palma, donde el desarrollo de la náutica-deportiva está supeditado a las necesidades de los tráficos portuarios de pasaje y mercancía. Como mucho, se pueden llegar a optimizar las dársenas actuales.

4.2.6. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EMBARCACIONES

La zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones en los Muelles Comerciales se erige como una referencia del sector en el Mediterráneo e incluso en el mundo, por su competitividad, volumen y excelencia. Ha ido creciendo en ocupación a lo largo de los años, existiendo a día de hoy más de 400 empresas trabajando en la zona, con más de 1.000 trabajadores de media diaria en temporada. La tendencia es al aumento de las dimensiones de los buques a reparar, aspecto en el que el Puerto de Palma está actualmente limitado para reparaciones en tierra por los medios de elevación disponibles.

El servicio de reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo, especialmente de grandes esloras, es una actividad a impulsar y facilitar, según la estrategia compartida por la Autoridad Portuaria de Baleares, el Ayuntamiento de Palma y el Govern Balear, por varios motivos: es una actividad con componente antiestacional, lo que permite el máximo aprovechamiento de las instalaciones en temporada baja turística, y genera valor añadido y empleo cualificado con salarios medios mayores a los de los sectores del entorno, con preponderancia del turismo. Para ello y en cuanto a la ordenación de espacios, se ha propuesto dotarla de más superficie en tierra y agua, además de inversiones en medios de elevación (como un syncrolift) Que permitan poner en seco embarcaciones de mayor porte.

También es un planteamiento compartido por las administraciones facilitar la posibilidad de mantener en la zona de los Muelles Comerciales la actividad de reparación de embarcaciones, e incluso crecer y concentrar ahí toda o la mayor parte de la actividad, también a partir de la reordenación resultante en el Contramuelle de Mollet donde actualmente tiene lugar parte de la actividad. Siempre que las necesidades de los tráficos portuarios comerciales (pasaje y carga) queden bien resueltas. Con todo, debe tenerse en cuenta que en los Muelles Comerciales se considera no puede renunciarse al uso portuario comercial en al menos dos de los atraques existentes y a su superficie anexa auxiliar.

4.2.7. CONCLUSIONES GENERALES

La ordenación del puerto de los últimos años se ha basado en absorber mucho tráfico con ocupaciones muy moderadas, tendiendo a una polivalencia obligada por configuración del puerto. La satisfacción de las necesidades actuales y futuras previstas, con arreglo a los criterios y premisas anteriormente expuestos, da lugar a una ligera modificación física de la zona de servicio del puerto en relación con la actual, derivada de proyectos y actuaciones específicas (Paseo Marítimo, el Molinar) y a algunos cambios en cuanto a usos:

- Combinación de dos usos para atender a la polivalencia del puerto y reconocimiento de la coexistencia de las complementarias con los portuarios más específicos.
- Ampliación de la zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones en Muelles Comerciales, que cada vez presenta mayor demanda, además de la reubicación que supondrá la de reordenación del contramuelle de Mollet.

El resto de los planteamientos contemplados en los trabajos de ordenación de espacios y PDI no requieren cambio de usos con respecto al PUEP vigente. Se busca en general una mayor especialización de puerto por áreas, la mejora del servicio para el tráfico de pasajeros y absorber la creciente demanda de atraques gobernada por la simultaneidad y la estacionalidad. Se prevé que la zona del Dique del Oeste a largo plazo se mantenga para el tráfico de ferris, mientras que el de cruceros se centraría en a la zona de Poniente-Perares.

5. DELIMITACIÓN VIGENTE DE LA ZONA DE SERVICIO

5.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación actual de la Zona de servicio terrestre del Puerto de Palma fue desarrollada en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Palma de Mallorca, aprobado por O.M. del 19 de mayo de 2005 y publicada en el B.O.E de 13 de junio de 2005 (B.O.I.B. 7/7/2005).

Siguiendo el borde litoral de Este a Oeste, la línea de delimitación de la Zona de servicio terrestre vigente se inicia en la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros, a partir del punto de encuentro de las líneas de agua del ribazo costero y del escollerado de encauzamiento de dicho torrente, cuyo límite viene definido por los vértices 1, 2 y 3, tras la construcción de las obras de encauzamiento del Torrente Gros por parte de la Demarcación de Costas, las cuales se complementaron con la realización de obras de defensa que continuaron hacia el Este, en el paraje denominado Ciudad Jardín.

Desde el vértice 3, la línea continua por el trasdós del muro de defensa hasta el vértice 12, quedando excluido de la Zona de servicio, entre los vértices 7 y 8 y frente a la calle Josep Amengual, el espacio rectangular y semicircular ocupado por la Torre de los Vientos, realizada también por la Demarcación de Costas.

A continuación, entre los vértices 12 y 21, la línea recorre a haces exteriores el murete de la verja de cierre del recinto de la Dársena Caló de'n Rigo (Club Molinar de Levante). Entre los vértices 21 y 23 la línea sigue el borde de tierra del escollerado de defensa. Entre los vértices 23 y 30 se retoma de nuevo el trasdós del muro de defensa. El tramo entre los vértices 30 y 31 se corresponde con el anteriormente aprobado, excluyendo el ancho de terraza frontera al vértice 31.

En el paraje de Sa Roqueta del Portitxol, entre los vértices 31 y 43, el límite de la Zona de servicio terrestre sigue el borde interior de las aceras coincidente con los pretils de las terrazas. Entre los vértices 43 y 56 se mantiene el anterior límite, conforme a los bordes de las terrazas hasta el vértice 51, y a continuación al cerramiento del Club Portitxol hasta el vértice 56.

Entre los vértices 56 y 60 la línea sigue el parterre de la carretera. Entre los vértices 60 y 63 la línea se dispone por el borde de los parterres que rodean el Portitxol y el borde del lado del mar de la calzada del vial general, excluyendo la superficie del polígono irregular definido por dicho borde de la calzada y el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre entre los mencionados vértices.

Entre los vértices 63 y 71 el borde terrestre se ajusta al paseo peatonal. Entre los vértices 71 y 72 se produce una transición de la línea que pasa de ajustarse al vial peatonal al margen del lado tierra de la pista de bicicletas, desde donde continua hasta el vértice 77. Entre los vértices 77 y 94 la línea sigue el borde del lado del mar, pretil incluido, de la acera de la autovía al aeropuerto.

Entre los vértices 94 y 95 se produce una transición de la línea que pasa del paramento del lado del mar del banco-pretil de la acera de la autovía a la parte baja del bordillo de dicha acera quedando dentro de la zona de servicio la acera afectada por la intersección del acceso a los Muelles Comerciales. Cabe mencionar que las superficies ocupadas por los edificios de Capitanía Marítima y Aduanas, situadas hacia el lado tierra de la autovía frente a los Muelles Comerciales, permanecen en la zona de servicio como enclaves aislados.

Entre los vértices 95 y 128 la línea se adapta a la parte baja del bordillo de la acera o parterre de la parte del lado del mar del Paseo Marítimo, siguiendo su alineación en los tramos interrumpidos por los accesos al Muelle de la Lonja y al Contramuelle Mollet. Entre los vértices 128 y 134 la línea se retranquea hacia el mar (excepto el saliente señalado en el plano 2.8) hasta el lado del mar de los ángulos de los alcorques cuadrangulares de las palmeras del Muelle de Ribera.

Entre los vértices 134 y 150, frente al Auditòrium, la línea es tangente a los bordillos extremos del aparcamiento de autobuses del lado del mar, quedando estos aparcamientos (y el acceso al Muelle de embarcaciones de excursiones o de tráfico local) dentro de la zona de servicio. Entre los vértices 150 y 159 la línea sigue la parte baja del bordillo de la acera o parterre del lado del mar del Paseo Marítimo.

Entre los vértices 159 y 174 el borde terrestre sigue la línea definida por los ángulos hacia el lado del mar de los alcorques cuadrangulares de las palmeras (excepto los dos salientes señalados en el plano 2.9) hasta el último del paraje de La Cuarentena, en que la línea vuelve a retranquearse hacia tierra para alinearse con la parte baja del bordillo de la acera.

Entre los vértices 174 y 191 la línea sigue la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo, y a la altura de este último vértice atraviesa perpendicularmente hacia tierra el Paseo Marítimo.

Entre los vértices 191 y 227 el límite de la zona de servicio se adapta, con ligeras modificaciones con respecto al límite anterior, a las lindes de las parcelas catastrales incluyendo los parterres laterales y jardines que de hecho forman parte de los dispuestos por la Autoridad Portuaria en los parajes de Nazaret y Ca'n Barbarà, y desde el último vértice atraviesa de nuevo perpendicularmente hacia el lado del mar el Paseo Marítimo, hasta alcanzar la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar. Desde este punto, la línea continúa hasta el vértice 235 siguiendo la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar hasta el inicio del carril de aceleración para la incorporación del tráfico procedente del Muelle de Poniente.

Entre los vértices 235 y 259 el límite, entre la parte baja del bordillo de la acera del Paseo Marítimo de la parte del mar (a excepción del paso superior del acceso a los Muelles de Poniente) sigue el borde del citado carril de aceleración en su lado de tierra, quedando íntegramente en zona de servicio la obra de este paso con sus estribos. Entre los vértices 259 y 279 el límite está constituido por la parte baja del bordillo de la acera del lado del

mar del Paseo Marítimo o de su prolongación virtual en el acceso rodado al Muelle de Paraires.

En las inmediaciones del vértice 279, correspondiente a la intersección de acceso al Dique del Oeste con el Paseo Marítimo, se produce una transición del borde terrestre que pasa de la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo a la acera contraria de la carretera de acceso al Dique del Oeste, en perpendicular a la alineación de la verja del acceso al Dique del Oeste en el entorno del vértice 280, desde donde continúa hasta el vértice 288 siguiendo el límite de la acera (con todo su andén y su prolongación virtual en los accesos a Marivent y Cuarteles) a lo largo de la verja del acceso al Dique del Oeste. En el vértice 288 se cierra perpendicularmente hasta la línea de agua. Del vértice 288 se pasa en esta descripción al vértice 292.

Entre los vértices 292 y 324 la línea no varía con respecto al límite anterior, y sigue las verjas y cierres del Ministerio de Defensa. Entre los vértices 324 y 326 la línea sigue el borde interior de la parcela afecta a Sanidad Exterior. Entre los vértices 326 y 336 el límite corresponde al límite de la acera, con todo su andén, del nuevo acceso al Dique del Oeste a lo largo de la verja de cerramiento con los terrenos del Ministerio de Defensa y hasta su verja en los accesos al Castillo de San Carlos y Muelles de Portopí. Entre los vértices 336 y 342 la línea sigue la verja de separación del Ministerio de Defensa con el Muelle de Portopí, y desde aquí continúa por dicha verja hasta encontrarse con la verja de cerramiento de los Muelles de Paraires, y se produce una transición de la línea que pasa entonces a seguir este cerramiento hasta llegar a la línea de agua.

Por tanto, la superficie de la zona de servicio terrestre vigente del Puerto de Palma asciende a un total de 1.085.147,93 m². Dicha superficie es ligeramente superior tanto a la recogida en el PUEP vigente como en la memoria anual de la Autoridad Portuaria. Esto es debido, por un lado, a las nuevas superficies generadas en la zona de servicio por medio de rellenos, las cuales se han considerado como zona de servicio actual y, por otro lado, a los ajustes derivados de una mayor precisión en la representación gráfica del Puerto, debido a la evolución en las técnicas cartográficas utilizadas.

5.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS

La delimitación actual de la Zona de Aguas del Puerto de Palma fue desarrollada en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Palma de Mallorca, aprobado por O.M. del 19 de mayo de 2005 y publicada en el B.O.E de 13 de junio de 2005 (B.O.I.B. 7/7/2005).

5.2.1. Zona de aguas I

La Zona I actual del Puerto de Palma corresponde a la zona de agua interior a la línea recta que une la baliza del morro del Dique del Oeste con el límite Noreste del Muelle Exterior del Dique de Levante, por lo que comprende la ribera formada por los cantiles de los muelles y labios de rampas de varaderos comprendidos entre el morro del Dique del Oeste y el límite sudoccidental del escollerado exterior del Dique de Levante.

Y a esta zona hay que añadir el espejo de agua del Surgidero del Portitxol comprendido entre los morros de los diques de abrigo de Sa Roqueta y de Troneras, y el espejo de agua de la Dársena Caló d'en Rigo entre los morros de su dique de abrigo y del pequeño contradique.

En total, la zona de aguas I vigente del Puerto de Palma tiene una superficie de 229,61 hectáreas. Dicha superficie es ligeramente inferior tanto a la recogida en el PUEP vigente como en la memoria anual de la Autoridad Portuaria. Esto es debido, por un lado, a la consideración de las nuevas superficies generadas mediante rellenos como zona de servicio terrestre y no como lámina de agua y, por otro lado, a los ajustes derivados de una mayor precisión en la representación gráfica del Puerto, debido a la evolución en las técnicas cartográficas utilizadas.

5.2.2. Zona de aguas II

La Zona II actual del Puerto de Palma viene definida, en mar abierto, por el paralelo de Las Illetas de 39° 31,73' N y el meridiano 2° 40,9' E hasta alcanzar la línea paralela al Dique de Levante de encauzamiento del Torrente Gros que pasa por el vértice 1 de la descripción de la zona de servicio terrestre en la parte de levante, y el meridiano de la Punta des Grells de 2° 37,1' E por la parte de poniente, continuando por el veril 10 hasta alcanzar el paralelo de Las Illetas citado anteriormente; y en tierra, por la línea de agua de la zona terrestre entre la Punta des Grells y la desembocadura del Torrente Gros, a excepción de los tres espejos de agua ya definidos en la Zona I. La Zona II es contigua a la Zona I en las bocanas de las zonas definidas como Zona I,

Su superficie total asciende a 2.197 hectáreas, ligeramente inferior a la recogida en el PUEP Vigente y en la memoria anual de la Autoridad Portuaria debido, al igual que en el caso anterior, a la mayor precisión en la representación gráfica del Puerto derivada de la evolución en las técnicas cartográficas utilizadas.

6. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN

6.1. CRITERIOS GENERALES

La nueva zona de servicio del Puerto de Palma resulta de añadir o detraer a la zona de servicio actualmente vigente, las superficies que se incorporan al dominio público o se desafectan de mismo. Los criterios generales de incorporación y desafectación responden fundamentalmente a dos aspectos fundamentales:

- Regularización de situaciones y ajustes de la Z.S.P.vinculadas a modificaciones de los límites físicos que la definen

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

También, y sobre todo, procede ajustar los límites geográficos de la Z.S.P. a límites físicos fácilmente identificables que responden a los criterios de delimitación del dominio público portuario.

- Espacios de ampliación inmediata

Si se juzgara necesario incluir algún espacio para el desarrollo de usos portuarios y garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria conforme al punto 1 del artículo 69 del TRLPEMM, o para facilitar los espacios necesarios para que los órganos de las administraciones públicas puedan ejercer competencias que por su relación directa con la actividad portuaria deban desarrollarse en el Puerto, se podría producir una inclusión de nuevos espacios, teniendo en cuenta la totalidad de los usos posibles en un puerto de interés general con arreglo a las actividades a que hace referencia el artículo 3º del TRLPEMM, y en su punto 6.

La nueva zona de servicio del Puerto de Palma propuesta supone la incorporación y desafectación de terrenos en el Paseo Marítimo que forman parte del patrimonio o del dominio público de la APB, y la incorporación y desafectación, debido a una regularización, de los límites de la actual zona de servicio en la zona del Molinar, derivada de la ejecución de proyectos de ampliación y mejora en superficie terrestre que actualmente forman parte de la zona de servicio del puerto de Palma. Por tanto, los nuevos límites vendrán condicionados por la incorporación y desafectación de los terrenos que se detallan en los siguientes apartados. Por su parte, en la zona de servicio de agua, se han propuesto incorporaciones y desafectaciones en consonancia con los actuales criterios ambientales y de explotación de la Autoridad Portuaria.

6.2. INCORPORACIONES

Se han propuesto incorporaciones a la zona de servicio terrestre en tres áreas del Puerto: a lo largo del Paseo Marítimo, en el entorno del Molinar y en la zona II de aguas.

6.2.1. INCORPORACIONES A LO LARGO DEL PASEO MARÍTIMO

Se propone la incorporación de parte de los terrenos del Paseo Marítimo desde los Jardines de San Telmo hasta la carretera de acceso al Dique del Oeste, que se desafectaron por el PUEP del 2005 y que en la actualidad son patrimoniales de la APB. Dicha incorporación surge como consecuencia del retranqueo hacia el lado de tierra del borde terrestre vigente hasta la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del nuevo Paseo Marítimo. Esta incorporación constituye una regularización de la zona de servicio, dado que el límite de la zona de servicio seguirá estando en el bordillo de la acera del lado mar, que ha visto modificada su posición.

