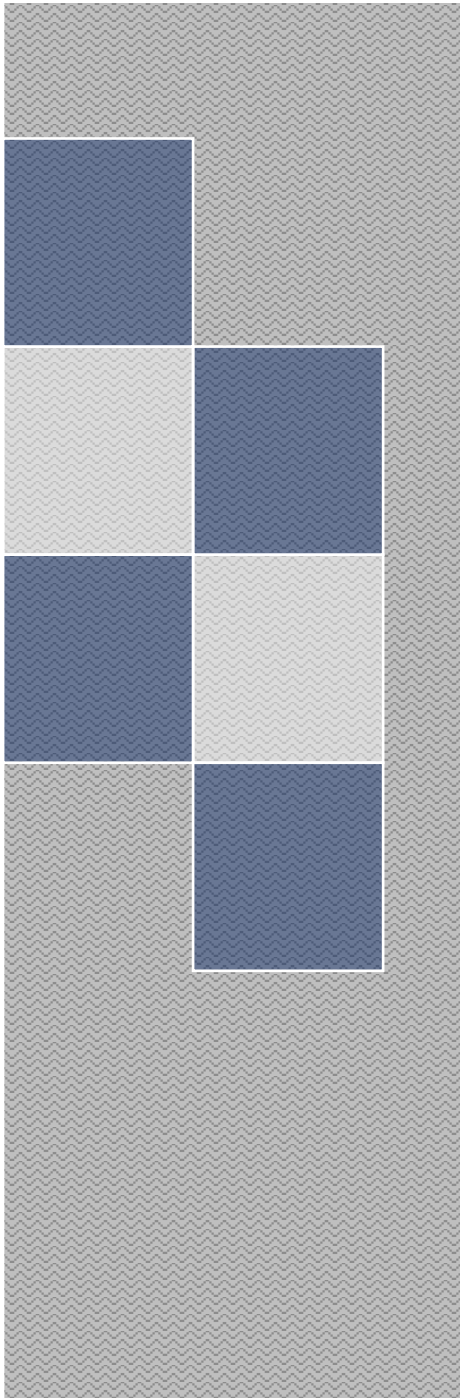




Ports de Balears



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

JUNIO 2026

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	19
2.2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	20
2.2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL PUERTO	32
2.2.3. OCUPACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	62
2.2.4. OBRAS EJECUTADAS RECIENTEMENTE	68
3. PREVISIÓN DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE PALMA	69
3.1. ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS	69
3.1.1. UN PUERTO DE MERCANCÍA GENERAL	69
3.1.2. UN PUERTO CON NOTABLE PREDOMINIO DE LA MERCANCÍA DESEMBARCADA	72
3.1.3. UN PUERTO DE COMERCIO INTERIOR	74
3.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS	76
3.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	78
3.3.1. TRÁFICO DE MERCANCÍAS	78
3.3.2. TRÁFICO DE PASAJEROS	81
3.3.3. TRÁFICO DE BUQUES	83
3.4. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	85
3.4.1. PREVISIONES GENERALES DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2025-2035	88
3.4.2. PREVISIONES POR TIPOLOGÍA DE TRÁFICO PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2025-2035	90
4. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	92



4.1. PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES	92
4.2. NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	93
4.2.1. MERCANCÍA GENERAL	94
4.2.2. GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS	94
4.2.3. FERRIS Y CRUCEROS. PASAJEROS.	94
4.2.4. ZONA PESQUERA	95
4.2.5. NÁUTICA-DEPORTIVA	95
4.2.6. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EMBARCACIONES	96
4.2.7. CONCLUSIONES GENERALES	96
5. DELIMITACIÓN VIGENTE DE LA ZONA DE SERVICIO	98
5.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	98
5.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS	100
5.2.1. ZONA DE AGUAS I	100
5.2.2. ZONA DE AGUAS II	101
6. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN	102
6.1. CRITERIOS GENERALES	102
6.2. INCORPORACIONES	103
6.2.1. INCORPORACIONES A LO LARGO DEL PASEO MARÍTIMO	103
6.2.2. INCORPORACIONES EN EL MOLINAR	108
6.2.3. INCORPORACIONES EN AGUA	111
6.3. DESAFECTACIONES	113
6.3.1. DESAFECTACIONES EN EL MOLINAR	113
6.3.2. DESAFECTACIONES EN AGUA	117
6.4. AJUSTE CARTOGRÁFICO	120
6.5. RESUMEN DE LAS INCORPORACIONES, DESAFECTACIONES Y AJUSTES CARTOGRÁFICOS	121
6.5.1. INCORPORACIONES, DESAFECTACIONES Y AJUSTES CARTOGRÁFICOS EN TIERRA	121
6.5.2. INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES EN AGUA	122
7. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA	123
7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	123
7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS	131
7.2.1. ZONA DE AGUAS I	131

7.2.2. ZONA DE AGUAS II.....	132
8. PREVISIÓN DE USOS	133
8.1. OBJETIVOS DE LA PREVISIÓN DE USOS	133
8.2. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS DE LA ZONA DE SERVICIO	134
8.2.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	135
8.2.2. USOS PORTUARIOS.....	135
8.2.3. RESERVA PORTUARIA	138
8.2.4. ACTIVIDADES NO EstrictAMENTE PORTUARIAS ADMISIBLES.....	139
8.3. ADAPTACIÓN DE LOS USOS DEL PUEP AL TRLPMM	139
8.4. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE USOS	139
8.4.1. DESCRIPCIÓN GENERAL.....	139
8.4.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN POR ÁREAS FUNCIONALES.....	140
8.5. PREVISIÓN DE USOS SOBRE LOS TERRENOS INCORPORADOS A LA ZONA DE SERVICIO	188
8.5.1. TERRENOS INCORPORADOS COMO CONSECUENCIA DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS	188
8.5.2. TERRENOS INCORPORADOS COMO CONSECUENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	194
9. LOCALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.....	198
10. NORMAS DE APLICACIÓN	199
10.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	199
10.2. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DEUP	199
10.3. TRAMITACIÓN DE LA DEUP	200
11. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.....	202
12. PLANOS.....	204
ANEXO I: Análisis de las alternativas de fondeo en Zona II de aguas del Puerto de Palma.....	205
ANEXO II: Áreas funcionales.....	206

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. En el año 2024 se aprobó definitivamente la

¹ Memoria Anual Autoridad Portuaria de Baleares



Modificación nº1 del Plan Especial, a través de la cual se modificaron una serie de parcelas para ser destinadas a espacios libres de edificación.

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 (PUPE) 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 (PUPE) 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, reviro 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), con una modificación puntual aprobada en el año 2024, y entre los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria se encuentra la elaboración y aprobación de un/os nuevo/s Plan/es Especial/es que dé/n 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, o la de las primeras alineaciones del Dique del Oeste y Ribera de San Carlos.



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 ha llevado y 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 otra, (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 TRLPEMM

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 TRLPEMM, 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.

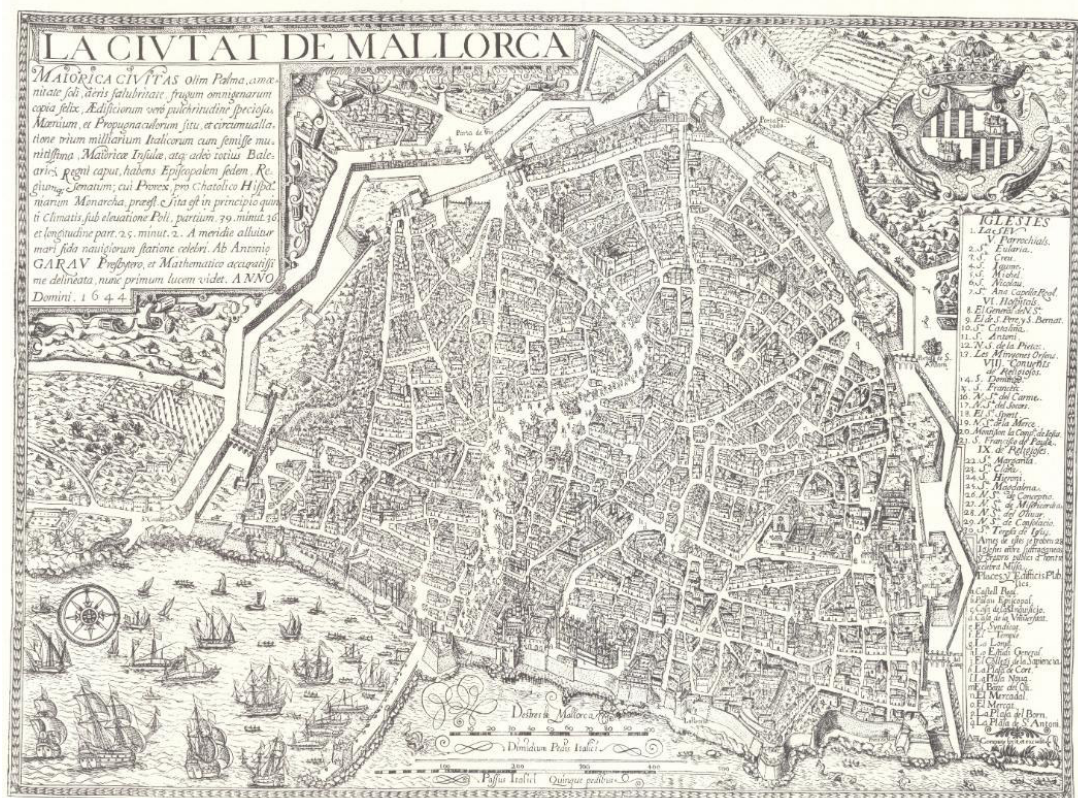


Figura 1: Mapa (E: 1:4000) de Palma de Mallorca (Antonio Garau, 1644), publicado en Talleres del Servicio Geográfico del Ejército (Madrid, 1978). Fuente: IGN.

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.

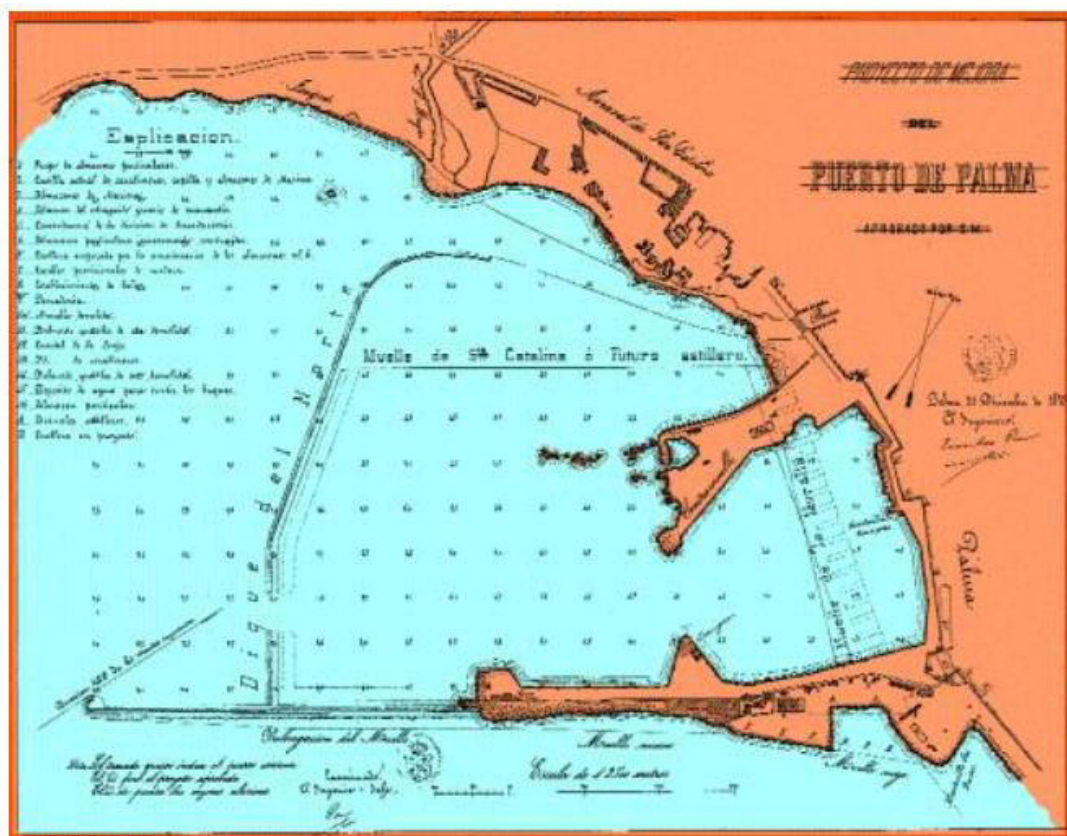


Figura 3: Plano del Puerto de Palma de 1873 – con el proyecto de ampliación de Pou – para definir la Zona de Servicio. Fuente: Publicaciones página web APB (<http://www.portsdebalears.com/es/publicaciones>)

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 dique 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 2025 (Actual). Fuente: Google Earth.

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 o se conocen por 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 (Exolum).



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	282	11	87	Ro-Ro
Testero Muelles Comerciales	200	10-9	103	Ro-Ro y Carga general
Muelle Adosado	283	9-7	103	Ro-Ro y Carga general
Rama Corta del Norte (ext.)	130	8	30	Varios y remolcadores
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.

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 Norte	587	10-6	65	Ferris, Cruceros Turísticos
2ª Alineación Muelle Poniente Norte	254	12	-	Cruceros Turísticos
1ª Alineación Muelle Poniente Sur	440	12-8,01	35-8,41	Ferris, Cruceros Turísticos
2ª Alineación Muelle Poniente Sur	370	12-8,01	-	Cruceros Turísticos
Muelle Poniente (testero)	30	12-8,02	35-8,42	Varios
Muelle de Paraires	363	12-10	50	Ferris, Cruceros Turísticos, Fast Ferris

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

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/Ferris
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 Plataforma adosada al D. Oeste con Duques de alba	445	12	-	Ro-Ro, cruceros, Ferris
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.

DÁRSENAS PESQUERAS

En el Puerto de Palma, cuenta con una única zona de usos pesqueros: 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 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 4: Muelles en la dársena pesquera formada por los muelles La Lonja, Industria Pesquera y Pescadores. Fuente: Memoria Anual APB.

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
Pantalanés	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 5: Muelles en la Dársena del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB.

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 6: Muelles en la Playa de Can Pere Antoni. Fuente: Memoria Anual APB.

Dársena de San Pedro				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle de San Pedro	75	4	2	Embarcaciones de recreo

Tabla 7: Muelles en la Dársena de San Pedro. Fuente: Memoria Anual APB.

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 8: Muelles en la Dársena del Jonquet. Fuente: Memoria Anual APB.

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 9: Muelles en la Dársena de San Magín. Fuente: Memoria Anual APB.

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 10: Muelles en la Dársena de Can Barbará. Fuente: Memoria Anual APB.

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

Tabla 11: Muelles en la Terminal de Tráfico Local de Golondrinas. Fuente: Memoria Anual APB.

**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 12: Muelles en la Dársena de Porto Pí. Fuente: Memoria Anual APB.

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 13: Muelles en la Dársena de La Lonja Marina Chárter. Fuente: Memoria Anual APB.

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 14: Muelles en la estación de combustible de CLH. Fuente: Memoria Anual APB.

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 15: Muelles en la Dársena Caló d'en Rigo. Fuente: Memoria Anual APB.

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 16: Muelles en la Dársena del Club Náutico Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB.

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 17: Muelles en la Dársena de Astilleros de Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB.

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 18: Muelles en la Dársena del Club de Mar Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB.

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

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

Tabla 20: Muelles en la Dársena del Pantalán del Mediterráneo. Fuente: Memoria Anual APB.

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 21: Muelles en la Dársena de Marina Port de Mallorca. Fuente: Memoria Anual APB.

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

Tabla 22: Muelles en la Dársena de Marina de Alborán. Fuente: Memoria Anual APB.

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

Tabla 23: Muelles en la Dársena de Marina Palma Cuarentena. Fuente: Memoria Anual APB.



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 24: Muelles en la Dársena Muelles Comerciales - Marina Moll Vell. Fuente: Memoria Anual APB.

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.

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 Lluchmajor 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.

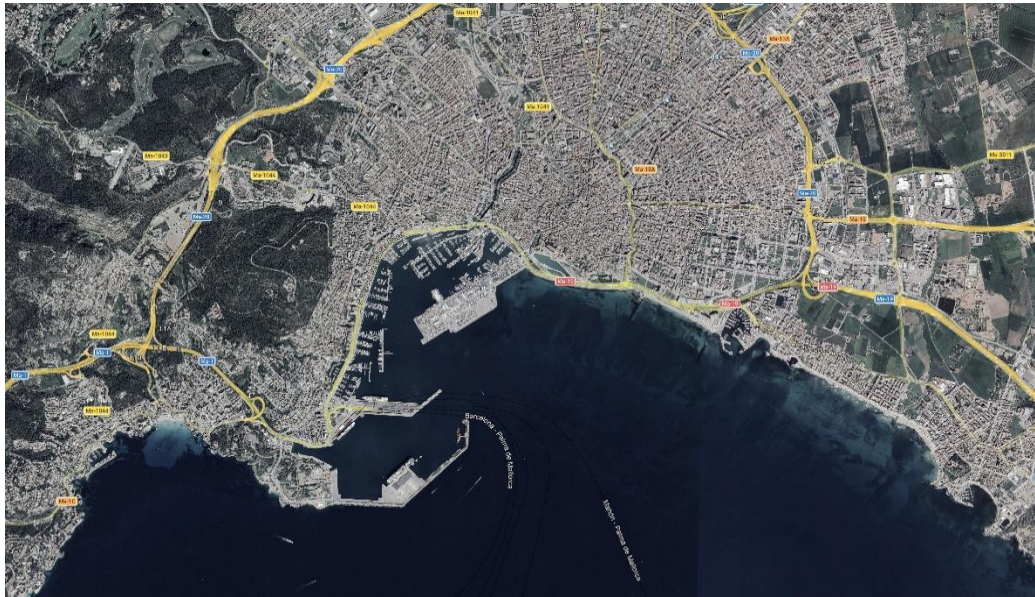


Figura 9: Viario principal del Puerto de Palma Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

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.

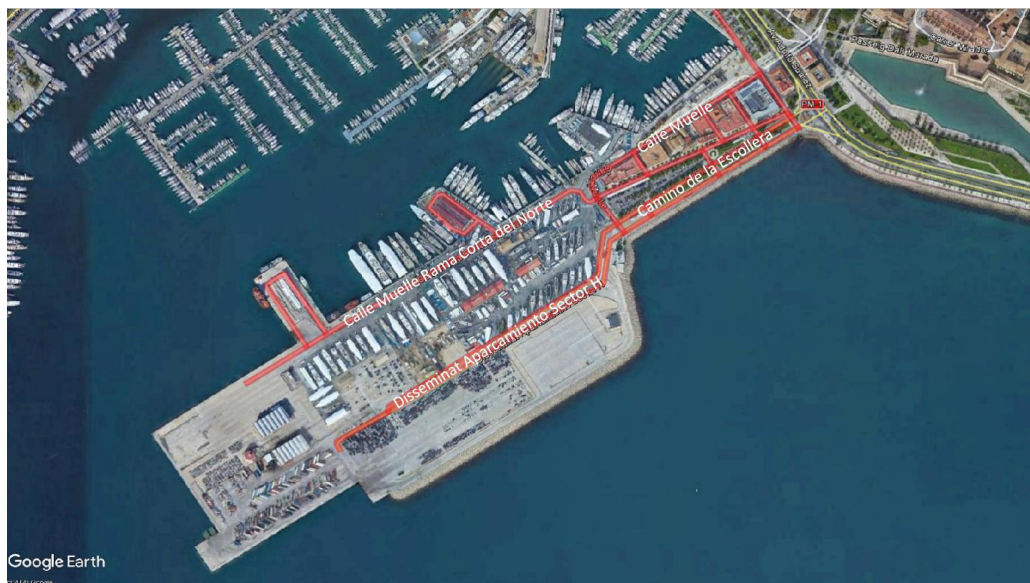


Figura 10: Comunicaciones interiores Muelles Comerciales. Fuente: Google Earth y elaboración propia.

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.

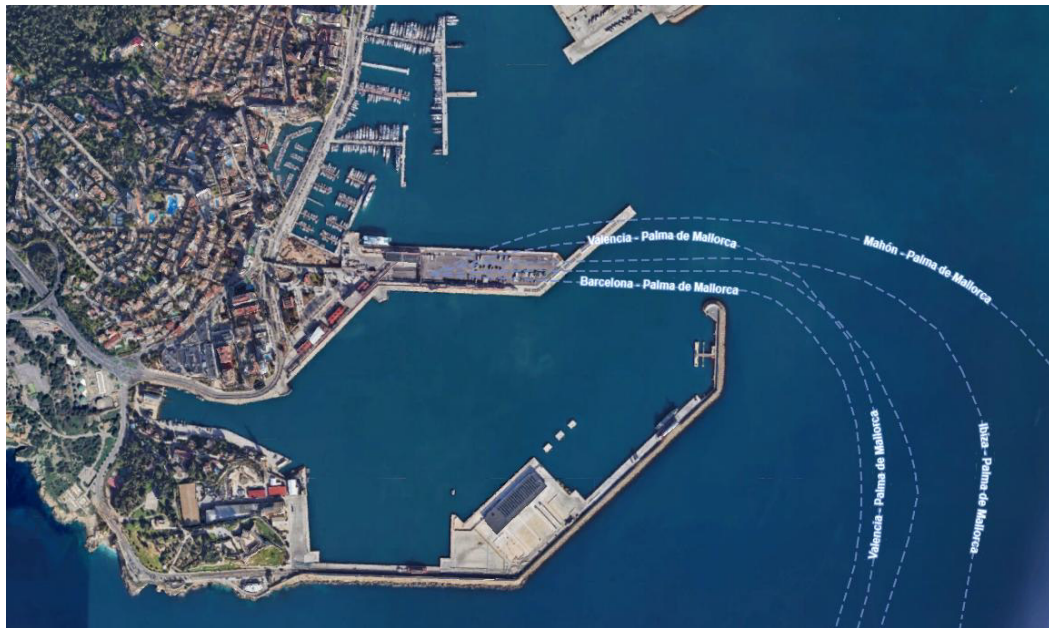


Figura 12: Comunicaciones interiores Poniente-Paraires, Muelle Ribera de San Carlos y Dique del Oeste.
Fuente: Google Earth y elaboración propia.

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 N° 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.

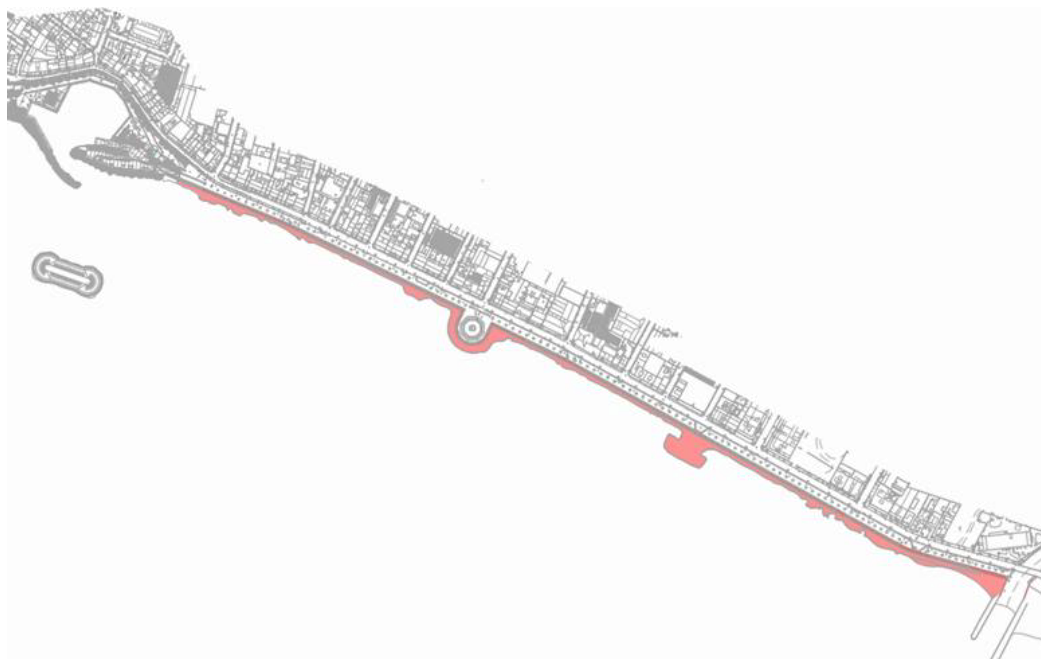


Figura 15: Espacios de dominio público incluidos dentro del Área nº1. Fuente: Elaboración propia.

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.

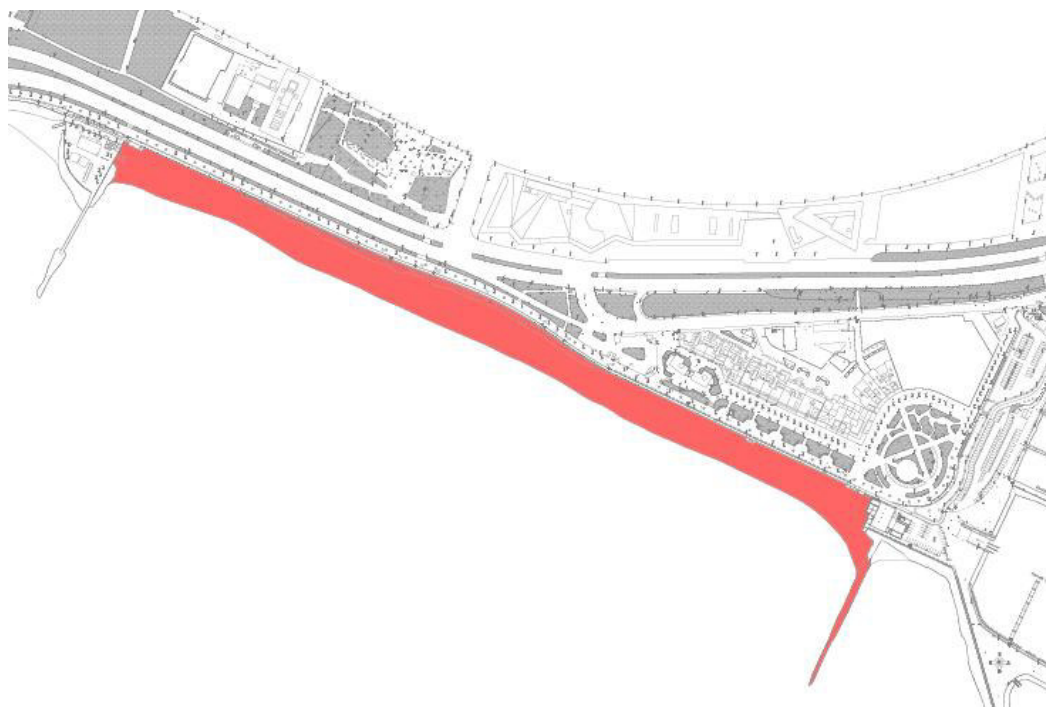


Figura 17: Espacios de dominio público en la playa Can Pere Antoni incluidos en el Área funcional nº 1.

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 nº3 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), 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. Las líneas de muelles tienen una longitud total de 3.777 m, y las características técnicas de estas se detallan a continuación.

CARACTERÍSTICAS	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	Varios	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 25: Características técnicas de los muelles del Dique de la Roqueta, Surgidero del Portitxol y Pantalanes. Fuente: Memoria Anual APB.

CARACTERÍSTICAS	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 26: Características técnicas de los muelles del Espigón-Pantalán A, Dique de troneras y Club Náutico del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB.



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) de los cinco varaderos se detallan en la tabla adjunta.

CARACTERÍSTICAS	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 27: Características técnicas de los varaderos del Surgidero del Portitxol. Fuente: Memoria Anual APB.

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.

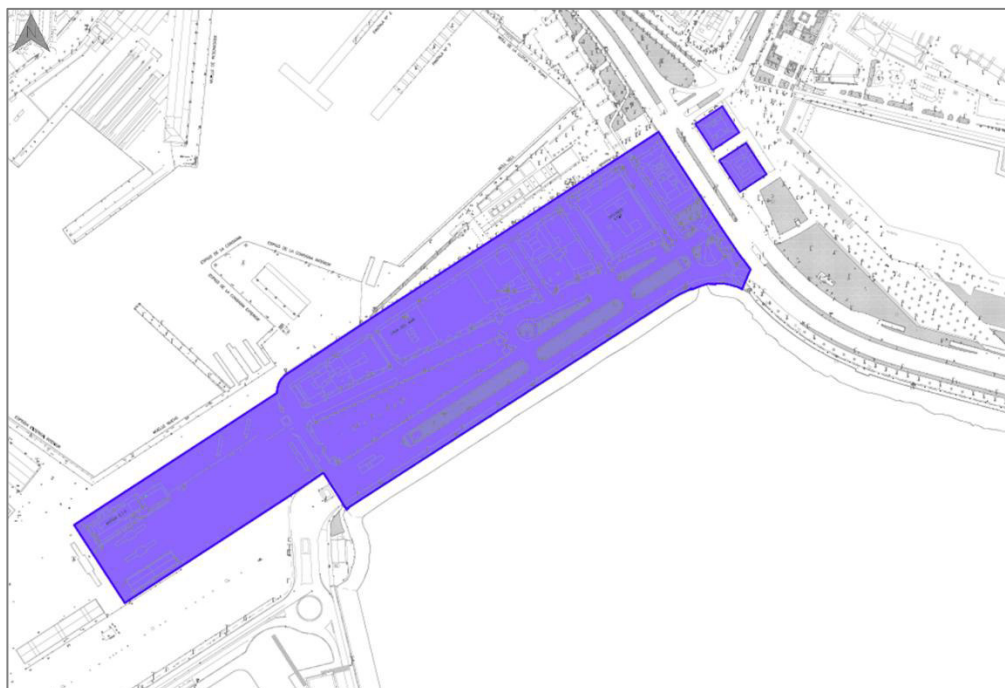


Figura 22: Delimitación del Área nº4: Zona administrativa del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

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.

Por último, se incluye la superficie de ampliación hacia el suroeste, anexa a estos espacios, en la que actualmente se realizan actividades de mantenimiento y reparación de embarcaciones náutico-recreativas, y en la cual se prevé la consolidación de su uso complementario de acuerdo la propuesta de nueva configuración para el desarrollo de infraestructuras en el Puerto de Palma aprobada por Consejo de Administración celebrado en fecha de 30 de octubre de 2024.

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

Se incluyen en esta zona el resto de las instalaciones actualmente 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.

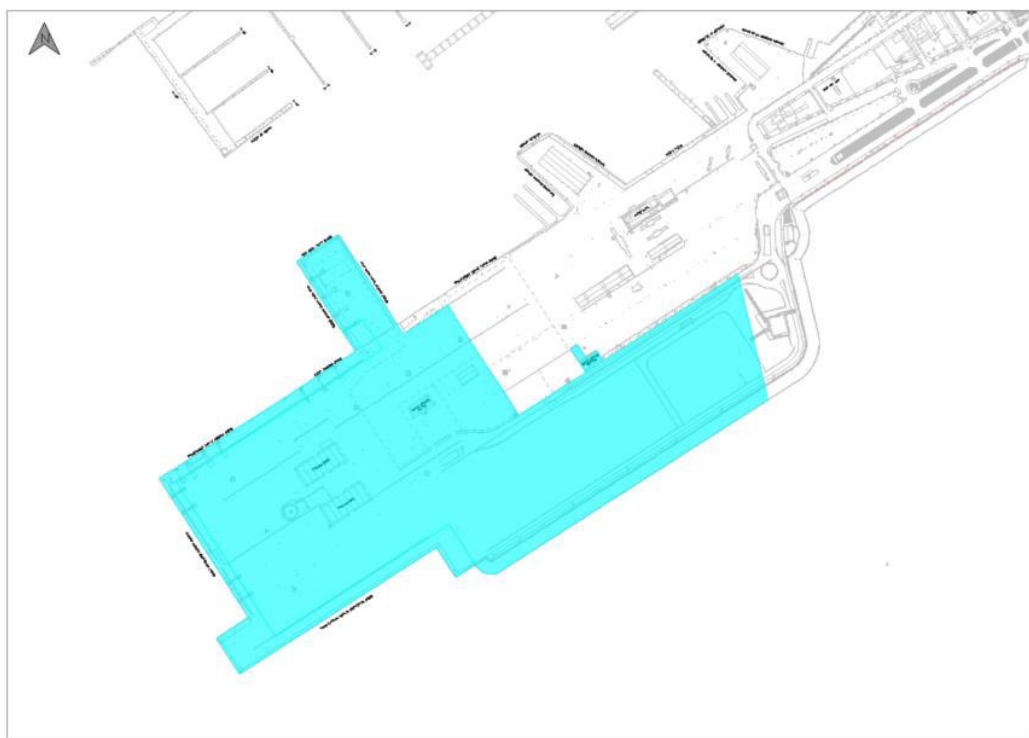


Figura 23: Delimitación del Área nº5: Zona comercial del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

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), 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.



Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1.023 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 28: Características técnicas de los muelles de Muelles Comerciales y Prolongación Muelle Adosado. Fuente: Memoria Anual APB.

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

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.

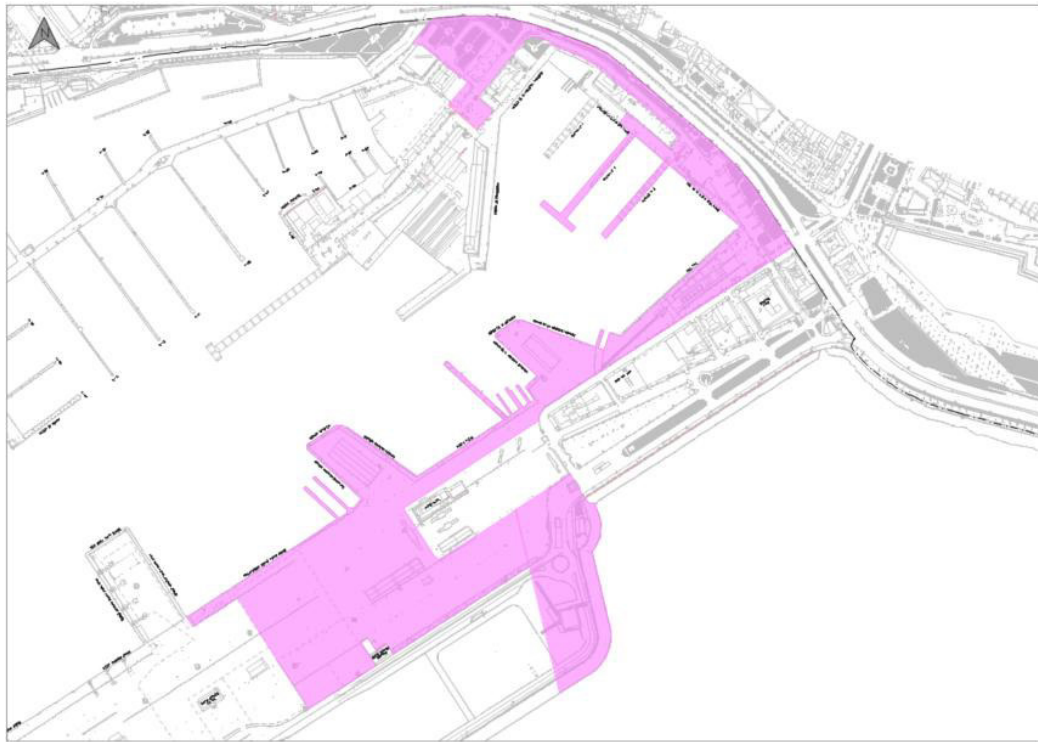


Figura 24: Delimitación del Área nº6: Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo. Fuente: Elaboración propia.

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, dejando fuera la superficie de ampliación prevista del área funcional nº4 e incluyendo la superficie donde se encuentra actualmente la Estación Marítima y las instalaciones asociadas a servicios de bar y restauración que se ubican en el extremo norte de la explanada sur de los Muelles Comerciales y donde también podría haber actividad náutico-deportiva (con salida directa al mar).

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 bordillo 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), 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), 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.

Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1.521 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 pantalanes	-	
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 30: Características técnicas del muelle Prolongación Muelle Nuevo. Fuente: Memoria Anual APB.



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 31: Características técnicas de los muelles del Espigón Exterior. Fuente: Memoria Anual APB.

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

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 33: 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.

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

De acuerdo con los datos recogidos en la Memoria Anual de la APB, 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.

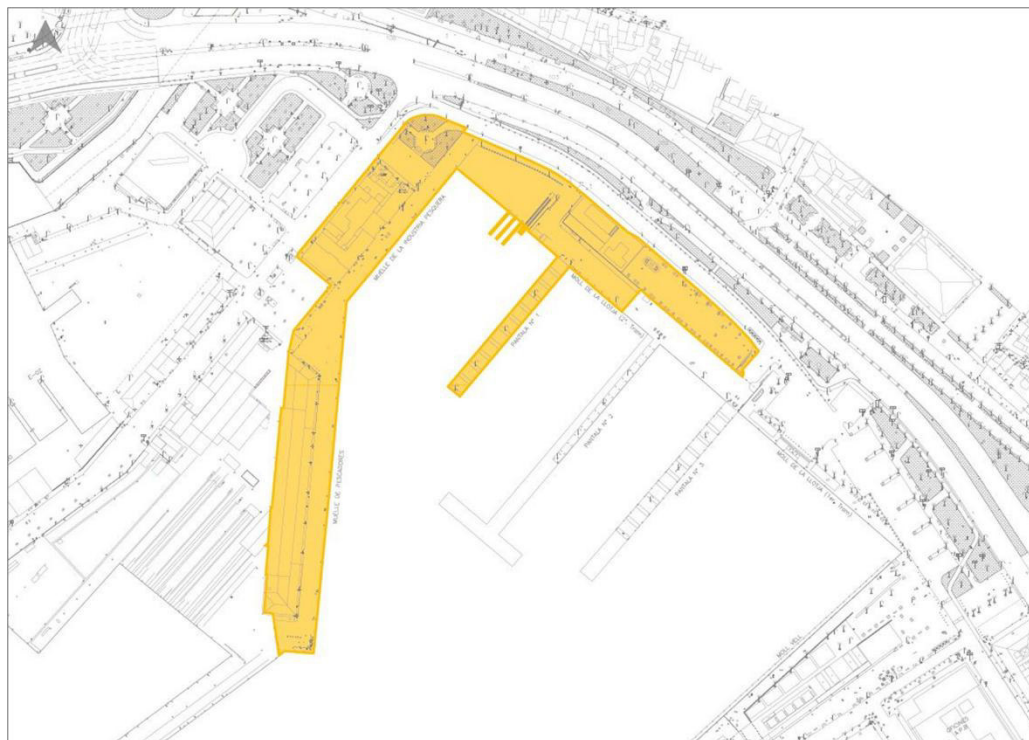


Figura 25: Delimitación del Área nº 7: Zona pesquera. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a instalaciones pesqueras, según la Memoria Anual de la APB, 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 35: Características técnicas de los varaderos del Muelle de la Lonja. Fuente: Memoria Anual APB.

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 oil 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 Magín.

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



Figura 26: Espacios de dominio público en el contramuelle del Jonquet y el RCNP incluidos dentro del área funcional nº 8. Fuente: Elaboración propia.

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, 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 oeste 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) 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 Auditòrium 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), 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.

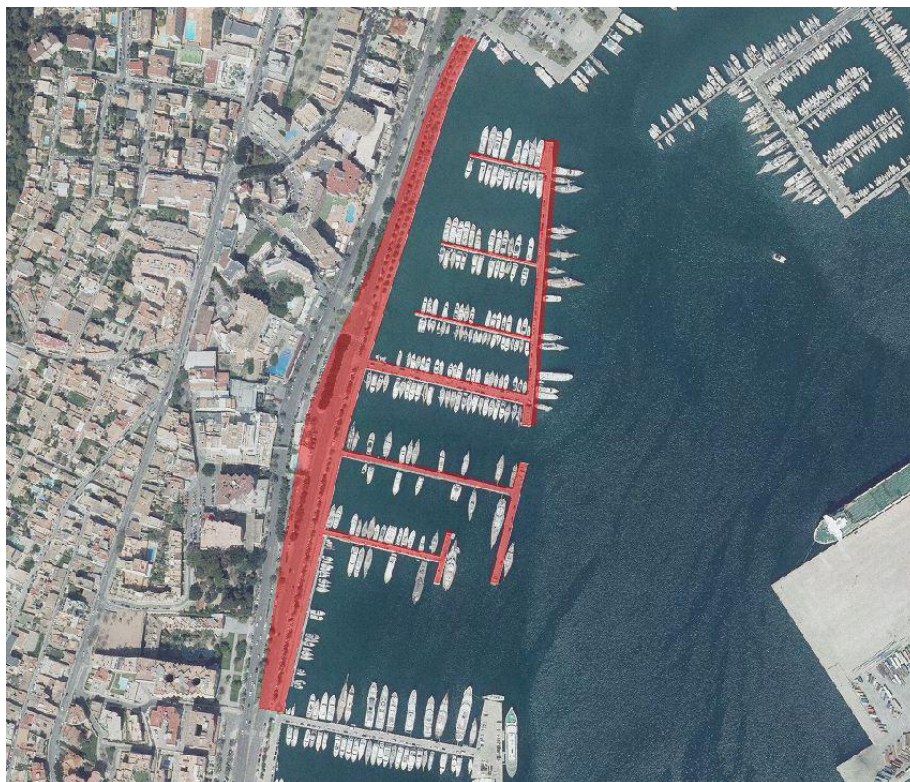


Figura 31: Espacios de dominio público del puerto deportivo de Palma de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena incluidos dentro del Área funcional nº 10. Fuente: Elaboración propia.

Según la Memoria Anual de la A.P.B, 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 pantalanes, uno flotante de aluminio y madera, que se extiende siguiendo el Paseo Marítimo al este del otro pantalán, 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, 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

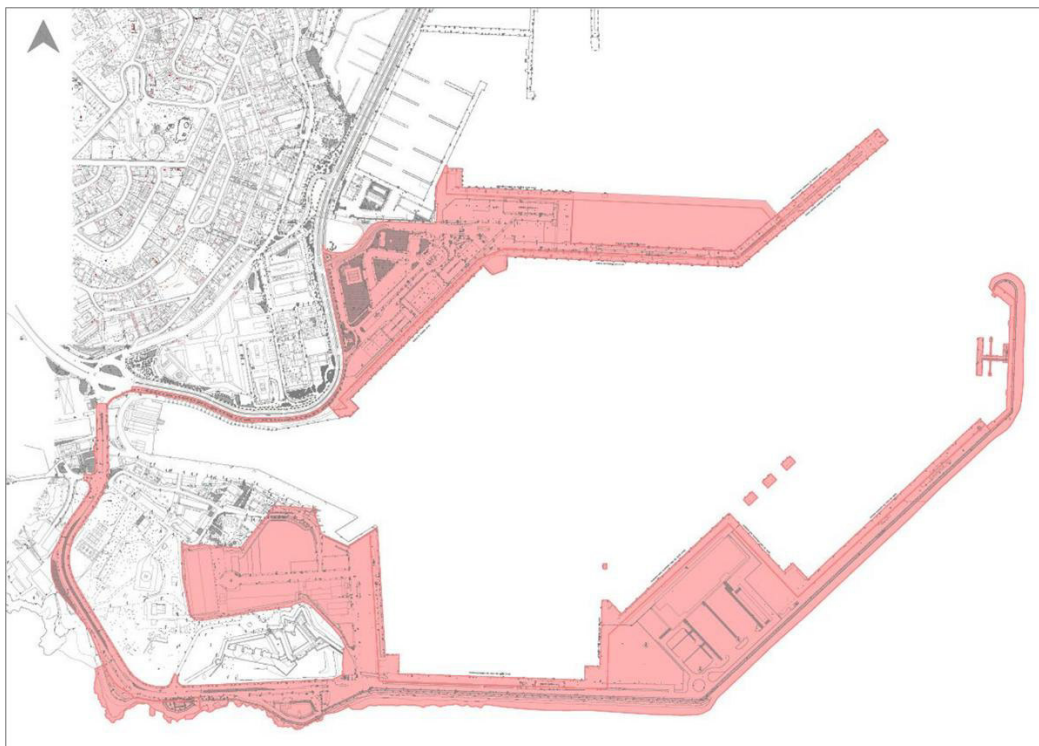


Figura 34: Área funcional Nº 11

En la zona de los Muelles de Poniente y Paraires, que permiten el atraque simultáneo de hasta cinco o seis grandes buques, 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.

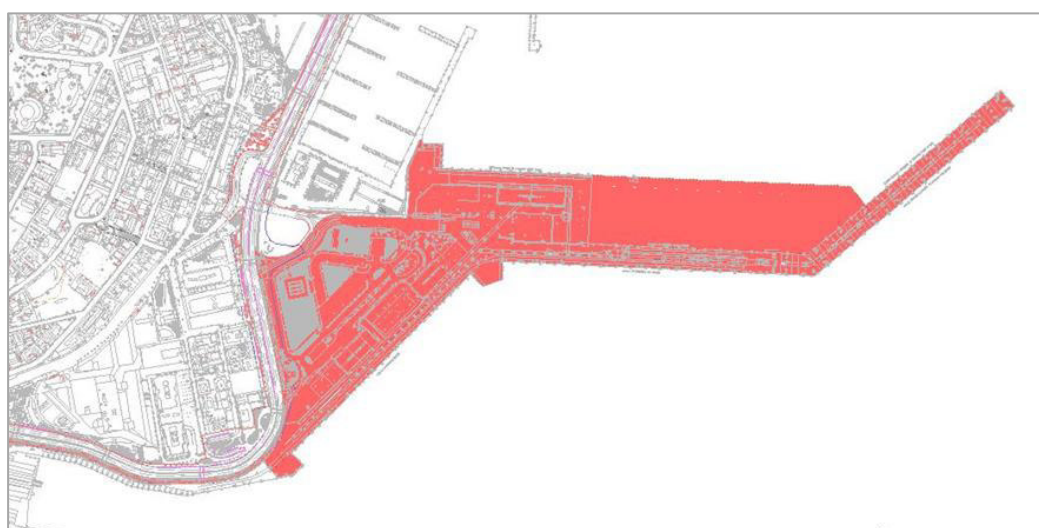


Figura 35: Espacios de dominio público en el Muelle de Poniente-Paraires incluidos dentro del área funcional nº 11. Fuente: Elaboración propia.



Según la Memoria Anual de la APB, 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, 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 36: Características técnicas de las estaciones marítimas del Muelle Poniente-Paraires. Fuente: Memoria Anual APB.

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 una superficie terrestre de 65.194 m², según la Memoria Anual de la APB, 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, 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, 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 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 37: Características técnicas de las estaciones marítimas del Dique del Oeste. Fuente: Memoria Anual APB.



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, se incluye la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí.

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. Principales concesiones vigentes en el Puerto de Palma

Según los datos de marzo del año 2025 se mantuvieron vigentes un total de 105 expedientes de ocupación en el Puerto de Palma. A continuación, se indican las características más significativas de los principales expedientes de concesión vigentes actualmente, los cuales 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-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.



Expediente	Objeto	Concesionario/Autorizado
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-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-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.
GSP-175	EXPLOTACIÓN DE UN RESTAURANTE EN EL CONTRAMUELLE MOLLET DEL PUERTO DE PALMA	RESTAURANTE CASA EDUARDO S.L.
GSP-178	EXPLOTACIÓN DE UN EDIFICIO SITUADO EN EL ESPIGÓN DE LA CONSIGNA DEL PUERTO DE PALMA	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.
GSP-185	EXPLOTACION DE UN EDIFICIO PARA REPARACION DE EMBARCACIONES DE RECREO EN EL MUELLE NUEVO DEL PUERTO DE PALMA	SERVICIOS NÁUTICOS CARPINER S.L.
GSP-186	EXPLOTACIÓN DE UN EDIFICIO DESTINADO A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES EN EL CAMINO DE LA ESCOLLERA Nº5 DEL PUERTO DE PALMA	HEMISPHERE COATING SERVICES S.L.U.
GSP-190	GESTIÓN DEL SERVICIO DE AMARRE PARA EMBARCACIONES MENORES EN LA DÁRSENA DES CALÓ D'EN RIGO EN EL PUERTO DE PALMA	NAUTIC ASSETS DEVELOPERS TEAM S.L.
CC-D-P-0001	CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA OCUPACIÓN DE UNA SUPERFICIE CON DESTINO A ESCUELA DE PIRAGÜISMO	FEDERACION BALEAR DE PIRAGÜISMO
CV-P-0001	GOVERNBALEAR_CENTRO TECNIFICACIÓN VELA MOLINAR	FUNDACIÓ PER A L'ESPORT BALEAR

Tabla 38: Principales concesiones en el Puerto de Palma en 2025. 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 amarillo aquellas concesiones que presentan un plazo de vigencia hasta el año 2027.
- Vencimiento a corto plazo: se han grafiado en color verde aquellas concesiones que finalizan su plazo de vigencia entre los años 2028 y 2030.
- Vencimiento a medio plazo: se han grafiado en color naranja aquellas concesiones que finalizan su plazo de vigencia entre 2031 y 2035.
- Vencimiento a largo plazo: se han grafiado en color rojo aquellas concesiones que tienen su plazo de finalización más allá del año 2035.

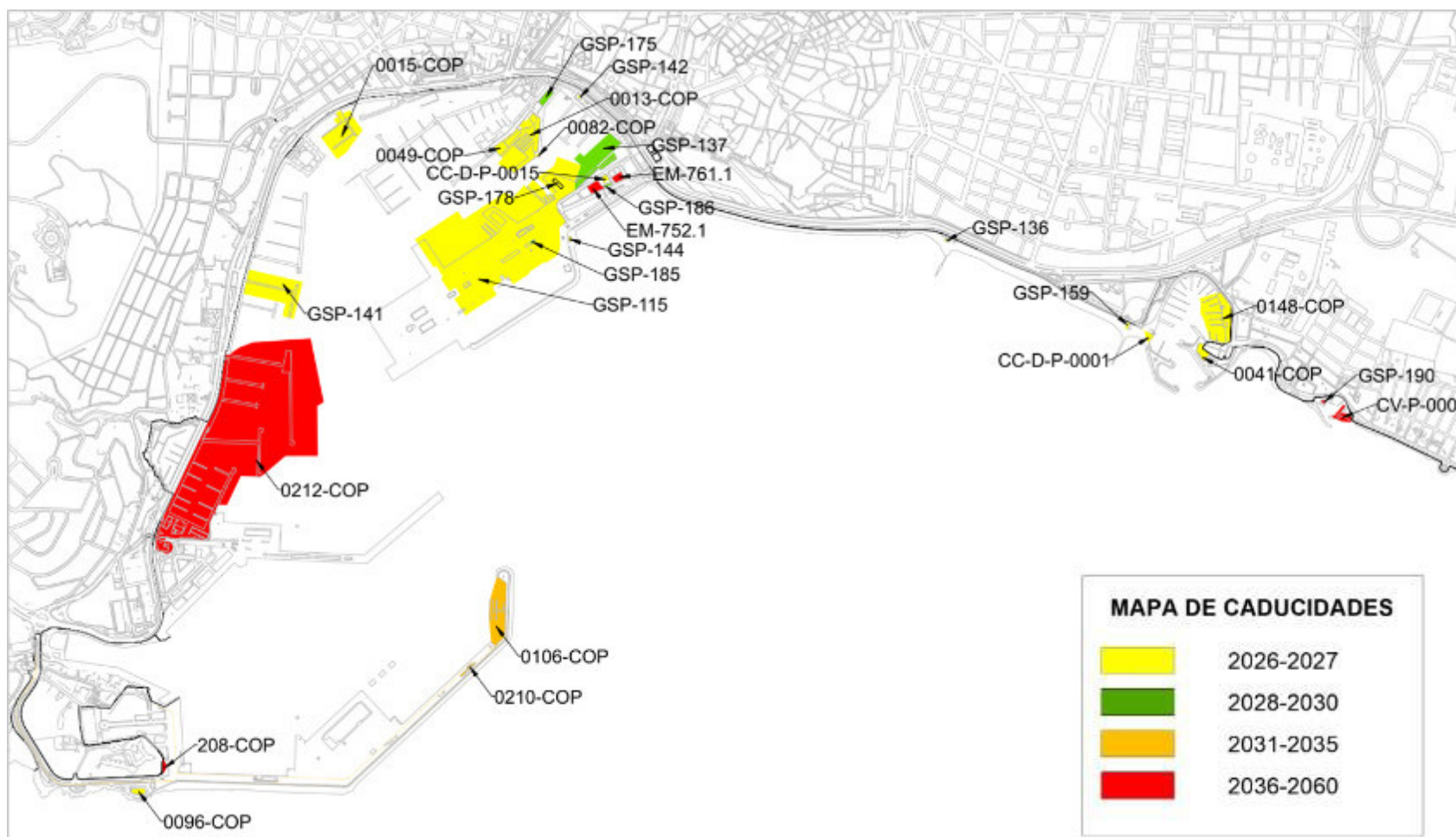


Figura 77: Mapa de vencimientos de plazo de las concesiones vigentes en el Puerto de Palma. Fuente: APB y elaboración propia.



2.2.4. OBRAS EJECUTADAS RECIENTEMENTE

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

- “Acondicionamiento de los puertos del Portitxol y el Molinar”. P.O.1347:
 - Presupuesto de adjudicación: 1.541.919,97 euros.
 - Plazo de ejecución: finalizadas las obras en 2025.

El objetivo de las obras ha sido mejorar y reforzar las estructuras existentes frente a condiciones climáticas adversas, garantizando su estabilidad y funcionalidad, además de contribuir a la conservación del entorno marino. El proyecto incluye la mejora estructural de los diques mediante la instalación de bloques de hormigón de distintos tipos para evaluar su colonización por parte de la flora y fauna marina.

- Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra. P.O. 1336:
 - Presupuesto de adjudicación: 1.555.328,58 euros.
 - Plazo de ejecución: finalizadas las obras en 2021.

El objeto de las obras era la instalación eléctrica en media y baja tensión que permitiera el suministro de electricidad desde el puerto a los buques que atraquen en el Muelle de Paraires. Tras la redacción de un modificado del proyecto se continuaron las obras procediendo a su puesta en servicio el 29/12/2021.

- Remodelación del paseo marítimo del Puerto de Palma. P.O. 1345:
 - Presupuesto de adjudicación: 37.598.985,00 euros.
 - Plazo de ejecución: finalizadas las obras en 2026.

El objeto de las obras ha sido la mejora del Paseo Marítimo en cuanto a la mejora del transporte público, la pacificación del tráfico rodado, la mejora de la permeabilidad transversal entre el puerto y la ciudad, unificación de espacios residuales para generar espacios libres vinculados al Paseo Marítimo, renaturalización del paseo y la potenciación de usos y actividades a largo del mismo.

- Habilitación del edificio de la Dársena Deportiva del Molinar de Levante. P.O 1346:
 - Presupuesto de adjudicación: 864.761,28 euros.
 - Plazo de ejecución: doce meses (finalizadas las obras).

El objeto de las obras era acometer las actuaciones necesarias para la habilitación del edificio histórico de la dársena deportiva del Molinar de Levante en la ciudad de Palma, atendiendo a las condiciones urbanísticas del Plan Especial del Puerto de Palma, al

interés patrimonial del edificio derivado de su historia y de la tipología constructiva y dotarlo de las condiciones funcionales que permitan el desarrollo de una actividad de restauración genérica en planta baja y dependencias para los socios del club marítimo en planta primera.

- Modificado 1. Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Palma. P.O.1338:
 - Presupuesto de adjudicación: 3.299.876,23 euros.
 - Plazo de ejecución: once meses (finalizadas las obras en 2025).

Las actuaciones consistieron en el análisis y diseño de un nuevo alumbrado público adaptándose los niveles de alumbrado a las características de cada zona del Puerto, así como optimizando el diseño de las redes que conforman la infraestructura eléctrica.

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 2024 denotó un incremento en el tráfico total de mercancías en el Puerto de Palma de un 7 %, en términos globales, llegando a las 11.125.723 toneladas.

Por tipología de mercancía, la evolución entre los años 2023 y 2024 se presenta en la siguiente tabla:



MERCANCÍA (t)			
	2023	2024	VARIACIÓN (%)
Graneles líquidos	995.144	1.077.868	8%
Graneles sólidos	138.313	119.882	-13%
Mercancía general	9.237.781	9.927.973	7%
TRÁFICO TOTAL	10.371.238	11.125.723	7%

Tabla 39: Evolución del tráfico del puerto de Palma en el periodo 2023-2024. Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas publicadas en la web de la APB en 2024.

Se puede observar que entre el año 2023 y el año 2024 se experimentó una caída del 13 % de graneles sólidos, mientras que el máximo incremento correspondió a los graneles líquidos, con una variación al alza del 8 %. En el caso de la mercancía general, el aumento fue de un 7 %, la menor variación de todas. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que del tráfico total de mercancías correspondiente con el año 2024, el mayor volumen corresponde a la mercancía general, con aproximadamente un 89 %, seguido por los graneles líquidos, con menos de un 10 %, y en último lugar, los graneles sólidos, con apenas un 1 % del tráfico total.

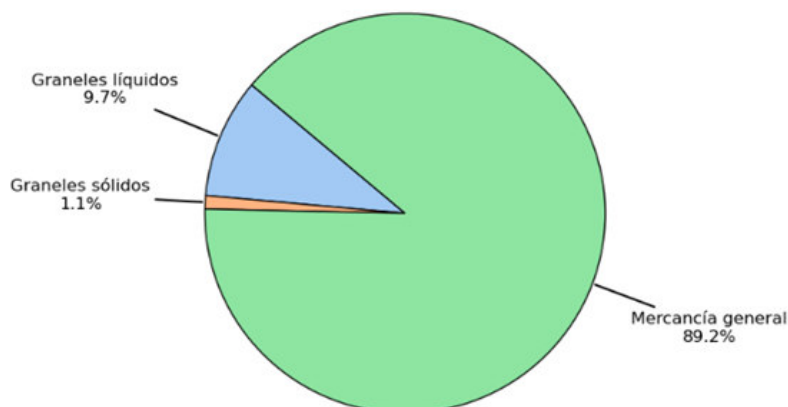


Figura 37: Reparto del tráfico total de mercancías del Puerto de Palma en el año 2024. Fuente: Elaboración propia, a partir de las estadísticas publicadas página web APB 2024..

En lo que corresponde al año 2023, se produjo un incremento en el tráfico total de mercancías en el Puerto de Palma de un 5 %, en términos globales, llegando a las 10.371.238 toneladas.

Por tipología de mercancía, la evolución entre los años 2022 y 2023 se presenta en la siguiente tabla:



MERCANCÍA (t)			
	2022	2023	VARIACIÓN (%)
Graneles líquidos	1.068.583	995.144	-7%
Graneles sólidos	130.331	138.313	6%
Mercancía general	8.641.953	9.237.781	7%
TRÁFICO TOTAL	9.840.867	10.371.238	5%

Tabla 40: Evolución del tráfico del Puerto de Palma en el periodo 2022-2023. Fuente: Memoria Anual APB.

Se puede observar que entre el año 2022 y el año 2023 se experimentó una caída del 7 % de graneles líquidos, mientras que el máximo incremento correspondió a la mercancía general, con una variación al alza del 7 %. En el caso de los graneles sólidos, 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 2023, el mayor volumen corresponde a la mercancía general, con un 89,1 %, seguido por los graneles líquidos, con un 9,6 %, y en último lugar, los graneles sólidos, con solo un 1,3 % del tráfico total.

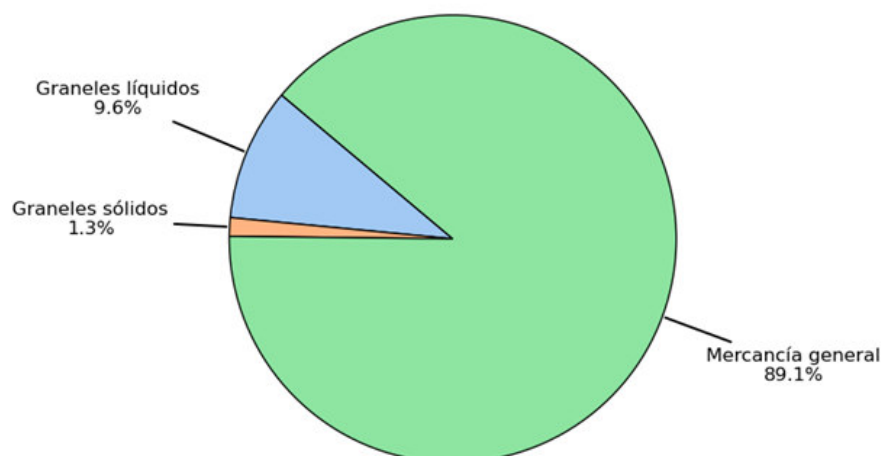


Figura 38: Reparto del tráfico total de mercancías del Puerto de Palma en el año 2023. Fuente: Elaboración propia a partir de las cuentas anuales APB 2023

En definitiva, si se comparan los porcentajes de mercancía general, graneles líquidos y graneles sólidos de los años 2023 y 2024 con respecto al tráfico total existente en el año correspondiente, en términos generales se puede concluir que los graneles líquidos se han visto incrementados en un 0,1% con respecto al año 2023, que ha crecido la mercancía general en la misma proporción (un 0,1 %), mientras que los graneles sólidos han disminuido un 0,2 %. Por tanto, se puede decir que el Puerto de Palma presenta una clara especialización en los tráficos de mercancía general y sus tráficos presentan una variación mínima en el período analizado.

A continuación, se presenta una tabla comparativa del tráfico de mercancías existente en el período 2022-2024 en el Puerto de Palma, diferenciando por tipología de mercancía, proporcionando tanto magnitudes absolutas como relativas.



MERCANCÍA	2022		2023		2024	
	Toneladas (t)	%	Toneladas (t)	%	Toneladas (t)	%
Graneles líquidos	1.068.583	10,86%	995.144	9,60%	1.077.868	9,69%
Graneles sólidos	130.331	1,32%	138.313	1,33%	119.882	1,08%
Por instalación especial	129.807	1,32%	137.102	1,32%	119.433	1,07%
Sin instalación especial	524	0,01%	1211	0,01%	449	0,00%
Mercancía general	8.641.953	87,82%	9.237.781	89,07%	9.927.973	89,23%
MG Convencional	23.461	0,24%	15.733	0,15%	20.558	0,18%
MG en Contenedor	260.376	2,65%	226.001	2,18%	216.602	1,95%
MG Ro-Ro (excluida en cont.)	8.358.117	84,93%	8.996.048	86,74%	9.690.813	87,10%
TRÁFICO TOTAL	9.840.867	100,00%	10.371.238	100,00%	11.125.723	100,00%

Tabla 41: Evolución del tráfico del Puerto de Palma en el período 2022-2024. Fuente: Memoria Anual APB y estadísticas página web APB

Durante el año 2024, el Puerto de Palma tuvo un tráfico total de 11.125.723 toneladas, de las cuales 9.927.973 toneladas (89,23 %) corresponden con tráficos de mercancía general.

Dentro de la mercancía general, en el Puerto de Palma hay que distinguir entre mercancía general convencional, con 20.558 toneladas, que supone un 0,18 % del tráfico total operado en el Puerto, y un 0,21 % de la mercancía general; mercancía general contenerizada, con 216.602 toneladas, que supone un 1,95 % del tráfico total del Puerto y un 2,18 % de la mercancía general; y, finalmente, la mercancía Ro-Ro, con 9.690.813 toneladas, que resulta ser el más importante de todos los tráficos operados en el Puerto, con un 87,10 % del tráfico total y un 97,61 % 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 2023, el Puerto de Palma ha manipulado 403.965 UTIs frente a 66.033 TEUs, y en el año 2024 ha manipulado 425.957 UTIs frente a 64.628 TEUs, lo que supone un incremento de un 5,44 % en las UTIs transportadas y una caída de un 2,13 % en los 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 2023 porque a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2024.

De esta forma, en el Puerto de Palma, en el año 2023, la mercancía desembarcada supuso un 71,3 % del tráfico total de mercancías frente al 28,7 % de la mercancía embarcada.

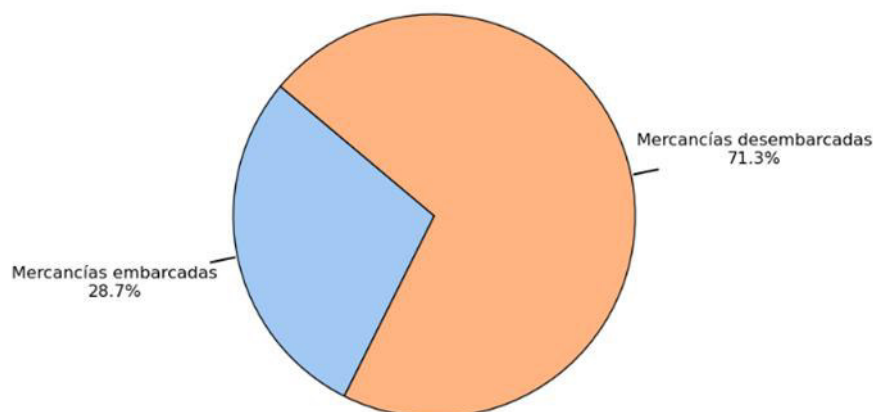


Figura 39: Reparto del tráfico de mercancías embarcadas y desembarcadas del Puerto de Palma en el año 2023. Fuente: Memoria Anual APB 2023.

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 29,42 % frente al 70,58 % de la mercancía desembarcada. Y en el caso del tráfico exterior, la mercancía embarcada equivale a un 5,12 % frente al 94,88 % de la mercancía desembarcada.