Las incorporaciones propuestas a lo largo del Paseo Marítimo corresponden a un total de cuatro polígonos, que recorriendo el Puerto de Este a Oeste, son los siguientes:

a. Paseo Incorporación 1

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Paseo Marítimo recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 21.170,52 m², la superficie más significativa de todas las incorporaciones propuestas. Abarca desde los Jardines de San Telmo hasta el límite norte de la Dársena de Can Barbará. Esta incorporación se encuentra dentro de la zona patrimonial del Puerto, por lo que el organismo afectado en este caso es la propia APB



Figura 65: Localización de la Incorporación 1 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	469031.2995	4380015.2530
2	469015.2956	4380013.7809
3	468999.1492	4380011.7048
4	468989.3771	4380009.9234
5	468934.1853	4379997.9750
6	468910.1398	4379993.3638
7	468864.1598	4379987.6767
8	468814.0173	4379983.6740
9	468757.6523	4379978.0433
10	468733.8571	4379974.9869
11	468672.4569	4379965.1491
12	468611.4196	4379958.1883
13	468514.4317	4379944.8390
14	468469.6948	4379938.6670

15	468456.4465	4379936.4809
16	468388.8240	4379915.3426
17	468366.0110	4379904.6768
18	468313.4699	4379872.5263
19	468290.4863	4379855.3543
20	468237.9236	4379807.9523
21	468193.3281	4379755.8419
22	468160.7085	4379707.1215
23	468117.4144	4379615.5778
24	468091.0509	4379538.7082
25	468067.1361	4379473.2046
26	468052.2241	4379438.1197
27	468009.3574	4379342.3433
28	468000.3982	4379320.8693
29	467989.0173	4379286.4959
30	467983.8307	4379265.9051

31	467982.6897	4379260.6270
32	467977.1672	4379228.7524
33	467959.9865	4379120.0908
34	467944.6675	4379023.2041
35	467943.5896	4379015.7187
36	467936.6785	4378960.3120
37	467924.2285	4378867.6590
38	467920.5906	4378845.9867
39	467919.7697	4378842.0611
40	467894.6878	4378768.2815
41	467875.4402	4378727.8370
42	467882.4868	4378724.4173
43	467907.9722	4378778.8736
44	467918.8189	4378809.5372
45	467927.6948	4378846.2639
46	467937.8820	4378916.7447
47	467947.4581	4378973.6045
48	467952.3180	4378992.4149
49	467956.3902	4378991.3845
50	467988.0450	4379130.5018
51	467982.7989	4379128.7009
52	467985.0667	4379139.2421
53	467990.7761	4379142.6849
54	468016.9668	4379256.1935
55	468026.9854	4379292.6076
56	468039.7532	4379334.3877
57	468056.9101	4379389.1129
58	468052.1755	4379388.6912
59	468055.6694	4379399.6274
60	468060.5976	4379400.9051
61	468064.3984	4379412.9196
62	468061.6861	4379415.4617
63	468060.4861	4379414.7917
64	468059.8600	4379414.9805

65	468075.4034	4379464.4576
66	468099.3722	4379541.2489
67	468112.8815	4379584.1996
68	468124.2909	4379620.3503
69	468136.4475	4379652.9711
70	468169.6198	4379714.5412
71	468249.8492	4379812.2807
72	468255.5993	4379812.0505
73	468255.6748	4379810.7009
74	468294.5393	4379848.0899
75	468335.6463	4379877.0633
76	468328.6069	4379878.4371
77	468338.1265	4379884.7648
78	468340.8145	4379880.2946
79	468388.2601	4379905.6760
80	468438.3804	4379923.6860
81	468438.9735	4379924.9627
82	468436.0140	4379926.7236
83	468436.4409	4379929.8261
84	468450.5533	4379933.6276
85	468468.8248	4379937.4318
86	468492.2010	4379941.0042
87	468525.5121	4379944.5628
88	468614.8135	4379953.6534
89	468666.2938	4379958.8473
90	468684.5085	4379961.7502
91	468710.6051	4379966.4351
92	468852.3211	4379980.7581
93	468884.5373	4379985.8186
94	468930.3426	4379996.5171
95	468995.1367	4380010.1475

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. Paseo Incorporación 2

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Paseo Marítimo recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 1.119,27 m², desde el límite sur de la Dársena de Can Barbará hasta el límite norte del puente de acceso desde Porto Pi al Muelle de Poniente. Esta incorporación se encuentra dentro de la zona patrimonial del Puerto, por lo que el afectado en este caso es la propia APB



Figura 66: Localización de la Incorporación 2 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	467754.4045	4378455.9058
2	467747.5876	4378459.1842
3	467699.6979	4378358.5550
4	467679.5860	4378300.6808
5	467684.3233	4378299.6869
6	467719.3314	4378387.3264
7	467722.6614	4378389.3363

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

c. Paseo Incorporación 3

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Paseo Marítimo recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 386,30 m², desde el

límite sur del puente de acceso desde Porto Pi al Muelle de Poniente hasta un poco antes del acceso al tráfico rodado del Muelle de Poniente. Esta incorporación se encuentra dentro de la zona patrimonial del Puerto, por lo que el afectado en este caso es la propia APB



Figura 67: Localización de la Incorporación 3 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	467681.7764	4378289.4503
2	467677.4492	4378290.3476
3	467672.5647	4378241.0756
4	467676.1582	4378204.5439
5	467703.0807	4378075.6588
6	467680.1068	4378189.9847

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

d. Paseo Incorporación 4

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Paseo Marítimo recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 2.897,88 m², desde el acceso rodado al Muelle de Poniente hasta la intersección del Paseo con la Carretera

del Dique del Oeste. Esta incorporación se encuentra dentro de la zona patrimonial del Puerto, por lo que el afectado en este caso es la propia APB

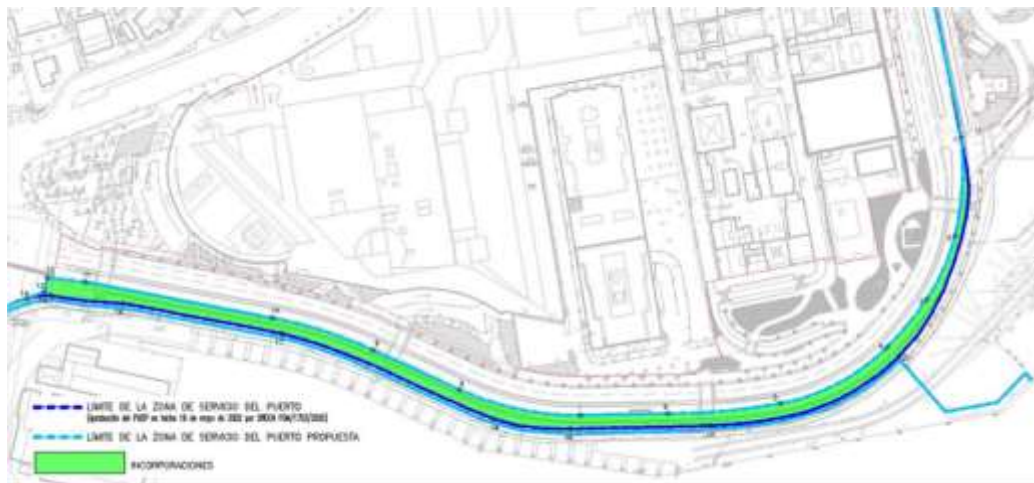


Figura 68: Localización de la Incorporación 4 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89		
VÉRTICE	X	Y
1	467712.5162	4378028.0084
2	467709.8273	4377984.0990
3	467697.3143	4377955.9950
4	467679.6068	4377934.6150
5	467632.1916	4377909.7154
6	467581.9042	4377905.2152
7	467543.0025	4377904.4810
8	467489.0976	4377915.7284
9	467450.6615	4377933.3377
10	467405.7711	4377947.6814

11	467322.5143	4377963.5929
12	467305.5470	4377965.6143
13	467304.3703	4377959.3016
14	467296.2030	4377956.1882
15	467307.3655	4377957.5412
16	467339.4943	4377953.9230
17	467409.7318	4377940.6267
18	467504.6689	4377902.6810
19	467538.5822	4377898.3776
20	467600.8000	4377899.8070
21	467684.8212	4377930.5324

Nota: Coordenadas medidas sobre el plano

6.2.2. INCORPORACIONES EN EL MOLINAR

Se propone la incorporación de parte de los terrenos colindantes a la Dársena Caló d'en Rigo, debido a una regularización de los límites de la actual zona de servicio en la zona del Molinar, con la realización del proyecto de mejora de esta instalación y los espacios colindantes. Dichas incorporaciones, surgen como consecuencia del retroceso hacia el lado de tierra del borde terrestre vigente desde la antigua verja de cerramiento hasta la nueva zona de servicio propuesta, condicionada por la nueva planta de la Dársena Caló d'en Rigo.

Las incorporaciones propuestas a lo largo del Molinar corresponden a un total de dos polígonos que, recorriendo el Puerto de Este a Oeste, son los siguientes:

a. El Molinar Incorporación 1

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Molinar recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 666,57 m². Es la superficie a incorporar más significativa de las dos propuestas en el Molinar. Dichos terrenos servirán para dar continuidad al Paseo Marítimo y aumentar la superficie de la Plaza del Edificio de la Escuela de Vela proyectada al este de la nueva dársena. Esta incorporación se encuentra en terrenos competencia de la Administración de Costas, por lo que el afectado en este caso no es la propia APB.

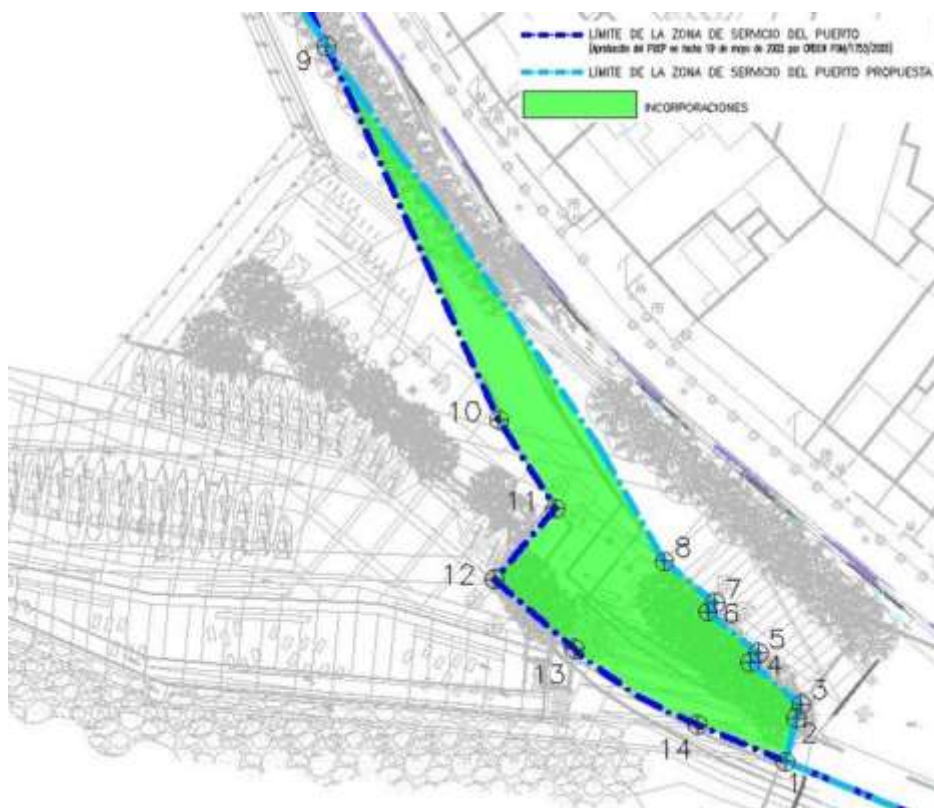


Figura 69: Localización de la Incorporación 1 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472193.3988	4378715.9983
2	472194.5119	4378720.7103
3	472195.0134	4378722.1882
4	472189.6052	4378726.6325

5	472190.4253	4378727.6304
6	472185.0174	4378732.0750
7	472185.7803	4378733.0032
8	472180.3713	4378737.4468
9	472144.2016	4378792.6087
10	472162.6938	4378752.5740
11	472168.7029	4378743.1061
12	472162.2140	4378735.5439
13	472170.6941	4378728.0935
14	472183.9444	4378719.9230

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. El Molinar Incorporación 2

Este espacio a incorporar se define geográficamente a lo largo del Molinar recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 53,01 m². Dichos terrenos servirán para ampliar la Plaza del Edificio social proyectada al oeste de la nueva dársena. Esta incorporación se encuentra en terrenos competencia de la Administración de Costas, por lo que el afectado en este caso no es la propia APB.



Figura 70: Localización de la Incorporación 2 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se define el polígono a incorporar a la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472017.4039	4378803.7005
2	472009.1916	4378805.8129
3	472008.5147	4378804.1091
4	472003.6329	4378805.7591
5	472002.8851	4378803.8589
6	471996.0442	4378806.2319
7	471996.3499	4378802.2646

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.2.3. INCORPORACIONES EN AGUA

La modificación de la Zona II de aguas del Puerto de Palma viene condicionada principalmente por la necesidad, localización y frecuencia del fondeo en la misma, tal como se detalla en el Anexo I de la DEUP. De esta forma, se propone una nueva Zona II de aguas con la incorporación de un total de dos polígonos que, recorriendo el Puerto de este a oeste, son los siguientes:

a. Zona II de aguas Incorporación 1

La superficie a incorporar está situada al este del Meridiano 2° 40,9' ESTE, que marca el límite actual de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por el este, junto a la prolongación del límite terrestre desde tierra del Torrente Gros (paralelo al Dique de Levante). El punto 3 resulta de la desafectación de la zona de servidumbre de Aena, que se analiza más adelante. Si se unen directamente los límites 1 y 3 de la figura anterior, se aumenta ligeramente la superficie disponible para el fondeo, y corresponde a una superficie triangular de 266.654,96 m². Con esta incorporación se busca compensar la pérdida de superficie al este del canal de entrada al Puerto por la exclusión de un polígono con presencia de Posidonia, en cuya extensión no se pueden realizar fondeos. El organismo afectado en esta incorporación es la Administración de Costas.



Figura 71: Localización de la Incorporación 1 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a incorporar a la Zona II de aguas del Puerto de Palma por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472933.0250	4378017.1199
2	472553.1303	4377332.2587
3	472548.1100	4375919.0900

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. Zona II de aguas Incorporación 2

La superficie a incorporar está situada al sur del Paralelo de las Illetas $39^{\circ} 31,73'$ NORTE, que marca el límite actual de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por el sur. Es la incorporación más significativa de las dos propuestas. Con el fin de aumentar la superficie disponible para el fondeo, y compensar las pérdidas de superficie por desafectaciones, que se detallan más adelante, así como para compensar mediante un

cierto incremento de superficies, la pérdida de superficie útil al este del canal de entrada al Puerto por la exclusión de un polígono con presencia de Posidonia, en cuya extensión no se pueden realizar fondeos. Así, se ha propuesto avanzar el límite sur de la Zona II de aguas ligeramente hacia el sur, quedando entonces definido por el Paralelo $39^{\circ} 31' 19.5''$ N, tal como se muestra en la figura anterior. Dicha incorporación corresponde a una superficie de 2.533.694,32 m². El organismo afectado en esta incorporación es la Administración de Costas.

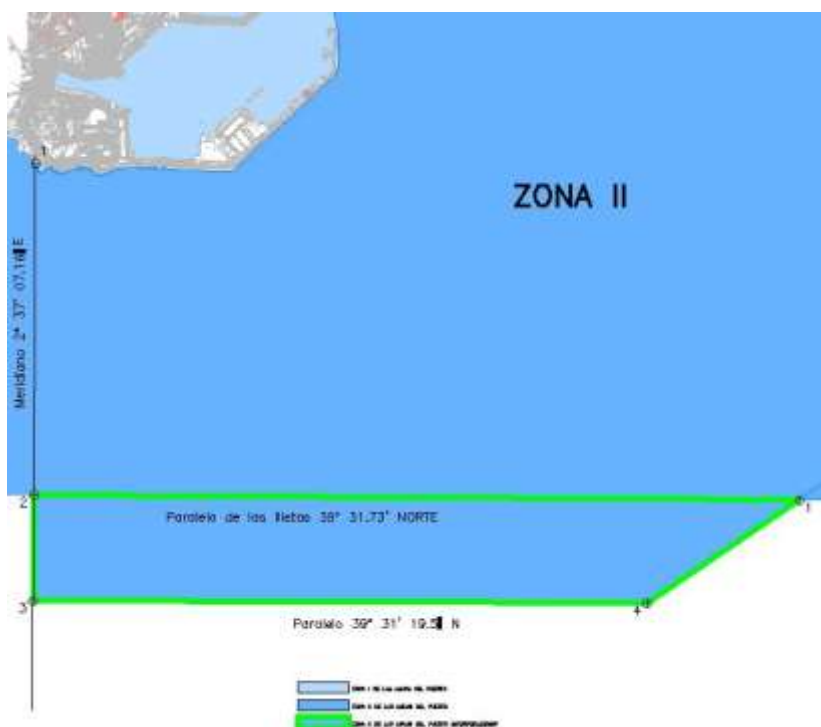


Figura 72: Localización de la Incorporación 2 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a incorporar a la Zona II de aguas del Puerto de Palma por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	471758.3500	4375385.3700
2	467225.4287	4375416.7142
3	467222.7211	4374791.6232
4	470857.0093	4374776.2388

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.3. DESAFECTACIONES

Se han propuesto desafectaciones a la zona de servicio terrestre en tres áreas del Puerto: a lo largo del Paseo Marítimo, en el entorno del Molinar y en la zona II de aguas.

6.3.1. DESAFECTACIONES A LO LARGO DEL PASEO

Se propone la desafectación del actual puente de acceso a las Estaciones Marítimas de Poniente-Paraires, ya que con el Proyecto de Remodelación del Paseo Marítimo se prevé su demolición, al proyectar como vía de acceso al tráfico rodado a las Estaciones Marítimas de Poniente-Paraires a nivel de suelo, desde el Paseo Marítimo, en las dos direcciones de la marcha, el acceso sur existente actualmente en dicha zona.

Por tanto, las desafectaciones propuestas a lo largo del Paseo corresponden a un único polígono de 262,43 m², que viene definido por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31 en la tabla que se presenta a continuación. Esta superficie que se desafecta de la zona de servicio del Puerto se propone que pase a formar parte de los bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria.

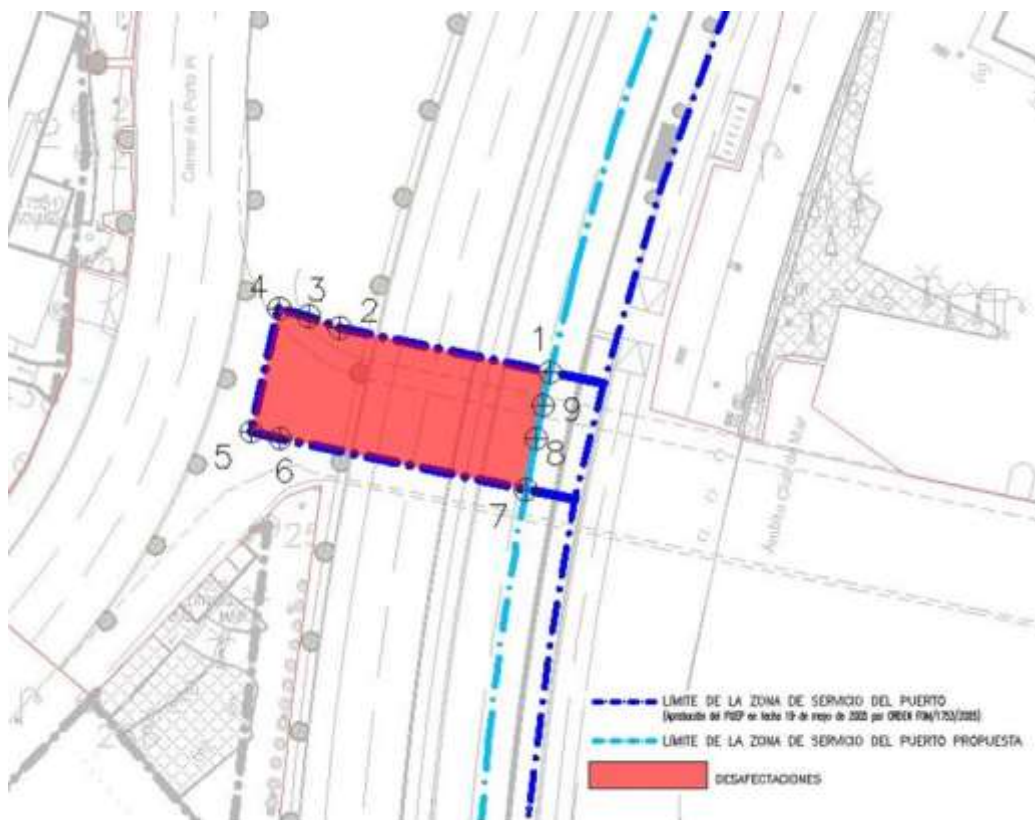


Figura 73: Localización de la Desafectación 1 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	467679.5860	4378300.6808
2	467660.9940	4378304.5330

3	467658.2741	4378305.5729
4	467655.6442	4378306.2428
5	467653.1345	4378295.4623
6	467655.7244	4378294.8524
7	467677.4492	4378290.3476
8	467678.3167	4378294.8423
9	467678.9432	4378297.7633

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.3.2. DESAFECTACIONES EN EL MOLINAR

Se propone la desafectación de varios terrenos del paseo marítimo del Molinar en las inmediaciones de las nuevas instalaciones de la Dársena Caló de'n Rigo, que hasta ahora pertenecían a la zona de servicio portuario. Dicha desafectación surge como consecuencia del avance hacia el lado de mar del borde terrestre vigente desde la antigua verja de cerramiento hasta la nueva zona de servicio propuesta, condicionada por la nueva planta de la Dársena Caló d'en Rigo.

Las desafectaciones propuestas a lo largo del Molinar corresponden a un total de tres polígonos, que recorriendo el Puerto de este a oeste, son los que a continuación se describen. Estas superficies que se desafectan de la zona de servicio del Puerto se propone que pasen a formar parte del dominio público marítimo-terrestre gestionado por la Demarcación de Costas de las Islas Baleares.

a. El Molinar Desafectación 1

Este espacio a desafectar se define geográficamente a lo largo del Molinar recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 52,91 m², ya que el nuevo Paseo Marítimo proyectado en el límite norte de la nueva dársena presenta una curvatura más suavizada a la que existe en la actualidad.

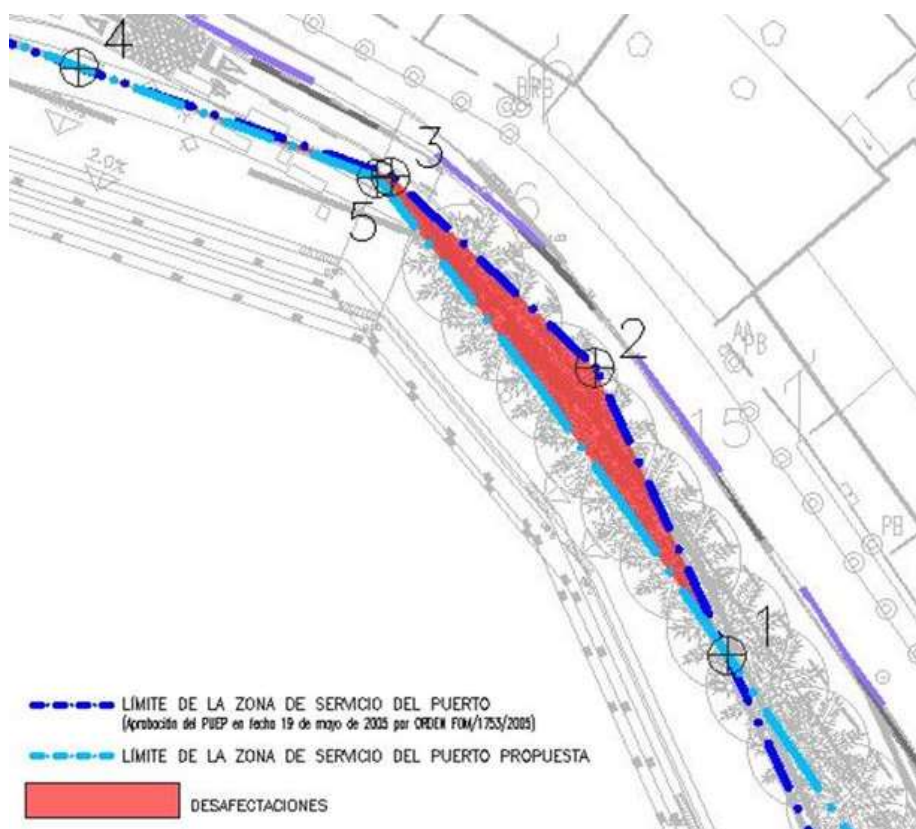


Figura 74: Localización de la Desafectación 1 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a desafectar de la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472144.2016	4378792.6087
2	472137.2319	4378807.6976
3	472126.5270	4378817.7189
4	472110.1299	4378823.4397
5	472125.7683	4378817.6255

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. El Molinar Desafectación 2

Este espacio a desafectar se define geográficamente a lo largo del Molinar recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 61,39 m², abarcando la zona de la Plaza del Edificio Social proyectada al oeste de la nueva dársena, que presenta en esa zona una forma en planta más suavizada que la existente en la actualidad.

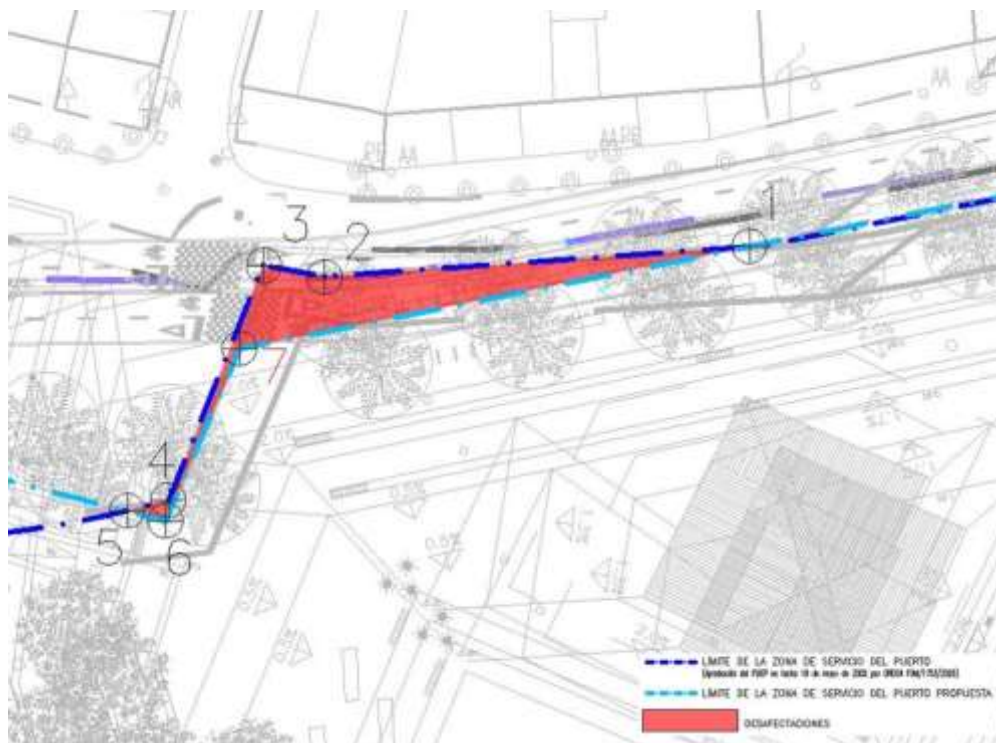


Figura 75: Localización de la Desafectación 2 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a desafectar de la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472053.1393	4378818.8953
2	472028.7254	4378817.1427
3	472025.2254	4378817.8029
4	472019.7554	4378804.3130
5	472017.4039	4378803.7005
6	472019.5918	4378803.1378
7	472023.8447	4378813.0355

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

c. El Molinar Desafectación 3

Este espacio a desafectar se define geográficamente a lo largo del Molinar recorriendo este de norte a sur, y corresponde a una superficie de 62,79 m², y es debido a que en la ampliación de la nueva dársena por el oeste, el límite de la zona de servicio está ligeramente avanzado hacia el lado del mar con respecto a lo que sigue a continuación.



Figura 76: Localización de la Desafectación 3 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a desafectar de la zona de servicio terrestre del Puerto por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	471996.3499	4378802.2646
2	471976.4147	4378807.6447
3	471925.4500	4378831.4837
4	471925.0370	4378830.6539
5	471971.2007	4378809.1680
6	471996.3945	4378801.6847

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.3.3. DESAFECTACIONES EN AGUA

La modificación de la Zona II de aguas del Puerto de Palma viene condicionada por la necesidad, localización y frecuencia del fondeo en la misma, tal como se detalla en el Anexo I. De esta forma, se propone una nueva Zona II de aguas con la desafectación de un total de dos polígonos, que recorriendo el Puerto de este a oeste, son los que se muestran a continuación. Estas superficies que se desafectan de la zona de servicio de

aguas del Puerto se propone que pasen a formar parte del dominio público marítimo-terrestre gestionado por la Demarcación de Costas de las Islas Baleares.

a. Zona II de aguas Desafectación 1

La superficie a desafectar está situada al oeste del Meridiano 2° 40,9' ESTE, y al norte del Paralelo de las Illetas 39° 31,73' NORTE, que marcan el límite actual de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por el este y el sur, respectivamente. Corresponde a una superficie triangular de 211.458,36 m², que forma parte del área de influencia del aeropuerto, perteneciente a la zona de servidumbre de Aena, lo cual justifica la presente propuesta de desafectación de los mencionados espacios.

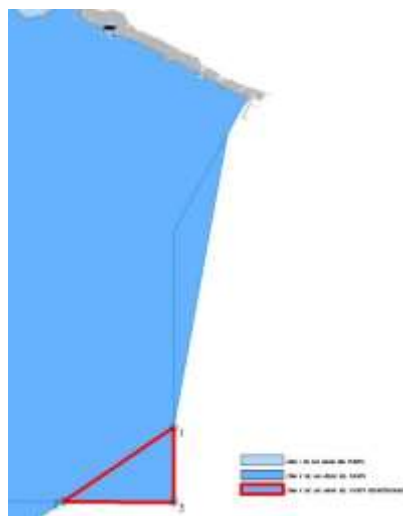


Figura 77: Localización de la Desafectación 1 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a desafectar de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	472933.0214	4378017.1133
2	472553.1266	4377332.2522
3	472548.1100	4375919.0900

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. Zona II de aguas Desafectación 2

La superficie a desafectar está situada al oeste del Meridiano 2° 37' 07,16" E, y al norte del Paralelo de las Illetas 39° 31,73' NORTE, que marcan el límite propuesto de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por el oeste, y el límite actual de la Zona II de aguas del Puerto de Palma por el sur, respectivamente. Constituye la superficie más significativa

de las dos desafectaciones propuestas, y cuenta con una superficie de 4.615.118,00 m². Dicha zona no es apta para el fondeo de buques, y parte de ella está afectada por la zona de seguridad de la residencia real de Marivent. De ahí que se proponga desafectar dicha área, habida cuenta de que la misma ha perdido su utilidad para la explotación portuaria.



Figura 78: Localización de la Desafectación 1 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

A continuación se define el polígono a desafectar a la Zona II de aguas del Puerto de Palma por sus vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	467233.6623	4377374.9253
2	467003.0332	4377593.3931
3	466922.4627	4377502.3980
4	466444.4227	4377754.9148
5	466014.1867	4377809.5130
6	465570.2924	4377563.8210
7	465447.3678	4377154.3344
8	465140.0564	4376642.4761
9	465085.4233	4376028.2461
10	464942.0112	4375884.9258
11	464683.3233	4375411.7808

12	467225.4287	4375416.7142
----	-------------	--------------

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.4. RESUMEN DE LAS INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES

6.4.1. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN TIERRA

En cuanto a las incorporaciones, se propone la incorporación a la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma de un total de 26.293,55 m², de los cuales 25.573,97 m² son patrimoniales de la A.P.B, y los 719,58 m² restantes son competencia de la Administración de Costas.

En referencia a las desafectaciones, se propone la desafectación de la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma de un total de 439,52 m², pertenecientes a la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma, gestionado por la APB

A continuación se presenta una tabla a modo de resumen de las incorporaciones y desafectaciones reflejadas en el plano 10 Incorporaciones y Desafectaciones:

INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN TIERRA		
ID	Superficie (m²)	Administración o particulares afectados o involucrados
INCORPORACIONES		
Paseo Incorporación 1	21.170,52	APB
Paseo Incorporación 2	1.119,27	APB
Paseo Incorporación 3	386,30	APB
Paseo Incorporación 4	2.897,88	APB
El Molinar Incorporación 1	666,57	Administración de Costas
El Molinar Incorporación 2	53,01	Administración de Costas
Superficie total (m²)	26.293,55	
DESAFECTACIONES		
Paseo Desafectación 1	262,43	APB
El Molinar Desafectación 1	52,91	Administración de Costas
El Molinar Desafectación 2	61,39	Administración de Costas
El Molinar Desafectación 2	62,79	Administración de Costas
Superficie total (m²)	439,52	

Tabla 45: Incorporaciones y desafectaciones en tierra.

6.4.2. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN AGUA

En cuanto a las incorporaciones, se propone la incorporación a la Zona II de aguas del Puerto de Palma de un total de 2.800.349,28 m², y en cuanto a las desafectaciones, se propone la desafectación de la Zona II de aguas del Puerto de Palma de un total de 4.826.576,35 m² ha. Por tanto, de forma general, la Zona II de aguas del Puerto de Palma se verá reducida en 2.026.227,07 m², tal y como se desglosa en la tabla siguiente:

INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN AGUA		
ID	Superficie (m²)	Administración o particulares afectados o involucrados
INCORPORACIONES		
Incorporación 1 al sur del paralelo de Las Illetas	2.533.694,32	Administración de Costas
Incorporación 2 al este de la zona de servicio	266.654,96	Administración de Costas
Superficie total (m²)	2.800.349,28	
DESAFECTACIONES		
Desafectación 1 al oeste de la zona de servicio	4.615.117,99	Administración de Costas
Desafectación 2 al sureste de la zona de servicio	211.458,36	Administración de Costas
Superficie total (m²)	4.826.576,35	

Tabla 46: Incorporaciones y desafectaciones en agua.

7. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA

7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación propuesta de la Zona de servicio terrestre del Puerto de Palma presenta algunas variaciones o ajustes con respecto a la actualmente aprobada, las cuales están condicionadas básicamente por la renovación y el acondicionamiento de la Dársena Caló d'en Rigo y la remodelación del Paseo Marítimo.

Siguiendo el borde litoral de este a oeste, la línea de delimitación de la Zona de servicio terrestre se inicia en la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros, a partir del punto de encuentro de las líneas de agua del ribazo costero y del escollero de encauzamiento de dicho torrente, cuyo límite viene definido por los vértices 1, 2 y 3, tras la construcción de las obras de encauzamiento del Torrente Gros por parte de la Administración de Costas, las cuales se complementaron con la realización de obras de defensa que continuaron hacia el Este, en el paraje denominado Ciudad Jardín.

Desde el vértice 3, la línea continua por el trasdós del muro de defensa hasta el vértice 29, quedando excluido de la Zona de servicio, entre los vértices 8 y 26, frente a la calle Josep Amengual, el espacio rectangular y semicircular ocupado por la Torre de los Vientos, realizada también por la Administración de Costas.

Entre los vértices 28 y 59 se produce la primera modificación del límite terrestre vigente, por las obras de renovación de la Dársena Caló d'en Rigo y el acondicionamiento de los terrenos colindantes. De esta forma, en el tramo comprendido entre los vértices 28 y 59 existe una transición del borde terrestre que pasa del trasdós del muro de defensa, un

poco antes de la antigua verja de cierre del recinto del antiguo Club Molinar de Levante, a la nueva zona de servicio del Puerto propuesta condicionada por la nueva forma en planta de la Dársena Caló d'en Rigo, pasando a seguir nuevamente el trasdós del muro de defensa entre los vértices 58 y 66. El tramo entre los vértices 66 y 67 se corresponde con el anteriormente aprobado al límite vigente, excluyendo el ancho de terraza frontera al vértice 67.

En el paraje de Sa Roqueta del Portitxol, entre los vértices 67 y 104, el límite de la Zona de servicio terrestre sigue el borde interior de las aceras coincidente con los pretils de las terrazas. Entre los vértices 104 y 117 se mantiene el anterior límite, conforme a los bordes de las terrazas hasta el vértice 112, y a continuación al cerramiento de las instalaciones concesionadas del Portitxol hasta el vértice 117.

Entre los vértices 117 y 134 la línea se dispone por el borde de los parterres que rodean el Portitxol y el borde del lado del mar de la calzada del vial general. Desde este último vértice se produce una transición hacia el este atravesando la calzada, y entre los vértices 135 y 145 el borde terrestre se ajusta al paseo peatonal. Entre los vértices 145 y 148 se produce una transición de la línea que pasa de ajustarse al vial peatonal al margen del lado tierra de la pista de bicicletas, desde donde continua hasta el vértice 158. Entre los vértices 158 y 180 la línea sigue el borde del lado del mar, pretil incluido, de la acera de la autovía al aeropuerto.

Entre los vértices 181 y 185 se produce una transición de la línea que pasa del paramento del lado del mar del banco-pretil de la acera de la autovía a la parte baja del bordillo de dicha acera quedando dentro de la zona de servicio la acera afectada por la intersección del acceso a los Muelles Comerciales, y continua por dicho límite hasta el vértice 225. Cabe mencionar que las superficies ocupadas por los edificios de Capitanía Marítima y Aduana, situadas hacia el lado tierra de la autovía frente a los Muelles Comerciales, permanecen en la zona de servicio como enclaves aislados.

Entre los vértices 225 y 328 se produce la segunda modificación del límite terrestre vigente por las obras de remodelación del Paseo Marítimo. De esta forma, en el tramo comprendido entre los vértices 225 y 265 la línea se adapta a la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del nuevo Paseo Marítimo, siguiendo su alineación en los tramos interrumpidos por los accesos al Muelle de la Lonja, al Contramuelle Mollet, al Muelle de tráfico local y a algunas de las dársenas náutico-deportivas que se extienden a lo largo del mismo, y a la altura de este último vértice atraviesa perpendicularmente hacia tierra el Paseo Marítimo.

Entre los vértices 266 y 310 el límite de la zona de servicio se adapta al límite anterior, coincidente con las lindes de las parcelas catastrales incluyendo los parterres laterales y jardines que de hecho forman parte de los dispuestos por la Autoridad Portuaria en los parajes de Nazaret y Ca'n Barbarà, y desde el último vértice atraviesa de nuevo perpendicularmente hacia el lado del mar el Paseo Marítimo, hasta alcanzar la parte baja

del bordillo de la acera del lado del mar en el vértice 311. Desde este punto, la línea continúa hasta el vértice 331 siguiendo la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo o de su prolongación virtual en el acceso rodado al Muelle de Paraires.

En la intersección de acceso al Dique del Oeste con el Paseo Marítimo, se produce una transición del borde terrestre que pasa de la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo a la acera contraria de la carretera de acceso al Dique del Oeste, en perpendicular a la alineación de la verja del acceso al Dique del Oeste en el vértice 332, desde donde continúa hasta el vértice 357 siguiendo el límite de la acera (con todo su andén y su prolongación virtual en los accesos a Marivent y Cuarteles) a lo largo de la verja del acceso al Dique del Oeste. En el vértice 357 se cierra perpendicularmente hasta la línea de agua. Del vértice 357 se pasa en esta descripción al vértice 358.