En relación con el tráfico total de mercancía embarcada y desembarcada, según corresponda, existe un reparto de porcentajes de 99,5/0,5 entre el tráfico del cabotaje y el tráfico exterior para la mercancía embarcada, y de 96,2/3,8 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.

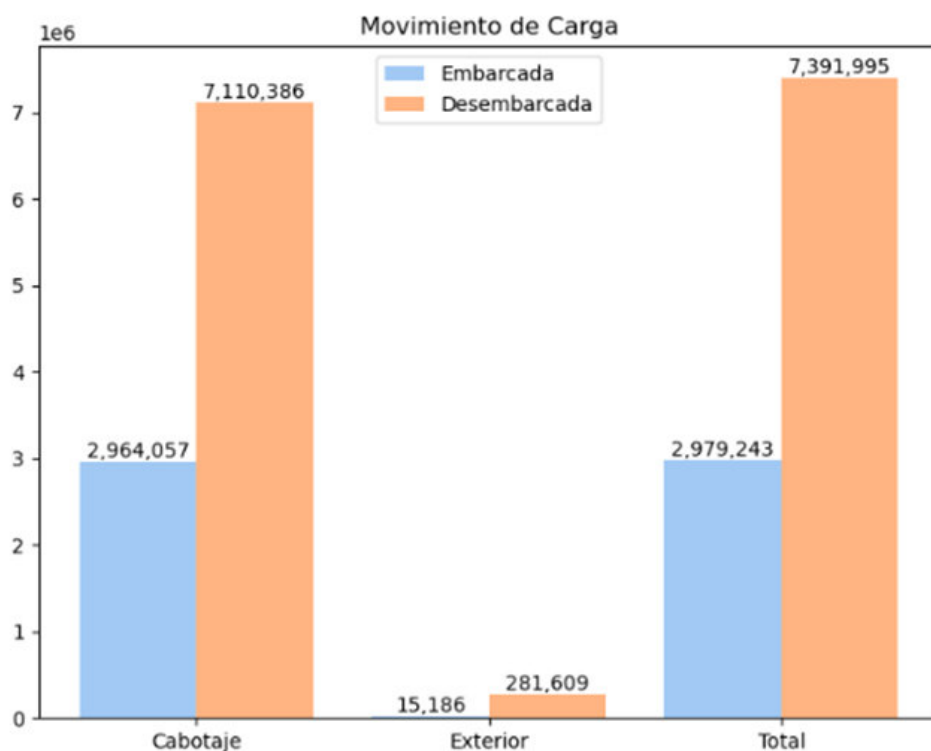


Figura 40: Desglose de la mercancía embarcada y desembarcada en el Puerto de Palma en el año 2023.

Fuente: Memoria Anual APB.

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 2023 porque a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2024.

En el año 2023, del total de mercancías manipuladas en el Puerto de Palma, un 97,23 % tenía por origen o destino España. El 2,77 % de mercancías restante, con origen o destino internacional, corresponde al comercio exterior con un total de 28 países, entre los que destacan: Italia (0,91 %), Grecia (0,63 %), India (0,32 %) y Emiratos Árabes Unidos (0,29 %). En el caso de Grecia e India, 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.

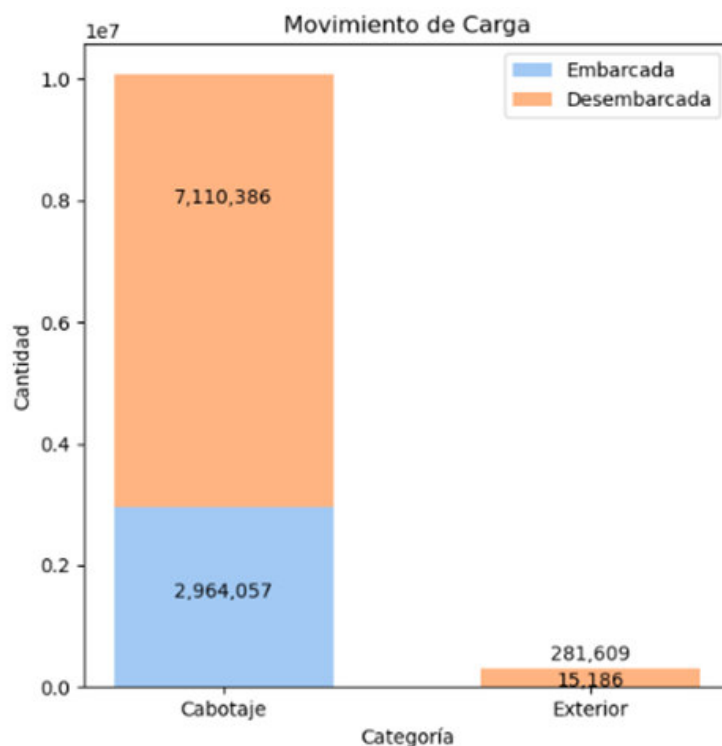


Figura 41: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2023.
Fuente: Memoria Anual APB.

A continuación, se presenta una tabla comparativa del tráfico de mercancías existente en el año 2023 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	730.715	264.427	2
Graneles sólidos	138.274	3	36
Mercancía general	10.074.443	281.609	15.186

Tabla 42: Reparto de mercancías de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2023 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB.

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

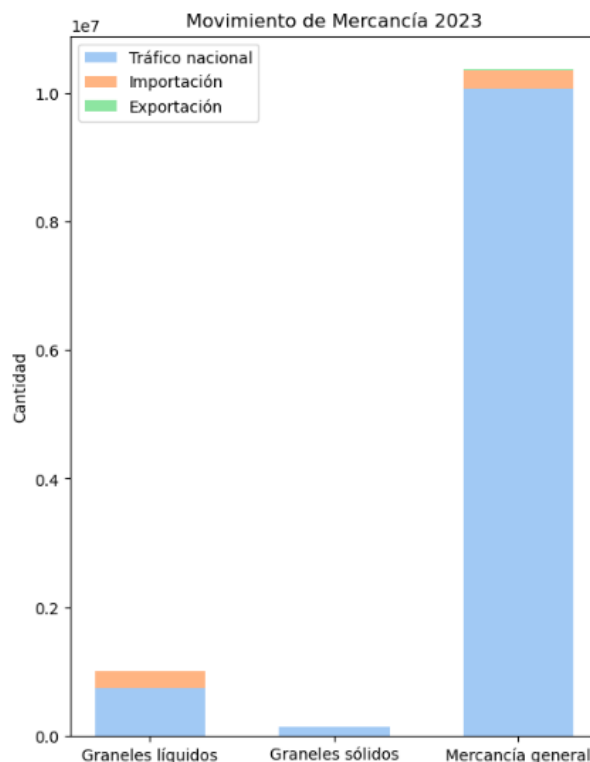


Figura 42: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2023 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB.

3.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS

El tráfico portuario del Puerto de Palma en el año 2024 alcanzó una cifra de 11,13 millones de toneladas, lo que supuso un incremento del 7 % con respecto al tráfico registrado en el año anterior.

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 2024, en el Puerto de Palma se movieron 1,08 millones de toneladas de graneles líquidos, que significó un decremento del 8 % con respecto al año anterior; 120 mil toneladas de graneles sólidos, que supuso una caída del 13 % con respecto al año anterior; y 9,93 millones de toneladas de mercancía general, que significó un ligero incremento del 7 % 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 2024, se registraron 9,69 millones de toneladas de tráfico Ro-Ro, que supuso un ligero incremento del 8 % con respecto al año anterior; y 217 mil toneladas de mercancía general contenerizada, que significó un decremento del 4 %, con respecto al año anterior. La mercancía convencional registrada en el año 2024 fue de 20,6 mil toneladas, que supuso un notable incremento del 31 % con respecto al año anterior.

Cabe mencionar que en este apartado se incluyen los datos de 2023 en aquellos análisis en los que a fecha de elaboración del presente documento no se disponía del detalle de 2024.

Con respecto a la clasificación del tráfico de mercancías según la naturaleza de la mercancía, en el año 2023 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 (47,1%), grupo agroganadero y alimentario (16,6%), otras mercancías (17,9%) y grupo energético (9,9%), tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

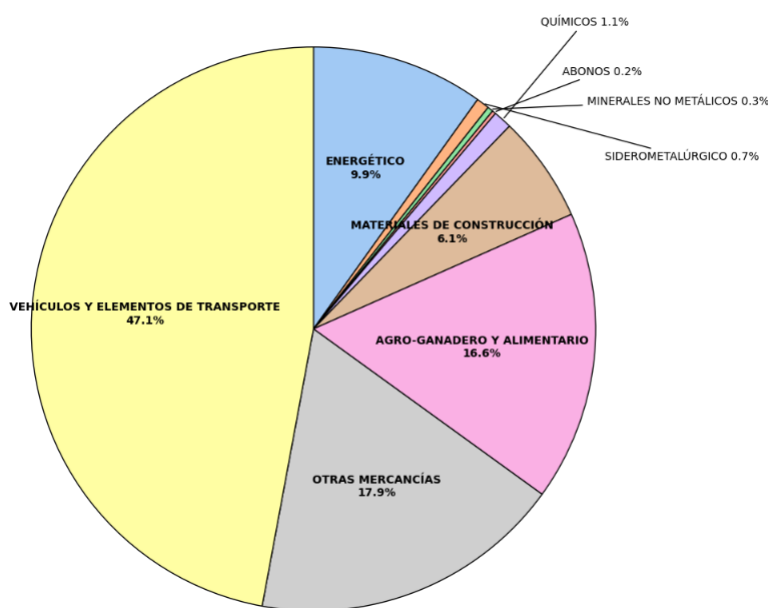


Figura 43: Desglose del tráfico de mercancías según su naturaleza en el Puerto de Palma en el año 2023.

Fuente: Memoria anual APB 2023.

A continuación, la Figura 44 muestra la clasificación, según porcentaje, de aquellas mercancías que en el año 2023 concentraron casi el 97 % 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 (10%), otros productos alimenticios (11 %), Maquinaria, herramientas y repuestos (7 %) y gasolina y petróleo refinado (6%). El resto son inferiores al 5 %.

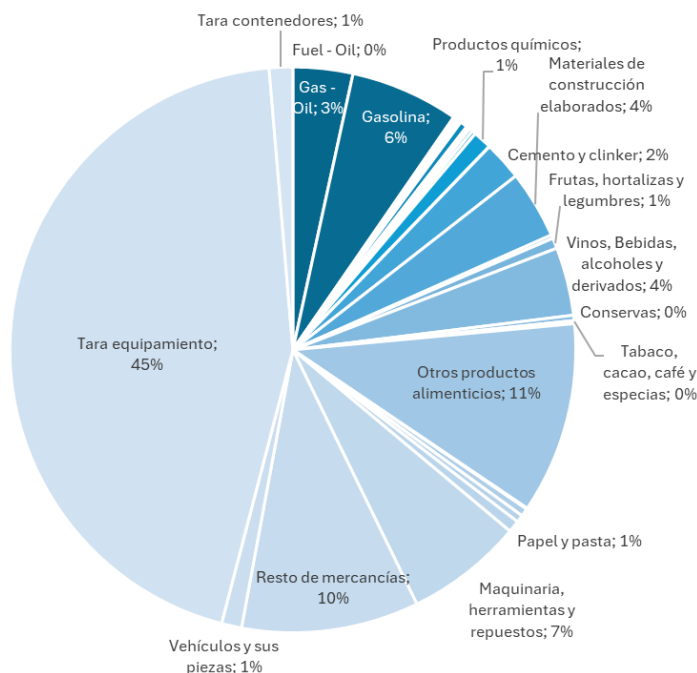


Figura 44: Desglose detallado del tráfico total de mercancías según su naturaleza en el Puerto de Palma en el año 2023. Fuente: Memoria Anual APB 2023.

En cuanto al número de buques operados en las infraestructuras del Puerto de Palma, en el año 2022 se registraron 577 escalas más que en el año 2021, lo que equivale a un aumento del 18,34 %. En el año 2023 se registraron 3.792 escalas que, si se compara con las escalas registradas en el año 2022, de 3.723 escalas, supone un aumento del 1,85 %, correspondiente a 69 escalas, de magnitud 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 2022 registró un incremento del 54,09 %, alcanzando el valor de 135.860 miles de toneladas, siendo creciente también en el año 2023, llegando a 143.108 miles de toneladas, lo que supuso una variación del 5,33 %, 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 1996-2024. El período de análisis corresponde por tanto a los últimos 28 años.

La Figura 45 representa la evolución del tráfico portuario de mercancías en el periodo 1996-2024, 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 2024 (11.125.723 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 11,1 millones de toneladas. La principal contribución a dicho crecimiento ha venido de la mano del tráfico de mercancía general. Así, en la

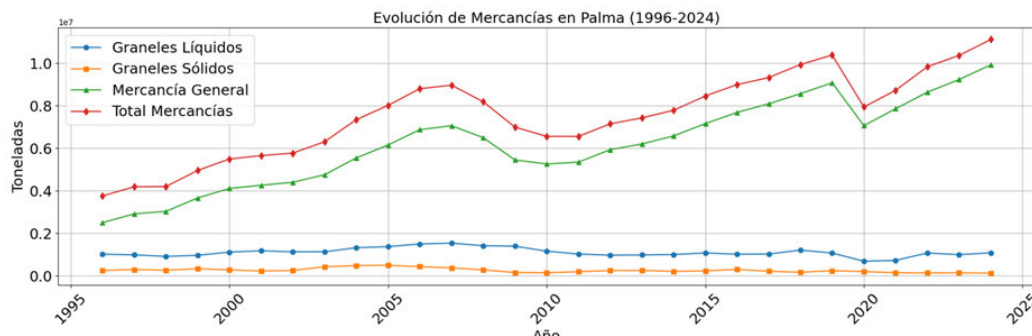


Figura 45 se puede observar que la evolución de los tráficos de mercancía total y mercancía general es prácticamente idéntica en cuanto a forma y tendencia.

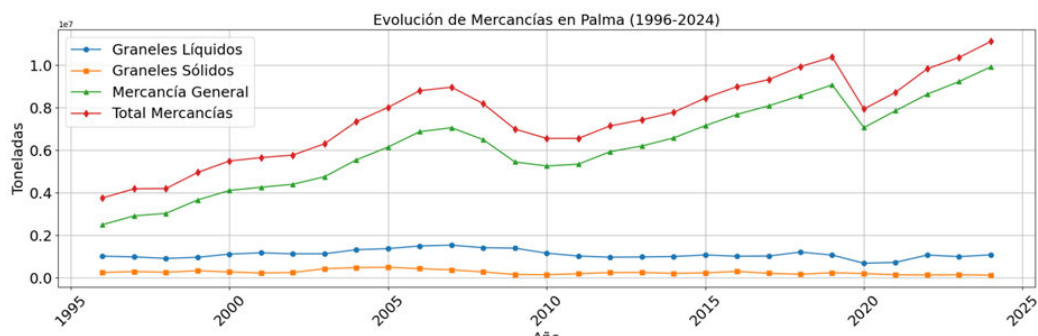


Figura 45: Evolución del tráfico de mercancías en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma. Fuente: Memorias Anuales APB y estadísticas web APB

La Figura 46 representa la evolución del tráfico de mercancías en el periodo 2006-2024 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 2006-2024, que hace un total de 18 años, el tráfico Ro-Ro ha experimentado un crecimiento del 52 %, pasando de 5,8 millones de toneladas a 8,7 millones de toneladas.

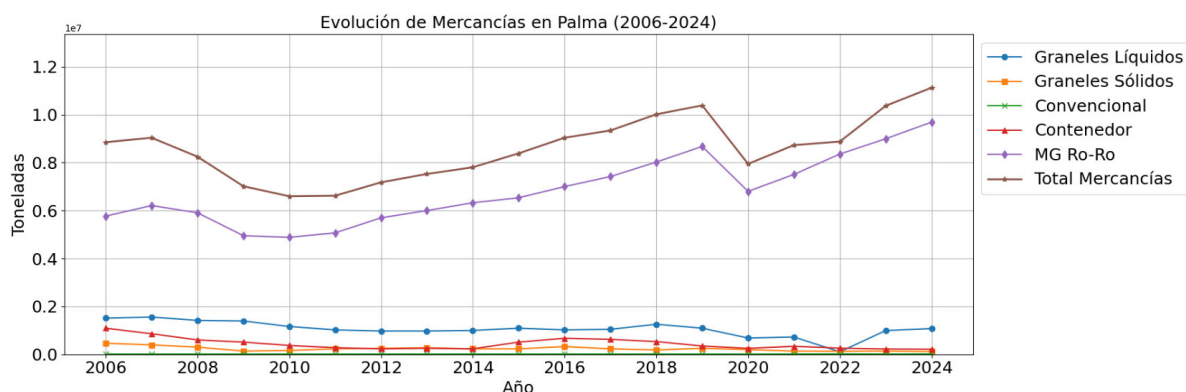


Figura 46: Evolución del tráfico de mercancías en el período 2006-2024 en el Puerto de Palma. Fuente: Memorias Anuales APB y estadísticas página web APB

La

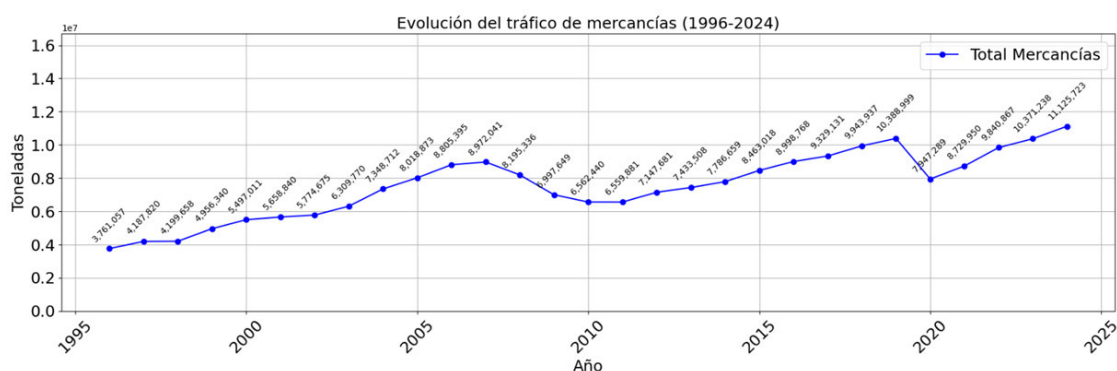


Figura 47 muestra la evolución del tráfico total de mercancías registrado en el Puerto de Palma en los últimos 28 años (período 1996-2024). Como ya se ha mencionado anteriormente, se puede considerar que en el Puerto de Palma la evolución del tráfico en los últimos 28 años ha seguido una tendencia global 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, así como en el año 2020, en el cual se produjo una caída de un 23,5 % en el total de mercancías transportadas debido al COVID-19. 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, y entre los años 2011 – 2019, con un incremento del 58,37 % de las mercancías totales transportadas por el puerto de Palma. El máximo crecimiento interanual registrado corresponde al período 1998-1999 con un 18%.

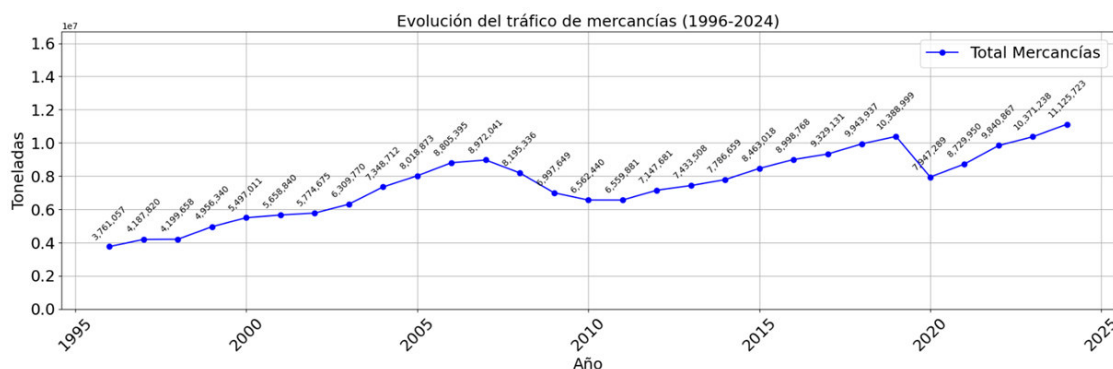


Figura 47: Evolución del tráfico total de mercancías en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma.

Fuente: Memorias Anuales APB y estadísticas página web APB

3.3.2. TRÁFICO DE PASAJEROS

En el año 2024, el Puerto de Palma registró un tráfico total de pasajeros de 3.205.924, de los cuales 1.365.923 (42,6 %) corresponden a pasajeros en régimen de línea regular, y los 1.840.001 restantes (57,4 %) a pasajeros en régimen de crucero. Del total de pasajeros en líneas regulares, 263.097 (19,26 % de pasajeros en línea regular y 8,21 % del total de pasajeros) eran conductores de vehículos en régimen de pasaje. En cuanto a los pasajeros cruceristas, 777.554 (42,26 % de pasajeros cruceristas y 24,25 % del total de pasajeros) pertenecen a cruceros con inicio o fin de línea en el Puerto de Palma y los 1.062.447 restantes (57,74 % de pasajeros cruceristas y 33,14 % del total de pasajeros) a cruceros en tránsito.

En el año 2023, el Puerto de Palma registró un tráfico total de pasajeros de 3.242.687, de los cuales 1.345.306 (41,5 %) corresponden a pasajeros en régimen de línea regular, y los 1.897.381 restantes (58,5 %) a pasajeros en régimen de crucero, y que se clasifican de la siguiente manera:

PASAJEROS (nº)				
		Cabotaje	Exterior	TOTAL
En régimen de transporte	Embarcados	642.590	75	1.345.306
	Desembarcados	702.641	0	
	En tránsito	0	0	
De crucero	En tránsito	1.110.087	0	1.897.381
	Inicio de línea	394.389	0	
	Fin de línea	392.905	0	
TRÁFICO TOTAL				3.242.687

Tabla 43: Reparto de mercancías de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Palma en el año 2023 por tipo de mercancía. Fuente: Memoria Anual APB 2023.

Cabe destacar que, según los datos recogidos en el año 2023, 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: Barcelona, Valencia, Ibiza, Denia y Maó (Menorca).

L

Figura 48 representa la evolución del tráfico total de pasajeros en línea regular registrada en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 28 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, 2014 y 2020, siendo esa disminución más notable en el período comprendido entre 2007 y 2010, correspondiente a una reducción del 55 % con respecto al año 2000, así como en el año 2019, en el que debido al COVID-19 se observa una caída del 40 %. De forma global, el tráfico de pasaje en línea regular registrado en el año 2024 (1.365.923 pasajeros) ha supuesto un incremento del 175,2 % 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 1996-2024 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2023 y estadísticas página web APB

La

Figura 49 representa la evolución del tráfico total de pasajeros en régimen de crucero en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 28 años. En rasgos generales, el tráfico de pasajeros cruceristas ha seguido una tendencia creciente en el período analizado, con un crecimiento del 93 % entre el tráfico registrado en el año 2024 (1.840.001 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, y en el año 2020, en el que debido a la pandemia se frenó el tráfico



de pasajeros de crucero hasta los 156.757, suponiendo una caída de 1.316,3 %. 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.

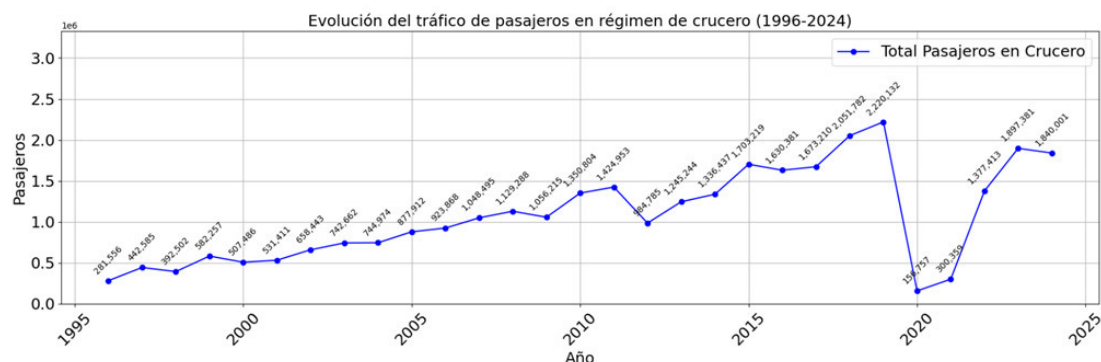


Figura 49: Evolución del tráfico total de pasajeros en régimen de crucero en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB y estadísticas web APB

3.3.3. TRÁFICO DE BUQUES

En el año 2023, un total de 3.792 buques hicieron escala en el Puerto de Palma. El mayor número de escalas corresponde a buques Ro-Ro, con 2.724 escalas, que equivalen a un 72 % 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 2023.

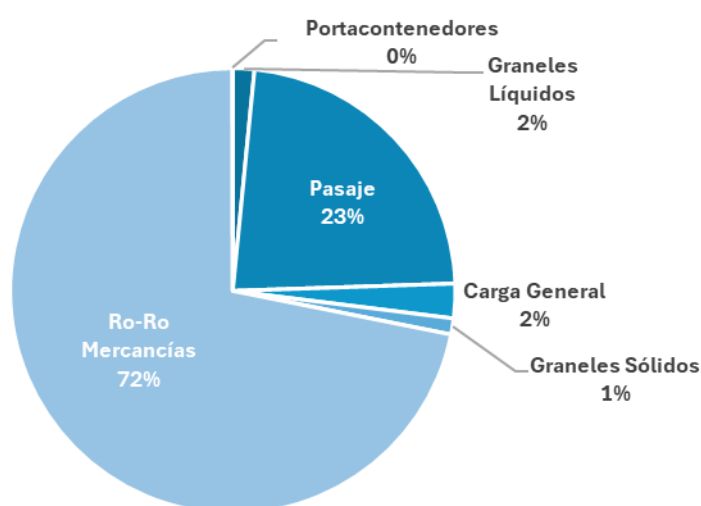


Figura 50: Distribución del número de escalas por tipos de buques en el Puerto de Palma en el año 2023. Fuente: Memoria Anual APB 2023.

En términos de arqueo bruto, a los buques Ro-Ro les corresponde el 57 % del arqueo bruto total registrado en 2023, seguido de los buques de pasaje, con un 42 %. 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 2023.

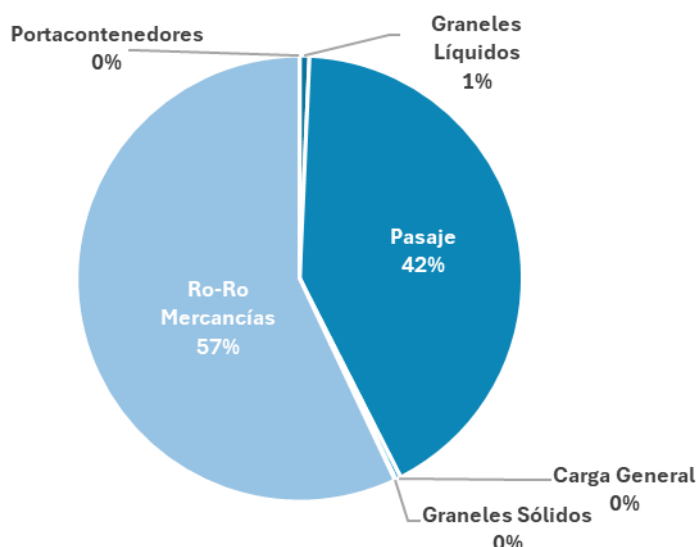


Figura 51: Distribución del arqueo bruto, GT, por tipos de buques en el Puerto de Palma en el año 2023.

Fuente: Memoria Anual APB 2023.

La Figura 52 representa la evolución del número de escalas de buques registrado en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 28 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, momento en el que se produce una parada total ocasionada por el COVID-19 con una caída en el número de escalas del 36 % (2020). De forma global, el número de escalas registrado en el año 2024 (3.846 escalas) ha supuesto un incremento del 45 % con respecto al número de escalas registrado en el año 1996 (2.652 escalas).

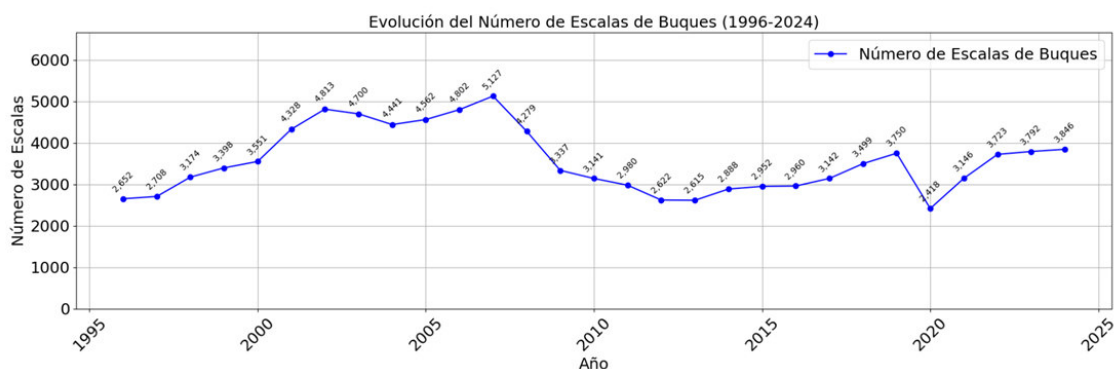


Figura 52: Evolución del número de escalas de buques en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma.
Fuente: Memoria Anual APB y estadísticas página web APB

Y para finalizar, en términos de arqueo bruto, la Figura 53 representa el arqueo bruto acumulado por los buques registrados en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma, que corresponde a los últimos 28 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, 2016 y 2019, siendo el más significativo el del año 2020 con una reducción del 55,8 %. De forma global, el arqueo bruto acumulado en el año 2024 (133.081 GT, miles de toneladas) ha supuesto un incremento del 308 % con respecto al arqueo bruto registrado en el año 1996 (32.619 GT, miles de toneladas).

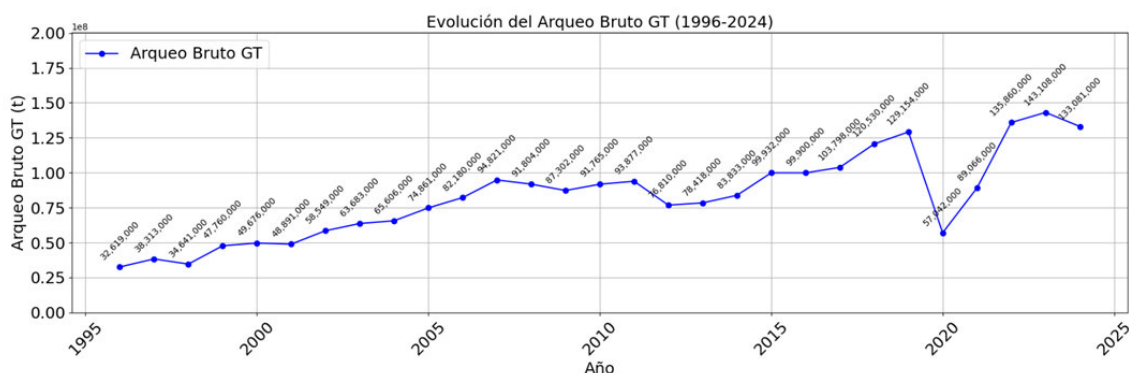


Figura 53: Evolución del arqueo bruto, GT, en toneladas, acumulado por los buques registrados en el período 1996-2024 en el Puerto de Palma. Fuente: Memoria Anual APB 2024 y estadísticas página web APB

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 2023-2027:

- **Graneles líquidos:** el Plan de Empresa de 2024 considera un crecimiento interanual del 1,84 %, con cierta estabilidad y sin un crecimiento significativo. 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 2024 considera un crecimiento interanual de 1,80 %, lo cual, dada la magnitud de las cifras de dichos tráficos (405 y 413 toneladas en 2025 y 2026 respectivamente), el crecimiento se considera que es mínimo.
- **Mercancía general:** el Plan de Empresa de 2024 considera una tendencia positiva, con un crecimiento interanual del 1,87 %. 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 2024 considera una tendencia positiva, con un crecimiento interanual del 1,87 %.
- **Pasajeros de crucero:** el Plan de Empresa de 2024 considera un crecimiento interanual del 0,5 %, aunque se espera que los cruceros puedan ver aumentado su tamaño por tener Mallorca mucho atractivo como destino turístico, manteniendo un incremento interanual constante.

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 2024-2027.
- Escenario medio resultante de mantener el mismo crecimiento para el resto del periodo que el considerado en el Plan de Empresa para el periodo 2024-2027.
- 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: (+2,5 %): 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: (-2,5%): 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: (+2,5%): 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: (-2,5%): 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: (+5,0%): 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: (-5,0%): Estancamiento y caída 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 con el 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 2025-2035

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 2035, considerando un escenario medio, uno optimista y uno pesimista, en base a lo establecido en el apartado anterior.

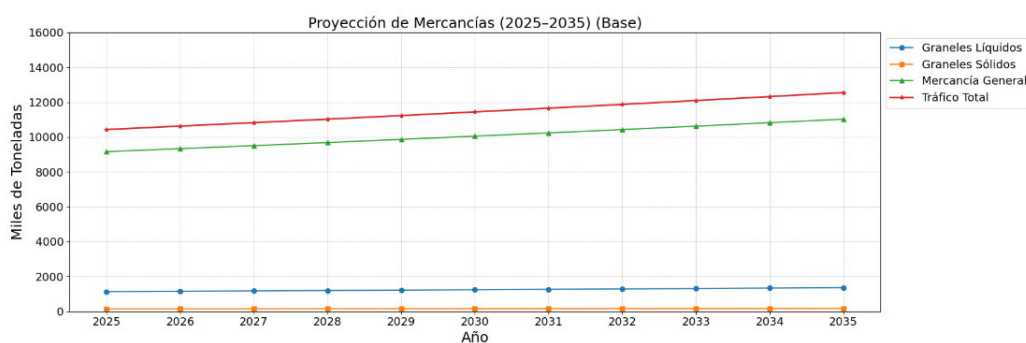


Figura 54: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2025-2035 para el escenario medio en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

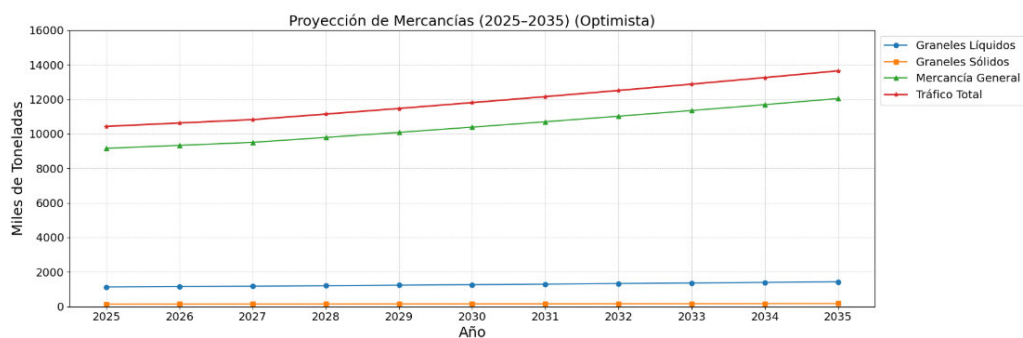


Figura 55: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2025-2035 para el escenario optimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

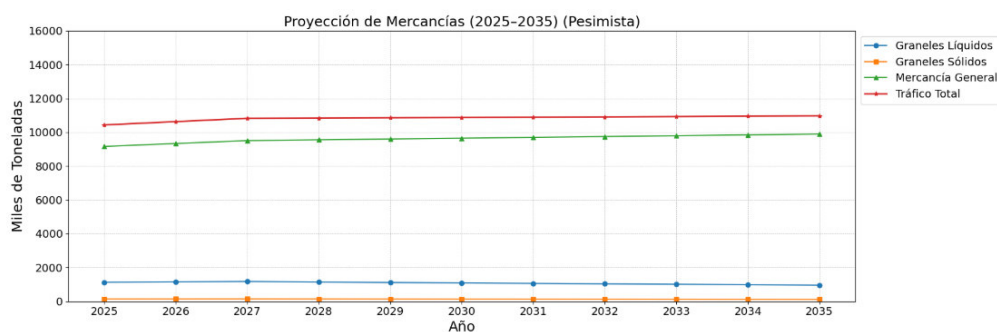


Figura 56: Previsión de la evolución del tráfico de mercancías para el periodo 2025-2035 para el escenario pesimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

b. Tráfico de pasajeros

A continuación, se detallan los resultados de las proyecciones en cuanto al tráfico de pasajeros para el año horizonte 2035 y también para los tres escenarios analizados: medio, optimista y pesimista.

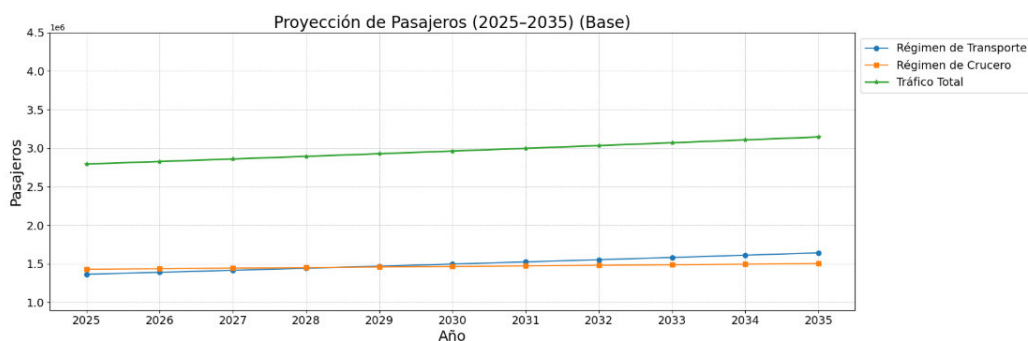


Figura 57: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2025-2035 para el escenario medio en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

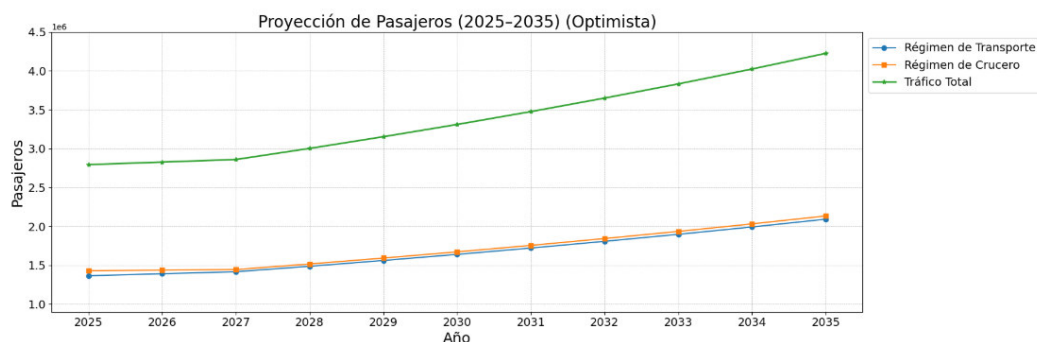


Figura 58: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2025-2035 para el escenario optimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

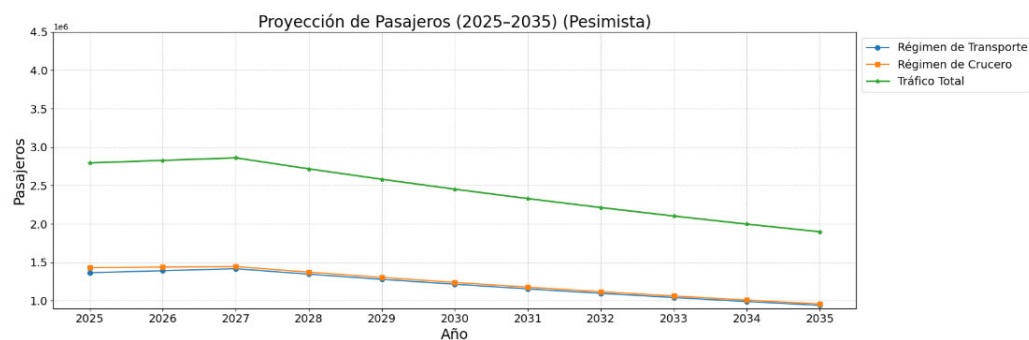


Figura 59: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros para el periodo 2025-2035 para el escenario pesimista en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

3.4.2. PREVISIONES POR TIPOLOGÍA DE TRÁFICO PARA EL HORIZONTE TEMPORAL 2025-2035

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 172 mil toneladas en un escenario optimista, 164 mil toneladas en el escenario medio y 114 mil toneladas en el escenario pesimista, tal y como se puede observar en la siguiente figura:

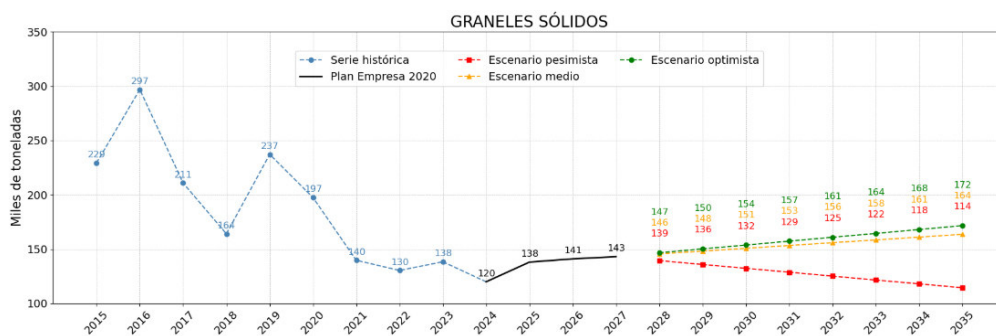


Figura 60: Previsión de la evolución del tráfico de graneles sólidos para el periodo 2015-2035 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

ii. Graneles líquidos

Por otro lado, para los graneles líquidos, se prevén un total de 1.432.000 toneladas para el año 2035, considerando un escenario optimista, 1.360.000 toneladas como escenario medio y 960 mil toneladas en el escenario pesimista, tal y como se puede observar a continuación:

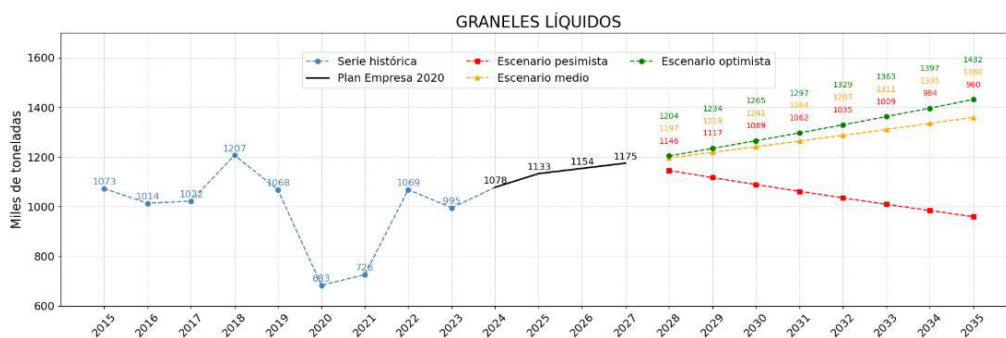


Figura 61: Previsión de la evolución del tráfico de graneles líquidos para el periodo 2015-2035 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia

iii. Mercancía general

Por último, en lo referido a la mercancía general, la previsión realizada arroja unos 11,8 millones de toneladas para el año 2035 considerando el escenario optimista, 10,9 millones en el escenario medio y 9,9 millones en el escenario pesimista.

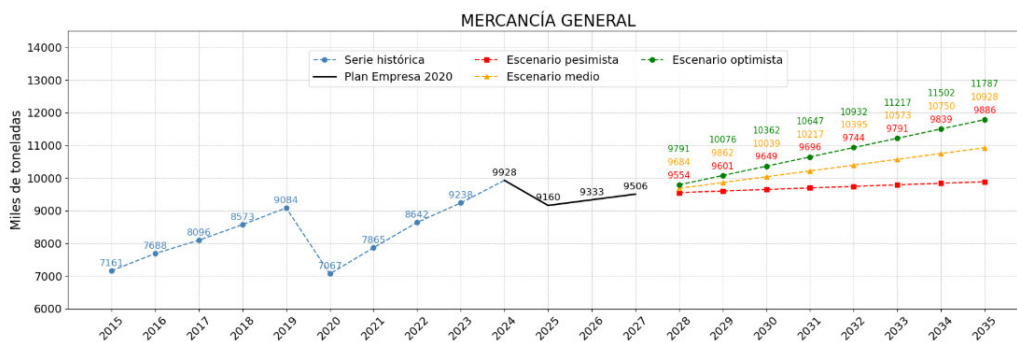


Figura 62: Previsión de la evolución del tráfico de mercancía general para el periodo 2010-2035 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

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, superiores a los 2,0 millones de pasajeros para el año 2035, 1,64 millones si se considera el escenario medio e inferior a 1 millón en el escenario pesimista.

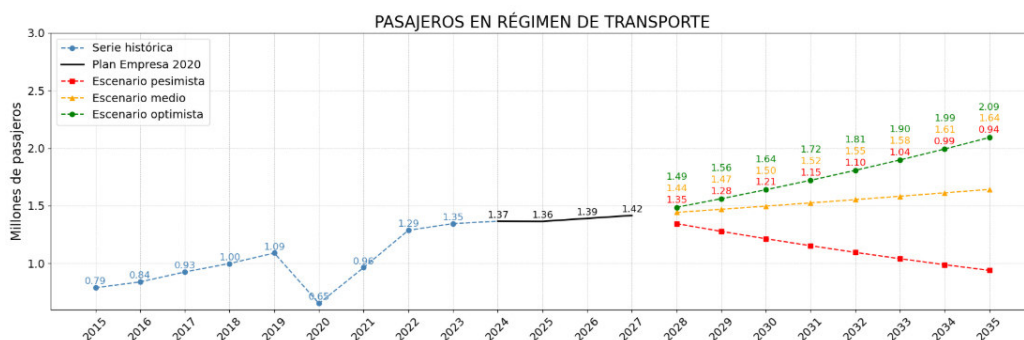


Figura 63: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros en régimen de transporte para el periodo 2015-2035 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

ii. Pasajeros en régimen de crucero

En cuanto a los pasajeros de cruceros, las previsiones realizadas indican que, en el año 2035, en el escenario optimista, se superarían los 2,1 millones de pasajeros, en el escenario medio aproximadamente 1,5 millones y para el escenario pesimista un descenso por debajo de 1 millón de pasajeros.

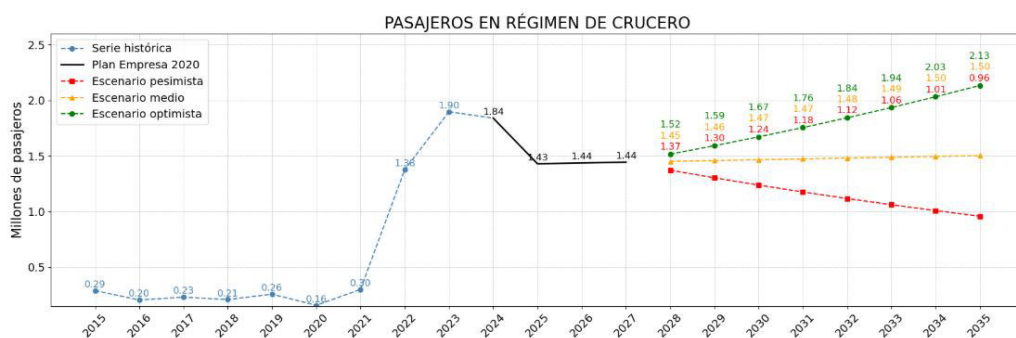


Figura 64: Previsión de la evolución del tráfico de pasajeros en régimen de crucero para el periodo 2015-2035 en el Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

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, salvo con las taras de los elementos de transporte de muchos barcos. El Puerto de Palma constituye el principal puerto de los 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.

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, superando los 3 millones en 2024, con cerca de 2 millones de pasajeros de crucero.

A lo comentado con anterioridad al respecto de tráfico de mercancías y pasajeros, debe añadirse otra peculiaridad, que es la de atender un gran tráfico de buques y embarcaciones deportivas o de recreo, no solo por ser una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de buques y embarcaciones, sino también porque, dado el atractivo de sus costas y calas, son asiduamente visitados durante los meses estivales por numerosas embarcaciones y buques procedentes del continente, tanto español como extranjero. 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 buques y 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 tráfico 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 2024 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 entraran 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 en particular y la tendencia negativa de los graneles 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 2024 elaborado por la Autoridad Portuaria de Baleares para este tipo de tráfico consideran un crecimiento interanual del 1,87%, el mayor junto con los tráficos de mercancía general, con respecto a 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 ataques. 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 aumentando 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 en la medida de lo posible dotarla de la superficie necesaria en tierra y agua mediante la ejecución de nuevos rellenos, 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 y los agentes de interés interesados en la medida en la que vaya siendo compatible y de acuerdo con el proyecto de reordenación del Puerto de Palma, la reubicación progresiva de este tipo de actividad a la zona del Dique del Oeste y dentro de las aguas abrigadas del Puerto. Todo ello permitirá liberar los espacios situados frente a la Catedral y en el Contramuelle-Mollet con el objetivo de que estos puedan dedicarse a otros usos con un mayor grado de compatibilidad con el entorno urbano que le rodea y siempre que se garantice que las necesidades de los tráficos portuarios comerciales que actualmente se operan en los Muelles Comerciales queden bien resueltas.

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 una polivalencia obligada por la 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 los complementarios con los portuarios más específicos.



- Facilitar la reubicación de la zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones actualmente situada en el área de los Muelles Comerciales, la cual cada vez presenta mayor demanda, a la zona del Dique del Oeste, liberando de esas actividades los espacios situados en un entorno más cercano al casco urbano y dotando a esta actividad del espacio necesario en el área del Dique del Oeste.

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 (aunque los ferris podrán seguir operando en las tres áreas donde actualmente lo hacen), 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 más exterior del Dique del Oeste a largo plazo se mantenga para el tráfico de ferris, mientras que el de cruceros se centraría en la zona de Poniente-Paraires.

En cualquier caso, el presente expediente de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se limita a realizar la previsión de usos globales que se prevé que se desarrollarán en el presente y en los años futuros en las distintas áreas de la zona de servicio del Puerto, basándose exclusivamente en los usos definidos en los artículos 69 y 72 del TRLPEMM, sin que deba identificarse la actuación o actividad concreta que se va a desarrollar ni tan siquiera definirse el uso específico y pormenorizado de cada instalación ya que no es un instrumento de planificación ni de ordenación urbanística.

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 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 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 Administración 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 Auditórium, 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 sin tener en cuenta las nuevas superficies generadas asciende a un total de 898.663,74 m² mientras que, tras la ejecución de nuevos rellenos la superficie asciende a 1.084.819,62 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 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.

La zona de aguas I del Puerto de Palma, de acuerdo con los planos de definición de la zona de aguas vigente en los que se representa la zona de servicio terrestre existente en la fecha de elaboración del PUEP vigente, contaba con una superficie de 237,59 hectáreas. Tras la ejecución de nuevas actuaciones que han supuesto la ampliación de la zona de servicio terrestre del Puerto, manteniendo los límites exteriores de la zona de servicio de aguas, dicha superficie se ha visto modificada tras la generación de nuevas superficies terrestres, resultando en fecha de elaboración del presente expediente una superficie de 229,61 hectáreas.

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,

La zona de aguas II del Puerto de Palma, de acuerdo con los planos de definición de la zona de aguas vigente en los que se representa la zona de servicio terrestre existente en la fecha de elaboración del PUEP vigente, contaba con una superficie de 2.207,63 hectáreas. Tras la ejecución de nuevas actuaciones que han supuesto la ampliación de la zona de servicio terrestre del Puerto, manteniendo los límites exteriores de la zona de servicio de aguas, dicha superficie se ha visto modificada tras la generación de nuevas superficies terrestres, resultando en fecha de elaboración del presente expediente una superficie de 2.197 hectáreas, ligeramente inferior a la recogida en el PUEP vigente y en la memoria anual de la Autoridad Portuaria, debido a la generación de nuevos espacios de tierra y 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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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.

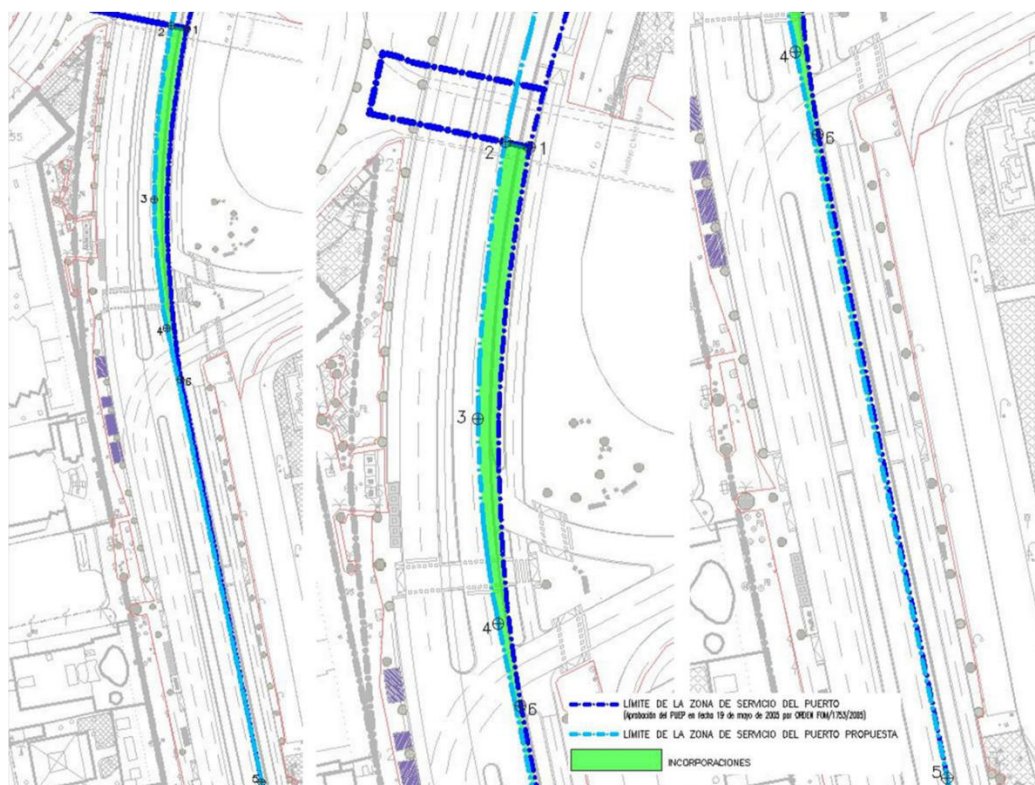


Figura 67: Localización de la Incorporación 3 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

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

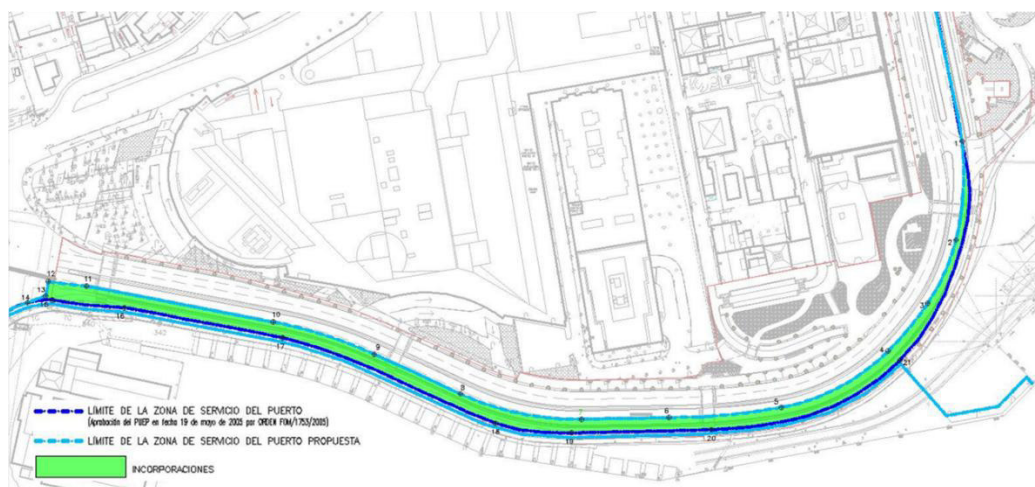


Figura 68: Localización de la Incorporación 4 en el Paseo. Fuente: Elaboración propia.

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 municipal, por lo que el afectado en este caso no es la propia APB.

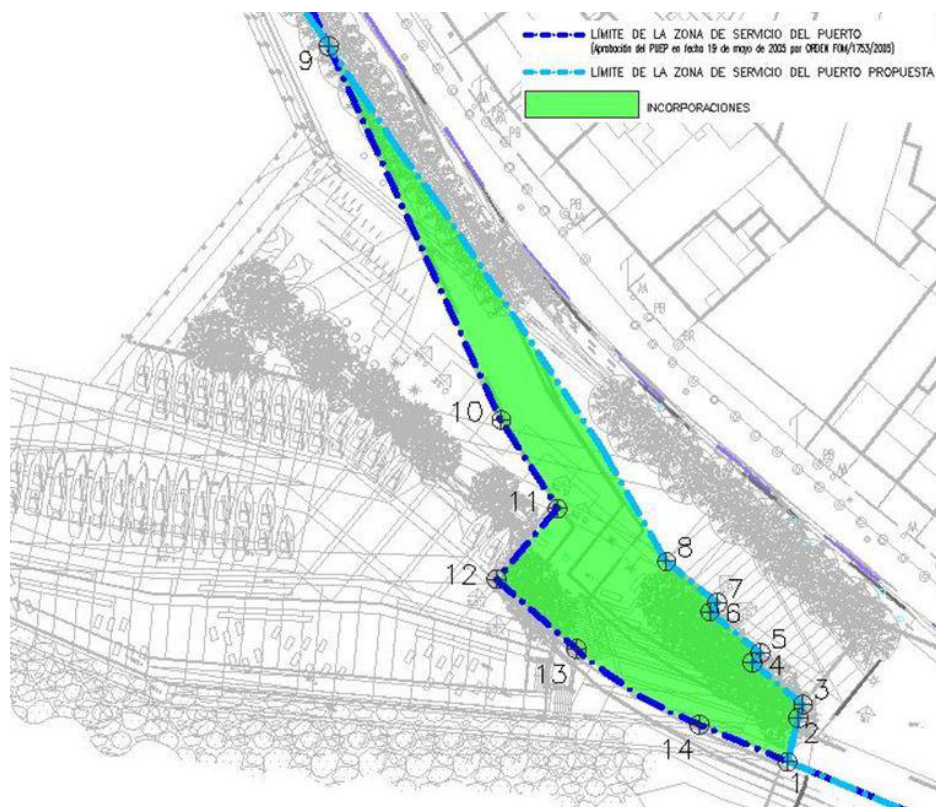


Figura 69: Localización de la Incorporación 1 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

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 municipal, por lo que el afectado en este caso no es la propia APB.

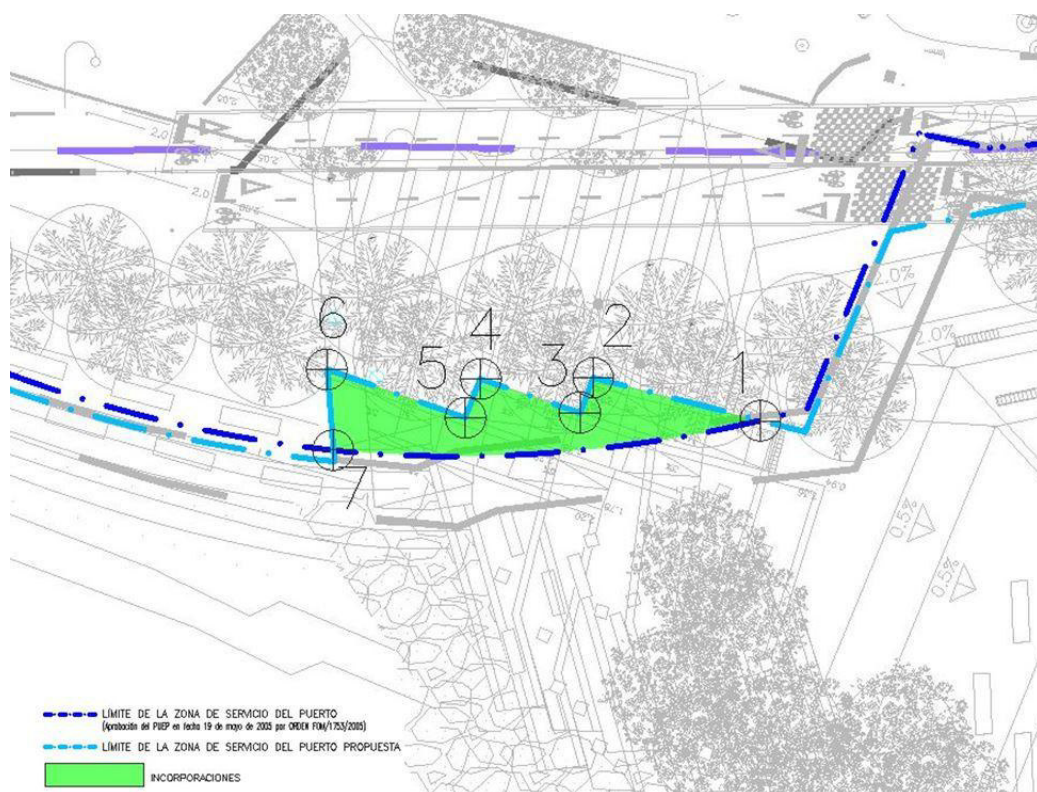


Figura 70: Localización de la Incorporación 2 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

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 266.691,76 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	472933.0214	4378017.1133
2	472553.1303	4377332.2587
3	472548.1075	4375919.0926

*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° 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° 31' 19.67'' N, tal como se muestra en la figura anterior. Dicha incorporación corresponde a una superficie de 2.533.787,46 m². El organismo afectado en esta incorporación es la Administración de Costas.

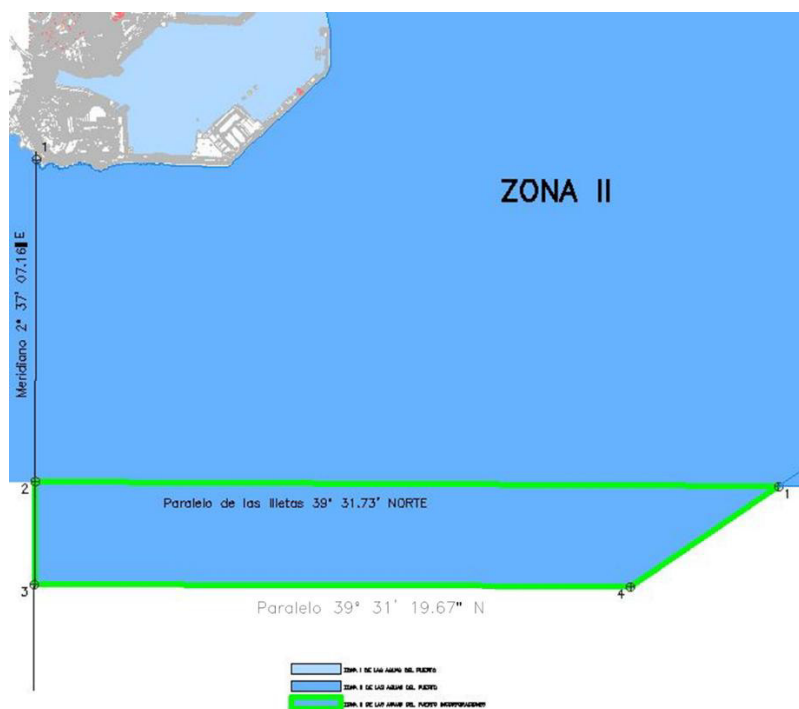


Figura 72: Localización de la Incorporación 2 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

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	467222.7364	4374789.8752
4	470857.0321	4374776.2542

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

6.3. DESAFECTACIONES

En el presente apartado se describen las desafectaciones propuestas en la zona de servicio, las cuales se concentran en dos áreas del Puerto: el entorno del Molinar y la zona II de aguas. Asimismo, se incluye la justificación de la innecesariedad de los terrenos desafectados para la aprobación por parte del Consejo de Administración de la APB.

6.3.1. 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.

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. Los terrenos propuestos para su desafectación se corresponden con superficie del área de paseo colindante con el carril bici que discurre junto a la Dársena de El Molinar.