Entre los vértices 358 y 390 la línea no varía con respecto al límite anterior, y sigue las verjas y cierres del Ministerio de Defensa. Entre los vértices 390 y 396 la línea sigue el borde interior de la parcela afecta a Sanidad Exterior. Entre los vértices 396 y 409 el límite corresponde al límite de la acera, con todo su andén, del nuevo acceso al Dique del Oeste a lo largo de la verja de cerramiento con los terrenos del Ministerio de Defensa y hasta su verja en los accesos al Castillo de San Carlos y Muelles de Portopí. Desde el vértice 409 la línea sigue la verja de separación del Ministerio de Defensa con el Muelle de Portopí, hasta encontrarse con la verja de cerramiento de los Muelles de Paraires en el vértice 428, y se produce una transición de la línea que pasa entonces a seguir este cerramiento hasta llegar a la línea de agua.

En total, la zona de servicio terrestre propuesta tiene una superficie de 1.111.001,96 m². A continuación, se definen los hitos con sus respectivos vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31, que vienen grafiados en el plano 06 BIS:

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
1	473080.2825	4378272.4346
2	473085.3807	4378284.3962
3	473086.8707	4378287.3360
4	472997.2292	4378311.7596
5	472969.1187	4378322.7207
6	472617.6123	4378517.6251
7	472601.3720	4378526.1458
8	472530.1463	4378560.7671
9	472527.8541	4378556.0193
10	472523.6458	4378547.1017
11	472522.3829	4378545.1782
12	472521.0570	4378543.5070
13	472517.8936	4378540.9528
14	472513.9094	4378539.1902
15	472509.9947	4378538.5282
16	472506.1367	4378538.8752
17	472502.3135	4378540.1398
18	472498.3987	4378542.7636
19	472494.9859	4378547.4402
20	472493.3757	4378553.9204
21	472493.8177	4378558.1901
22	472495.4278	4378562.2989
23	472497.9534	4378567.3599
24	472499.3741	4378570.4187
25	472500.7321	4378573.0684
26	472501.4886	4378574.6980
27	472318.2368	4378663.7775
28	472304.1165	4378670.0380
29	472226.6252	4378702.2712
30	472219.3155	4378705.2524
31	472193.3988	4378715.9983
32	472194.5119	4378720.7103
33	472195.0134	4378722.1882
34	472189.6052	4378726.6325
35	472190.4253	4378727.6304
36	472185.0174	4378732.0750
37	472185.7803	4378733.0032
38	472180.3713	4378737.4468
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		

VÉRTICE	X	Y
39	472173.2246	4378750.0225
40	472155.9405	4378775.7584
41	472151.6755	4378781.5935
42	472147.6009	4378787.6605
43	472143.4488	4378793.7046
44	472138.8858	4378800.2587
45	472134.2682	4378806.7026
46	472125.7683	4378817.6255
47	472098.1412	4378827.8969
48	472023.8447	4378813.0355
49	472019.5918	4378803.1378
50	472009.1916	4378805.8129
51	472008.5147	4378804.1091
52	472003.6329	4378805.7591
53	472002.8851	4378803.8589
54	471996.0442	4378806.2319
55	471996.3945	4378801.6847
56	471971.2007	4378809.1680
57	471925.0370	4378830.6539
58	471925.4500	4378831.4837
59	471910.4494	4378838.5143
60	471906.0931	4378840.9035
61	471883.3085	4378918.2858
62	471890.5484	4378935.0156
63	471875.9179	4378985.1865
64	471859.8715	4378995.2004
65	471832.4271	4379004.4383
66	471764.3760	4379010.3710
67	471720.1374	4379005.7363
68	471720.9254	4379003.9127
69	471720.7216	4379001.0631
70	471713.3614	4378982.2657
71	471707.2278	4378967.9349
72	471705.2728	4378965.4078
73	471702.6660	4378962.8310
74	471701.6578	4378962.1418
75	471699.6261	4378960.9549
76	471697.3643	4378960.3423
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
77	471695.6776	4378960.5339

78	471693.4541	4378961.3763
79	471692.8024	4378961.7976
80	471691.4032	4378962.8965
81	471690.0998	4378964.7345
82	471689.5631	4378967.3383
83	471690.2192	4378970.4521
84	471686.5734	4378971.9331
85	471685.2695	4378968.5638
86	471684.2728	4378965.9601
87	471683.5061	4378964.9645
88	471682.4552	4378964.2741
89	471681.7427	4378964.3520
90	471681.4361	4378961.4419
91	471681.2061	4378960.5995
92	471680.2860	4378959.9869
93	471669.3749	4378960.9945
94	471669.4549	4378962.6345
95	471664.2648	4378964.0647
96	471659.2600	4378966.4074
97	471649.9362	4378971.1171
98	471642.6364	4378974.9710
99	471642.3578	4378974.5717
100	471632.1672	4378982.4638
101	471631.7742	4378981.9161
102	471620.3068	4378990.0396
103	471606.4141	4379000.5623
104	471605.5738	4379002.2173
105	471611.8755	4379012.6854
106	471617.1937	4379021.6369
107	471621.1037	4379022.7769
108	471631.7639	4379024.6464
109	471638.2740	4379024.2761
110	471650.3844	4379021.9656
111	471663.0144	4379019.0853
112	471679.6547	4379013.7546
113	471688.2948	4379018.2343
114	471703.8685	4379022.2535
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
115	471709.1750	4379028.6635
116	471713.5245	4379110.9138
117	471713.8670	4379165.8612

118	471665.8907	4379227.7210
119	471661.1272	4379233.8274
120	471649.6943	4379247.9308
121	471644.5948	4379252.7859
122	471638.0444	4379259.4052
123	471608.4955	4379280.7969
124	471605.2572	4379282.2010
125	471597.5725	4379284.9028
126	471589.0843	4379287.1732
127	471581.2888	4379288.5854
128	471573.8239	4379289.1203
129	471570.3741	4379289.1002
130	471566.3114	4379288.9290
131	471558.6624	4379288.1667
132	471552.3920	4379286.9954
133	471548.8379	4379286.1136
134	471511.1006	4379269.5498
135	471464.8396	4379262.9829
136	471445.5652	4379260.0216
137	471442.8421	4379254.0799
138	471448.0274	4379244.5010
139	471396.1215	4379134.4516
140	471394.4747	4379128.9834
141	471374.9586	4379095.6352
142	471366.0421	4379092.1626
143	471363.5392	4379091.6073
144	471358.0338	4379091.0642
145	471344.4355	4379092.4728
146	471344.2036	4379091.9803
147	471297.1053	4379113.9268
148	471289.7580	4379117.6631
149	471275.8117	4379124.2018
150	471261.7851	4379130.6070
151	471216.4194	4379151.8906
152	471203.0607	4379158.2958
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
153	471188.2060	4379165.5016
154	471170.1318	4379174.0817
155	471153.9679	4379181.9814
156	471131.7525	4379192.3898
157	471098.3026	4379208.2024

158	471094.9343	4379210.3083
159	471056.7035	4379234.1699
160	471037.1931	4379247.8108
161	470944.7813	4379292.2046
162	470928.9910	4379297.9152
163	470906.0744	4379306.7425
164	470880.9900	4379317.5672
165	470683.2360	4379407.8357
166	470648.6953	4379423.2472
167	470606.7345	4379437.8590
168	470549.1635	4379443.5612
169	470406.0903	4379442.9018
170	470271.1679	4379442.2244
171	470161.0272	4379446.7463
172	470045.4552	4379460.7533
173	469972.3538	4379473.4041
174	469906.0565	4379488.8002
175	469898.6024	4379490.5572
176	469698.4684	4379544.0960
177	469693.3141	4379545.3695
178	469637.2971	4379565.7488
179	469613.0311	4379579.7410
180	469578.7155	4379607.8619
181	469564.0920	4379625.4229
182	469567.9221	4379634.3129
183	469568.1349	4379634.7828
184	469568.3207	4379635.3091
185	469568.2649	4379635.5428
186	469558.7046	4379648.0835
187	469546.2555	4379666.4859
188	469531.8235	4379688.7453
189	469529.4234	4379692.2155
190	469523.0332	4379701.9859
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
191	469559.8539	4379697.3044
192	469581.2141	4379711.2438
193	469564.7953	4379736.3201
194	469543.3732	4379722.3355
195	469537.9130	4379730.6659
196	469559.3632	4379744.6853
197	469545.7526	4379765.5862

198	469524.2970	4379751.4868
199	469504.9025	4379729.6972
200	469493.0620	4379747.9680
201	469471.7611	4379781.1196
202	469467.3209	4379788.1199
203	469461.7607	4379796.5903
204	469455.7005	4379805.7307
205	469449.4402	4379814.7812
206	469442.6300	4379823.9416
207	469435.2997	4379832.8821
208	469425.4894	4379843.9227
209	469413.4138	4379855.4970
210	469400.6101	4379867.6288
211	469325.0918	4379932.9192
212	469318.3160	4379938.6992
213	469297.1253	4379957.0504
214	469285.7937	4379966.5019
215	469258.4618	4379983.7127
216	469244.1192	4379989.8558
217	469200.2428	4380005.7256
218	469181.5152	4380011.8136
219	469163.0619	4380016.8074
220	469160.7219	4380017.5175
221	469139.0514	4380020.9485
222	469126.9512	4380022.1091
223	469114.5509	4380022.3996
224	469102.0807	4380022.0102
225	469070.5991	4380019.1821
226	469015.2956	4380013.7809
227	468999.1492	4380011.7048
228	468989.3771	4380009.9234
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
229	468934.1853	4379997.9750
230	468910.1398	4379993.3638
231	468864.1598	4379987.6767
232	468814.0173	4379983.6740
233	468757.6523	4379978.0433
234	468733.8571	4379974.9869
235	468672.4569	4379965.1491
236	468611.4196	4379958.1883
237	468514.4317	4379944.8390

238	468469.6948	4379938.6670
239	468456.4465	4379936.4809
240	468388.8240	4379915.3426
241	468366.0110	4379904.6768
242	468313.4699	4379872.5263
243	468290.4863	4379855.3543
244	468237.9236	4379807.9523
245	468193.3281	4379755.8419
246	468160.7085	4379707.1215
247	468117.4144	4379615.5778
248	468091.0509	4379538.7082
249	468067.1361	4379473.2046
250	468052.2241	4379438.1197
251	468009.3574	4379342.3433
252	468000.3982	4379320.8693
253	467989.0173	4379286.4959
254	467983.8307	4379265.9051
255	467982.6897	4379260.6270
256	467977.1672	4379228.7524
257	467959.9865	4379120.0908
258	467944.6675	4379023.2041
259	467943.5896	4379015.7187
260	467936.6785	4378960.3120
261	467924.2285	4378867.6590
262	467920.5906	4378845.9867
263	467919.7697	4378842.0611
264	467894.6878	4378768.2815
265	467875.4402	4378727.8370
266	467853.7042	4378738.3852
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
267	467852.4055	4378736.9133
268	467846.9519	4378733.5400
269	467837.3450	4378746.3241
270	467829.2151	4378740.8542
271	467827.3051	4378737.3141
272	467825.0250	4378740.2143
273	467810.2149	4378737.0647
274	467798.9366	4378733.8633
275	467785.5148	4378725.0051
276	467766.4447	4378718.0755
277	467764.2847	4378720.1057

278	467749.5845	4378718.3661
279	467740.4543	4378723.0767
280	467731.4541	4378724.1469
281	467710.3837	4378732.1744
282	467673.5844	4378726.3474
283	467673.5762	4378721.3556
284	467671.7246	4378711.5568
285	467673.0446	4378708.9268
286	467669.5352	4378690.9562
287	467667.8180	4378678.7955
288	467657.0904	4378633.8434
289	467649.6921	4378613.0232
290	467641.0280	4378611.1719
291	467644.2781	4378598.7418
292	467650.9894	4378583.7390
293	467655.1079	4378585.5421
294	467661.5179	4378572.6820
295	467668.2079	4378559.1420
296	467674.8378	4378560.7621
297	467677.6779	4378551.4785
298	467682.3279	4378537.7721
299	467684.5281	4378537.9820
300	467686.9779	4378530.5221
301	467685.5981	4378527.1419
302	467698.7481	4378517.6117
303	467707.6283	4378501.9611
304	467710.3789	4378498.0968
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
305	467712.0287	4378495.2805
306	467712.5990	4378491.6700
307	467712.1526	4378488.5599
308	467716.6527	4378487.7297
309	467717.3396	4378476.1493
310	467715.1994	4378474.7622
311	467747.5876	4378459.1842
312	467699.6979	4378358.5550
313	467677.4230	4378290.3208
314	467672.5647	4378241.0756
315	467676.1582	4378204.5439
316	467710.5726	4378039.8382
317	467709.8273	4377984.0990

318	467697.3143	4377955.9950
319	467679.6068	4377934.6150
320	467632.1916	4377909.7154
321	467581.9042	4377905.2152
322	467543.0025	4377904.4810
323	467489.0976	4377915.7284
324	467450.6615	4377933.3377
325	467405.7711	4377947.6814
326	467322.5143	4377963.5929
327	467305.5470	4377965.6143
328	467304.3703	4377959.3016
329	467289.4614	4377953.6165
330	467277.3856	4377947.3731
331	467258.3167	4377932.3636
332	467235.7422	4377932.1359
333	467237.2050	4377867.4342
334	467230.6092	4377841.6381
335	467235.7472	4377821.8534
336	467235.4982	4377819.7358
337	467235.0512	4377819.7658
338	467234.9657	4377814.4805
339	467233.0797	4377801.6709
340	467223.1222	4377795.5714
341	467212.5838	4377796.5526
342	467212.4730	4377784.1684

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*

VÉRTICE	X	Y
343	467219.7661	4377781.0780
344	467220.5526	4377780.2588
345	467223.6264	4377768.8899
346	467222.2379	4377763.5304
347	467217.8112	4377755.8759
348	467210.0237	4377743.6191
349	467189.2444	4377714.2271
350	467164.0991	4377667.1021
351	467161.9602	4377663.7089
352	467156.4257	4377653.6373
353	467155.7269	4377652.5801
354	467167.9690	4377564.0167
355	467209.4085	4377515.0514
356	467225.5984	4377488.1415
357	467250.0987	4377428.3797

358	467775.6973	4377691.7424
359	467722.2879	4377657.3525
360	467669.7473	4377681.6400
361	467667.0373	4377696.7038
362	467661.8269	4377706.4642
363	467662.0068	4377708.6643
364	467658.5568	4377715.4743
365	467662.1666	4377727.3847
366	467656.1668	4377730.8608
367	467655.3868	4377729.4642
368	467581.0696	4377735.7401
369	467555.5013	4377702.1376
370	467554.2813	4377703.2776
371	467547.4817	4377694.4869
372	467515.1939	4377652.9737
373	467434.7868	4377660.3694
374	467401.3880	4377663.6976
375	467403.0994	4377597.9956
376	467417.2004	4377524.7242
377	467418.7504	4377522.1942
378	467425.5402	4377516.5544
379	467440.3097	4377514.3651
380	467475.6682	4377520.2073

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*

VÉRTICE	X	Y
381	467490.6676	4377521.9082
382	467528.9960	4377528.9206
383	467537.7957	4377530.7212
384	467588.4536	4377538.0943
385	467613.0026	4377540.7057
386	467651.5211	4377541.7779
387	467691.2007	4377502.5984
388	467708.5914	4377481.0573
389	467717.8318	4377463.3265
390	467714.9005	4377460.1916
391	467711.9525	4377431.5156
392	467712.9628	4377416.4451
393	467710.7628	4377416.3951
394	467711.0029	4377411.4949
395	467715.4388	4377411.5035
396	467693.2133	4377400.4231
397	467408.1113	4377387.8439

398	467393.9926	4377406.7494
399	467387.1440	4377411.1890
400	467379.4016	4377393.5960
401	467366.4732	4377386.1290
402	467292.4451	4377428.3562
403	467205.9873	4377569.5166
404	467192.2629	4377595.7213
405	467204.5400	4377692.4852
Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
406	467232.5730	4377731.3580
407	467252.0216	4377770.2423
408	467260.3894	4377796.1732
409	467257.1582	4377923.4028
410	467275.6170	4377944.4490
411	467287.8864	4377950.7399
412	467307.3756	4377955.7311

413	467321.7350	4377953.5819
414	467340.0543	4377952.1129
415	467352.9139	4377949.7436
416	467361.6317	4377947.9302
417	467405.6265	4377939.7311
418	467436.9997	4377930.3306
419	467452.2757	4377923.6558
420	467499.9371	4377902.2212
421	467516.7407	4377897.6445
422	467538.4708	4377896.1199
423	467595.7555	4377897.8398
424	467617.9055	4377899.5577
425	467633.6397	4377901.8475
426	467652.9254	4377907.1892
427	467669.3469	4377915.7732
428	467685.2416	4377928.9360
*Nota: Coordenadas medidas sobre el plano		

7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS

La delimitación propuesta de la Zona de Aguas del Puerto de Palma presenta algunas modificaciones con respecto a la actualmente aprobada, ya que la distribución de las superficies de la lámina de agua de la zona de servicio no se ajusta a los criterios y necesidades de explotación actuales (que incluyen consideraciones ambientales) ni a las demandadas por la actividad portuaria. Por ello, se ha optado por reducir la superficie de lámina de agua de la zona de servicio a Poniente y ganar espacio hacia el sur y levante de la actual configuración de la Zona de Aguas del Puerto de Palma. Además, la nueva configuración de la Dársena Caló d'en Rigo modifica sensiblemente la ubicación del morro del contradique, sin embargo, no originará una variación del espejo de agua interior a esa dársena, ni una variación del límite entre la Zona I y II en la bocana de la misma. Por tanto, con esas modificaciones, la Zona de Aguas propuesta del Puerto de Palma se define como se detalla a continuación.

7.2.1. ZONA DE AGUAS I

La Zona I actual del Puerto de Palma corresponde a la zona de agua interior a la línea recta que une la baliza del morro del Dique del Oeste con el límite Noreste del Muelle Exterior del Dique de Levante, por lo que comprende la ribera formada por los cantiles de los muelles y labios de rampas de varaderos comprendidos entre el morro del Dique del Oeste y el límite sudoccidental del escollerado exterior del Dique de Levante. Y a esta zona hay que añadir el espejo de agua del Surgidero del Portitxol comprendido entre los morros de los diques de abrigo de Sa Roqueta y de Troneras, y el espejo de

agua de la Dársena Caló d'en Rigo entre los morros de su dique de abrigo y del pequeño contradique. La superficie total asciende a 229,61 hectáreas.

7.2.2. ZONA DE AGUAS II

La Zona II propuesta del Puerto de Palma viene definida, en mar abierto, por el paralelo $39^{\circ} 31,325' N$ – que equivale a $39^{\circ} 31' 19,5'' N$ –, que delimita la Zona II de aguas por el sur; el meridiano $2^{\circ} 37,12' E$ – que equivale a $2^{\circ} 37' 07,16'' E$ –, que constituye el límite a poniente de la Zona II de aguas, y se corresponde con el meridiano que pasa por el punto límite en tierra situado más al oeste, es decir, donde la zona de servicio terrestre interseca con la línea de agua en la Punta des Grells. Y a levante, el límite comprende tres tramos, tal como se muestra en el plano 08, y que son, de norte a sur: la línea paralela al Dique de Levante de encauzamiento del Torrente Gros que pasa por el vértice 1 de la descripción de la zona de servicio terrestre hasta el Punto 4A – de coordenadas $39^{\circ} 33' 05'' N$ $2^{\circ} 41' 06'' E$ –, desde donde se une con el Punto 4 – de coordenadas $39^{\circ} 31' 57'' N$ $2^{\circ} 40' 50'' E$ –, perteneciente al límite inferior de la Zona II de aguas vigente, y que resulta de la desafectación de la zona de servidumbre de Aena, y, finalmente, desde ese punto se une con el Punto M – de coordenadas $39^{\circ} 31' 19,7'' N$ $2^{\circ} 39' 39,38'' E$ –, situado sobre el límite sur propuesto; y en tierra, por la línea de agua de la zona terrestre entre la Punta des Grells y la desembocadura del Torrente Gros, a excepción de los tres espejos de agua ya definidos en la Zona I. La Zona II es contigua a la Zona I en las bocanas de las zonas definidas como Zona I y su superficie total es de 1.994,38 hectáreas.

En el Anexo I se adjunta una justificación detallada de la propuesta de modificación (con reducción neta de superficie total) para la Zona de aguas II del Puerto de Palma, derivada del estudio de alternativas realizado

8. PREVISIÓN DE USOS

De acuerdo con el artículo 69 del TRLPEMM, el expediente de propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, deberá incluir la definición de los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del Puerto. A lo largo del presente apartado se llevará a cabo una presentación de los objetivos perseguidos con la previsión de usos propuesta, la clasificación de los usos de la zona de servicio y la descripción y justificación de la previsión de usos propuesta en las once áreas funcionales en que se ha dividido la zona de servicio del Puerto.

8.1. OBJETIVOS DE LA PREVISIÓN DE USOS

Los objetivos que se propone la previsión de usos para los diferentes espacios en que se divide la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma son básicamente los siguientes:

- Permitir, mediante el correspondiente Plan Especial o instrumento equivalente que se formulará sobre la DEUP y que desarrollará la planificación urbanística (articulando la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencias concurrentes), una ordenación flexible de la zona de servicio del puerto, de tal forma que pueda dar adecuada respuesta y adaptarse a la demanda actual y futura prevista, atendiendo a la variedad de la actividad portuaria (y a la complementaria de la misma), caracterizada por su constante cambio y evolución, para un óptimo funcionamiento de las infraestructuras e instalaciones portuarias con los criterios de explotación portuaria que se determinen para maximizar su eficiencia, asegurando que la relativa escasez de suelo no perturbe o hipoteque la propia función portuaria.
- Distinguir con claridad las áreas portuarias comerciales (incluyendo las relacionadas con el intercambio modal de transporte, los servicios portuarios y otras actividades portuarias vinculadas a buques, mercancías y pasajeros), náutico deportivas y pesqueras, vinculadas en todos los casos -salvo en las áreas de operación junto al cantil de los atraques - a los usos complementarios y auxiliares; de forma que contribuyan a clarificar la organización general del Puerto y su relativa especialización por áreas (a nivel de grandes “manchas”, que habrán de ser objeto de ordenación urbanística detallada por el plan especial o instrumento equivalente).
- Mantener -en lo posible, dadas las limitaciones de espacio- una oferta de suelo en el interior de la zona de servicio, tanto para actividades industriales, ligadas (más directa o indirectamente) al Puerto, como para actividades logísticas, que refuercen su papel de plataforma de intercambio modal esencial en las cadenas de transporte que garantizan el aprovisionamiento de la Isla de Mallorca (y en menor medida del resto del archipiélago) y la conectividad marítima para residentes y visitantes (principalmente en las líneas regulares), así como para actividades

portuarias relacionadas con el sector turístico (asociadas al tráfico de cruceros y a parte de las embarcaciones deportivas y de recreo), y en general su función de espacio de oportunidad para el desarrollo de actividades productivas vinculadas a los usos portuarios.

- Alcanzar un buen compromiso entre flexibilidad y simplicidad. Flexibilidad para facilitar la explotación portuaria y posibilitar la gestión de la zona de servicio del puerto sin limitar en exceso los grados de libertad que condicionen los repartos e incluso la utilización compartida de superficies entre unas y otras actividades, en función de las necesidades y de la evolución de la demanda, siempre cambiante. Simplicidad en cuanto a la continuidad con respecto a la delimitación establecida en el PUEP vigente.
- Incorporar a la zona de servicio portuaria las superficies generadas tras la aprobación del PUEP vigente, así como llevar a cabo la regularización de los límites terrestres de la zona de servicio, adaptando dichos límites a la realidad física del Puerto.
- Adaptar los límites exteriores de la zona II de aguas, optimizándola y, en principio, reduciéndola con el objetivo de tomar en consideración la ordenanza reguladora de fondeos y los condicionantes ambientales y operativos que ello introduce.
- Facilitar adecuadamente la integración de los usos en las áreas de los bordes urbanos para conjugar adecuadamente las necesidades de las actividades urbanas y las propias de los usos portuarios.
- Mantener -en algún caso reajustando mínimamente sus límites para adecuarlos a la actual o prevista realidad física- los espacios de reserva (denominados en el vigente PUEP “de protección”) que garantizan la continuidad de la zona de servicio terrestre y la conexión a través del dominio público portuario entre las distintas áreas.

Con estos criterios (transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios en el Puerto) se ha confeccionado la previsión de usos que se recoge en los Planos y se describe en los apartados siguientes.

8.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE LA ZONA DE SERVICIO

En este apartado, se definen los usos previstos contemplados en la propuesta de DEUP para cada una de las diferentes zonas (englobando una o varias áreas funcionales) del Puerto, ajustados a la clasificación de los usos portuarios (o usos portuarios básicos) de acuerdo con el artículo 72.1 del TRLPEMM: comercial, pesquero, náutico-deportivo y complementario o auxiliar de los anteriores. Se han numerado del 1 al 5 (de la “a” a la “e”), incluyendo los usos desarrollados y/o previstos en cada zona del Puerto, en general, uno o dos de los citados usos portuarios básicos, debido a la necesidad de convivencia entre ellos (salvo en las áreas de operación junto al cantil de los atraques) por la flexibilidad requerida

para ajustarse a las demandas portuarias y su constante evolución, unida a la falta de superficies libres de expansión (por la relativa escasez de suelo, en diferente medida dependiendo de las áreas y actividades de que se trate). En el Plano 5. Previsión de usos propuesta, se muestran los usos previstos en cada zona.

8.2.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Las consideraciones generales en cuanto a los usos que se proponen en los espacios terrestres del Puerto se ajustan a las previstas para usos portuarios en el punto 1 del artículo 72 del TRLPEMM (donde se señala que en el dominio público portuario solo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en la propia Ley). Dicho artículo contempla cuatro usos portuarios básicos. Dada la particular configuración del puerto de Palma y la necesidad de cierta flexibilidad para compatibilizar todos ellos en una superficie terrestre relativamente reducida, y también dado que en algunas zonas algunos de ellos se entremezclan y compatibilizan, se entiende necesario el prever tres usos “mixtos” o combinación de dos básicos en la zonificación del puerto, de forma que se distingan las grandes zonas dedicadas a usos comerciales, a usos pesqueros y a usos náutico-deportivos, pero previendo en todas ellas la compatibilización de ese uso portuario específico con el uso complementario o auxiliar (que además tiene prevista “en exclusividad” alguna zona), tal y como se describen en el siguiente apartado.

8.2.2. USOS PORTUARIOS

a. Uso comercial

De acuerdo con la legislación vigente, el uso comercial se corresponderá con aquellos espacios en los que se desarrollen actividades vinculadas al intercambio entre modos de transporte, los relativos a la prestación de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales. Entendiendo por tales, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, y el avituallamiento y reparación de buques.

No tienen la consideración de actividades comerciales portuarias, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM: a) las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías; b) el atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto; c) las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar

justificada económicamente la utilización de medios mecánicos; ni d) la utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

Esto es, se prevé el uso comercial en las zonas principal o esencialmente destinadas a las operaciones vinculadas con el tráfico portuario de mercancías (graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general), vehículos y pasajeros, que utilizan distintos tipos de buques (incluyendo tanto los de líneas regulares como los de tráficos “tramp” u otros tráficos ocasionales o puntuales, así como los cruceros turísticos), con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, pasarelas fijas y móviles para el embarque de pasajeros, etc.

Se reservan exclusivamente al uso portuario comercial las áreas de operación junto al cantil de los atraques destinados principalmente a buques comerciales, tanto en el Dique del Oeste, en Poniente y Paraires y en los Muelles Comerciales de Levante.

b. Uso náutico-deportivo

Se ha previsto el uso náutico-deportivo para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades.

c. Uso pesquero

Se ha previsto el uso pesquero para las áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a líneas de atraque esencialmente destinadas o que pueden destinarse al sector de la pesca y el marisqueo. Estas líneas de atraque podrán destinarse temporalmente a embarcaciones de recreo, en la parte no ocupada por los tráficos pesqueros (con prioridad sobre los de recreo en estas áreas).

d. Uso complementario

Siguiendo lo indicado en la legislación vigente, en el dominio público portuario se permiten y desarrollan los usos complementarios o auxiliares de los usos portuarios comerciales, pesqueros y náutico-deportivos, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Por la importancia que en el puerto de Palma tienen los tráficos de pasaje (más de 1 millón de pasajeros en régimen de transporte, más de 2,2 millones en cruceros turísticos -cerca del 40 % iniciando y terminando su itinerario en Palma- y 300.000

pasajeros de tráfico interior, datos de 2019), así como los amarres e instalaciones para embarcaciones deportivas y de recreo (del orden de 1.800 amarres en gestión directa y unos 2.400 en gestión indirecta, para bases y transeúntes), los usos complementarios deben tener muy en cuenta y contemplar los servicios dirigidos a estos usuarios portuarios (pasajeros y tripulantes), residentes y/o visitantes del puerto y de la isla, que llegan/salen por vía marítima y utilizan las instalaciones portuarias.

Así, de forma no exhaustiva, se incluyen en el uso complementario: edificios de oficinas, locales, despachos de la Administración u otros organismos públicos o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el Puerto; viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-café-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM (esto es, cuando estén justificados por su relación con el tráfico portuario, por los tráficos marítimos que generen o por los servicios a los usuarios del puerto, y siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario).

Se reserva exclusivamente al uso portuario complementario la zona del Muelle Viejo actualmente destinada a servicios generales y actividades administrativas y de distinta índole del Puerto, sin línea de atraque asociada.

e. Uso comercial/complementario

Este uso “mixto” se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a líneas de atraque dedicadas preferentemente a buques comerciales, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario comercial y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones presentadas en los apartados (a) y (d) anteriores.

f. Uso náutico-deportivo/complementario

Este uso “mixto” se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculados o relacionados con los muelles y pantalanes dedicados principalmente a

amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario náutico deportivo y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones presentadas en los apartados (b) y (d) anteriores, en particular, en lo que se refiere a las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de las actividades náutico-deportivas (como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros).

g. Uso pesquero/complementario

Este uso “mixto” se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con líneas de atraque esencialmente destinadas o que pueden destinarse al sector de la pesca y el marisqueo, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario pesquero y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones presentadas en los apartados (c) y (d) anteriores, en particular, en lo que se refiere a las actividades o servicios accesorios que contribuyen a elevar el valor añadido de las capturas o a dar soporte a las mismas, como: secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacenillos y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta (lonja); servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos o actividades comerciales en general, así como el varadero e instalaciones para reparaciones, izada, varada e invernaje de este tipo de embarcaciones.

8.2.3. RESERVA PORTUARIA

De acuerdo con el artículo 69.1 del TRLPEMM, el Ministerio de Fomento² determinará en los puertos de titularidad estatal los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Los espacios de reserva portuaria son básicamente los correspondientes a áreas que actualmente no son directamente necesarias para el tráfico portuario, ni se encuentran acondicionadas para el mismo.

En el caso del Puerto de Palma se corresponden fundamentalmente –con algunos ajustes– con las zonas definidas con el uso de “protección” en el PUEP vigente, como son las zonas de playa o escollera que separan áreas de actividad portuaria. Estos espacios de reserva, con un teórico potencial portuario, se mantendrán, en principio, respetando sus características actuales, sin prever usos específicos en los mismos y garantizarán, a modo de franja de protección o amortiguadora, la posibilidad de un adecuado desarrollo de la actividad portuaria colindante, manteniéndose la actual continuidad de la zona de servicio del puerto y la titularidad y gestión unificada de esta

² Transcripción literal de la ley, actualmente, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

franja continua del dominio público marítimo-terrestre que constituye el dominio público portuario, evitando interferencias sobre la explotación portuaria que en otro caso eventualmente podrían plantearse.

8.2.4. ACTIVIDADES NO EstrictAMENTE PORTUARIAS ADMISIBLES

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

8.3. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE USOS

8.3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

De acuerdo con la clasificación establecida y con las características, aptitudes, funciones y demandas de cada área, analizadas en los apartados 2.2 y 3, se ha procedido a la previsión de usos para las distintas áreas, enclaves y parcelas que componen la zona de servicio del Puerto de Palma.

Este proceso de previsión de usos se refleja en las hojas del Plano Nº 07 – Previsión de usos, que acompañan a la presente DEUP, cuyo resumen en cifras se incluye a continuación:

DISTRIBUCIÓN DE LOS USOS		
Usos	Superficie (m ²)	Porcent. (%)
Usos portuarios		
Comercial	81.450,74	7,33
Náutico-deportivo	59.495,65	5,36
Pesquero	710,81	0,06
Complementario	45.651,71	4,11
Comercial/complementario	538.525,96	48,47
Pesquero/complementario	13.443,72	1,21
Náutico-deportivo/complementario	309.789,18	27,88

Espacios de reserva	61.934,19	5,57
Total Zona de Servicio	1.111.001,96	100,00

Tabla 47: Distribución de los usos en el Puerto de Palma. 2000-2018. Fuente: Elaboración Propia

Esta previsión de usos, estrechamente condicionada por las exigencias y demandas actuales, define un modelo de aprovechamiento de la zona de servicio terrestre dirigido a maximizar su utilización por actividades estrictamente portuarias (y complementarias).

8.3.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN POR ÁREAS FUNCIONALES

De acuerdo con los análisis realizados en la primera parte de este documento, las razones que justifican los usos previstos para las distintas áreas funcionales en que se ha descompuesto la Zona de Servicio se definen a continuación. Este modelo de aprovechamiento terrestre puede observarse en el Plano 07 y en los resúmenes que siguen, en los que se presenta una descripción y justificación detallada de los usos previstos para cada una de las áreas funcionales en que se ha dividido la zona de servicio.

a. Zona ZP1: “Ribera portuaria Molinar, Portitxolet, Can Pere Antonio, Embarcadero Punta del Gas y Punta del Gas – dique de Levante – Escollera primera alineación dique de Levante

Zona ZP1: Ribera portuaria Molinar, Portitxolet, Can Pere Antoni, Embarcadero Punta del Gas, Punta del Gas-dique de Levante – Escollera primera alineación dique de Levante	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por un lado, el uso de reserva portuaria a la zona de playa y escolleras, por otro lado el uso náutico-deportivo/complementario en el entorno del embarcadero de la Punta del Gas y sus espacios aledaños.	
Superficie total: 67.097,14 m ²	
Ubicación:	Esta zona abarca un conjunto discontinuo integrado por la playa del Molinar, que se extiende desde Ciudad Jardín hasta la Dársena Caló d'en Rigo en el barrio del Molinar; el Portitxolet, que se extiende desde el límite oeste de las instalaciones portuarias de la Dársena Caló d'en Rigo hasta el final de la playa de Portitxolet; la playa Can Pere Antoni, que incluye la playa de Can

	Pere Antoni, delimitada por las instalaciones portuarias de Troneras del Portitxol, que marca su límite por el este, y la Punta del Gas, que marca su límite por el oeste; el embarcadero de la Punta del Gas, el tramo de dominio público comprendido entre la Punta del Gas y el dique de Levante y la escollera de la primera alineación del dique de Levante.
Uso Reserva Portuaria	
Ubicación:	Se prevé este uso para la totalidad del área funcional con la excepción de los espacios ubicados entre el espigón de escollera que conforma el límite oeste de la playa Can Pere Antoni, el embarcadero de la Punta del Gas y la zona de playa donde se encuentra una instalación hostelera, además de una pequeña franja que se extiende paralela a la playa de Can Pere Antoni entre el propio embarcadero y el Portitxol.
Uso:	Reserva portuaria
Superficie total uso reserva portuaria:	61.934,19 m ²
Justificación:	El uso de reserva se corresponde, fundamentalmente – con algunos ajustes- con las zonas definidas con el uso de “defensa o protección” en el PUEP vigente que ya no tiene reflejo en la legislación portuaria vigente y que, en esta área funcional, se corresponde con espacios y zonas de playa o escollera que separan y facilitan el desarrollo de la actividad portuaria colindante, al servir como defensa o protección de las actuales instalaciones portuarias o sus accesos, de efectos no favorables procedentes de utilizaciones del dominio público, no controladas por la Autoridad Portuaria. Se considera conveniente mantener estos espacios dentro de la zona de servicio terrestre del Puerto, con el objetivo de dar continuidad a la misma a lo largo de toda la ribera del mar y, al mismo tiempo para conectar la zona de servicio terrestre y la zona de servicio de aguas del Puerto, en particular la zona II, unificando y, con ello, facilitando la mejor gestión posible de estos espacios de dominio público a través de una única administración, la de la APB. Asimismo,