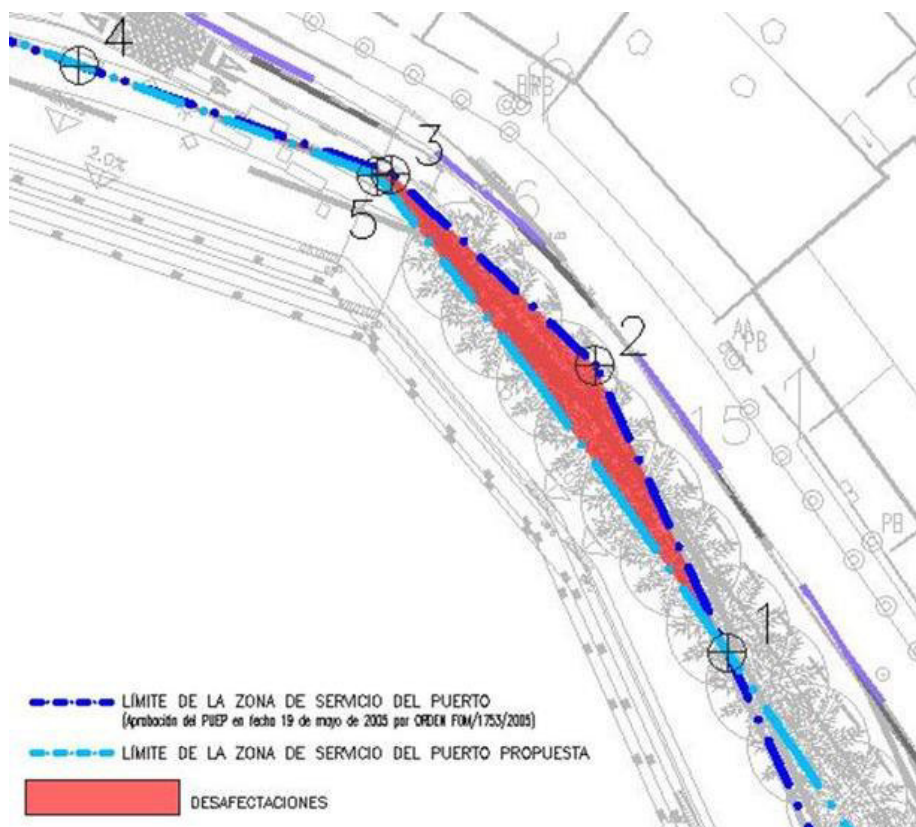


Figura 73: Localización de la Desafectación 1 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

Dada la necesidad de adaptación del límite de la zona de servicio de acuerdo con la definición del nuevo Paseo Marítimo proyectado, se justifica la innecesariedad de los terrenos propuestos para su desafectación mediante Orden Ministerial. 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. Los terrenos propuestos para su desafectación se corresponden con superficie del área de paseo colindante con el carril bici que discurre junto a la Dársena de El Molinar.

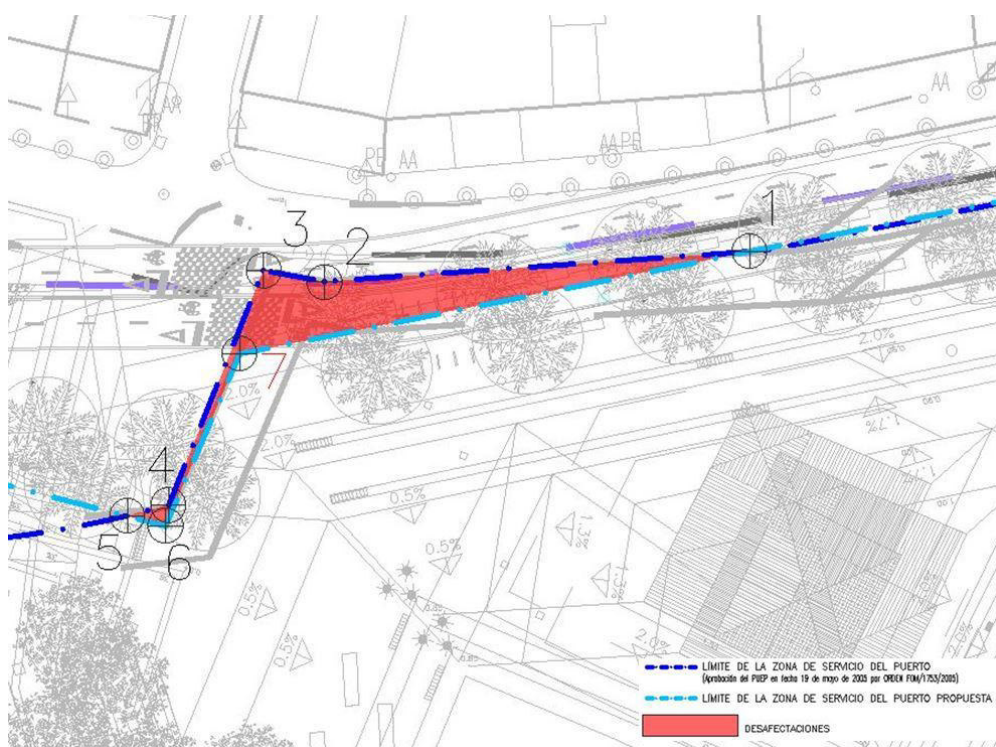


Figura 74: Localización de la Desafectación 2 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.

Dada la necesidad de adaptación del límite de la zona de servicio de acuerdo con la definición de la zona de la Plaza del Edificio Social proyectada al oeste de la nueva dársena, se justifica la innecesariedad de los terrenos propuestos para su desafectación mediante Orden Ministerial. 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. Los terrenos propuestos para su desafectación se corresponden con superficie del área de paseo colindante con el carril bici que discurre junto a la Dársena de El Molinar mediante Orden Ministerial.

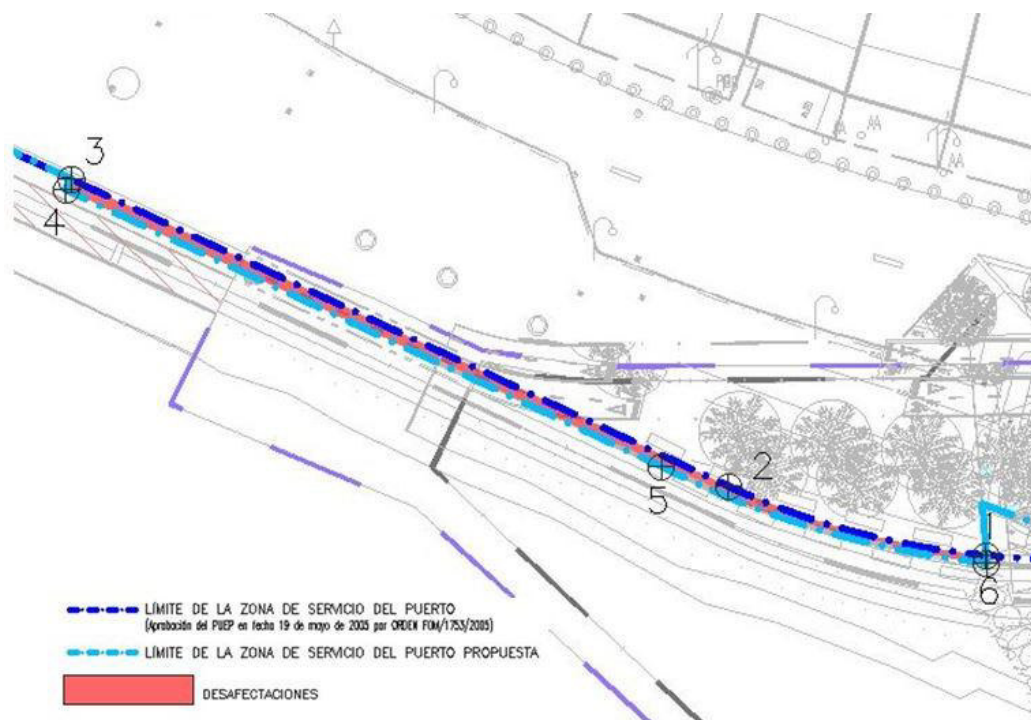


Figura 75: Localización de la Desafectación 3 en el Molinar. Fuente: Elaboración propia.



Dada la necesidad de adaptación del límite de la zona de servicio de acuerdo con la definición del nuevo Paseo Marítimo proyectado, se justifica la innecesariedad de los terrenos propuestos para su desafectación mediante Orden Ministerial. 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

6.3.2. 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 Administración 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.

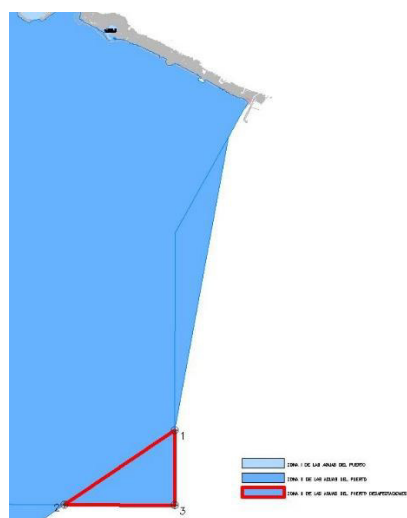


Figura 76: Localización de la Desafectación 1 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

Dada la necesidad de adaptación del límite de la zona de servicio de acuerdo con la definición de la zona de servidumbre de Aena y con la necesidad, localización y frecuencia del fondeo en la zona de aguas del Puerto de Palma de acuerdo con la justificación detallada en el Anexo I de la presente memoria, se justifica la innecesariedad de la superficie de zona de aguas propuesta para su desafectación mediante Orden Ministerial. 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	472548.1075	4375919.0926
2	471758.3500	4375385.3700
3	472546.2316	4375382.4444

*Nota: Coordenadas medidas sobre plano

b. Zona II de aguas Desafectación 2

La superficie a desafectar está situada al oeste del Meridiano $2^{\circ} 37' 07,16''$ E, y al norte del Paralelo de las Illetas $39^{\circ} 31,73'$ 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 $4.615.117,99 \text{ m}^2$. 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.

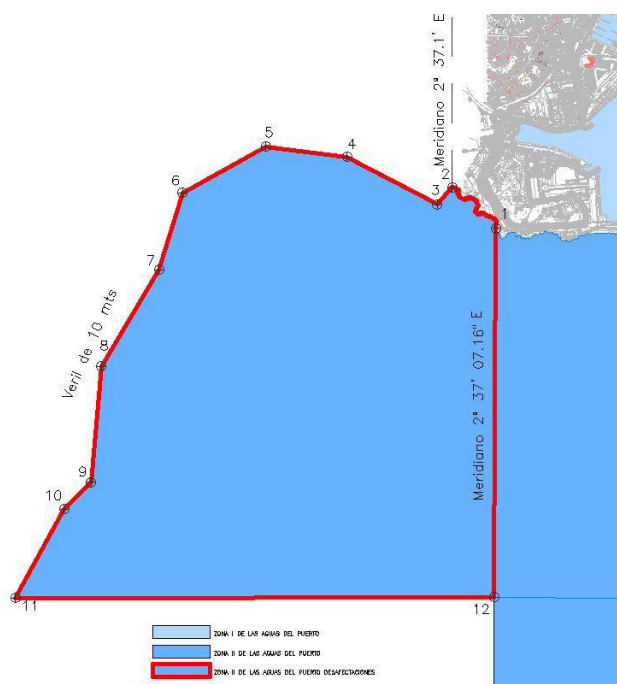


Figura 77: Localización de la Desafectación 1 en la Zona II de aguas del Puerto de Palma. Fuente: Elaboración propia.

Dada la necesidad de adaptación del límite de la zona de servicio de acuerdo con los condicionantes expuestos y con la necesidad, localización y frecuencia del fondeo en la zona de aguas del Puerto de Palma de acuerdo con la justificación detallada en el Anexo I de la presente memoria, se justifica la innecesariedad de la superficie de zona de aguas propuesta para su desafectación mediante Orden Ministerial. 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. AJUSTE CARTOGRÁFICO

Durante la elaboración del expediente de DEUP y como parte del Proyecto de Remodelación del Paseo Marítimo, se ha producido la demolición del puente de acceso a las Estaciones Marítimas de Poniente-Paraires, el cual estaba incluido como parte de la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma, pero no así los terrenos situados a cota de terreno. Con el objetivo de llevar a cabo la regularización de la zona de servicio terrestre en este ámbito concreto como consecuencia de dicha demolición, se materializa el ajuste cartográfico del límite de la zona de servicio terrestre en dicha zona, lo cual supone un decremento de la superficie gráfica de la zona de servicio del Puerto de 262,43 m² mediante un polígono cuyos vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31 se corresponden con los recogidos en la tabla que se presenta a continuación.



Figura 78: Localización del ajuste cartográfico propuesto 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



6.5. RESUMEN DE LAS INCORPORACIONES, DESAFECTACIONES Y AJUSTES CARTOGRÁFICOS

6.5.1. INCORPORACIONES, DESAFECTACIONES Y AJUSTES CARTOGRÁFICOS 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 del Ayuntamiento de Palma.

En referencia a las desafectaciones, se propone la desafectación de la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma de un total de 177,09 m², pertenecientes a la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma, gestionado por la APB, mientras que, como consecuencia del ajuste cartográfico propuesto tras la demolición del paso elevado de acceso a las Estaciones Marítimas de Poniente-Paraires, la zona de servicio se ve reducida en 262,4 m² adicionales, lo cual unido a los 177,09 m² desafectados, supone una reducción de 439,52 m².

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

INCORPORACIONES, DESAFECTACIONES Y AJUSTES CARTOGRÁFICOS 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	Ayuntamiento de Palma
El Molinar Incorporación 2	53,01	Ayuntamiento de Palma
Superficie total (m²)	26.293,55	
DESAFECTACIONES		
El Molinar Desafectación 1	52,91	A determinar por la Administración de Costas de Illes Balears
El Molinar Desafectación 2	61,39	A determinar por la Administración de Costas de Illes Balears
El Molinar Desafectación 3	62,79	A determinar por la Administración de Costas de Illes Balears
Superficie total (m²)	177,09	
AJUSTE CARTOGRÁFICO		
Paseo Ajuste Cartográfico 1	262,43	APB
Superficie total (m²)	262,43	

Tabla 44: Incorporaciones, desafectaciones y ajustes cartográficos en tierra.

**6.5.2. 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	266.691,76	Administración de Costas
Incorporación 2 al este de la zona de servicio	2.533.787,46	Administración de Costas
Superficie total (m²)	2.800.479,22	
DESAFECTACIONES		
Desafectación 1 al oeste de la zona de servicio	211.458,36	Administración de Costas
Desafectación 2 al sureste de la zona de servicio	4.615.117,99	Administración de Costas
Superficie total (m²)	4.826.576,35	

Tabla 45: 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 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 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 31, 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 31 y 58 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 31 y 58 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 pretilos 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 1.110.673,65 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
39	472173.2246	4378750.0225

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
77	471695.6776	4378960.5339
78	471693.4541	4378961.3763
79	471692.8024	4378961.7976



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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



Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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
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

Vértices coordenadas UTM, ETRS89*		
VÉRTICE	X	Y
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 zona de aguas I no sufre variaciones en cuanto a su delimitación exterior, resultando la superficie total actualizada tras la generación de nuevas superficies terrestres igual 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 $39^{\circ} 31' 19,67'' N$ –, 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 $39^{\circ} 31' 19,67'' N$ $2^{\circ} 39' 39,38'' E$ –, 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 TRLPMM, 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 7 (de la “a” a la “g”), 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 7. Previsión de usos propuesta, se muestran los usos previstas 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 la zona más exterior del Dique del Oeste, en Poniente y Paraires y en los Muelles Comerciales de Levante, así como los correspondientes a las embarcaciones de tráfico local o de bahía del Muelle de Las Golondrinas.

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 pantalanos 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 asociados a 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 y cerca de 2 millones en cruceros turísticos -más del 40 % iniciando y terminando su itinerario en Palma), 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 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 (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 entre el Muelle Viejo y la Escollera actualmente destinada a servicios generales y actividades administrativas y de distinta índole del Puerto, así como una posible ampliación de esta zona abierta hacia el suroeste 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 pantanes 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, 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 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 franja continua del dominio público marítimo-terrestre que constituye el dominio público portuario, evitando

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



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. ADAPTACIÓN DE LOS USOS DEL PUEP AL TRLPEMM

Como consecuencia de la adaptación del PUEP a la DEUP vigente de acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM, se presenta a continuación una tabla con la adaptación de los usos establecidos en el PUEP a los usos establecidos en el Artículo 72 del TRLPEMM, de forma que pueda identificarse la correspondencia entre las distintas denominaciones.

ADAPTACIÓN DE LOS USOS	
USOS DEL PUEP	USOS DE LA DEUP
Comercial	Comercial
Complementario	Complementario
Pesquero	Pesquero
Complementario	Complementario
Marítimo-Recreativo	Náutico-Deportivo
Defensa o Protección	Reserva Portuaria

Tabla 46. Adaptación de los usos del PUEP al Art. 72 del TRLPEMM.

Asimismo, el nuevo expediente de DEUP propone, en algunas áreas, la previsión de usos mixtos de los anteriores, aspecto no incluido en los usos establecidos en el PUEP vigente.

8.4. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE USOS

8.4.1. 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 (m²)	Porcent. (%)
Usos portuarios		
Comercial	75.192,66	6,77
Náutico-deportivo	56.027,81	5,04
Pesquero	710,81	0,06
Complementario	59.794,01	5,38
Comercial/complementario	592.840,42	53,38
Pesquero/complementario	13.443,72	1,21
Náutico-deportivo/complementario	250.721,54	22,57
Espacios de reserva	61.942,68	5,58
Total Zona de Servicio	1.110.673,65	100,00

Tabla 47: Distribución de los usos en el Puerto de Palma. 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).

8.4.2. 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 en la zona donde se encuentra la playa y la protección de escollera y, por otro lado, el uso comercial/complementario en el entorno del embarcadero de la Punta del Gas y sus espacios aledaños.

Superficie total: 67.105,63 m²

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 en 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:	61.942,68 m ²
Justificación:	El uso de reserva se corresponde, fundamentalmente – con algunos ajustes- en las zonas ya 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, 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. 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. 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.
--	--



	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 interferencias sobre la explotación portuaria que en otro escenario eventualmente podrían plantearse.
Uso comercial/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 comercial/complementario	5.162,95 m ²
Justificación:	El embarcadero de la Punta del Gas está dedicado a la operativa de atraque 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, 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. Por su parte, la franja ubicada en el trasdós de la playa permite comunicar el propio embarcadero de la Punta del Gas con otras áreas del Puerto como es el caso del Portitxol, ejerciendo como elemento que posibilita la continuidad entre las dos instalaciones portuarias. Se prevé el <u>uso comercial/complementario</u> dado que en el interior del área se produce el atraque de embarcaciones vinculadas al transporte de pasajeros y excursiones que se realizan por la bahía de Palma e incluye terrenos destinados a bar-cafetería-restaurant vinculados al transporte de pasajeros, así como al ocio urbano. De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto en 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. 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. 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.
--	--

**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:	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. 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 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. El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto en 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. 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 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. 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.
--	---

**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 a 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:	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. 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 fuera de la propia dársena. 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 establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. 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 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. 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
--	---

**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, la Avenida Adolfo Suarez y la Escollera. 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, así como una posible ampliación de esta zona abierta hacia el suroeste del puerto
Uso:	Complementario
Superficie total:	59.794,01 m ²
Justificación:	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. 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, así como la superficie de ampliación del área prevista en dirección suroeste. 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. En uno de los edificios de oficinas aislados en terrenos al otro lado del Paseo Marítimo se ubica el Centro de Interpretación o Port Center, el cual tiene una vocación de divulgación de la



	actividad portuaria que se desarrolla en el Puerto de Palma, restaurante-cafetería, si bien se hizo en 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. 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”, centros de formación náutica, escuelas de vela 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 TRLPMM 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 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, se prevé <u>el uso comercial</u> a la zona del Muelle de Testero, el primer tramo exterior de los Muelles Comerciales, así como al Muelle Adosado, su prolongación y los primeros 28 metros de la Rama Corta Norte Exterior y, por otro lado, se prevé <u>el uso comercial/complementario</u> al resto del Muelle Rama Corta (Exterior, Norte e Interior), además de a sus superficies anexas, junto con parte de la explanada colindante con el último tramo del Dique de Levante.		
Superficie total: 164.840,81 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 Adosado, su prolongación, los primeros 28 metros de la Rama Corta Norte Exterior, el Muelle Testero y el primer tramo exterior de los Muelles Comerciales en una franja de 15 m.	
Uso:	Comercial	
Superficie total uso comercial	16.298,85 m ²	
Justificación:	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.	



	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. 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.
Uso comercial/complementario	
Ubicación:	Se incluye en esta zona 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	148.541,96 m ²
Justificación:	Comprende la zona de depósitos de mercancías, la cual está estructurada de forma ordenada en la explanada formada entre el espacio anexo al 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. En la zona del Muelle Adosado actualmente se localizan instalaciones asociadas a los servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones, las cuales de forma gradual y en la medida en que sea posible serán reubicadas a la zona del Dique del Oeste con el objetivo



	de dotarlas de los espacios necesarios que garanticen el crecimiento de dicha actividad y de acuerdo con la propuesta de nueva configuración del Puerto de Palma aprobado por el Consejo de Administración de la APB en sesión del 30 de octubre de 2024. De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto en 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 y con el objeto de garantizar la necesaria flexibilidad en la explotación portuaria ajustada a las necesidades del mercado en cada momento. 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. 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.
--	---



	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-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 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. Debido a la elevada intensidad de
--	--



	demanda de superficie dedicada a este tipo de actividades auxiliares, se prevé el uso mixto comercial/complementario alcanzando la primera línea de muelle en algunas zonas. 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.
--	--

**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: 117.520,96 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 en 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:	115.133,78 m ²
Justificación:	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. 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. 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. 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 establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. 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 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. 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. 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 mantenimiento o simplemente están ocupando un amarre. Debido a la elevada intensidad de demanda de superficie dedicada a este tipo de actividades auxiliares, se prevé el uso mixto náutico-
--	---



	deportivo/complementario alcanzando la primera línea de muelle en algunas zonas. 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.
--	--

**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:	Se prevé este uso en exclusiva en el denominado como Pantalán Nº1, el cual nace del segundo tramo del Muelle de La Lonja.
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 en 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:	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. 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, almacénillos 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. 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 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 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.
--	--



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: 74.996,56 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	20.716,67 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 en 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:	54.279,89 m ²
Justificación:	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. 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, 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. 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 tráficlos de embarcaciones náutico-deportivas que generan así como por los servicios que prestan a estos usuarios del Puerto. En la zona del Contramuelle del Mollet existen instalaciones asociadas a servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones deportivas y recreativas con gradass, 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. 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. En el entorno del Muelle del Jonquet se da una convivencia de usos, actividades, instalaciones y equipamientos de naturaleza diversa: una rampa de 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. 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. El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto en 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 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. 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 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”	
Superficie total: 14.160,46 m ²	
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	
Ubicación:	Se incluye en esta zona la superficie de anchura variable correspondiente con los muelles de tránsito local, tomando como límite el bordillo correspondiente con las zonas ajardinadas existentes dentro del área y su prolongación.
Uso:	Comercial
Superficie total uso comercial	3.305,37 m ²
Justificación:	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 buques y/o embarcaciones que están destinadas al tráfico de recreo para excursiones turísticas que se realizan por la bahía de Palma. Al igual que en otras áreas que incluyen muelles comerciales, se prevé <u>el uso</u> comercial sobre la superficie correspondiente con los muelles y su espacio anexo, 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 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. 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..
Uso:	Comercial/Complementario
Superficie total:	10.855,09 m ²
Justificación:	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 buques y/o 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. De acuerdo con la definición de usos realizada en apartados precedentes, el uso comercial/complementario se ha previsto en 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. 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. 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: 104.804,35 m ²	
Ubicación:	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. 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.
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	31.376,61 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 a la operativa de atraque de las embarcaciones náutico-



	deportivas y recreativas que atracan en esta zona del Puerto de Palma, así como al 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 en estos espacios.
Uso náutico-deportivo/complementario	
Ubicación:	Se prevé este uso en 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:	73.427,74 m ²
Justificación:	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. 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 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. 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 pantalanes: 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. 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. De forma similar, la dársena de Can Bárbara es un área de carácter eminentemente náutico-deportivo, habida 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.
--	---



	El uso náutico-deportivo/complementario se ha previsto en 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 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-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. 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.
--	--

**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, se prevé <u>el uso comercial</u> a la franja de 15 m correspondiente con la zona de maniobra de los muelles comerciales de Poniente-Paraires y a aquellos espacios situados en la zona más exterior de los muelles del Dique del Oeste y, por otro lado, se prevé <u>el uso comercial/complementario</u> a los muelles de San Carlos, a aquellos situados en la zona interior del Dique del Oeste y 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: 434.977,67 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 a los muelles de Poniente-Paraires y a la zona más exterior de los Muelles del Dique del Oeste, incluyendo, asimismo, los tacones, pantalanes y duques de Alba.	
Uso:	Comercial	
Superficie total uso comercial	55.588,44 m ²	
Justificación:	El tráfico dominante en los muelles de Poniente y Paraires es el tráfico de pasajeros, mientras que los muelles exteriores 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 pantalanes, 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 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. 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.
Uso comercial/complementario	
Ubicación:	Se incluyen en esta zona todas las superficies que se encuentran dentro del área funcional ZP11, con excepción de la franja de 15 m de la zona de maniobra, contigua a los muelles de Poniente-Paraires, y a la zona más exterior de los Muelles del Dique del Oeste, San Carlos y Dique de Ribera, dejando fuera, asimismo, los tacones, pantalanos y duques de Alba
Superficie total uso comercial/complementario	379.389,23 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 previsto que en los mismos se mantenga su uso comercial actual. 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. 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. 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. Se incluye en esta área la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí, incluyendo también el vial de acceso a los muelles. 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 y con el objeto de garantizar la necesaria flexibilidad en la explotación portuaria ajustada a las necesidades del mercado en cada momento. 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. 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. 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-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 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 de buques comerciales, 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. Asimismo, dada la previsión de reubicar gradualmente y en la medida de lo posible la actividad de reparación de embarcaciones menores o de recreo y de buques pesqueros y deportivos en la zona interior del Dique del Oeste, se contempla dentro del uso complementario la disponibilidad de 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. Debido a la elevada intensidad de demanda de superficie dedicada a este tipo de actividades auxiliares, se prevé el uso mixto comercial/complementario alcanzando la primera línea de muelle en algunas zonas. 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.
--	--

8.5. PREVISIÓN DE USOS SOBRE LOS TERRENOS INCORPORADOS A LA ZONA DE SERVICIO

En el presente capítulo se indican los usos asignados sobre los terrenos incorporados a la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma, incluyendo los terrenos incorporados como consecuencia de la ejecución de nuevos rellenos desde la aprobación del PUEP vigente, así como aquellos incorporados como consecuencia de las modificaciones propuestas en el límite de la zona de servicio terrestre.

8.5.1. TERRENOS INCORPORADOS COMO CONSECUENCIA DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS

En primer lugar, se recoge a continuación la previsión de usos propuesta sobre los terrenos ejecutados como consecuencia de nuevas actuaciones en la zona de servicio del Puerto de Palma tras la aprobación del PUEP vigente. Sobre cada una de las áreas funcionales descritas se procede a la descripción de la previsión de usos propuesta sobre los terrenos ejecutados, de acuerdo con la justificación descrita en el apartado 8.4.2 y, de forma que se dé continuidad a los usos asignados en los terrenos colindantes.

a. Zona ZP1

Se prevé el uso de Reserva sobre los terrenos ejecutados en la Ribera Portuaria del Molinar, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes.

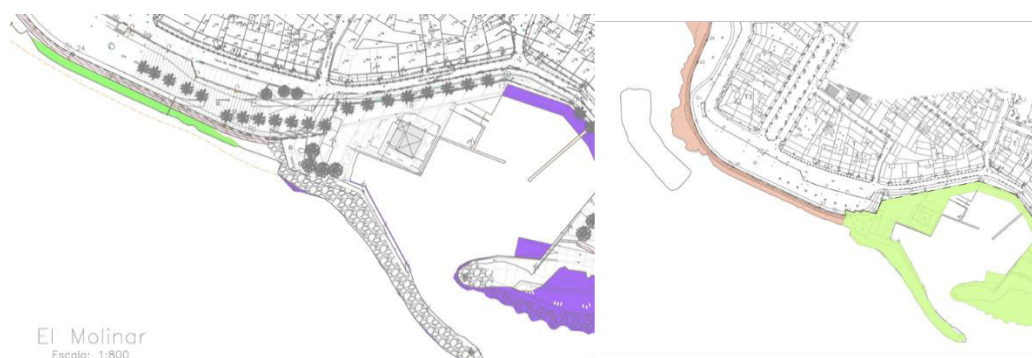


Figura 79. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP1

b. Zona ZP2

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos ejecutados en la Dársena del Molinar, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes.



Figura 80. Previsió de usos sobre los terrenos incorporados ZP2

c. Zona ZP3

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos ejecutados en el área del Portitxol, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes.



Figura 81. Previsió de usos sobre los terrenos incorporados ZP3

d. Zona ZP5

Se prevé el uso mixto Comercial – Complementario sobre los terrenos ejecutados en la zona Comercial Dique de Levante exceptuando la franja correspondiente a la primera línea de muelle, sobre la cual se prevé el uso Comercial de acuerdo con los usos asignados sobre los terrenos colindantes.

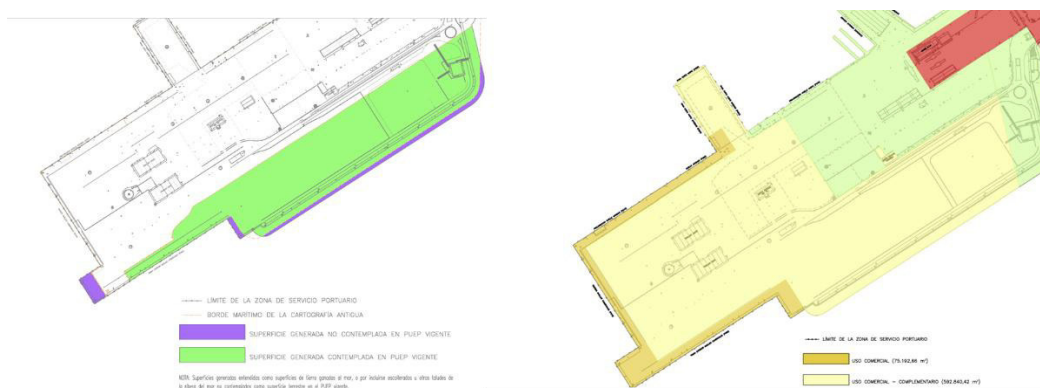


Figura 82. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP5

e. Zona ZP6

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos ejecutados en el área de los Muelles Comerciales no incluidos en el interior de la zona ZP5 y Náutico-Deportivo sobre los terrenos ejecutados en los pantalanos nº2 y nº3 del Moll de la Llotja, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes correspondientes con los pantalanos existentes previamente.



Figura 83. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP6

f. Zona ZP8

Se prevé el uso Náutico-Deportivo sobre los terrenos ejecutados en el área del Club Náutico de Palma y Marina de Alborán, de acuerdo con su condición de pantalanos fijos para el atraque de embarcaciones de uso Náutico-Deportivo y de acuerdo con el uso previsto en el resto de las instalaciones de similares características situadas en el interior de la zona de servicio del Puerto de Palma.



Figura 84. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP8

g. Zona ZP10

Se prevé el uso Náutico-Deportivo sobre las superficies ejecutadas en los pantalanés fijos del área 10, de acuerdo con su condición de pantalanés para el atraque de embarcaciones de uso Náutico-Deportivo y de acuerdo con el uso previsto en el resto de las instalaciones de similares características situadas en el interior de la zona de servicio del Puerto de Palma



Figura 85. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP10-1



Figura 86. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP10-2

h. Zona ZP11

Se prevé el uso mixto Comercial – Complementario sobre los terrenos ejecutados en la zona de los Muelles de Poniente exceptuando la franja correspondiente a la primera línea de muelle, sobre la cual se prevé el uso Comercial de acuerdo con los usos asignados sobre los terrenos colindantes. Asimismo, se prevé el uso Comercial sobre los Duques de Alba ejecutados junto a los muelles del Dique del Oeste, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos correspondientes con el resto de la alineación de dichos muelles.