	<p>estos espacios de escolleras portuarias, se encuentran sometidas a la influencia de las reflexiones de ciertos sectores del oleaje sobre las infraestructuras de abrigo portuarias (Dique del Oeste) como consecuencia de las cuales podría ser necesario llevar a cabo intervenciones puntuales.</p> <p>En el caso particular de esta área funcional, se corresponde con los espacios ubicados al este de la Dársena Caló d'en Rigo, los espacios ubicados al oeste de la Dársena Caló d'en Rigo y al este de la Dársena del Portitxol, los espacios ubicados al oeste la Dársena del Portitxol y al este el embarcadero Punta del Gas, los espacios ubicados al oeste el embarcadero Punta del Gas y al este la explanada de Muelles Comerciales y la escollera de la primera alineación del dique de Levante.</p> <p>Se trata de espacios que cuentan con un evidente potencial portuario, fundamentalmente para el desarrollo de actividades náutico-deportivas vinculadas a las embarcaciones de recreo, si bien, en la actualidad y en el futuro inmediato no se prevé el desarrollo de actividades y usos portuarios concretos en base la definición establecida en el artículo 72 del TRLPEMM, limitándose los mismos a una función de protección, defensa y amortiguación.</p> <p>Estos espacios de reserva se mantendrán, en principio, respetando sus características actuales y garantizarán, a modo de franja de protección o amortiguadora, la posibilidad de un adecuado desarrollo de la actividad portuaria colindante sin interferencias, tanto en la parte terrestre dedicada fundamentalmente al amarre de embarcaciones deportivas, como en la zona de aguas colindante, destinada al fondeo y espera de embarcaciones menores, de acuerdo con la regulación establecida en la ordenanza portuaria correspondiente; manteniéndose la actual continuidad de la zona de servicio del puerto y la titularidad y gestión unificada de esta franja continua del dominio público marítimo-terrestre que constituye el dominio público portuario por parte de la APB, evitando</p>
--	---

	interferencias sobre la explotación portuaria que en otro escenario eventualmente podrían plantearse.
Uso náutico-deportivo/complementario	
Ubicación:	Se prevé este uso en los espacios ubicados entre el espigón de escollera que conforma el límite oeste de la playa Can Pere Antoni y la zona de playa donde actualmente se encuentra una instalación hostelera, además de una pequeña franja que se extiende paralela a la playa de Can Pere Antoni entre el propio embarcadero y el Portitxol.
Superficie total uso náutico-deportivo/complementario	5.162,995 m ²
Justificación:	<p>El embarcadero de la Punta del Gas está dedicado a la operativa de atraque de embarcaciones náutico-deportivas y recreativas y de pequeñas embarcaciones de tráfico local que atracan en esta zona del Puerto de Palma, así como para el desarrollo de la operativa de embarque y desembarque de los tripulantes y pasajeros de dichas embarcaciones. Los espacios aledaños al embarcadero de la Punta del Gas son espacios que conservan su funcionalidad e idoneidad técnica para el desarrollo de la actividad portuaria, si bien por su uso, en la actualidad no se produce tráfico de mercancías por esta zona, únicamente se emplea para tráfico local o de bahía y como embarcadero náutico deportivo, mediante una infraestructura que cuenta con acceso directo al Paseo Marítimo y al carril bici que se extiende en paralelo a este y con un club de playa.</p> <p>Por su parte, la franja ubicada en el trasdós de la playa permite comunicar el propio embarcadero de la Punta del Gas con el Portitxol, ejerciendo como elemento que posibilita la continuidad entre dos instalaciones náutico-deportivas.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con los muelles y</p>

	<p>pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>Por todo ello, debido a la actividad náutico-deportiva propia del embarcadero y de la franja que comunica el Molinar y el Portixol, unido a otras actividades complementarias incluidas en la descripción anterior, como son el uso hostelero y la propia infraestructura viaria de conexión con el Portitxol, se justifica la</p>
--	---

	previsión del uso náutico-deportivo / complementario, de tal forma que la previsión del uso complementario, junto al específico náutico-deportivo, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación.
--	--

b. Zona ZP2: “El Molinar-Dársena Caló d’en Rigo”

Zona ZP2: “El Molinar-Dársena Caló d’en Rigo”	
Ubicación:	Superficie destinada a pequeña instalación náutico-deportiva en la Dársena Caló d’en Rigo.
Uso:	Náutico-deportivo/complementario
Superficie total:	7.880,13 m ²
Justificación:	<p>El entorno de esta pequeña instalación náutico-deportiva es un espacio que cuenta con cierta escasez de superficie, en relación con las actividades que en estos espacios se desarrollan y se pretenden desarrollar, lo que dificulta el proceso de segmentación en áreas independientes con usos individuales y específicos previstos de forma exclusiva. En particular, los usos complementarios y auxiliares de los portuarios, requieren una elevada cantidad de superficie para su implantación y conviven con la actividad puramente portuaria, en este caso, náutico-deportiva y recreativa entremezclándose con ella. La correcta explotación de estos espacios portuarios, requiere de flexibilidad para permitir la convivencia entre usos y requiere ir adaptando los límites entre unos y otros, que en ocasiones resultan imprecisos por el propio carácter de las actividades que se desarrollan y también por las necesidades cambiantes de la demanda.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se propone la previsión del uso náutico-deportivo/complementario, como fiel reflejo de la actividad que históricamente y en la actualidad se desarrolla en estos espacios. Se trata de una pequeña dársena destinada al amarre de embarcaciones de recreo y de pesca deportiva y al desarrollo de actividades náuticas. En este mismo espacio, existen también instalaciones que permiten dar los servicios técnicos asociados a dicha actividad, así como servicios de restauración. Actualmente, se están llevando a cabo obras de adecuación de la zona, teniendo como principal finalidad aumentar la integración y conexión puerto-barrio a través de la urbanización del Paseo Marítimo y la ampliación de zonas verdes, y la renovación de las instalaciones marítimas, lo que profundiza la integración de usos y en ese grado de indefinición existente entre aquellos usos puramente</p>

	<p>portuarios y los complementarios de los anteriores. Asimismo, se espera que estas actuaciones aumentarán el atractivo de la zona, convirtiéndola en un lugar idóneo para la actividad náutico-deportiva.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>De acuerdo con ello, esta área comprende, no solo espacios destinados a usos náutico-deportivos, sino también otros usos auxiliares o complementarios cuya presencia en el Puerto se justifica por los tráficos de embarcaciones náutico-deportivas</p>
--	---

	<p>que generan, así como por los servicios que prestan a estos usuarios del Puerto y también otros usos auxiliares como es el caso de las infraestructuras y viarios destinados al tránsito peatonal, que además de prestar el servicio de comunicación y trasiego entre las distintas áreas de la zona de servicio, es susceptible de explotación para prestar otros servicios.</p> <p>Por todo ello, como resultado de la convivencia entre actividades puramente náutico-deportivas con otras de carácter complementario o auxiliar, se justifica la previsión del uso “mixto” propuesto, de tal forma que la previsión del uso complementario, junto al específico náutico-deportivo, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación.</p>
--	---

c. Zona ZP3: "Portitxol"

Zona ZP3: "Portitxol"	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por una parte, el uso náutico-deportivo en los pantalanes y el uso náutico-deportivo/complementario en el resto del área funcional.	
Superficie total: 50.438,54 m ²	
Ubicación:	Desde el final de la playa de Portitxolet hasta las instalaciones portuarias de Troneras, que constituyen el límite con la playa de Can Pere Antoni.
Uso Náutico-deportivo	
Ubicación	Se prevé este uso en los muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo dentro de la dársena del Portitxol.
Uso:	Náutico-deportivo
Superficie total uso náutico-deportivo	1.547,35 m ²
Justificación:	Los pantalanes y muelles de la dársena del Portitxol están dedicados prácticamente en exclusiva para la operativa de atraque de las embarcaciones náutico-deportivas y recreativas que llegan a la dársena, así como para el desarrollo de la operativa de embarque y desembarque de los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones y la prestación de servicios técnicos como los suministros y la recogida de basura. De acuerdo con ello, se justifica la previsión del uso náutico-deportivo para estos espacios.
Uso náutico-deportivo/complementario	
Ubicación:	Se prevé este uso en el resto del área funcional ZP3 con excepción de los espacios descritos previamente, en los cuales se prevé el uso náutico-deportivo.
Uso:	Náutico-deportivo/complementario

Superficie total uso náutico-deportivo /complementario:	48.891,19 m ²
Justificación:	<p>De forma similar a los que se describía para el área funcional ZP2, el entorno del Portitxol es un espacio que adolece de cierta escasez de superficie, al menos en términos de oferta y demanda, en relación con las actividades que en estos espacios se desarrollan y se pretenden desarrollar, lo que dificulta el proceso de segmentación en áreas independientes con usos individuales y específicos previstos de forma exclusiva. En particular, los usos complementarios y auxiliares de los portuarios, requieren una elevada cantidad de superficie para su implantación y conviven con la actividad náutico-deportiva y recreativa entremezclándose con ella. La correcta explotación de estas superficies de la zona de servicio del Puerto, requiere de flexibilidad para permitir la convivencia entre usos y requiere ir adaptando los límites entre unos y otros, que en ocasiones resultan imprecisos por el propio carácter de las actividades que se desarrollan y también por las necesidades cambiantes de la demanda.</p> <p>A la vista de ello, se propone el uso náutico-deportivo/complementario, como fiel reflejo de la actividad que históricamente y en la actualidad se desarrolla en estos espacios. El área está caracterizada por la existencia de instalaciones asociadas a la actividad náutico-deportiva, así como múltiples actividades complementarias que se generan en torno a la propia actividad náutica. Su situación respecto al barrio de pescadores del Molinar hace de la Dársena del Portitxol una zona atractiva para el atraque de embarcaciones de recreo y pesca deportiva. Su uso principal corresponde con las actividades relacionadas con el amarre de embarcaciones de recreo y a los servicios técnicos asociados a dicha actividad. Sin embargo, también existen instalaciones menores asociadas a la actividad de pesca deportiva, servicios de restauración y hostelería, e instalaciones para dar otros servicios a los usuarios del puerto que se ubican</p>

	<p>fuera de la propia dársena.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con los muelles y pantalanés dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurant, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>Como se ha visto, esta área comprende, no solo actividades, instalaciones y equipamientos destinados</p>
--	--

	<p>a la actividad náutico-deportiva, sino también otros usos y actividades auxiliares o complementarias cuya presencia en el Puerto se justifica por los tráficos de embarcaciones náutico-deportivas que generan así como por los servicios que prestan a estos usuarios del Puerto y otros usos auxiliares como es el caso de las infraestructuras de tránsito peatonal, que además de prestar el servicio de comunicación y trasiego entre las distintas áreas de la zona de servicio, es susceptible de explotación para prestar otros servicios.</p> <p>Por todo ello, como resultado de la convivencia entre actividades puramente náutico-deportivas con otras de carácter complementario o auxiliar, se justifica la previsión del uso “mixto” propuesto, de tal forma que la previsión del uso complementario, junto al específico náutico-deportivo, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación</p>
--	---

d. Zona ZP4: “Zona administrativa y de servicios del dique de Levante”

Zona ZP4: “Zona administrativa y de servicios del dique de Levante”	
Ubicación:	Se incluye en esta zona la superficie delimitada por la Calle Muelle y la Avenida Adolfo Suarez. Cabe mencionar que se incluyen en esta área como terrenos aislados rodeados de espacios ajenos a la zona de servicio portuario las superficies ocupadas por los edificios de Capitanía Marítima y Aduanas, los cuales se ubican al otro lado del Paseo Marítimo justo en frente del Edificio Parque del Mar III.
Uso:	Complementario
Superficie total:	45.651,71 m ²
Justificación:	<p>Se trata de un área que consta de varias zonas ajardinadas y con múltiples espacios de aparcamiento, viales y edificios de oficinas de los organismos oficiales, entre el Camino de la Escollera y la Calle del Muelle.</p> <p>Se incluyen en esta zona los edificios de oficinas asociados a organismos oficiales, como son el nuevo edificio de oficinas de la APB, la Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de Baleares, la Capitanía Marítima de Baleares, la Dirección General de la Guardia Civil, el Instituto Social de la Marina “Casa del Mar”, el Área de Sanidad de la Delegación del Gobierno de las Islas Baleares (Sanidad Exterior) y la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios.</p> <p>Las instalaciones propias de la Autoridad Portuaria, como oficinas, talleres, el edificio de la sede para actividades y relaciones institucionales de la APB es un espacio de encuentro de la misma con otros organismos, empresas, usuarios y ciudadanos en general, donde se da a conocer y se explica el patrimonio, la evolución del funcionamiento actual y los planes de futuro del Puerto, de las actividades portuarias y de las políticas de Responsabilidad Social Corporativa.</p> <p>En el futuro uno de los edificios de oficinas aislados en terrenos al otro lado del Paseo Marítimo albergará un futuro Centro de Interpretación o Port Center con vocación de divulgación de la actividad portuaria que se desarrolla en el Puerto de Palma, restaurante-cafetería, si bien se hará en</p>

	<p>compatibilidad con el uso de oficinas de la propia APB, por lo cual se trata de un edificio que todavía conserva su funcionalidad e idoneidad técnica para el desarrollo de actividades vinculadas con los usos portuarios y así se prevé que continúe siendo.</p> <p>El uso complementario definido en la presente DEUP, contempla el uso de edificios de oficinas, locales, despachos de la Administración u otros organismos públicos o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el Puerto; viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o internaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-café-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM</p> <p>De acuerdo con la previsión de usos descrita previamente, los usos y actividades que se desarrollan en este entorno, se encuentran directamente relacionadas con la actividad portuaria y son complementarias o auxiliares de las actividades puramente portuarias (comerciales, pesqueras y náutico-deportivas) por los servicios que prestan a los usuarios del Puerto, justificándose en base a la prestación de dichos servicios, su ubicación dentro de la zona de servicio del Puerto. Tal y como se desprende de descripción previa, los usos existentes y previstos en la zona justifican mantener la</p>
--	--



	previsión del uso complementario.
--	-----------------------------------

e. Zona ZP5: “Zona Comercial dique de Levante”

Zona ZP5: “Zona comercial dique de Levante”		
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por un lado, el uso comercial a la zona del Muelle de Testero y el primer tramo exterior de los Muelles Comerciales y, por otro lado, el uso comercial/complementario al Muelle Adosado y su prolongación y a la totalidad del Muelle Rama Corta, además de sus superficies anexa, junto con parte de la explanada colindante con el último tramo del Dique de Levante.		
Superficie total: 170.834,86 m ²		
Ubicación:	Esta área funcional abarca la zona del Muelle de Testero y el primer tramo exterior de los Muelles Comerciales, el Muelle Adosado y su prolongación, el Muelle Rama Corta, así como sus superficies anexas, junto con parte de la explanada colindante con el último tramo del Dique de Levante.	
Uso Comercial		
Ubicación:	Se incluye en esta zona el Muelle Testero y el primer tramo exterior de los Muelles Comerciales en una franja de 15 m.	
Uso:	Comercial	
Superficie total uso comercial	10.780,15 m ²	
Justificación:	<p>En los Muelles Comerciales, el tráfico dominante se corresponde con la mercancía general. Se reservan los 15 m, así como la superficie completa de los tacones, correspondientes con la zona de maniobra de estos muelles, de forma exclusiva para actividades de carácter comercial, de acuerdo con la definición de este uso proporcionada en apartados precedentes, en particular, para el intercambio entre modos de transporte y la prestación de los servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales y en base a ello se propone el uso comercial para esta superficie</p> <p>Se entiende por actividades comerciales, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM, las operaciones de estiba,</p>	

	<p>desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, y el avituallamiento y reparación de buques.</p> <p>Las actividades, usos, instalaciones y equipamientos ubicados en este espacio están destinados al desarrollo de las operaciones portuarias vinculadas al tráfico portuario de mercancías, vehículos y pasajeros, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, pasarelas fijas y móviles para el embarque de pasajeros, etc.</p>
Uso comercial/complementario	
Ubicación:	Se incluye en esta zona el Muelle Adosado y su prolongación, el Muelle Rama Corta y sus superficies anexas, junto con parte de la explanada colindante con el último tramo del Dique de Levante.
Superficie total uso comercial/complementario	160.054,71 m ²
Justificación:	<p>Comprende la zona de depósitos de mercancías, la cual está estructurada de forma ordenada en la explanada formada entre el Muelle Adosado y el Testero y Primer Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. También la explanada contigua al último tramo del Dique de Levante, es utilizada en la actualidad como zona de depósito.</p> <p>En la zona del Muelle Adosado se localizan instalaciones asociadas a los servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones, que serán ampliadas en el futuro y se espera que puedan ocupar una mayor superficie.</p>

	<p>De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a líneas de atraque y las áreas del entorno vinculadas a ellas, dedicadas preferentemente a buques comerciales, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario comercial y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones de cada uso individual.</p> <p>En particular, en lo que se refiere al uso comercial, se entiende por actividades comerciales, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, y el avituallamiento y reparación de buques.</p> <p>Asimismo, se contemplan las actividades, usos, instalaciones y equipamientos destinados al desarrollo de las operaciones portuarias vinculadas al tráfico portuario de mercancías, vehículos y pasajeros, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, pasarelas fijas y móviles para el embarque de pasajeros, etc.</p> <p>El uso complementario definido en la presente DEUP, contempla el uso de edificios de oficinas, locales, despachos de la Administración u otros organismos públicos o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el Puerto; viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas</p>
--	--

	<p>de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM</p> <p>Tal y como se puede apreciar en las descripciones previas, en esta zona se desarrollan en régimen de compatibilidad actividades puramente comerciales, con otras de carácter complementario y auxiliar. En particular, la actividad de reparación de embarcaciones, se enmarca en este caso, dentro del uso comercial, si bien, actividades auxiliares de la propia actividad de reparación naval y de la actividad de carga y descarga que se produce en los muelles además de los viales internos de comunicación, se inscriben dentro del uso complementario, en general con solución de continuidad entre ambos usos y sin una frontera nítida entre unos y otros.</p> <p>Por ello, con el objetivo de garantizar una correcta explotación portuaria en estos espacios, dotando por una parte, de la flexibilidad necesaria y, por otra, de la necesaria seguridad jurídica a las diferentes actividades que en esta zona se desarrollan y desarrollarán, se justifica la previsión del uso</p>
--	--



	comercial-complementario.
--	---------------------------

f. Zona ZP6: “Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines de San Telmo”

Zona ZP6: “Muelle Nuevo- Muelle Viejo- Es Mollet-Jardines San Telmo”	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por una parte, el uso náutico-deportivo en los pantalanes y el uso náutico-deportivo/complementario en el resto del área funcional.	
Superficie total: 125.688,44 m ²	
Ubicación:	Esta área está formada por el espacio de los Muelles Comerciales que no ha sido considerado previamente en las áreas ZP4 y ZP5, que contiene el Muelle Nuevo y explanada anexa y se prolonga hacia el oeste siguiendo la Calle del Muelle (que comunica interiormente el Contramuelle Mollet con los Muelles Comerciales), hasta los Jardines de San Telmo, estos últimos incluidos.
Uso Náutico-deportivo	
Ubicación:	Se prevé este uso en los pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo dentro del ámbito del área funcional.
Uso:	Náutico-deportivo
Superficie total uso náutico-deportivo	2.387,18 m ²
Justificación:	Los dos pantalanes situados más al este en el Muelle de la Lonja están dedicados prácticamente en exclusiva para la operativa de atraque de las embarcaciones náutico-deportivas y recreativas que atracan en la dársena, así como para el desarrollo de la operativa de embarque y desembarque de los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones y la prestación de servicios técnicos como los suministros y la recogida de basura. De acuerdo con ello, se justifica la previsión del uso náutico-deportivo para estos espacios.
Uso náutico-deportivo/complementario	

Ubicación:	Se prevé este uso para todos los espacios que integran el área funcional ZP6 con excepción de los espacios descritos previamente, en los cuales se prevé el uso náutico-deportivo.
Uso:	Náutico-deportivo/complementario
Superficie total uso náutico-deportivo /complementario:	123.301,26 m ²
Justificación:	<p>Se incluyen en esta zona las instalaciones asociadas a los servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones náutico-deportivas, incluida una explanada contigua al muelle, perfectamente pavimentada con edificios de locales y despachos y zona de aparcamiento, que se localizan en el Muelle Nuevo, Espigón Exterior y una parte de la Prolongación del Muelle Nuevo.</p> <p>También forman parte de esta zona las instalaciones asociadas a la Marina del Moll Vell, que son espacios aledaños a los pantalanes destinados al atraque de embarcaciones de recreo, así como el Primer Tramo del Muelle de la Lonja, destinado al tráfico local y de servicio.</p> <p>La continuación hacia los Jardines de San Telmo consiste en una pequeña banda que se extiende en paralelo al Paseo Marítimo, que abarca el vial interior que comunica los Muelles Comerciales con los Jardines, y se extiende hasta la parte baja del bordillo de la acera del lado mar del Paseo Marítimo. Los Jardines de San Telmo incluyen, zonas de aparcamiento y viales interiores, y su límite por el este lo marca la rampa varadero de la zona náutica del Jonquet.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con los muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y</p>

	<p>equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>Los espacios de la zona de servicio incluidos dentro de esta área funcional, están vinculados a las líneas de atraque, básicamente orientadas a embarcaciones deportivas o de recreo. Una parte importante de la superficie del área funcional, está dedicada y se prevé que se siga dedicando a áreas técnicas donde desarrollan su actividades empresas industriales y comerciales cuya localización en el Puerto está justificada por su relación con el tráfico portuario de embarcaciones de recreo (fundamentalmente) y por</p>
--	--

	<p>los servicios que prestan a dichas embarcaciones usuarias del Puerto. Fundamentalmente, se trata de servicios de todo tipo vinculados con múltiples operaciones de reparación y mantenimiento -en seco y a flote- de este tipo de embarcaciones náutico-deportivas.</p> <p>De acuerdo con el artículo 3.2 del TRLPEMM la actividad de reparación de buques tiene la consideración de actividad comercial, si bien, el artículo 3.3. establece que no se considera como actividad comercial portuaria la reparación y mantenimiento de buques pesqueros y deportivos. A la vista de lo anterior, la utilización de estos espacios o áreas técnicas para actividades no solo de izada, botadura y reparación, sino en general las actividades relacionadas con el mantenimiento y renovación ("refit") de embarcaciones deportivas y pesqueras deberá enmarcarse en el uso complementario. En ese supuesto se enmarca la actividad de más de cuatrocientas empresas industriales (y comerciales) cuya presencia y localización en el Puerto está justificada por su relación con el tráfico portuario de embarcaciones deportivas, por el volumen de tráfico marítimo que generan y por los servicios que prestan a los usuarios del Puerto, dado que las embarcaciones náutico-deportivas que hacen escala en el Puerto de Palma, complementan sus estancias largas o mantienen su base en el Puerto, entre otros motivos, por los servicios complementarios que reciben de estas empresas.</p> <p>Tal y como se puede apreciar en la descripción previa, en esta zona se desarrollan en régimen de compatibilidad actividades puramente náutico-deportivas, con otras de carácter complementario y auxiliar del resto de actividades portuarias, sobre las cuales en ocasiones resulta complejo establecer el límite entre unas y otras, dado que en muchas ocasiones dicho límite es impreciso. Tal es el caso, de aquellas embarcaciones que durante su estancia en Puerto, no resulta inmediato diferenciar el período en que están recibiendo servicios de reparación o</p>
--	--

	<p>mantenimiento o simplemente están ocupando un amarre.</p> <p>Por ello, con el objetivo de garantizar una correcta explotación portuaria en estos espacios, dotando por una parte, de la flexibilidad necesaria y, por otra, de la necesaria seguridad jurídica a las diferentes actividades que en esta zona se desarrollan y desarrollarán, se justifica la previsión del uso náutico-deportivo/complementario.</p>
--	---

g. Zona ZP7: “Zona pesquera”

Zona ZP7: “Zona pesquera”	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por una parte, el uso pesquero en el pantalán y el uso pesquero/complementario en el resto del área funcional.	
Superficie total: 14.154,53 m ²	
Ubicación:	Se incluye en esta área la superficie de terreno disponible en la dársena pesquera que colinda al este con la zona de astilleros existente en el Contramuelle Mollet. Está formada por tres muelles que, definidos de este a oeste, son: segundo tramo de Muelle de la Lonja, Muelle de la Industria Pesquera y Muelle de Pescadores.
Uso Pesquero	
Ubicación:	
Uso:	Pesquero
Superficie total uso pesquero:	710,81 m ²
Justificación:	El pantalán situado más al oeste en el Muelle de la Lonja está dedicados de forma prioritaria para la operativa de atraque de las embarcaciones dedicadas a la pesca y el marisqueo, así como para el desarrollo de la operativa de carga y descarga de las capturas y la prestación de servicios técnicos demandados por estas embarcaciones. De acuerdo con ello, se justifica la previsión del pesquero para estos espacios. No obstante lo anterior, estas líneas de atraque podrán destinarse temporalmente a embarcaciones de recreo, en la parte no ocupada por los tráficos pesqueros (con prioridad sobre los de recreo en estas áreas).
Uso pesquero / complementario	
Ubicación:	Se prevé este uso para todos los espacios que integran el área funcional ZP7 con excepción de los espacios descritos previamente, en los cuales se prevé el uso pesquero.
Uso:	Pesquero/Complementario

Superficie total uso pesquero:	13.443,72 m ²
Justificación:	<p>La actividad, las instalaciones y equipamientos de esta área funcional están enfocados en el desarrollo de actividades vinculadas con el uso pesquero, que además de los muelles para el atraque de embarcaciones pesqueras, cuenta con una lonja en Contramuelle Mollet, dos casetas para industrias de pesca, dos secaderos de redes y zona de varadero. Se incluyen también en esta área las instalaciones asociadas a servicios de restauración situados en el Muelle de la Lonja, y la estación de suministro de gas oil para las embarcaciones menores, que dispone de dos surtidores, y está ubicada en el extremo oriental del Contramuelle Mollet. Se trata, en todo caso, de espacios que conservan plenamente sus características de bienes de dominio público y su idoneidad y funcionalidad técnica primitiva, por lo cual en estos espacios se pretende optimizar la gestión, priorizando el desarrollo de usos y actividades portuarias.</p> <p>De acuerdo con la definición que se realiza en la presente DEUP, el uso pesquero/complementario, se ha previsto para las áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con las líneas de atraque esencialmente destinadas o que pueden destinarse al sector de la pesca y el marisqueo, con sus correspondientes actividades o servicios accesorios que contribuyen a elevar el valor añadido de las capturas o a dar soporte a las mismas, como: secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacén y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta (lonja); servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos o actividades comerciales en general, así como el varadero e instalaciones para reparaciones, izada, varada e internaje de este tipo de embarcaciones.</p> <p>Asimismo, incluye también de forma compatible con el pesquero el uso complementario que contempla edificios de oficinas, locales, despachos de la Administración u otros organismos públicos o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el Puerto; viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de</p>

	<p>estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM</p> <p>De la descripción previa se desprende el carácter eminentemente pesquero de esta zona del Puerto, si bien, en la misma, se desarrollan otras actividades de carácter complementario o auxiliar. En particular los edificios ubicados en el costado del Muelle de Pescadores y del Muelle de la Industria Pesquera, está previsto que puedan albergar actividades asociadas a ambos usos en régimen de compatibilidad, lo cual justifica la previsión del uso pesquero/complementario para estos espacios, de tal forma que la previsión del uso complementario, junto al específico pesquero, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación.</p>
--	---

h. Zona ZP8: “Contramuelle Mollet – Club Náutico de Palma – Dársena de San Pedro – Muelle Jonquet – Marina para embarcaciones de lista 6ª y Dársena San Magín”

Zona ZP8: “Contramuelle Mollet – Club Náutico de Palma – Dársena de San Pedro – Muelle Jonquet – Marina para embarcaciones de lista 6ª y Dársena San Magín”	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por una parte, el uso náutico-deportivo en los pantalanes y el uso náutico-deportivo/complementario en el resto del área funcional.	
Superficie total: 74.996,53 m ²	
Ubicación:	Esta área funcional está integrada por los espacios de dominio público ubicados en la zona del contramuelle Mollet, los espacios actualmente concesionados al Real Club Náutico de Palma y a Astilleros de Mallorca, las instalaciones náuticas que se extienden a lo largo del Paseo Marítimo, desde la rampa-varadero que limita con los Jardines de San Telmo hasta el límite este que limita con la Dársena de San Magín y las instalaciones náuticas que se sitúan al oeste del Muelle del Jonquet, a lo largo del Paseo Marítimo, hasta el Muelle de tráfico local de las Golondrinas, y que se conocen, de este a oeste, como Dársena de San Magín y Marina para embarcaciones de lista 6ª.
Uso Náutico-deportivo	
Ubicación:	Se prevé este uso en los pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo dentro del ámbito del área funcional.
Uso	Náutico-deportivo
Superficie total uso náutico-deportivo	20.742,64 m ²
Justificación:	Los pantalanes del Club Náutico de Palma, Marina para embarcaciones de lista 6ª y la Dársena de San Magín están dedicados prácticamente en exclusiva para la operativa de atraque de las embarcaciones náutico-deportivas y recreativas que atracan en esta zona del Puerto de Palma, así como para el desarrollo de la operativa de embarque y desembarque de los

	tripulantes y pasajeros de las embarcaciones y la prestación de servicios técnicos como los suministros y la recogida de basura. De acuerdo con ello, se justifica la previsión del uso náutico-deportivo para estos espacios.
Uso náutico-deportivo/complementario	
Ubicación	Se prevé este uso para todos los espacios que integran el área funcional ZP8 con excepción de los espacios descritos previamente, en los cuales se prevé el uso náutico-deportivo.
Uso:	Náutico-deportivo/Complementario
Superficie total uso náutico-deportivo/complementario:	54.253,89 m ²
Justificación:	<p>El Puerto de Palma cuenta con una escasez de superficie, al menos en términos de oferta y demanda existente en el sector náutico-deportivo, siendo esta última muy elevada, lo que constituye un elemento de dificultad para la segmentación de la zona de servicio en áreas “estancas” a las que atribuir usos específicos de forma exclusiva y esto resulta especialmente relevante en el caso de la náutica deportiva y recreativa. Se trata además de espacios que conservan plenamente sus características de bienes de dominio público y su idoneidad y funcionalidad técnica primitiva, por lo cual en estos espacios se pretende optimizar la gestión, priorizando el desarrollo de usos y actividades portuarias.</p> <p>Los usos complementarios y auxiliares de los portuarios, consumen una elevada cantidad de superficie y conviven con los anteriores entremezclándose con ellos, lo cual, desde la perspectiva de la gestión y la explotación de esos espacios, constituye un elemento favorable y de interés, al menos desde la óptica de la previsión de usos de la DEUP, que ha de ser formulada con el grado de detalle previsto en la legislación portuaria. La correcta explotación de los espacios portuarios,</p>

	<p>requiere de flexibilidad para permitir la convivencia entre usos y requiere ir adaptando los límites entre unos y otros, que en ocasiones resultan imprecisos por el propio carácter de las actividades que se desarrollan y también por las necesidades cambiantes de la demanda.</p> <p>Se propone el uso náutico-deportivo/complementario, como fiel reflejo de la actividad que históricamente y en la actualidad se desarrolla en estos espacios. El área está caracterizada por la existencia de instalaciones asociadas a la actividad náutico-deportiva, así como múltiples actividades complementarias que se generan en torno a la propia actividad náutica y cuya presencia en el Puerto se justifica por los tráficos de embarcaciones náutico-deportivas que generan así como por los servicios que prestan a estos usuarios del Puerto.</p> <p>En la zona del Contramuelle del Mollet existen instalaciones asociadas a servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones deportivas y recreativas con gradas, zona de carenado de yates y locales de oficinas para dar servicios a los usuarios, que de acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del TRLPEMM, al tratarse de un servicio prestado a embarcaciones deportivas, deben encuadrarse dentro del uso complementario. Por su parte, en los muelles extremos que conforman la dársena se ubican zonas de aparcamiento a lo largo de su longitud.</p> <p>En el entorno del Club Náutico de Palma y la dársena de San Pedro, los pantalanes están destinados al amarre de embarcaciones, mientras que el resto de la superficie está destinada a dar los servicios técnicos asociados a dicha actividad, donde se incluyen superficies terrestres no edificadas que actúan como marina seca y como espacios para la reparación de embarcaciones. Existen, además, áreas destinadas a aparcamiento a lo largo de los pantalanes principales.</p> <p>En el entorno del Muelle del Jonquet se da una convivencia de usos, actividades, instalaciones y equipamientos de naturaleza diversa: una rampa de</p>
--	---

	<p>varada, una zona ajardinada con accesos peatonales pavimentados a su zona central, una zona de aparcamiento, instalaciones asociadas a servicios de restauración, el carril bici que se extiende en paralelo al Paseo Marítimo de Palma por el lado mar, así como la línea de muelles para el atraque de embarcaciones de recreo.</p> <p>Por último en el espacio de la Marina para embarcaciones de lista 6ª y la dársena de San Magín, se ubica una de las dársenas dedicadas a la náutica recreativa, que existen a lo largo del espacio de dominio público portuario ubicado en torno al Paseo Marítimo del Puerto de Palma, que permiten el atraque de embarcaciones de recreo de tamaños muy variados, y cuya demanda es creciente. En particular, la dársena de San Magín está gestionada directamente por la APB, mientras que la dársena siguiente es una instalación náutico-deportiva con 90 puestos de amarre y servicios de suministros para embarcaciones de lista 6ª, gestionada en régimen de concesión, y que abarca el espacio comprendido entre la Dársena de San Magín y el Muelle de las Golondrinas. Asimismo, esta área comprende también espacios destinados a otros usos, como es el caso de las zonas de tránsito peatonal que actúan como infraestructura de comunicación que permite dar continuidad por la vía terrestre a los espacios de dominio público que integran el Puerto de Palma.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con los muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurant, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios,</p>
--	--

	<p>titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>Como se ha visto, esta área comprende, no solo actividades, instalaciones y equipamientos destinados a la actividad náutico-deportiva, sino también otros usos y actividades auxiliares o complementarias cuya presencia en el Puerto se justifica por su relación con el tráfico marítimo que generan y por los servicios que prestan a los usuarios del puerto, así como otros usos complementarios como las infraestructuras de tránsito peatonal, que además de prestar el servicio de comunicación y trasiego entre las distintas áreas de la zona de servicio, es susceptible de explotación para prestar otros servicios, espacios de aparcamiento, zonas ajardinadas, etc. La previsión del uso complementario, junto al específico náutico-deportivo, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación. Por todo ello, como resultado de la convivencia entre</p>
--	---

	actividades puramente náutico-deportivas con otras de carácter complementario o auxiliar, se justifica la previsión del uso “mixto” propuesto.
--	--

i. Zona ZP9: Muelle de las Golondrinas

Zona ZP9: “Muelle de las Golondrinas o de tránsito local”	
Ubicación:	Instalaciones asociadas a la Estación Marítima del Muelle de las Golondrinas, frente al Auditòrium de Palma. El límite terrestre viene marcado por la línea de bordillos extremos del aparcamiento de autobuses del lado mar.
Uso:	Comercial/Complementario
Superficie total:	14.160,46 m ²
Justificación:	<p>Esta zona mantiene el uso comercial que presentaba, acogiendo una estación marítima de tráfico local y de recreo del Muelle de las Golondrinas que concentra el amarre de más de una docena de embarcaciones que están destinadas al tráfico de recreo para excursiones turísticas que se realizan por la bahía de Palma, e incluye terrenos destinados a bar-cafetería-restaurant, local comercial y aparcamiento. Además, existen pequeñas casetas destinadas a otros usos distintos a los propios de estacionamiento, como es el alquiler de vehículos.</p> <p>De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a líneas de atraque y las áreas del entorno vinculadas a ellas, dedicadas preferentemente a buques comerciales, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario comercial y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones de cada uso individual.</p> <p>Tal y como se puede apreciar en las descripciones previas, en esta zona se desarrollan en régimen de compatibilidad actividades comerciales, con otras de carácter complementario y auxiliar. En particular, la actividad de embarque y desembarque de pasajeros, se enmarca en este caso, dentro del uso comercial, si bien, actividades auxiliares de la misma, se inscriben dentro del uso complementario, en general con solución de continuidad entre ambos usos y sin una frontera nítida entre unos y otros.</p>

	Por ello, con el objetivo de garantizar una correcta explotación portuaria en estos espacios, dotando por una parte, de la flexibilidad necesaria y, por otra, de la necesaria seguridad jurídica a las diferentes actividades que en esta zona se desarrollan y desarrollarán, se justifica la previsión del uso comercial-complementario.
--	---

j. Zona ZP10: “Marina Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo, Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena de Can Bárbara”

Zona ZP10: “Instalaciones náutico-deportivas en Paseo Marítimo, Pantalán del Mediterráneo, Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena de Can Bárbara”	
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por una parte, el uso náutico-deportivo en los pantalanes y el uso náutico-deportivo/complementario en el resto del área funcional.	
Superficie total: 105.118,24 m ²	
Ubicación:	<p>El área funcional incluye las instalaciones asociadas a los servicios para embarcaciones de recreo en el Paseo Marítimo, en el Pantalán del Mediterráneo y en el Pantalán de la Cuarentena, los espacios de la dársena deportiva que discurre a lo largo del Paseo Marítimo, desde Paraires hacia el norte hasta el Pantalán de la Cuarentena. En este caso, el límite hacia el lado tierra lo marca la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo.</p> <p>Se incluye también la pequeña dársena en la Bahía de Palma que se comunica con mar abierto al transcurrir sus aguas debajo de la estructura del Paseo Marítimo. Se ubica hacia el lado tierra justo al otro lado del Paseo Marítimo a la altura del Club de Mar. El límite terrestre, en este caso, lo marcan las lindes de las parcelas catastrales, incluyendo los parterres laterales y jardines en los parajes de Nazaret y Can Bárbara.</p>
Uso Náutico-deportivo	
Ubicación:	Se prevé este uso en los pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo dentro del ámbito del área funcional.
Uso:	Náutico-deportivo
Superficie total uso náutico-deportivo	34.818,48 m ²
Justificación	Los pantalanes del Paseo Marítimo, Pantalán del Mediterráneo, Pantalán de la Cuarentena y del Club de

	Mar están dedicados prácticamente en exclusiva para la operativa de atraque de las embarcaciones náutico-deportivas y recreativas que atracan en esta zona del Puerto de Palma, así como para el desarrollo de la operativa de embarque y desembarque de los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones y la prestación de servicios técnicos como los suministros y la recogida de basura. De acuerdo con ello, se justifica la previsión del uso náutico-deportivo para estos espacios.
Uso náutico-deportivo/complementario	
Ubicación:	Se prevé este uso para todos los espacios que integran el área funcional ZP10 con excepción de los espacios descritos previamente, en los cuales se prevé el uso náutico-deportivo.
Uso:	Náutico-deportivo/Complementario
Superficie total uso náutico-deportivo/complementario:	70.299,76 m ²
Justificación:	<p>Tal y como se describía previamente, la zona de servicio del Puerto de Palma cuenta con una escasez de superficie, al menos en términos de oferta y demanda en el sector náutico-deportivo, siendo esta última muy elevada, lo que constituye un elemento de presión que dificulta la segmentación de la zona de servicio en áreas “estancas” a las que atribuir usos específicos de forma exclusiva. Se trata además de espacios que conservan plenamente sus características de bienes de dominio público y su idoneidad y funcionalidad técnica primitiva, por lo cual en estos espacios se pretende optimizar la gestión, priorizando el desarrollo de usos y actividades portuarias.</p> <p>Los usos complementarios y auxiliares de los portuarios, consumen una elevada cantidad de superficie y conviven con los anteriores entremezclándose con ellos, lo cual, desde la perspectiva de la gestión y la explotación de esos espacios, constituye un elemento de interés, al menos</p>