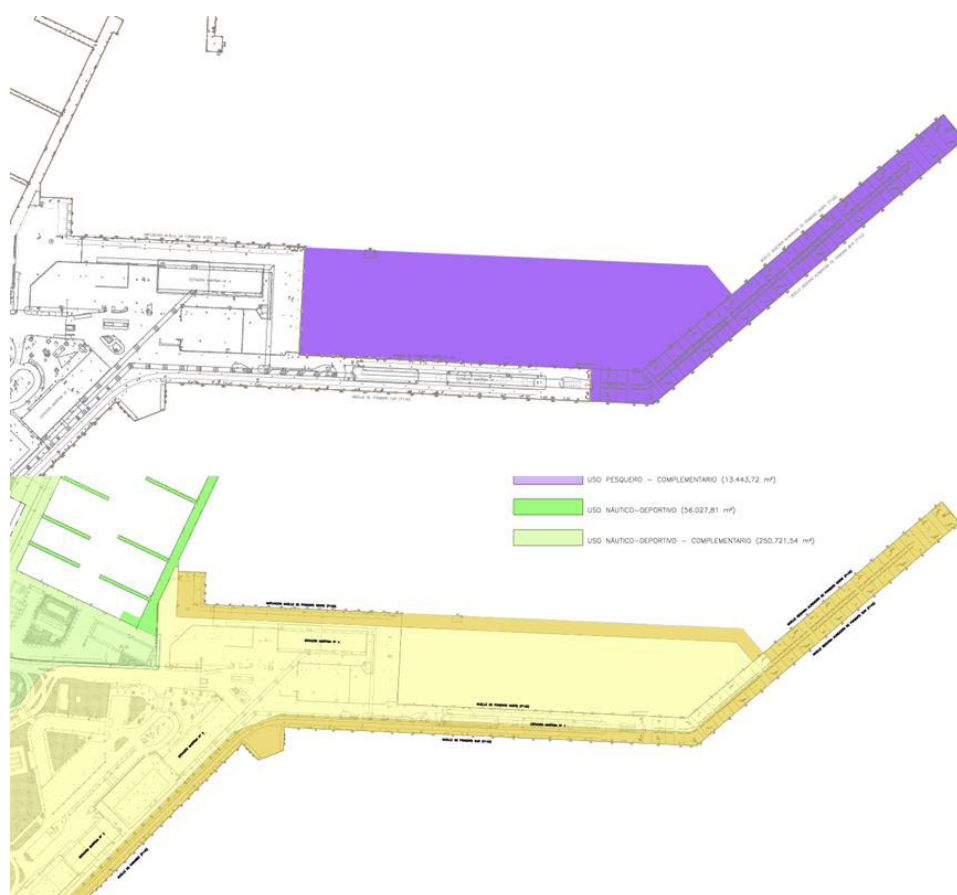


Figura 87. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP11-1

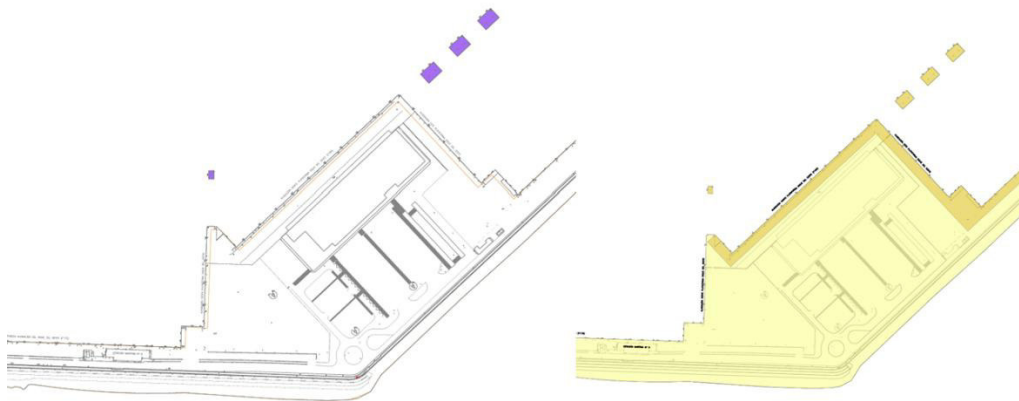


Figura 88. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados ZP11-2

8.5.2. TERRENOS INCORPORADOS COMO CONSECUENCIA DE LA MODIFICACIÓN DEL LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

A continuación, se especifica la previsión de usos establecida para los terrenos incorporados como consecuencia de las modificaciones propuestas en el límite de la zona de servicio terrestre del Puerto de Palma.

a. Paseo incorporación 1

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos del Paseo Marítimo incorporados desde los Jardines de San Telmo hasta el límite norte de la Dársena de Can Barbará, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes.



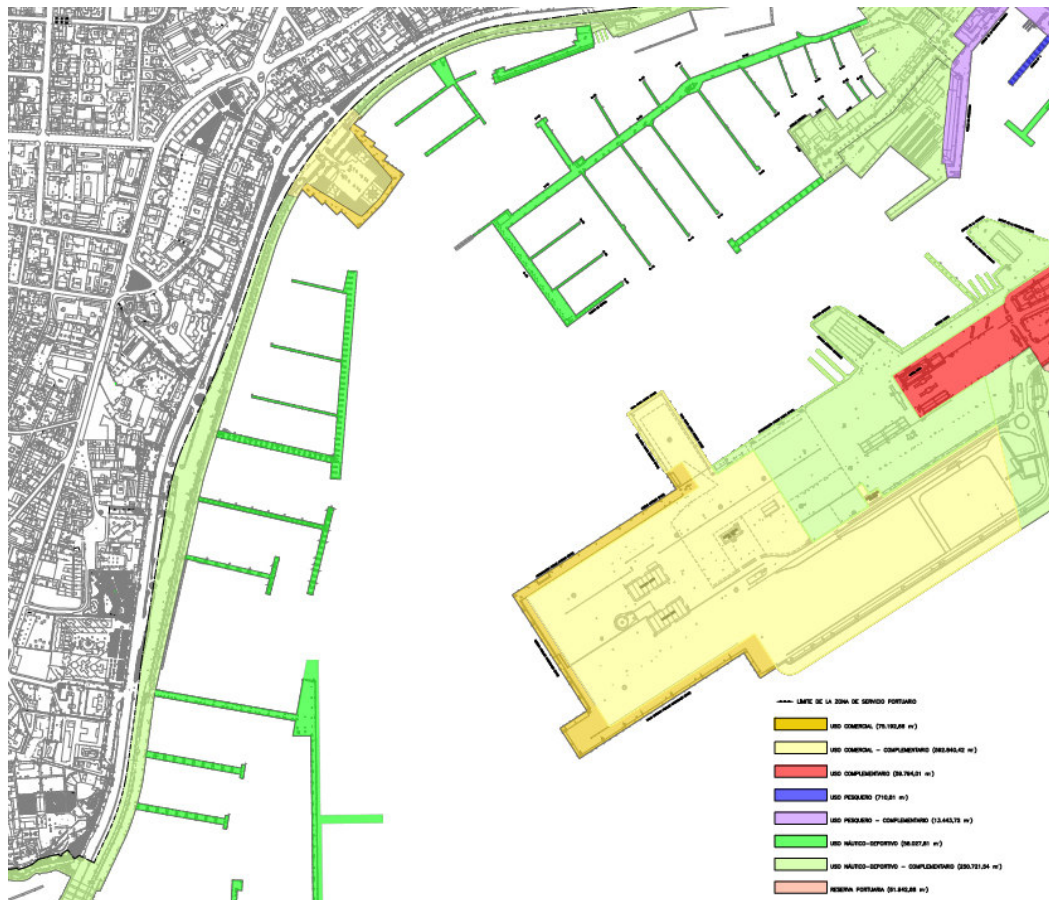


Figura 89. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.

b. Paseo incorporación 2

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos del Paseo Marítimo incorporados 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, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes.



Figura 90. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.

c. Paseo incorporación 3

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario o el uso Comercial en los terrenos del Paseo Marítimo incorporados 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, de acuerdo con los usos asignados sobre los terrenos colindantes.

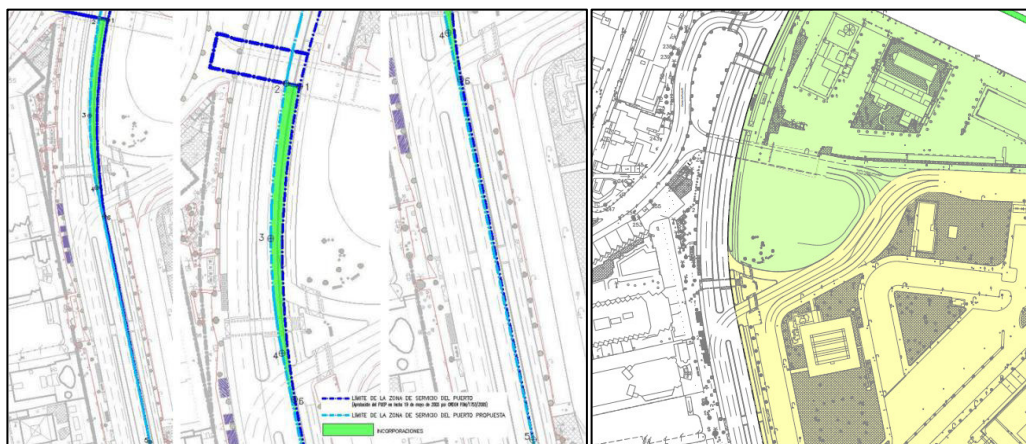


Figura 91. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.

d. Paseo incorporación 4

Se prevé el uso mixto Comercial – Complementario en los terrenos del Paseo Marítimo incorporados desde el acceso rodado al Muelle de Poniente hasta la intersección del Paseo con la Carretera del Dique del Oeste, de acuerdo con los usos asignados sobre los terrenos colindantes.

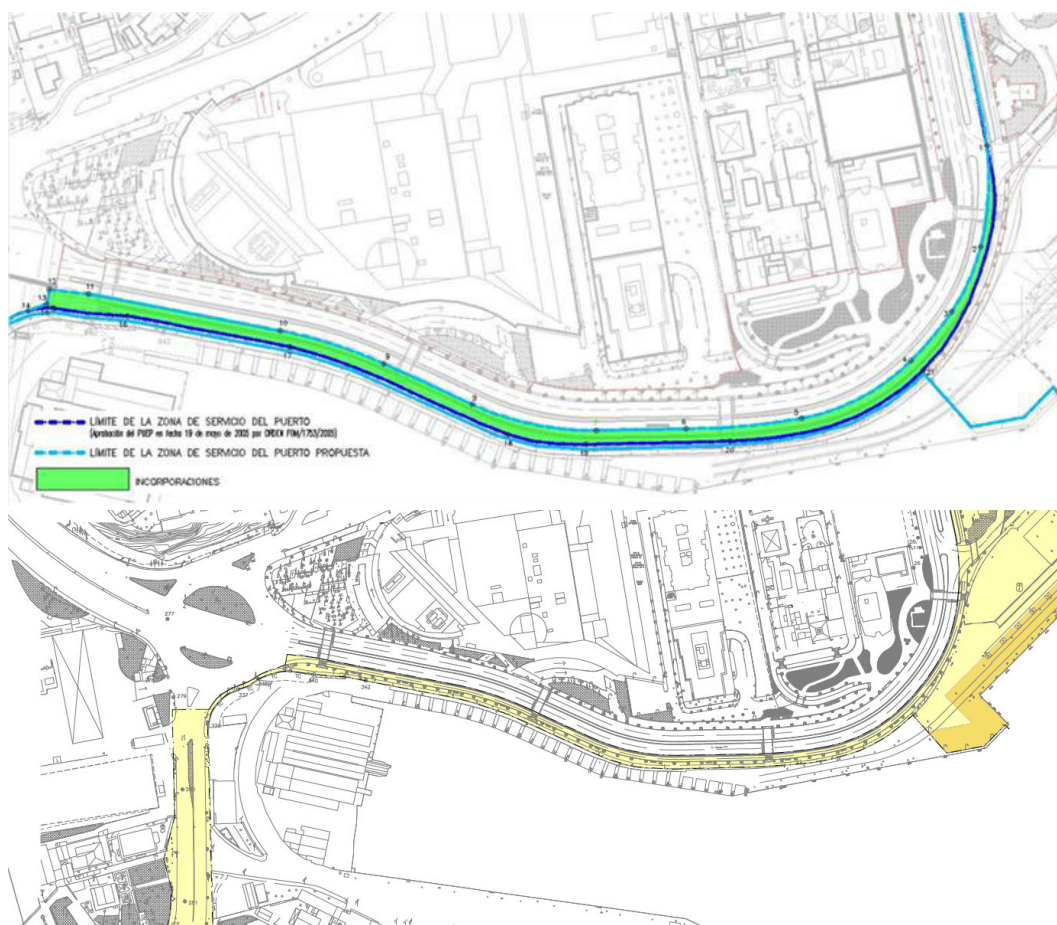


Figura 92. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.

e. El Molinar incorporación 1

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos del Paseo Marítimo del Molinar incorporados, de acuerdo con el uso previsto sobre los terrenos colindantes

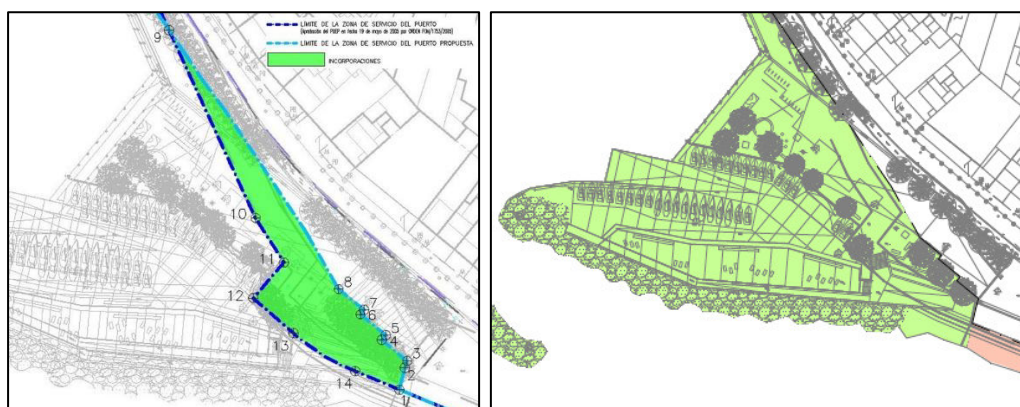


Figura 93. Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.

f. El Molinar incorporación 2

Se prevé el uso mixto Náutico-Deportivo – Complementario sobre los terrenos del Paseo Marítimo del Molinar incorporados, de acuerdo con el uso asignado sobre los terrenos colindantes.

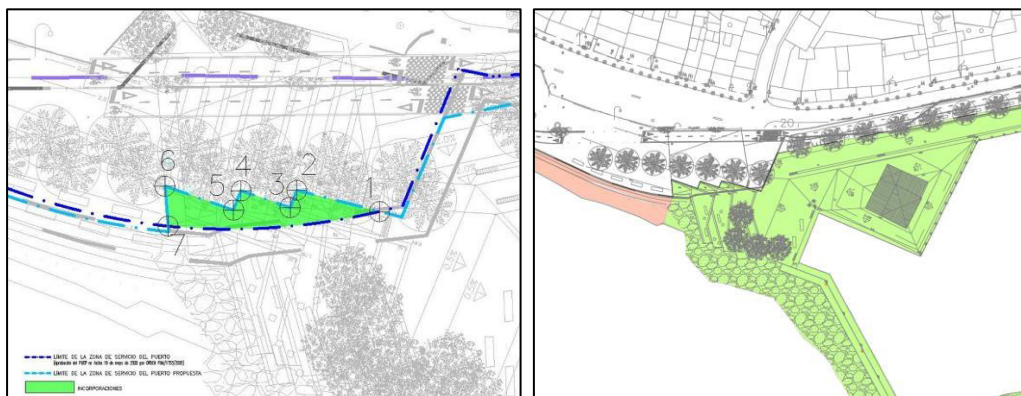


Figura 94. *Previsión de usos sobre los terrenos incorporados.*

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 y Movilidad Sostenible	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, Innovación y Universidades	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: 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.

En este sentido el Artículo 70 del TRLPEMM establece que *“también, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto.”* En este sentido, dado que el presente expediente propone la incorporación de terrenos y lámina de agua que modifican la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Palma, se entiende que dicho expediente no cumple con lo establecido en el TRLPEMM para el supuesto de modificación no sustancial, por tanto, debe tramitarse como una modificación sustancial de DEUP.

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) desplegarán sus efectos de forma 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

De acuerdo con la legislación vigente en el momento de la elaboración del presente expediente, el artículo 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

01 PLANO DE SITUACIÓN

02 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE VIGENTE

03 PREVISIÓN DE USOS VIGENTE

04_1 SUPERFICIES GENERADAS

04_2 SUPERFICIES CONTEMPLADAS EN EL PUEP Y NO EJECUTADAS

05 ZONA DE AGUAS VIGENTE

06 BIS DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

06 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

07 PREVISIÓN DE USOS PROPUESTA

08 ZONA DE AGUAS PROPUESTA

09 ESPACIOS OCUPADOS POR ÓRGANOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

10 INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES

10BIS ZONA DE AGUAS II. 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, junio de 2026

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE BALEARES

FDO. ANTONIO GINARD LÓPEZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE
PLANIFICACIÓN Y ESTRATEGIA

EL JEFE DE DIVISIÓN DE PLANIFICACIÓN
FÍSICA

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

FDO. JOAN GILI MULET
Ing. de Caminos, Canales y Puertos



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
10. BIS. ZONA DE AGUAS II: INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES



ANEXO I: Análisis de las alternativas de fondeo en Zona II de aguas del Puerto de Palma



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

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

*Anexo I: Análisis de las alterativas de fondeo en
Zona II de aguas del Puerto de Palma*



MCVALNERA

JUNIO 2026

ÍNDICE

1. OBJETO Y MOTIVACIÓN.....	2
2. DEFINICIÓN DE LAS NECESIDADES DE FONDEO	4
3. ALTERNATIVAS DE REORDENACIÓN DEL POLÍGONO DE FONDEO	9
3.1. ALTERNATIVA A	9
3.1.1. ALTERNATIVA A.1	9
3.1.2. ALTERNATIVA A.2	11
3.1.3. ALTERNATIVA A.3	13
3.1.4. ALTERNATIVA A.4.	14
3.2. ALTERNATIVA B	15
3.2.1. ALTERNATIVA B.1	15
3.2.2. ALTERNATIVA B.2	16
3.2.3. ALTERNATIVA B.3	17
3.2.4. ALTERNATIVA B.4.	18
3.3. VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS.....	18
3.3.1. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA AFECCIÓN A LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE PALMA.....	18
3.3.2. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA OPERATIVIDAD.....	19
4. EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES DE ABRIGO DE LAS ZONAS DE FONDEO ACTUAL Y PROPUESTA	19
4.1. INTRODUCCIÓN	19
4.2. ZONAS DE FONDEO	20
4.3. ANÁLISIS DEL VIENTO	20
4.4. ANÁLISIS DEL OLEAJE.....	22
4.5. ANÁLISIS DE LAS CORRIENTES	25
4.6. CONCLUSIONES	37
4.6.1. VIENTOS.....	37
4.6.2. OLAJES	37
4.6.3. CORRIENTES	38
4.6.4. CONCLUSIONES SOBRE LA ZONA DE FONDEO PROPUESTA.....	39
5. CONCLUSIÓN SOBRE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA II DE AGUAS DEL PUERTO DE PALMA .	39

1. OBJETO Y MOTIVACIÓN

Como resultado del desarrollo de la propuesta de nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Palma, se ha propuesto modificar la zona de servicio de aguas del Puerto de Palma, mediante la desafectación de dos polígonos de la zona de servicio actual y la incorporación de otros dos polígonos, para paliar en parte la pérdida de espacio para el fondeo.

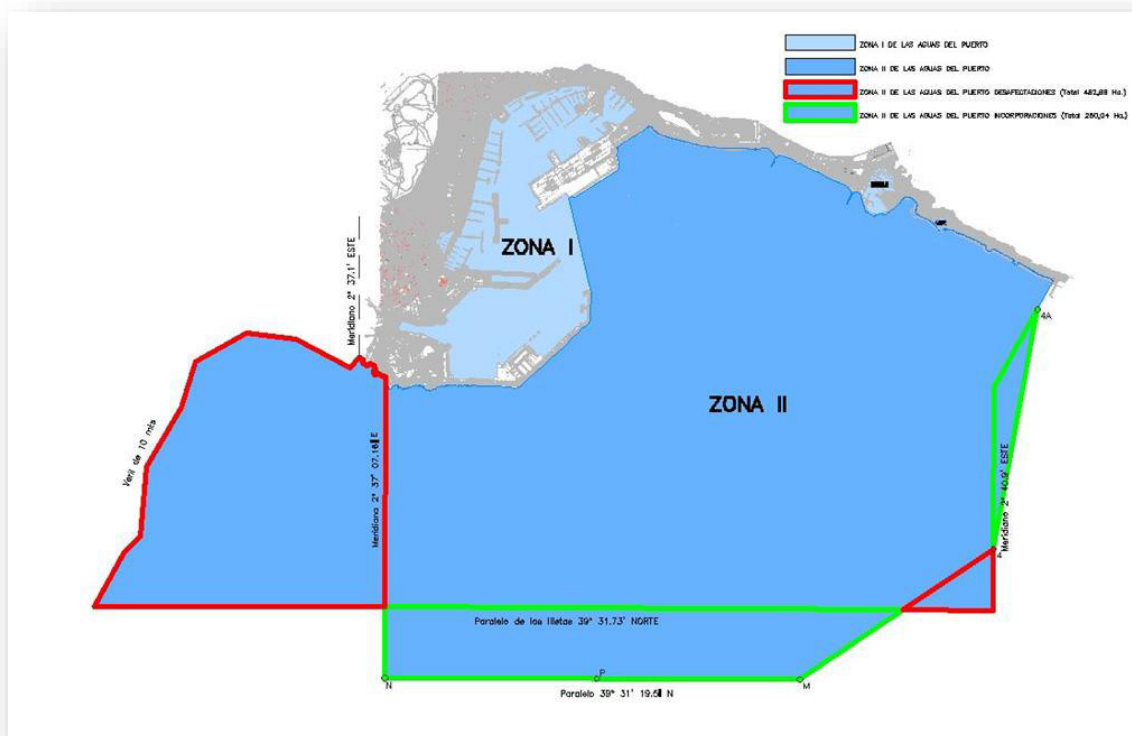


Figura 1: Incorporaciones y desafectaciones propuestas en la zona de aguas del Puerto de Palma.

Por otra parte, la Bahía de Palma se encuentra ocupada por amplias praderas de Posidonia Oceánica, especie endémica protegida. A continuación, se muestra la ubicación en planta de las praderas de Posidonia en el entorno de la zona II del Puerto de Palma, como resultado de la recopilación de datos procedentes de diferentes fuentes de datos:

- Asistencia técnica para el análisis del fondo marino de la zona de fondeo en el Puerto de Palma, elaborado por Portdock Balear S.L., con el que se redactó la ordenanza reguladora de los fondeos.
- Estudio universitario “Desarrollo e implantación de un software de alerta en zonas potencialmente críticas por la presencia de praderas de Posidonia en la Zona II de los puertos de la APB”, de noviembre de 2018.
- Cartografía oficial de la Posidonia en las Islas Baleares (distintas fuentes, IDEIB entre otras).

En la figura siguiente se puede ver sombreado en color verde, las praderas de Posidonia Oceánica, identificadas en las diferentes fuentes. De acuerdo con el estudio elaborado por Portdock Balear S.L., entre los resultados del estudio, cabe destacar, dentro de la actual Zona II de aguas portuarias definida en el PUEP vigente, la presencia de una zona de pradera de Posidonia Oceánica que no presenta un estado de conservación excelente, pero con posibilidades de recuperación a medio-largo plazo (polígono verde claro), por lo que deberían tomarse y se han tomado medidas para evitar su degradación, limitando el fondeo sobre la misma y analizando si la calidad de agua puede influir en el estado de conservación (posible exceso de fertilización por fuentes humanas), evitando así alcanzar un punto de degradación de no retorno. Actualmente, la Ordenanza reguladora de los Fondeos del Puerto de Palma (aprobado en) ya contempla la exclusión de fondeo en esa zona.

Por otra parte, de este estudio, por extensión, podría extraerse que el resto de zonas de Posidonia identificadas por otras fuentes, al menos dentro de la actual Zona II de aguas portuarias, se encuentra en un estado de conservación con un grado de conservación de no retorno.

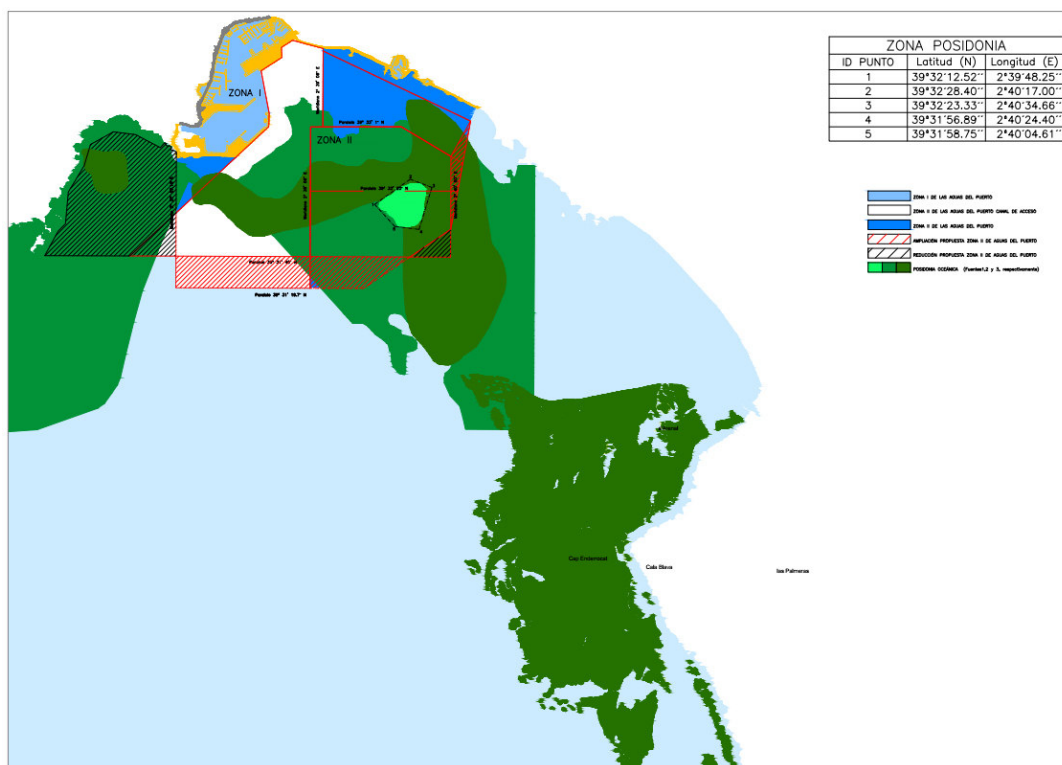


Figura 2: Localización de las praderas de Posidonia Oceánica en la bahía de Palma.

En el momento de la elaboración de la propuesta de DEUP, el equipo de la Autoridad Portuaria plantea el estudio y análisis de las alternativas de ubicación del polígono de fondeo, con el objetivo para evitar el fondeo en zonas con Posidonia Oceánica. Para ello, se plantea lo siguiente por parte de la APB:

Plantear dos alternativas de reubicación de los fondeaderos fuera de los fondos con Posidonia (la envolvente extraída de los estudios), manteniendo la capacidad actual (al menos 5 fondeos simultáneos, deseablemente para buques de hasta 350 m, al menos deberían ser posibles 1-2 fondeos para esas esloras, si la otra alternativa fuese excesiva). La zona II no tiene por qué ser continua.

Los planos se elaborarían sobre la cartografía bionómica y sobre la carta náutica (con sus indicaciones y prohibiciones), y sondas batimétricas y con acotación de las dimensiones de los distintos rectángulos que conformarían los fondeaderos, y dibujados los círculos de borneo teóricos que encajarían en los mismos. En base a ello, las dos alternativas planteadas serían las siguientes:

- En la 1ª alternativa se trataría de respetar el canal actual más habitual de navegación de los buques de línea regular que entran o salen en dirección Eivissa y Península.
- En la 2ª alternativa se podría plantear un ligero desplazamiento del canal habitual de dichas líneas hacia Levante, intentando encajar a Poniente del mismo los fondeaderos. Lo que permitirá no tener que desplazar tanto como en la alternativa 1 los fondeaderos hacia el Sur, para evitar la Posidonia.

2. DEFINICIÓN DE LAS NECESIDADES DE FONDEO

Para analizar las necesidades de fondeo en la Bahía de Palma, se han analizado los datos históricos de fondeo de los últimos cinco años, facilitados por la Autoridad Portuaria de Baleares. De acuerdo con ello, el número total de buques fondeados en los últimos 5 años es de 409, con la siguiente evolución:

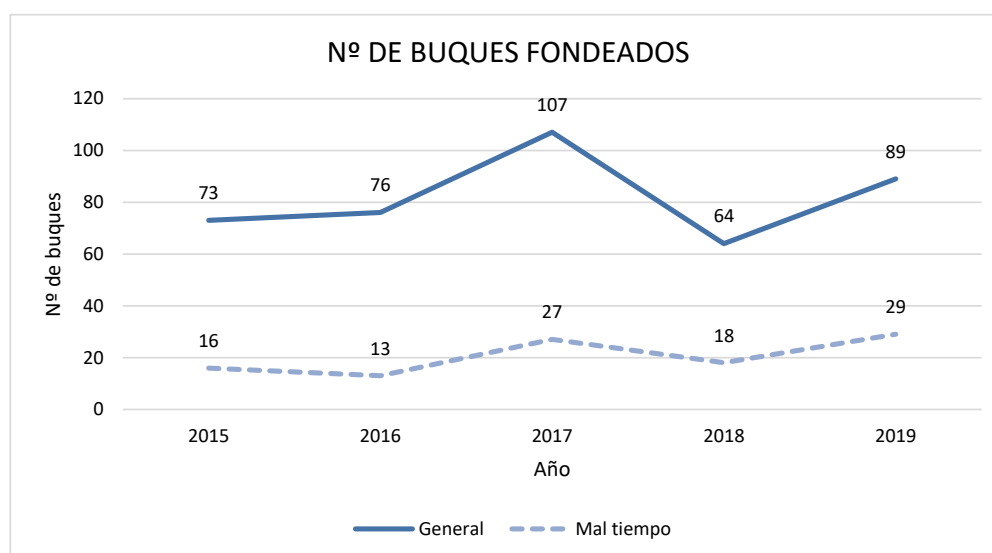


Figura 3: Número de buques fondeados 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

Se especifican también el número de buques fondeados debidos a las condiciones de mal tiempo, que en los últimos 5 años fueron 95, lo que supone un 23 % del total.

Los buques fondeados en los últimos años según la tipología de buque, arqueo y eslora, son los siguientes (no se han incluido los datos de características de buques en aquellos fondeados debidos al mal tiempo pues las estadísticas de la APB no los incluyen):

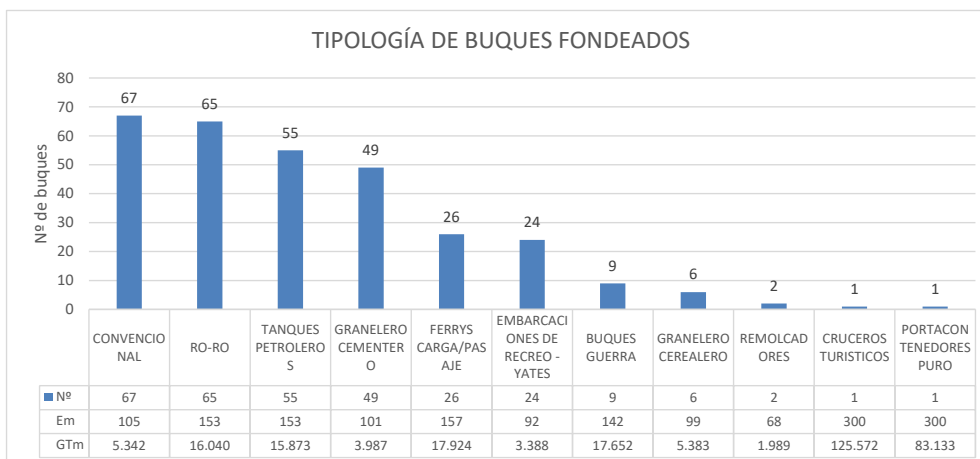


Figura 4: Tipología de buques fondeados 2015-2019, eslora y arqueo medio. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

La figura anterior también incluye la eslora y arqueo medio según el tipo de buque fondeado.

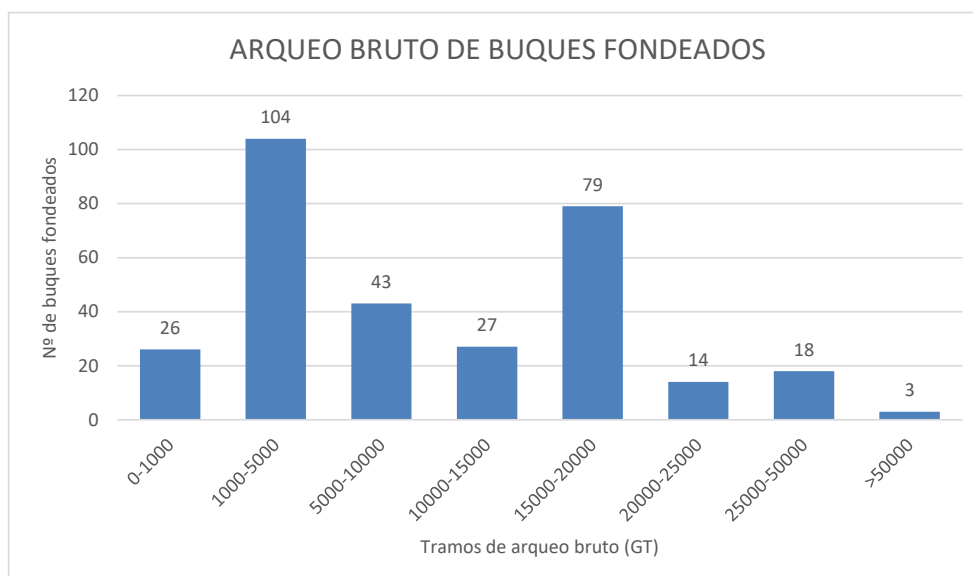


Figura 5: Nº de buques por tramo de arqueo bruto de los buques fondeados, 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

El arqueo bruto medio de los últimos cinco años de los buques fondeados es de 11.016 GT.

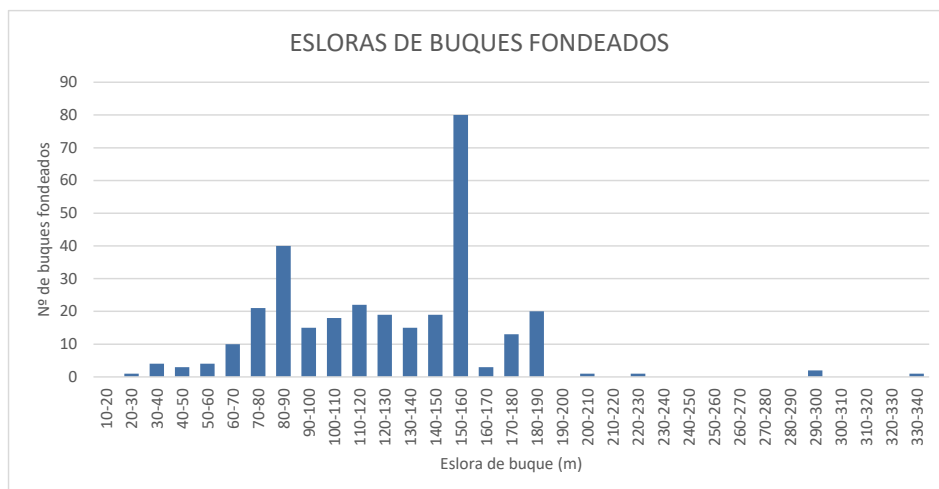


Figura 6: Nº de buques por eslora media de los buques fondeados, 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

La eslora media de los últimos cinco años de los buques fondeados es de 128 m. La eslora media no se ha incrementado en los últimos años, presentando valores variables según el año considerado: en 2015, 2017 y 2018 se dan los valores más altos con esloras medias anuales de 132, 134 y 138 m; mientras que en 2016 y 2019 la media baja con 119 y 116 m de eslora media de buques fondeados.

En cuanto a las posiciones de fondeo, hay 17 puntos de fondeo en las aguas del puerto, cuyas coordenadas, número de buques fondeados y esloras máximas y mínimas de los mismos, se detallan en la tabla siguiente:

Nº	LATITUD	LONGITUD	Nº FONDEOS	TIEMPO FONDEO TOTAL (días)	ESLORA MÍNIMA	ESLORA MÁXIMA
PUNTO 1	39°31,8'N	002°39,0'E	9	13,1	115	300
PUNTO 2	39°31,8'N	002°40,0'E	18	34,5	93	226
PUNTO 3	39°31,9'N	002°39,4'E	5	5,2	86	144
PUNTO 4	39°31,9'N	002°40,0'E	21	63,0	83	332
PUNTO 5	39°32,0'N	002°40,0'E	35	112,2	68	183
PUNTO 6	39°32,1'N	002°39,5'E	3	6,1	175	175
PUNTO 7	39°32,1'N	002°40,6'E	3	4,3	-	-
PUNTO 8	39°32,35'N	002°39,9'E	20	50,6	38	183
PUNTO 9	39°32,3'N	002°39,5'E	50	97,8	68	209
PUNTO 10	39°32,3'N	002°40,0'E	20	34,6	79	300
PUNTO 11	39°32,5'N	002°39,5'E	14	16,2	50	183
PUNTO 12	39°32,5'N	002°40,5'E	3	3,7	-	-
PUNTO 13	39°32,5'N	002°40,6'E	6	10,4	63	171
PUNTO 14	39°32,8'N	002°39,0'E	6	8,8	23	158
PUNTO 15	39°32,8'N	002°39,2'E	5	4,4	58	158
PUNTO 16	39°32,8'N	002°39,4'E	11	33,6	67	160
PUNTO 17	39°32,8'N	002°40,0'E	169	254,6	34	184

Tabla 1: Posiciones de fondeo, 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

A continuación, se incluye también un plano general con la localización geográfica de los puntos de fondeo, junto con un resumen de:

- Nº de buques fondeados
- Eslora máxima y mínima de buques fondeados
- Tiempo de fondeo total, en días

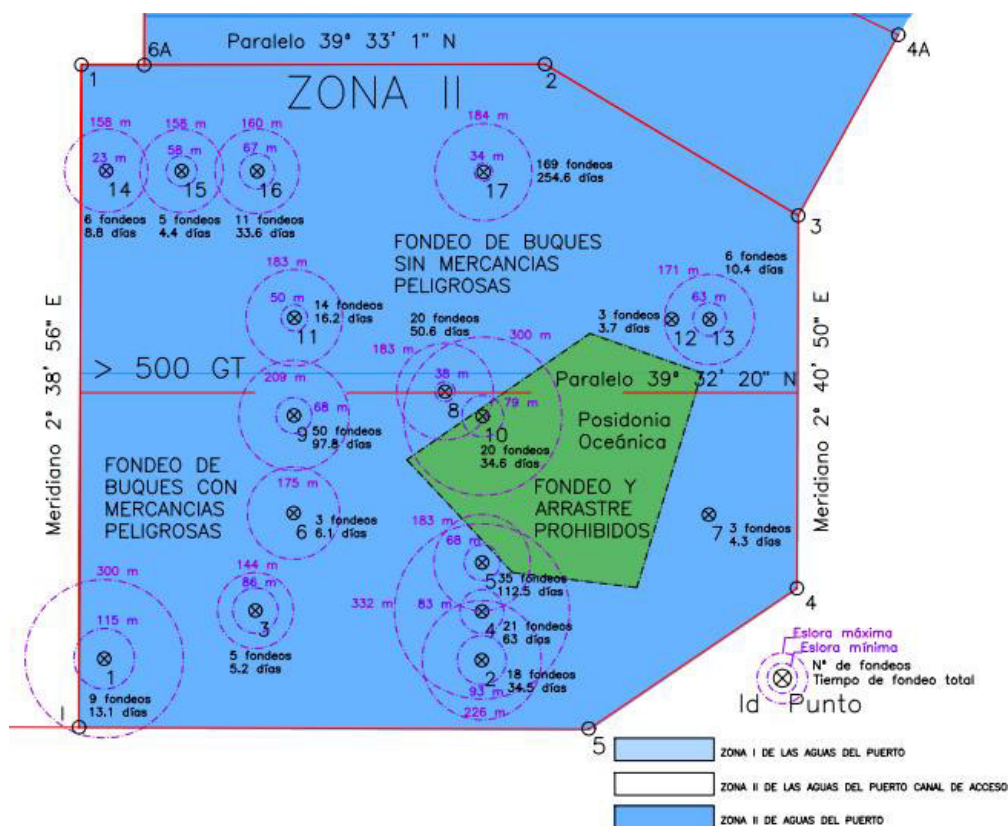


Figura 7: Buques fondeados, esloras y tiempo de fondeo, 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

A continuación, se representa la localización de los fondeos de buques de menos o más de 500 GT, o que transportan o no mercancías peligrosas, que se superpone sobre las subdivisiones de zonas de fondeo propuestas en la Ordenanza reguladora.

En los casos de buques fondeados debido al mal tiempo ya se ha puesto de manifiesto que no se dispone de este dato (por lo que se incluyen como: desconocido). Los datos facilitados por la Autoridad Portuaria de Baleares de los que se dispone incluyen, en general, el tipo de buque, por lo que se ha hecho la hipótesis de que sólo los buques del tipo tanques petroleros son buques que transportan mercancías peligrosas.

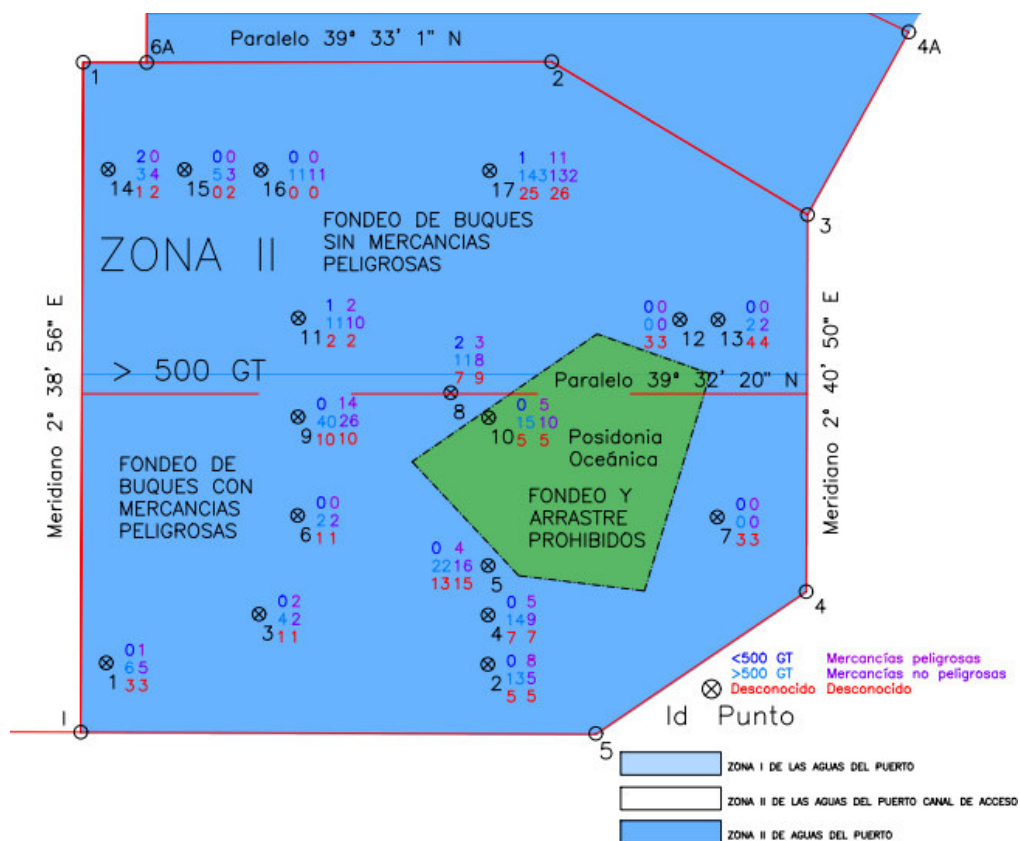


Figura 8: Buques fondeados según tramos de arqueo y mercancías peligrosas, 2015-2019.
 Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

En cuanto a las coincidencias de buques en fondeo, se detectan las siguientes características generales:

- La coincidencia de dos o más buques fondeados es habitual, dándose en unas 83 ocasiones en los últimos 5 años.
- La coincidencia de tres o más buques fondeados no es tan frecuente, habiéndose producido en un total de 22 ocasiones.
- La coincidencia de cuatro buques fondeados se ha dado en 10 ocasiones en los últimos 5 años. De ellas, cinco incluyen buques fondeados debido al mal tiempo, lo que indica que esta circunstancia influye significativamente en las ocasiones de coincidencias entre buques

La eslora media de los últimos cinco años de los buques fondeados es de 128 m. La eslora media no se ha incrementado en los últimos años, presentando valores variables según el año considerado: en 2015, 2017 y 2018 se dan los valores más altos con esloras medias anuales de 132, 134 y 138 m; mientras que en 2016 y 2019 la media baja con 119 y 116 m de eslora media de buques fondeados.

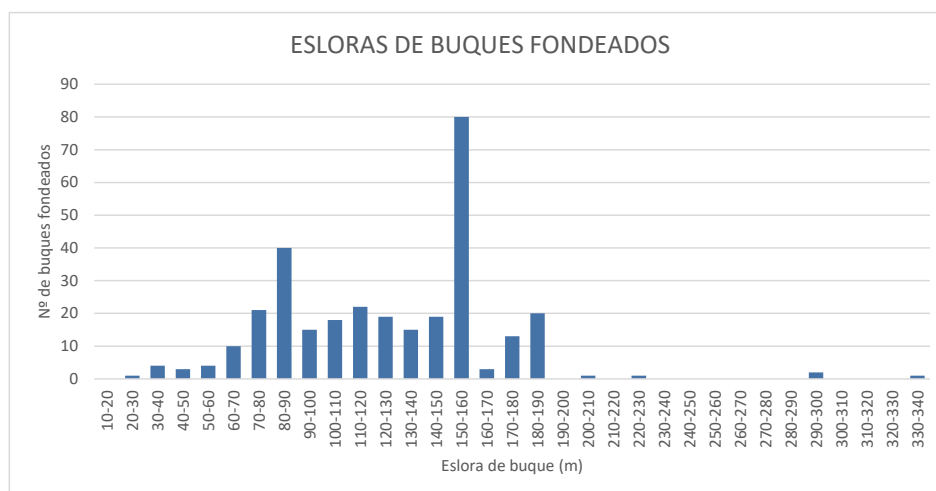


Figura 9: Nº de buques por eslora media de los buques fondeados, 2015-2019. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la APB.

A la vista de lo anterior, es posible concluir que el fondeo de cinco buques con eslora de 350 m, constituye un escenario claramente conservador por dos motivos: por una parte, la situación de coincidencia de cuatro embarcaciones resulta excepcional y por otra parte, las esloras habituales en el fondeo de Palma, rara vez exceden los 200 m.

3. ALTERNATIVAS DE REORDENACIÓN DEL POLÍGONO DE FONDEO

Siguiendo las indicaciones de la APB, se plantean dos alternativas para la ubicación del polígono de fondeos. Asimismo, dentro de cada una de las dos alternativas, se plantearán diferentes opciones, variando el número y dimensiones de los barcos y variando también su ubicación dentro de la Bahía de Palma. En todos los casos, la ubicación del fondeo viene condicionado por la presencia de Posidonia Oceánica en la Bahía de Palma, de tal forma que se ha impuesto la condición de que, al menos, el punto previsto de caída del ancla y el círculo de garreo máximo del ancla no caiga sobre una superficie en la que existe Posidonia.

- **Alternativa A:** polígono de fondeo a Levante del Canal de Navegación, respetando éste.
- **Alternativa B:** polígono de fondeo a Poniente del Canal de Navegación, desplazando éste a Levante.

3.1. ALTERNATIVA A

La alternativa A, consistente en la ubicación del polígono de fondeo a Levante del Canal de Navegación, respetando la ubicación actual del mismo, contempla, asimismo, cuatro subalternativas.

3.1.1. ALTERNATIVA A.1

La alternativa A.1 contempla el fondeo simultáneo de 5 buques de 350 m, con radios de borneo que van desde 863 m hasta 902 m – el radio de borneo se incrementa al incrementarse la profundidad de fondeo–, para lo cual se requiere un polígono de 1.533 ha en el caso de la opción 1 y de 1.521 ha en la opción 2.

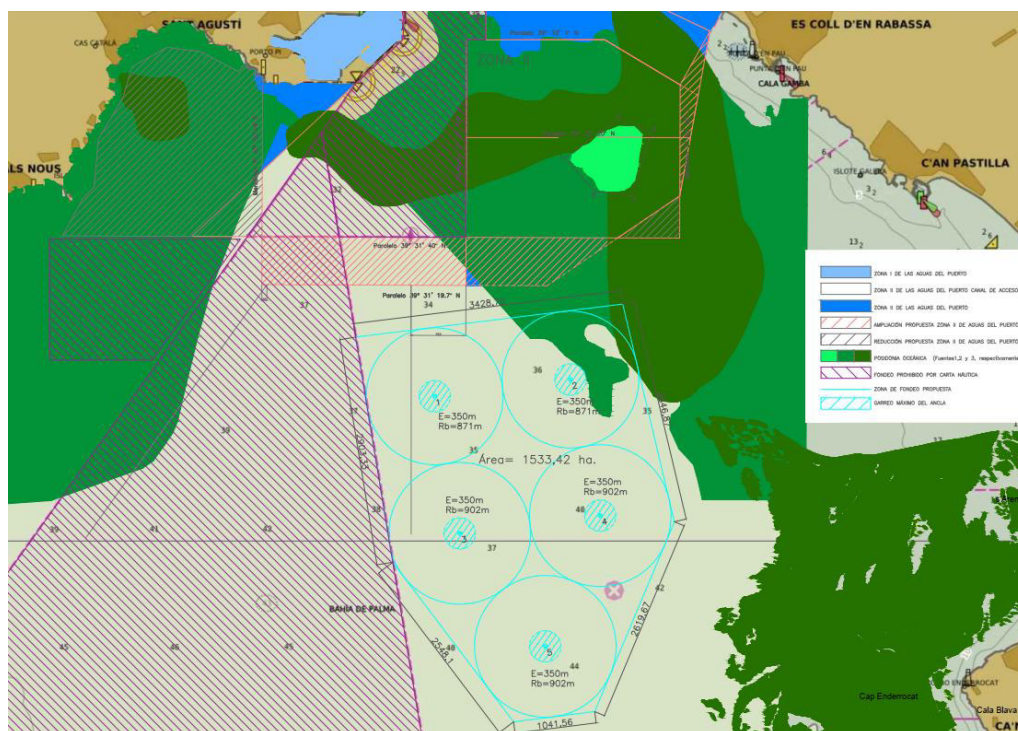


Figura 10: Alternativa A.1-op1.

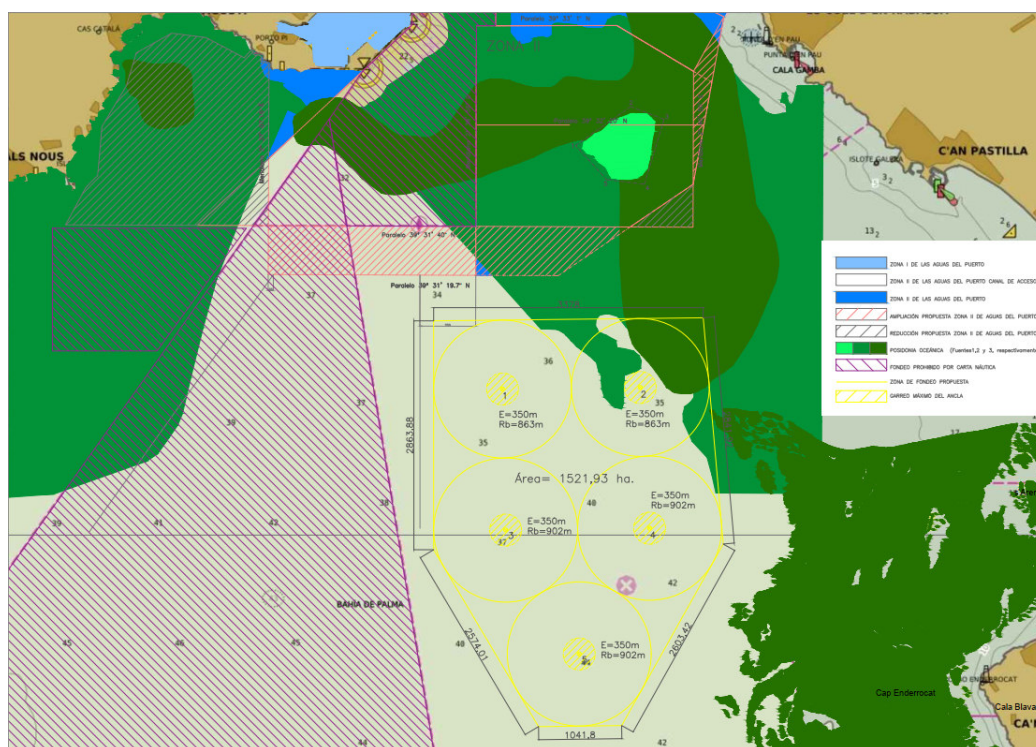


Figura 11: Alternativa A.1-op2.

3.1.2. ALTERNATIVA A.2

La alternativa A.2 contempla el fondeo simultáneo de 5 buques de los cuales dos son de 350 m, uno de 300 m, uno de 250 m y otro de 200 m, con radios de borneo que van desde 677 m hasta 902 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.247 ha en el caso de la opción 1, de 1.340 ha en la opción 2 y de 1.238 ha en la opción 3.

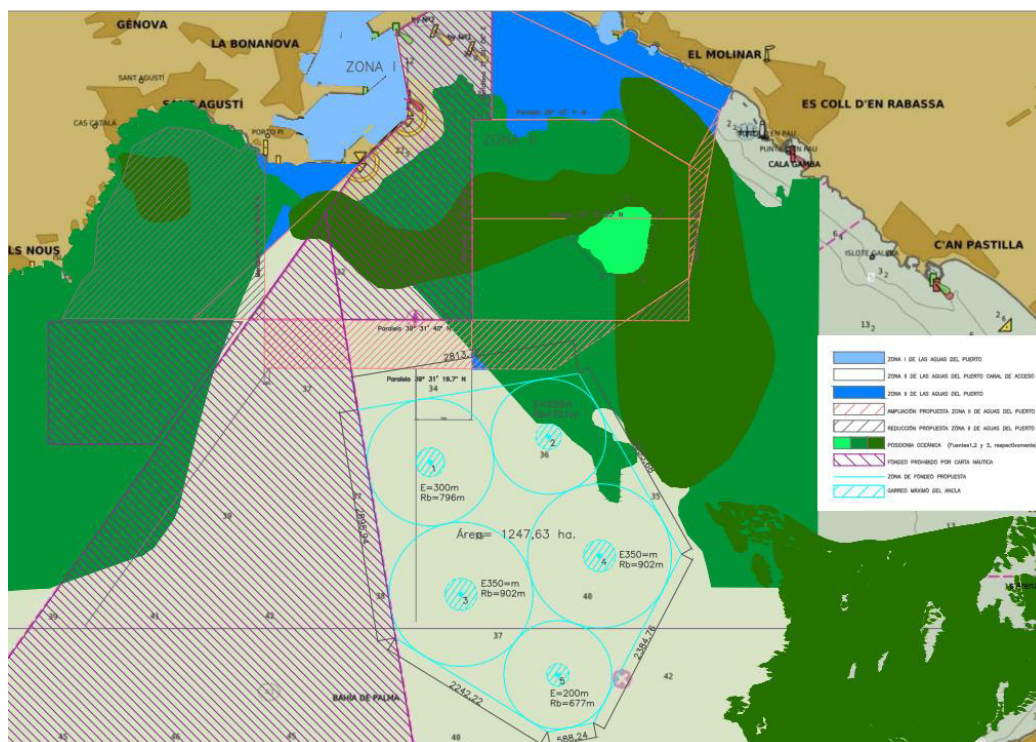


Figura 12: Alternativa A.2-op1.

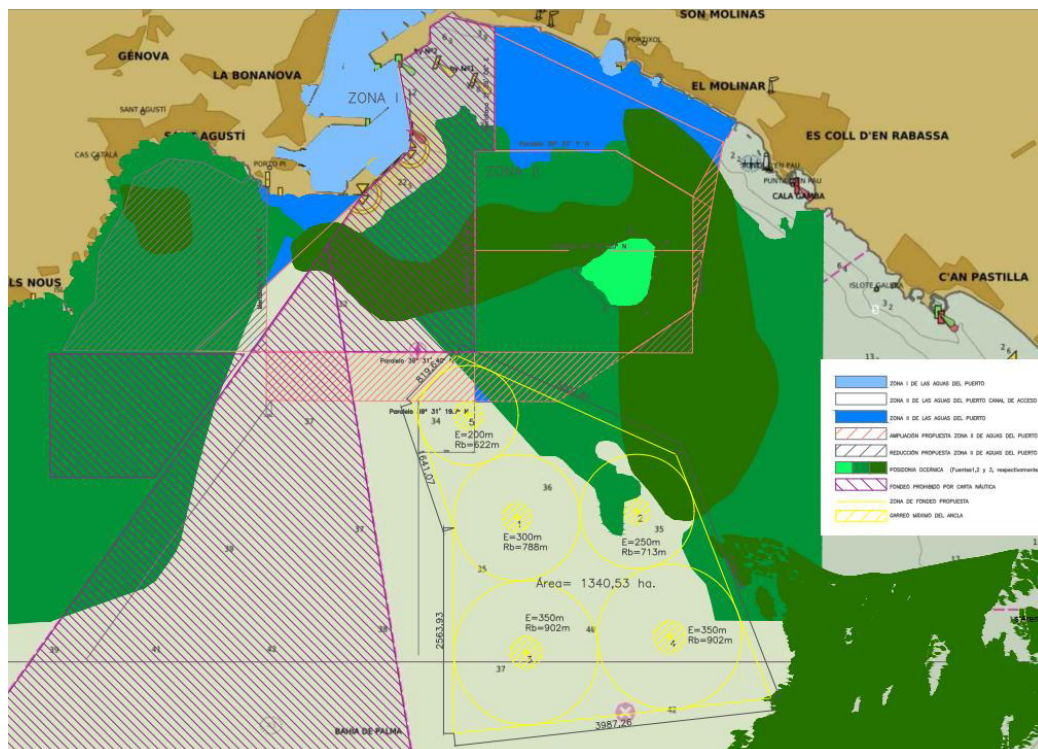


Figura 13: Alternativa A.2-op2.

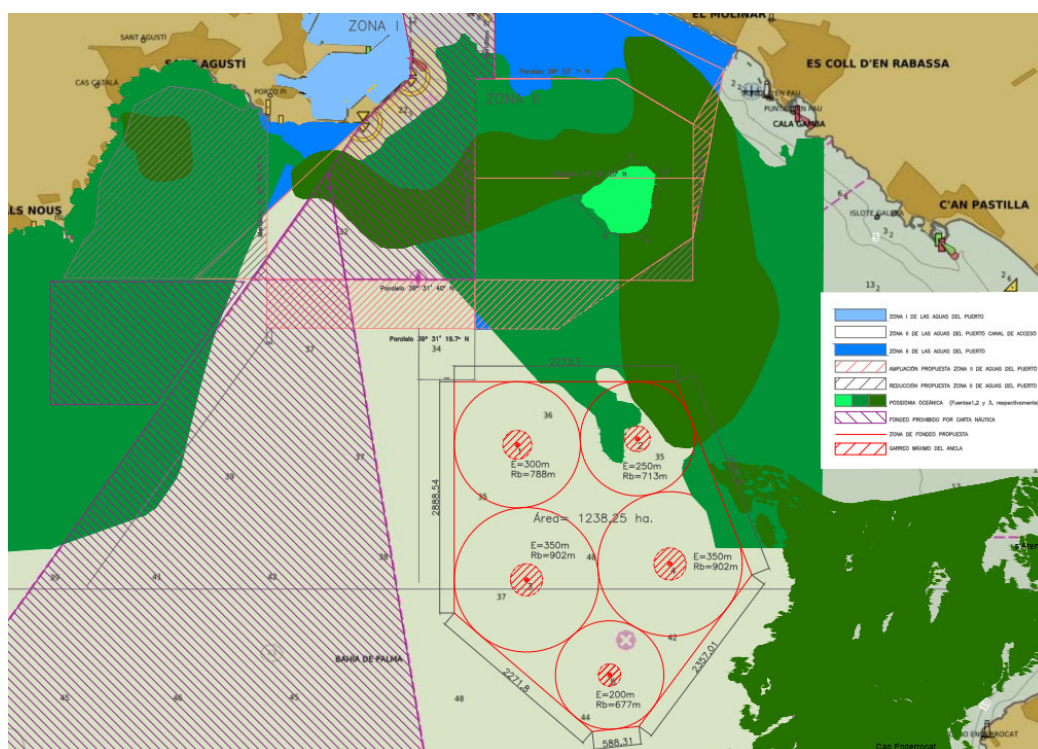


Figura 14: Alternativa A.2-op3.

3.1.3. ALTERNATIVA A.3

La alternativa A.3 contempla el fondeo simultáneo de 4 buques de 350 m, con radios de borneo que van desde 871 m hasta 902 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.258 ha en el caso de la opción 1 y de 1.247 ha en la opción 2.

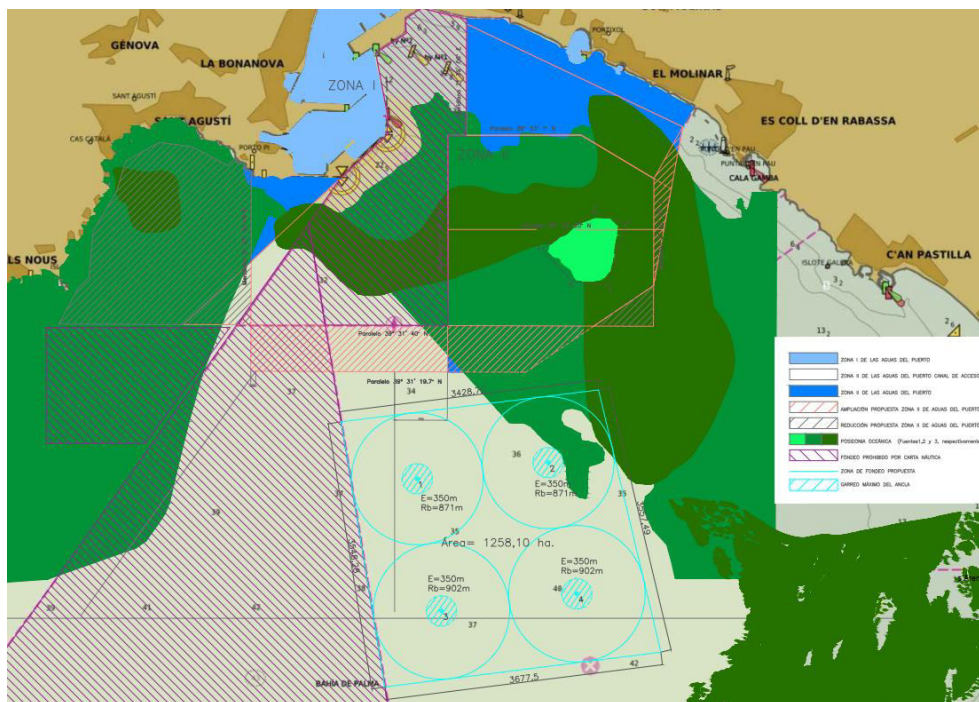


Figura 15: Alternativa A.3-op1.

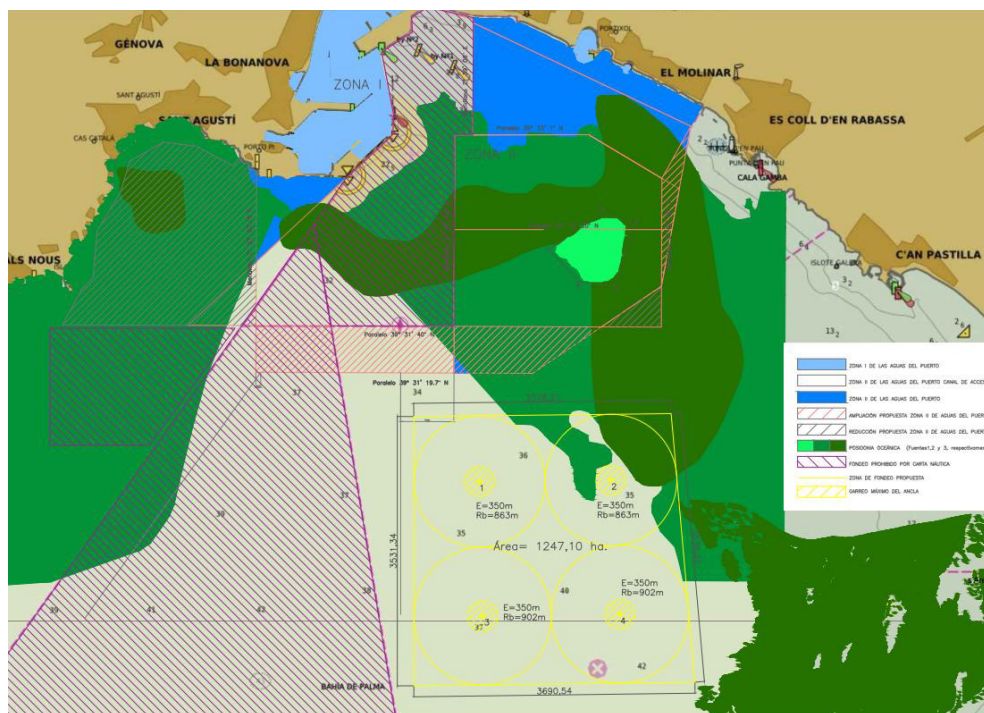


Figura 16: Alternativa A.3-op2.

3.1.4. ALTERNATIVA A.4.

La alternativa A.4 contempla el fondeo simultáneo de 4 buques de los cuales, dos de ellos tienen una eslora de 350 m, otro de 300 m y otro de 250 m, con radios de borneo que van desde 721 m hasta 902 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.120 ha en el caso de la opción 1 y de 1.111 ha en la opción 2.