	<p>desde la óptica de la previsión de usos de la DEUP, tal y como ha sido referido previamente. La correcta explotación de los espacios portuarios, requiere de flexibilidad para permitir la convivencia entre usos y requiere ir adaptando los límites entre unos y otros, que en ocasiones resultan imprecisos por el propio carácter de las actividades que se desarrollan y también por las necesidades cambiantes de la demanda.</p> <p>El espacio ubicado más hacia el norte del área funcional, constituye un espacio de carácter eminentemente náutico-deportivo pues, fundamentalmente, es una zona con servicios de amarre para embarcaciones de recreo en tres pantalanés: el Pantalán del Paseo Marítimo, el Pantalán del Mediterráneo, y el Pantalán de la Cuarentena. No obstante, esta área comprende también espacios destinados a otros usos, como es el caso de las zonas de tránsito peatonal, que actúa como infraestructura que permite la comunicación y tránsito entre las distintas áreas de la zona de servicio dando continuidad a la zona de servicio del Puerto.</p> <p>Hacia el sur, el entorno del Club de Mar, es un espacio de carácter también náutico-deportivo, pues es una dársena deportiva para embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva. Como usos complementarios al servicio de los usuarios se pueden encontrar los siguientes: varadero, estación de servicio de combustible para embarcaciones deportivas, locales comerciales, bares, cafeterías, restaurante, salas de reuniones y para acontecimientos, locales de diversión y entretenimiento, edificio social, entre otros y cuya presencia en el Puerto se justifica por el tráfico de embarcaciones náutico-deportivas que generan así como por los servicios que prestan a estos usuarios del Puerto. Asimismo, entre los usos complementarios y auxiliares, se encuentra también los viales internos y zonas destinadas al tránsito peatonal.</p> <p>De forma similar, la dársena de Can Bárbara es un área de carácter eminentemente náutico-deportivo, habida</p>
--	--

	<p>cuenta de la existencia en este espacio de una dársena deportiva con sus instalaciones asociadas, si bien en los mismos espacios conviven otras actividades auxiliares y complementarias.</p> <p>El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto vinculadas o relacionadas con los muelles y pantalanes dedicados principalmente a amarres de embarcaciones y actividades relacionadas con la náutica deportiva y de recreo, incluyendo las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y equipamientos afectos a los servicios propios y complementarios de estas actividades (como son las de bar-cafetería-restaurant, aseos, administración, vigilancia y control, locales sociales y de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con estos tipos de flota y sus usuarios, titulares de las embarcaciones, pasajeros, tripulantes y otros), de forma compatible con el uso complementario que incluye viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la</p>
--	---

	<p>establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.</p> <p>Como se ha visto, esta área comprende, no solo actividades, instalaciones y equipamientos destinados a la actividad náutico-deportiva, sino también otros usos y actividades auxiliares o complementarias, como es el caso de las infraestructuras de tránsito peatonal, que además de prestar el servicio de comunicación y trasiego entre las distintas áreas de la zona de servicio, es susceptible de explotación para prestar otros servicios, espacios de aparcamiento, zonas ajardinadas, etc. Por todo ello, como resultado de la convivencia entre actividades puramente náutico-deportivas con otras de carácter complementario o auxiliar, se justifica la previsión del uso “mixto” propuesto, de tal forma que la previsión del uso complementario, junto al específico náutico-deportivo, responde a la necesaria flexibilidad en la explotación.</p>
--	--

k. Zona ZP11: “Zona comercial portuaria Muelle de Poniente-Paraires-Ribera de San Carlos-Dique del Oeste”

Zona ZP11: “Zona comercial portuaria Muelle de Poniente-Paraires-Ribera de San Carlos-Dique del Oeste”		
Dentro de esta zona se prevén dos usos diferentes, por un lado, el uso comercial a la franja de 15 m correspondiente con la zona de maniobra de los muelles comerciales de Poniente-Paraires, San Carlos y Dique del Oeste y, por otro lado, el uso comercial/complementario al resto de las instalaciones asociadas a dichos muelles, incluyendo también la carretera de acceso desde el Paseo Marítimo y la zona de protección entre Punta des Grells y Punta des Fortí.		
Superficie total: 434.981,38 m ²		
Ubicación:	Esta área funcional abarca toda la zona suroeste de la zona de servicio del Puerto de Palma, abarcando todos los espacios de dominio público ubicados al sur del área funcional ZP10.	
Uso Comercial		
Ubicación:	Se incluye en esta zona, la franja de 15 m de la zona de maniobra, contigua los muelles de <u>Poniente-Paraires, San Carlos y Dique de Ribera</u> , incluyendo, asimismo, los <u>tacones, pantalanos y duques de Alba</u> , con excepción de los 20 m contiguos a la Escalera Real ubicada en el muelle de Ribera de San Carlos.	
Uso:	Comercial	
Superficie total uso comercial	70.670,59 m ²	
Justificación:	El tráfico dominante en los muelles de Poniente y Paraires es el tráfico de pasajeros, mientras que los muelles del dique del Oeste, se caracterizan por dar servicio al tráfico de mercancía general, graneles sólidos y pasajeros, así como al desembarque de graneles líquidos en el pantalán. Se reservan los 15 m, así como la superficie completa de los tacones, correspondientes con la zona de maniobra de estos muelles, los duques de Alba y los pantalanos, de forma exclusiva para actividades de carácter comercial, de acuerdo con la definición de este uso proporcionada	

	<p>en apartados precedentes, en particular, para el intercambio entre modos de transporte y la prestación de los servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales y en base a ello se propone el uso comercial para esta superficie</p> <p>Se entiende por actividades comerciales, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, y el avituallamiento y reparación de buques.</p> <p>Las actividades, usos, instalaciones y equipamientos ubicados en este espacio están destinados al desarrollo de las operaciones portuarias vinculadas al tráfico portuario de mercancías, vehículos y pasajeros, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, pasarelas fijas y móviles para el embarque de pasajeros, etc.</p>
Uso comercial/complementario	
Ubicación:	Se incluye en esta zona todas las superficies incluidas dentro del área funcional ZP11, con excepción de la franja de 15 m de la zona de maniobra, contigua los muelles de <u>Poniente-Paraires, San Carlos y Dique de Ribera, incluyendo, asimismo, los tacones, pantalanés y duques de Alba.</u>
Superficie total uso comercial/complementario	364.310,79 m ²
Justificación:	Los muelles de Poniente y Paraires se dedican fundamentalmente al atraque de grandes cruceros turísticos, así como las líneas regulares que conectan con el resto del archipiélago y la Península y está

	<p>previsto que en los mismos se mantenga su uso comercial actual.</p> <p>Esta área cuenta con un total de cuatro estaciones marítimas, que dan servicio al tráfico de pasajeros descrito previamente. La zona del Muelle de Paraires abarca, asimismo, varias parcelas ajardinadas donde se ubican los edificios del Centro Oceanográfico y del Centro Meteorológico Territorial Instituto Nacional de Meteorología, así como viales de acceso y zonas de aparcamiento especializadas para coches, camiones y autobuses, asociadas a las estaciones marítimas nº2 y nº3. Por su parte, la zona de los Muelles de Poniente abarca las instalaciones asociadas a las actividades comerciales que se llevan a cabo en las estaciones marítimas nº1 y nº4. La estación marítima nº4 está situada en la explanada de ampliación del Muelle de Poniente.</p> <p>Por otra parte, en la zona de los muelles del dique del Oeste, más allá de la zona de maniobra de los muelles, en los espacios de segunda y tercera línea de muelle, existen dos partes claramente diferenciadas en cuanto al uso al que se destinan.</p> <p>Por un lado, los terrenos asociados al Muelle de Ribera de San Carlos, caracterizados por la existencia de instalaciones asociadas a la recogida de residuos líquidos, sólidos y oleosos procedentes de buques, principalmente. Por otro lado, en la zona del dique del Oeste, se encuentran las instalaciones de carga y descarga de buques, almacenamiento, ensacado y distribución de cemento por medio de silos e instalaciones complementarias, que se ubican en la Segunda Alineación del dique del Oeste; la red de tuberías de descarga de combustible que se localizan en la Tercera Alineación del Dique del Oeste; el Centro de Formación Profesional Náutico-pesquera de las Islas Baleares, ubicado en la Punta San Carlos; y las dos estaciones marítimas que dan servicio al tráfico de pasajeros de grandes cruceros turísticos y que son: la E.M. nº5, en la Primera Alineación del Dique del Oeste, y la E.M. nº6, en la explanada del Dique del Oeste.</p>
--	---

	<p>Se incluye en esta área la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí, el cual está formado por dos salientes con acantilados naturales con vistas al mar, y que cuenta con varias actuaciones en su superficie accesible: un aparcamiento y una cafetería que sirven como punto de encuentro para los cruceristas y centro de información turístico-cultural y se incluye también el vial de acceso a los muelles.</p> <p>De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto para aquellas áreas de la zona de servicio del Puerto asociadas a líneas de atraque y las áreas del entorno vinculadas a ellas, dedicadas preferentemente a buques comerciales, en las cuales se pueden desarrollar, en régimen de compatibilidad, actividades, instalaciones y construcciones acordes con el uso portuario comercial y/o con el uso portuario complementario, según las definiciones de cada uso individual.</p> <p>En particular, en lo que se refiere al uso comercial, se entiende por actividades comerciales, de acuerdo con el art.3.3 del TRLPEMM, las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, y el avituallamiento y reparación de buques.</p> <p>Asimismo, se contemplan las actividades, usos, instalaciones y equipamientos destinados al desarrollo de las operaciones portuarias vinculadas al tráfico portuario de mercancías, vehículos y pasajeros, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso</p>
--	---

	<p>tipo, pasarelas fijas y móviles para el embarque de pasajeros, etc.</p> <p>El uso complementario definido en la presente DEUP, contempla el uso de edificios de oficinas, locales, despachos de la Administración u otros organismos públicos o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el Puerto; viales e infraestructuras de comunicación terrestre ubicadas dentro de la zona de servicio, aparcamientos y áreas de estacionamiento; áreas técnicas o instalaciones dedicadas a la izada, botadura, puesta en seco, mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos; centros de interpretación puerto-ciudad o “port centers”, y espacios expositivos y explicativos de la actividad marítima y portuaria (museos marítimo-portuarios); bares-cafeterías-restaurantes y otros establecimientos para usuarios portuarios; jardines, motivos ornamentales; instalaciones de impulsión y bombeo; estaciones y subestaciones transformadoras y de distribución, y centros de transformación eléctricos; centros meteorológicos, oceanográficos, y servicios de observación costera y de interpretación y educación marina y portuaria; servicios de seguridad, vigilancia, salvamento, y de sanidad exterior; y todos aquellos otros permitidos o que se contemplen en el plan especial o instrumento equivalente que desarrolle la ordenación urbanística, sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM</p> <p>Tal y como se puede apreciar en las descripciones previas, en esta zona se desarrollan en régimen de compatibilidad actividades comerciales, con otras de carácter complementario y auxiliar. En particular, la actividad de reparación de embarcaciones, se enmarca en este caso, dentro del uso comercial, si bien, actividades auxiliares de la propia actividad de reparación naval y de la actividad de carga y descarga que se produce en los muelles además de los viales internos de comunicación, se inscriben dentro del uso complementario, en general con solución de</p>
--	---

	<p>continuidad entre ambos usos y sin una frontera nítida entre unos y otros.</p> <p>Por ello, con el objetivo de garantizar una correcta explotación portuaria en estos espacios, dotando por una parte, de la flexibilidad necesaria y, por otra, de la necesaria seguridad jurídica a las diferentes actividades que en esta zona se desarrollan y desarrollarán, se justifica la previsión del uso comercial-complementario.</p>
--	--

9. LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

De acuerdo con el artículo 69.3 del TRLPEMM, en la zona de servicio del puerto se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer sus competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 del mencionado TRLPEMM. A este respecto, en el Plano 09, se indican los espacios de uso público actualmente ocupados (y/o previstos) por órganos de otras Administraciones Públicas en la Zona de Servicio del Puerto, y que se relacionan por propietario/titular, localización, utilización y características (básicamente superficies) en la siguiente tabla.

EDIFICIOS E INSTALACIONES OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS			
Propietario/Titular	Localización	Utilización	Características
Ministerio de Hacienda	Muelle Viejo s/n	Oficinas y servicios	2.500 m ²
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Muelle Viejo nº 1 Camino enlace Dique Oeste	Oficinas y servicios	1.883 m ² -
Ministerio del Interior	Muelle Viejo nº 9	Oficinas	509 m ² -1 planta
Ministerio de Sanidad	Muelle Viejo nº 7	Oficinas	1.079 m ²
Ministerio de Ciencia e Innovación	Muelle de Paraires Camino de la Escollera nº 3 y nº 5	Oficinas y laboratorio Oficinas y servicios	1.987 m ² -
Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico	Muelle de Poniente	Oficinas	450 m ²
Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones	Camino de la Escollera nº 7 Carretera Dique del Oeste	Oficinas y servicios Escuela	-

Tabla 48: Localización de los edificios e instalaciones de uso público ocupados por otras Administraciones Públicas en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2018 y APB

10. NORMAS DE APLICACIÓN

10.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Constituye un elemento básico de toda ordenación y regulación jurídica, el definir previamente su vigencia y formular los supuestos que legitiman o hacen imprescindible su modificación o revisión.

Los dos contenidos básicos de una Delimitación de Espacios y Usos Portuarios son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas. Por lo que se refiere a la delimitación de la zona de servicio, parece claro que es la DEUP el

instrumento jurídico necesario para su definición y/o modificación (Art.69.1). Quedaría únicamente por precisar qué se entiende por modificación sustancial o, lo que es lo mismo, qué ajustes o rectificaciones pueden efectuarse en la delimitación sin que sea necesario proceder a una modificación sustancial del mismo.

Por lo que se refiere a los usos, puede considerarse que la previsión de éstos tiene un carácter puramente instrumental en la DEUP, para llegar por un método razonado a la delimitación de la zona de servicio. Así entendidos, los cambios que la Autoridad Portuaria pudiera realizar de hecho en la utilización de la zona de servicio, no debieran exigir la redacción de otra DEUP o la modificación de la vigente, salvo cuando éstos pusieran en cuestión la justificación de la delimitación de la zona de servicio contenida en ésta -y objetivo principal de la misma- o se superaran los límites establecidos al respecto en el artículo 70.2 del TRLPEMM.

No obstante, estos criterios generales resultan de difícil aplicación. Por ello la presente DEUP, sin perjuicio del posterior desarrollo reglamentario de la legislación vigente, establece en los siguientes apartados los criterios sobre el carácter y naturaleza de sus determinaciones y algunos de los supuestos que legitiman su modificación o desarrollo.

10.2. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DEUP

Las determinaciones de la Delimitación de los Espacios Portuarios (DEUP) tendrán vigencia indefinida hasta su modificación o revisión a partir del día siguiente al de la fecha de la publicación de su aprobación por el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.).

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular, se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del Puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación sustancial de las superficies previstas para un determinado uso. Las modificaciones de la DEUP se ajustarán a las reglas y procedimiento previstos en la legislación vigente para la aprobación del documento y sus modificaciones.

10.3. TRAMITACIÓN DE LA DEUP

El Art. 69 del TRLPEMM determina con notable precisión el procedimiento de elaboración y aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, concretando en sus apartados 3 y 4 las distintas fases y trámites, que seguidamente, se pasan a analizar y resumir:

- a) Elaboración por la Autoridad Portuaria del expediente de propuesta de la DEUP.
- b) Una vez completada la fase de elaboración, se elevará al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares para que lo acepte previamente y, con las consideraciones que estime oportunas, autorice el inicio de

su tramitación. A continuación, la APB deberá solicitar informe de las Administraciones urbanísticas, así como de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la DEUP. Simultáneamente someterá el expediente de DEUP a información pública durante 45 días hábiles, durante el cual los interesados podrán presentar alegaciones.

- c) Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria de Baleares dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se consideren oportunas, a la vista de las alegaciones.
- d) Recogidas las alegaciones y modificados en su caso los documentos de la Propuesta de DEUP, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria podrá –con las consideraciones que estime oportunas- aceptarla y acordar la remisión del expediente a Puertos del Estado, incluyendo la documentación resultante de los trámites efectuados (informes, alegaciones y propuesta de modificación de la propuesta inicial de DEUP).
- e) En caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas fuese negativo, o la Autoridad Portuaria no hubiera recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas para que ésta formule las sugerencias u observaciones que considere convenientes, abriéndose un periodo de consultas durante el plazo de un mes.
- f) Seguidamente, Puertos del Estado recabará de los Ministerios de Defensa; Interior; Economía y Hacienda; e Industria, Turismo y Comercio, informe sobre los aspectos de su competencia que pudieran verse afectados por la propuesta de DEUP. El plazo para emitir estos informes será de dos meses desde la recepción de la propuesta de DEUP, transcurrido el cual sin emitirse expresamente se entenderá que es favorable, pudiendo continuarse la tramitación.
- g) En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.
- h) Finalmente, Puertos del Estado elevará su informe sobre la propuesta al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que por éste pueda procederse a su aprobación.

11. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

El presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios está formado por los documentos que a continuación se enumeran:

A. MEMORIA

B. PLANOS

SITUACIÓN

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE VIGENTE

PREVISIÓN DE USOS VIGENTE

SUPERFICIES GENERADAS

SUPERFICIES CONTEMPLADAS EN EL PUEP Y NO EJECUTADAS

ZONA DE AGUAS VIGENTE

DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

PREVISIÓN DE USOS PROPUESTA

ZONA DE AGUAS PROPUESTA

ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES

ANEXO I: Estudio y Análisis de alternativas de fondeo en Zona II de aguas del Puerto de Palma

ANEXO II: Áreas Funcionales

Palma de Mallorca, abril de 2021

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE BALEARES

FDO. JORGE NASARRE LÓPEZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos

EL JEFE DEL ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS

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

FDO. ANTONIO GINARD LÓPEZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos

FDO. JOSÉ I. ARROYO CABEZA

Ing. de Edificación y Arquitecto Técnico

12. PLANOS

1. SITUACIÓN
2. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE VIGENTE
3. PREVISIÓN DE USOS VIGENTE
4. SUPERFICIES GENERADAS Y SUPERFICIES CONTEMPLADAS EN EL PUEP Y NO EJECUTADAS
 - 4.1. SUPERFICIES GENERADAS
 - 4.2. SUPERFICIES CONTEMPLADAS EN EL PUEP Y NO EJECUTADAS
5. ZONA DE AGUAS VIGENTE
6. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA
7. PREVISIÓN DE USOS PROPUESTA
8. ZONA DE AGUAS PROPUESTA
9. ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
10. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES

ANEXO I: Análisis de las alternativas de fondeo en Zona II de aguas del Puerto de Palma

ANEXO II: Áreas funcionales