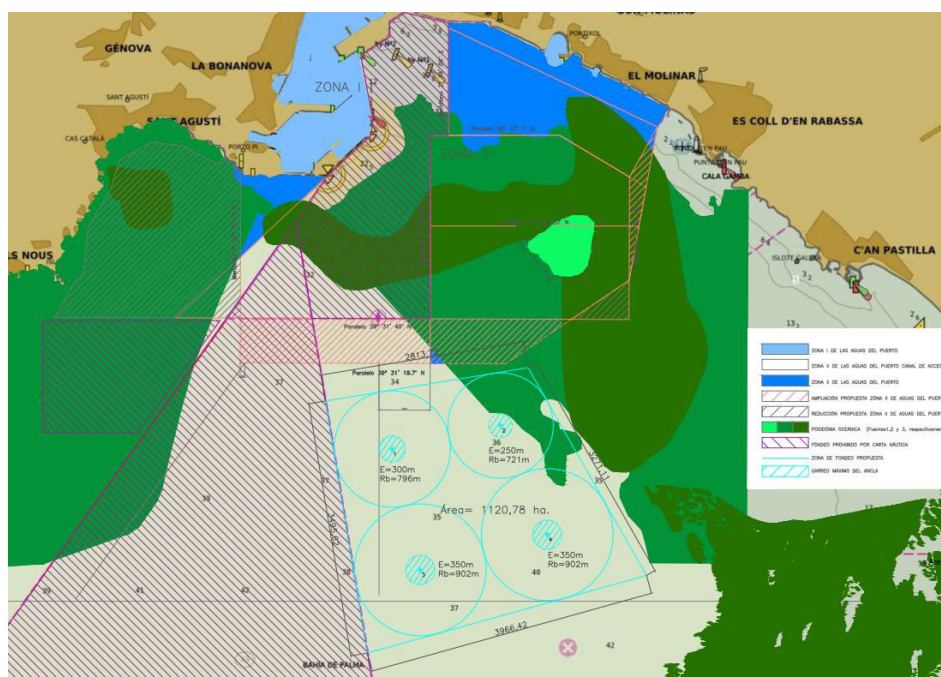


Figura 17: Alternativa A.4-op1.

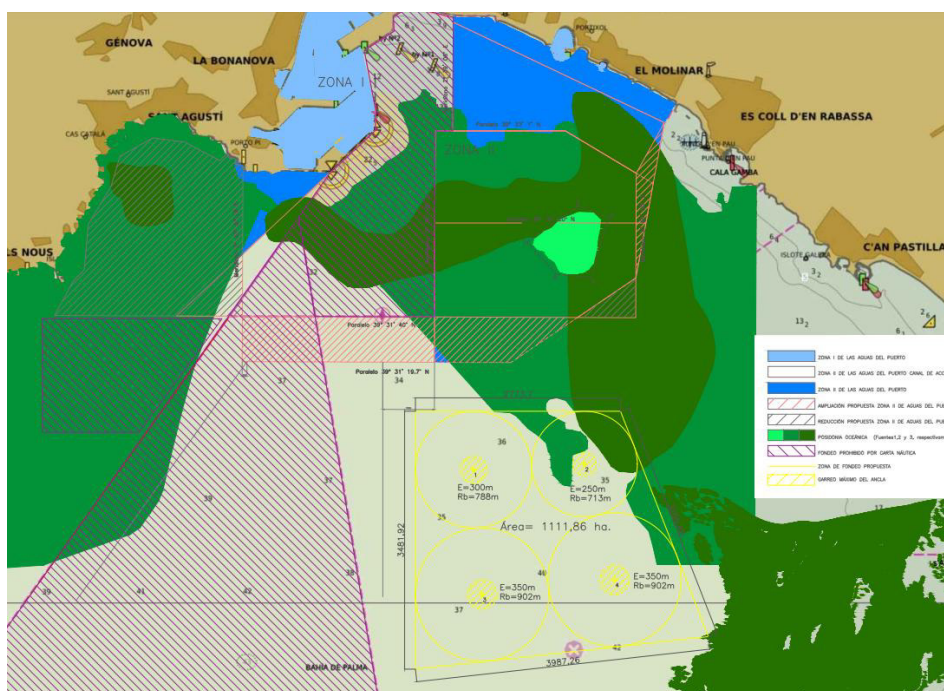


Figura 18: Alternativa A.4-op2.

3.2. ALTERNATIVA B

La alternativa B, consistente en la ubicación del polígono de fondeo a Poniente del Canal de Navegación, desplazando éste a Levante, contempla, asimismo, cuatro subalternativas.

En este caso, resulta necesario destacar, que se plantea la ubicación del polígono de fondeo, sobre un área que, tal y como se puede apreciar en los planos, cuenta con una prohibición de fondeo expresada en la Carta Náutica.

3.2.1. ALTERNATIVA B.1

La alternativa B.1 contempla el fondeo simultáneo de 5 buques de 350 m, con radios de borneo que van desde 839 m hasta 902, para lo cual se requiere un polígono de 1.466 ha.

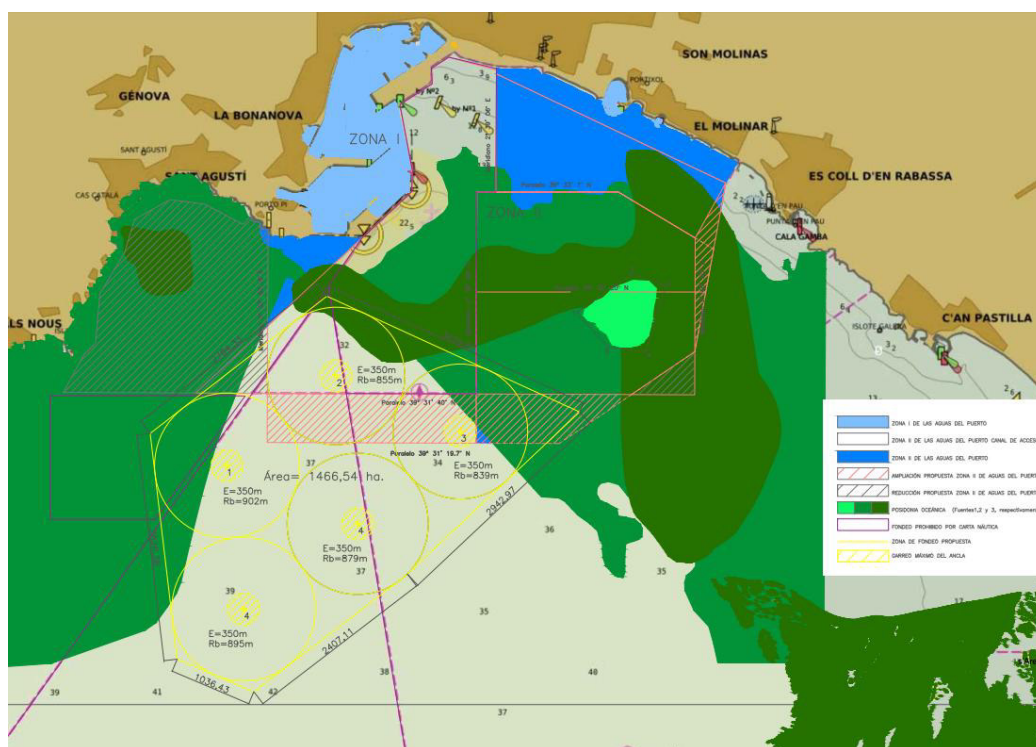


Figura 19: Alternativa B.1.

3.2.2. ALTERNATIVA B.2

La alternativa B.2 contempla el fondeo simultáneo de 5 buques de los cuales dos son de 350 m, uno de 300 m, uno de 250 m y otro de 200 m, con radios de borneo que van desde 670 m hasta 902 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.195 ha.

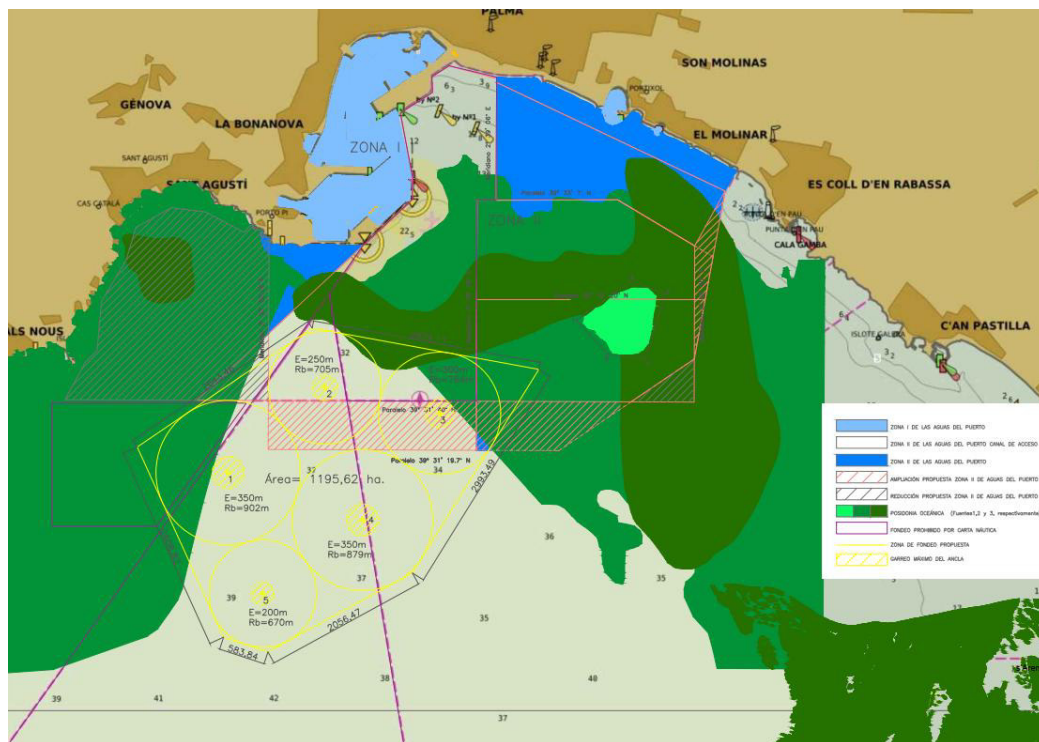


Figura 20: Alternativa B.2.

3.2.3. ALTERNATIVA B.3

La alternativa B.3 contempla el fondeo simultáneo de 4 buques de 350 m, con radios de borneo que van desde 839 m hasta 879 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.214 ha.

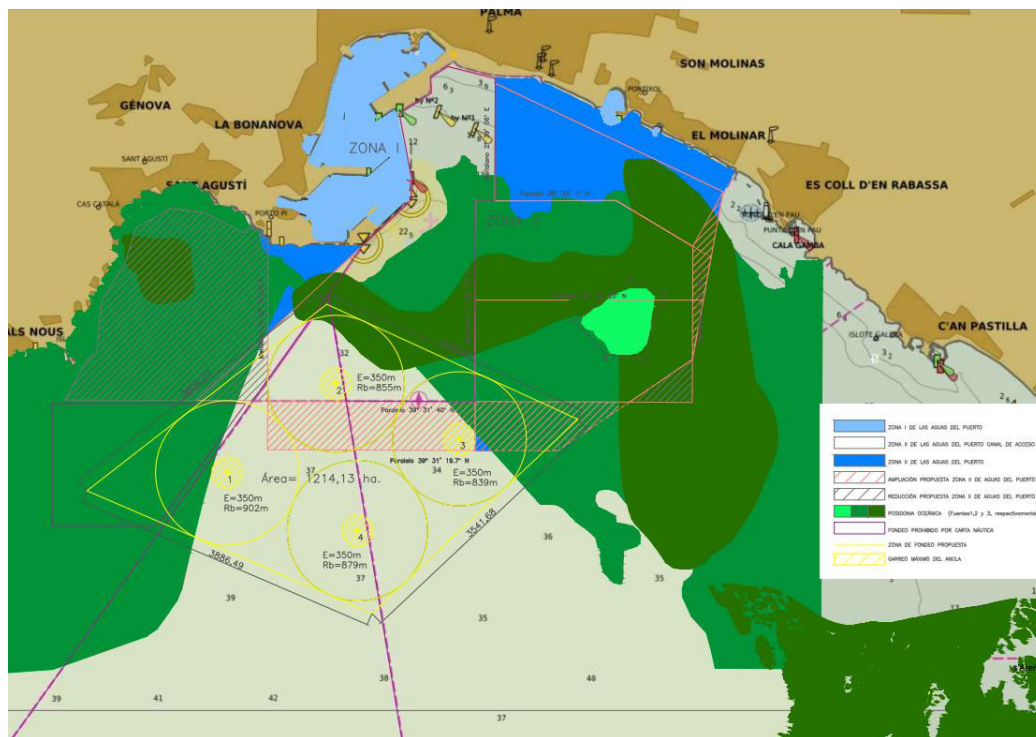


Figura 21: Alternativa B.3.

3.2.4. ALTERNATIVA B.4.

La alternativa B.4 contempla el fondeo simultáneo de 4 buques de los cuales, dos de ellos tienen una eslora de 350 m, otro de 300 m y otro de 250 m, con radios de borneo que van desde 705 m hasta 902 m, para lo cual se requiere un polígono de 1.095 ha.

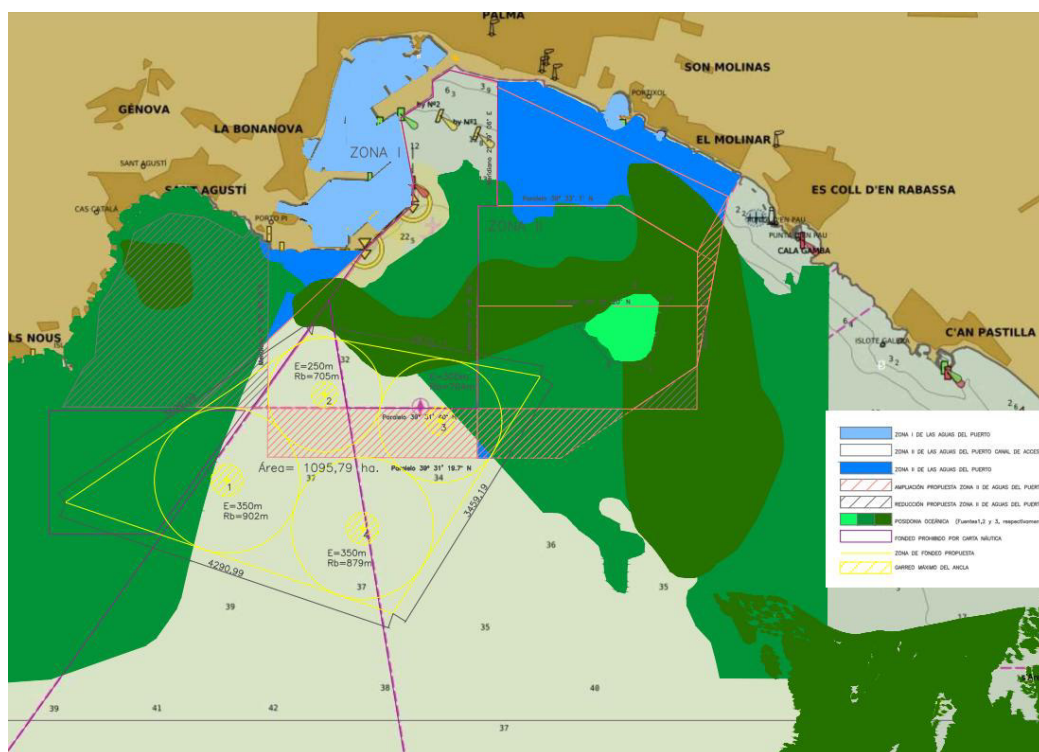


Figura 22: Alternativa B.4.

3.3. VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS

Tras el análisis de las diferentes alternativas existentes para la propuesta de una nueva zona de fondeo dentro de la Bahía de Palma, se analizan a continuación las principales conclusiones que se han podido extraer sobre la viabilidad de las alternativas de fondeo propuestas, teniendo en cuenta los efectos de las servidumbres del aeropuerto de Palma y también los condicionantes de operatividad.

3.3.1. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA AFECCIÓN A LAS SERVIDUMBRES DEL AEROPUERTO DE PALMA

Desde el punto de vista de la afección a las servidumbres del aeropuerto de Palma, las alternativas propuestas para la nueva zona de fondeo, y en particular, las más cercanas, correspondientes a la alternativa A, teniendo en cuenta que un gálibo aéreo de 70 metros para las embarcaciones es más que suficiente, las servidumbres de AENA se localizan en valores superiores a los 80 metros de altura dentro de la zona delimitada como servidumbre de aeródromos del aeropuerto de Palma, según el Real Decreto 416/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Palma de Mallorca, y esa altura es superior al gálibo aéreo necesario para las embarcaciones que se prevé que van a fondear en la bahía de Palma. En definitiva,

se puede considerar la no afección a la servidumbre del aeropuerto de las alternativas propuestas para la zona de fondeo futura.

3.3.2. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA OPERATIVIDAD

Desde el punto de vista de la operatividad, se descartan aquellas alternativas que colocan los fondeos en la zona del canal de navegación (correspondientes a la alternativa B), principalmente por dos motivos, que son:

- La proximidad al dique del Oeste, ya que ante un fallo o emergencia el espacio de maniobras disponible podría ser insuficiente para la reacción del buque.
- Los problemas que podría suponer el cambio de canal, el cual ya está muy consolidado, y que provocaría un incremento del tiempo de navegación de las rutas habituales, a lo que las empresas navieras mostrarían su disconformidad, además de poder inducir a situaciones de confusión en la navegación que pudieran derivar en situaciones que comprometieran la seguridad.

Además, en cualquier caso, teniendo en cuenta la situación en la bahía de Palma de las nuevas soluciones propuestas para la zona de fondeo futura con respecto a la zona de fondeo actual, se cuestionan las condiciones de abrigo existentes en la nueva zona de fondeo propuesta. Por tanto, resulta necesario analizar las condiciones de abrigo para la alternativa A, que por los motivos expuestos anteriormente es la única alternativa viable, y hacer un estudio comparativo con las condiciones de abrigo existentes en la zona de fondeo actual, y es lo que se desarrolla en el siguiente apartado.

4. EVALUACIÓN DE LAS CONDICIONES DE ABRIGO DE LAS ZONAS DE FONDEO ACTUAL Y PROPUESTA

Como resultado de las conclusiones descritas previamente en relación con la viabilidad operativa de las alternativas de fondeo propuestas, a continuación se llevará a cabo una evaluación de las condiciones de abrigo en la zona de fondeo actual y en la zona de fondeo propuesta, considerando la única alternativa que se ha considerado viable de acuerdo con el apartado anterior.

4.1. INTRODUCCIÓN

En el presente estudio de caracterización de la zona de fondeo se pretende evaluar las condiciones de abrigo, considerando las variables de altura de ola, viento y corrientes, en una posible nueva zona de fondeo frente al puerto de Palma de Mallorca, y comparar dichas condiciones con las que se encuentran en la actual zona de fondeo de este Puerto. Esta comparación se realizará a partir de datos históricos de los datos climáticos proporcionados por Puertos del Estado a través de su sistema .

4.2. ZONAS DE FONDEO

Actualmente, la zona de fondeo se encuentra junto al Puerto de Palma de Mallorca, indicada en la Figura 23 como “Zona A”, y se pretende evaluar la “Zona B” como nuevo emplazamiento. Cada una de estas zonas se caracteriza climáticamente con el punto SIMAR más cercano que se indican en la Figura 23.



Figura 23: Situación de las zonas de fondeo para su posterior comparación, y puntos SIMAR utilizados.

A partir de los puntos SIMAR, indicados en la Figura 23, se obtienen los datos de oleaje y viento más representativos para su posterior comparación, que son:

- Velocidad máxima media mensual.
- Altura de ola significativa máxima mensual.

A continuación, a partir de los datos históricos obtenidos, se realiza una comparación para establecer las diferencias más significativas entre los agentes climáticos que afectan, en mayor medida, a ambas zonas de fondeo.

4.3. ANÁLISIS DEL VIENTO

En primer lugar, se ha realizado una representación gráfica de la rosa de velocidad media del viento (obtenida de Puertos del Estado para la serie temporal 2012-2021), para un punto SIMAR ubicado en la zona exterior de la Bahía de Palma. De ella se pueden deducir las

principales direcciones incidentes y sus magnitudes, destacando que todas presentan magnitudes máximas similares y que la más frecuente es la dirección NE.

Rosa de Velocidad Media (m/s) para Viento - Punto SIMAR 813128065

Periodo: 2012 - 2021 - Eficacia: 79.18%

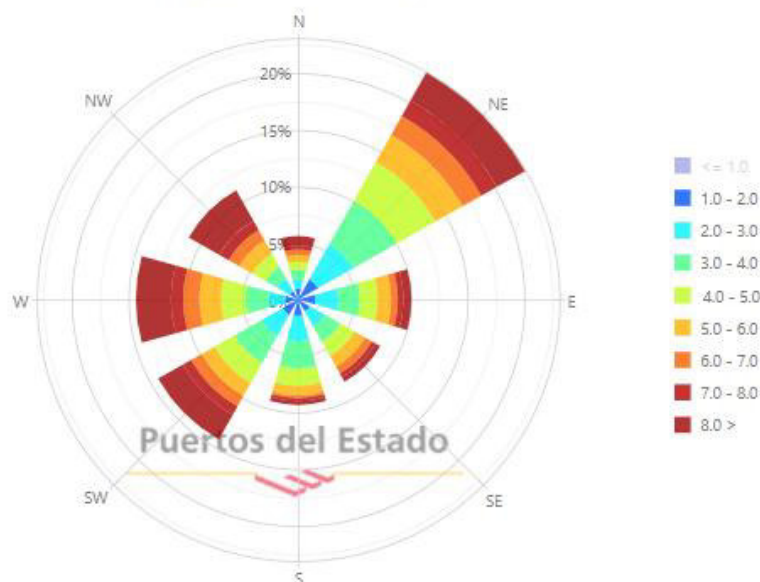


Figura 24: Representación de la rosa de velocidad media del viento en la zona de estudio. Fuente: Puertos del Estado.

Por otro lado, se ha realizado un análisis mensual para los datos procedentes de la serie temporal, de manera que se ha generado la Tabla 2, que contiene información de la velocidad media mensual (m/s) y de la dirección del viento ($^{\circ}$), tanto para la zona de fondeadero actual como para la zona propuesta.

A los efectos del presente análisis, se define la Velocidad Media del Viento, como el promedio horario de la velocidad del viento a una altura de 10 m.

	SIMAR 813141035		SIMAR 2116114		COMPARATIVA
	ZONA A		ZONA B		
MES	VELOCIDAD MEDIA (m/s)	DIRECCIÓN (°)	VELOCIDAD MEDIA (m/s)	DIRECCIÓN (°)	Incremento velocidad viento Zona B respecto A
Enero	16,82	48	20,19	277	20%
Febrero	15,78	266	16,87	266	7%
Marzo	17,45	251	19,93	307	14%
Abril	18,11	159	18,11	160	0%
Mayo	12,65	183	16,12	320	27%
Junio	12,53	348	12,89	355	3%
Julio	11,51	87	12,69	58	10%
Agosto	10,29	53	12,49	318	21%

Septiembre	14,89	307	16,34	309	10%
Octubre	16,89	41	19,44	300	15%
Noviembre	16,84	215	18,08	252	7%
Diciembre	18,3	249	19,9	253	9%

Tabla 2: Velocidad del viento máximo medio obtenido de cada punto SIMAR. Fuente: Puertos del Estado.

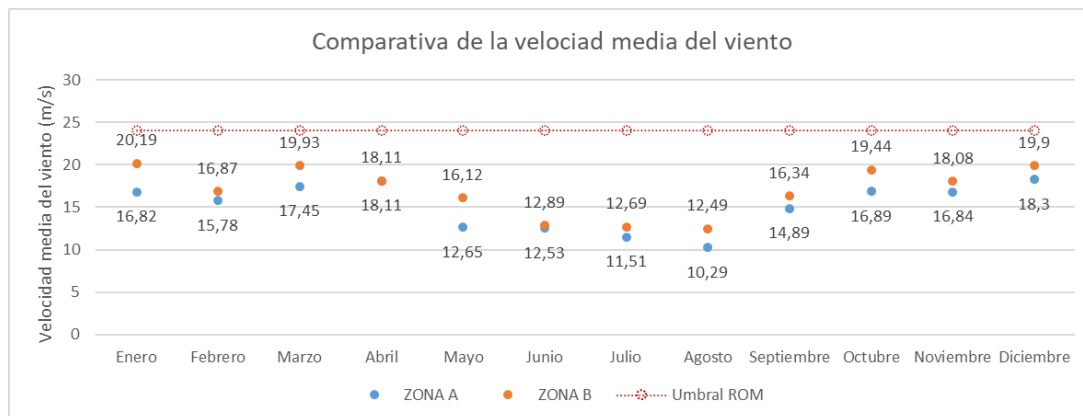


Figura 25: Velocidad del viento máximo medio obtenido de cada punto SIMAR. Fuente: Puertos del Estado.

A la vista de los datos presentados previamente, de la serie temporal 2012-2021, se puede apreciar como la velocidad del viento es superior en la Zona B que en la Zona A que arroja unas condiciones de mayor abrigo al viento. En particular, en términos de datos promedio anuales, el incremento de la velocidad del viento en la Zona B frente a la Zona A es del 12 %, con un mes de incremento entre un 20 % y un 30 % superior.

Por otra parte, de acuerdo con los valores umbrales de los agentes climáticos y oceanometeorológicos para fondeaderos de acuerdo con la ROM 2.0-11 el umbral velocidad del viento para el fondeo es de 24 m/s. Tal y como se puede apreciar en la gráfica previa, tanto en la zona A como en la zona B, los valores registrados son inferiores al umbral, si bien, ese umbral está más próximo a ser rebasado en la zona B.

4.4. ANÁLISIS DEL OLEAJE

De forma similar al apartado anterior, se ha realizado una representación gráfica de la rosa direccional de oleajes (obtenida de Puertos del Estado para la serie temporal 2012-2021), para el punto SIMAR ubicado en la zona exterior de la Bahía de Palma. De ella se pueden deducir las principales direcciones incidentes y sus magnitudes, destacando que las máximas alturas de ola proceden del SW y que esta familia de oleajes es la más frecuente dentro de la serie temporal analizada.

Rosa de Altura Significante (m) para Oleaje - Punto SIMAR 813128065
 Período: 2012 - 2021 - Eficacia: 79.18%

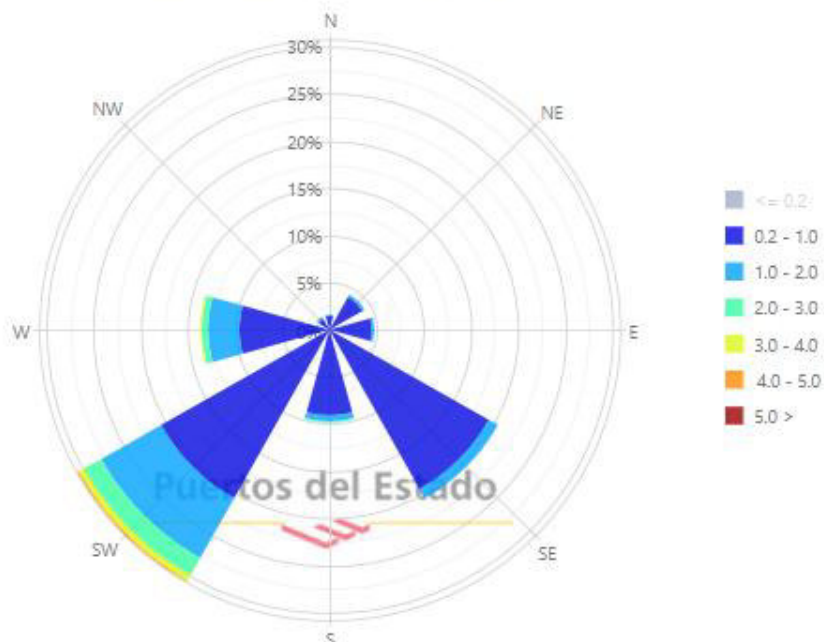


Figura 26: Representación de la rosa de oleajes en la zona de estudio. Fuente: Puertos del Estado.

Nuevamente, se ha realizado un análisis mensual para los datos procedentes de la serie temporal, de manera que se han generado la Tabla 3, que contienen información de la altura máxima mensual (m) y de la dirección del oleaje (°), tanto para la zona de fondeadero actual como para la zona propuesta.

	SIMAR 813141035		SIMAR 2116114		COMPARATIVA
	ZONA A		ZONA B		
MES	ALTURA MÁXIMA MENSUAL (m)	DIRECCIÓN (°)	ALTURA MÁXIMA MENSUAL (m)	DIRECCIÓN (°)	Incremento velocidad viento Zona B respecto A
Enero	2,69	48	3,91	277	45%
Febrero	3,16	266	4,49	266	42%
Marzo	2,87	251	3,5	307	22%
Abril	3,23	159	3,24	160	0%
Mayo	2,41	183	2,83	320	17%
Junio	1,36	348	2,72	355	100%
Julio	0,95	87	1,36	58	43%
Agosto	1,2	53	1,38	318	15%
Septiembre	1,69	307	2,33	309	38%
Octubre	2,69	41	3,71	300	38%
Noviembre	3,34	215	4,13	252	24%

Diciembre	3,78	249	4,58	253	21%
-----------	------	-----	------	-----	-----

Tabla 3: Altura de ola significativa máxima mensual en toda la serie temporal. Fuente: Puertos del Estado.

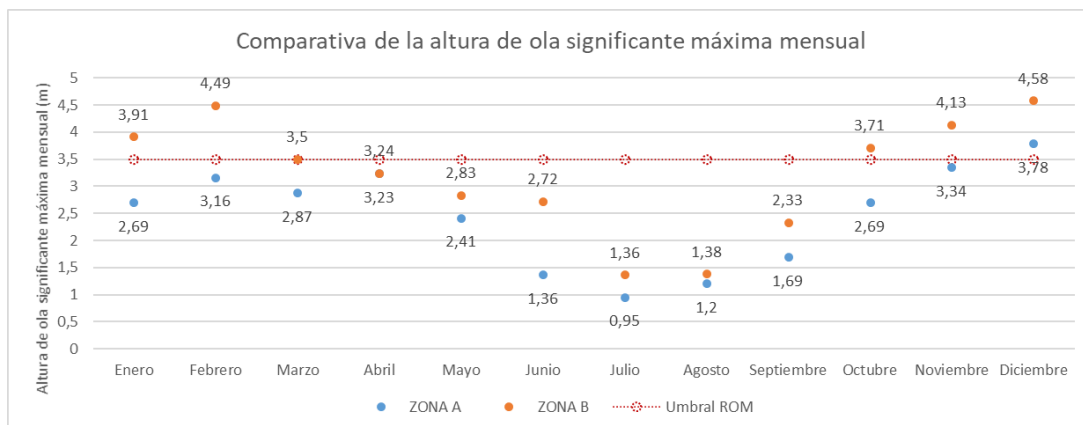


Figura 27: Altura de ola significativa máxima mensual en toda la serie temporal. Fuente: Puertos del Estado.

De acuerdo con los datos presentados en la tabla y la gráfica anteriores, de la serie temporal 2012-2021, se puede apreciar como la altura de ola significativa máxima mensual es superior en la Zona B que en la Zona A que arroja unas condiciones de mayor abrigo al oleaje. En particular, en términos de datos promedio anuales, el incremento de la velocidad del viento en la Zona B frente a la Zona A es del 34 %, con meses de incrementos superiores al 40 %, alcanzando en el mes de junio incrementos del 100 %.

Por otra parte, de acuerdo con los valores umbrales de los agentes climáticos y oceanometeorológicos para fondeaderos de acuerdo con la ROM 2.0-11 el umbral de altura de ola para el fondeo es de 3,5 m/s. Tal y como se puede apreciar en la gráfica previa, para la zona A de fondeo actual ese umbral solamente se superaba para el mes de diciembre, mientras que en el fondeadero propuesto dicho umbral se supera en los meses de enero, febrero, marzo, octubre, noviembre y diciembre.

Además, se han representado las tablas de relaciones entre altura de ola significativa y periodos de pico ($H_s - T_p$) en ambos puntos SIMAR, de manera que se puedan establecer conclusiones más específicas por intervalos de magnitud.

SIMAR 813141035 (ZONA A)		Periodo de Pico (s)											Gran Total
		<= 1,0	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10,0 >	
Hs (m)	<= 0,5	0,01	13,148	17,245	16,284	10,831	9,192	6,428	1,825	1,239	1,113	3,324	80,639
	1	0	0,004	0,389	1,101	1,932	2,748	3,475	1,834	1,201	0,882	0,596	14,162
	1,5	0	0	0	0,016	0,092	0,422	0,93	0,652	0,582	0,472	0,291	3,457
	2	0	0	0	0	0	0,042	0,179	0,22	0,239	0,24	0,222	1,142
	2,5	0	0	0	0	0	0	0,03	0,082	0,094	0,14	0,108	0,454
	3	0	0	0	0	0	0	0	0,006	0,023	0,055	0,027	0,111
	3,5	0	0	0	0	0	0	0	0,001	0,004	0,014	0,012	0,031
	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,004	0,004
	4,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5,0 >	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gran Total		0,01	13,152	17,634	17,401	12,855	12,404	11,042	4,62	3,382	2,916	4,584	100

Tabla 4: Tabla Hs-Tp representativo de la Zona A.

SIMAR 2116114 (ZONA B)		Periodo de Pico (s)											Gran Total
		<= 1.0	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10.0 >	
Hs (m)	<= 0.5	0,824	3,223	16,379	16,94	14,53	12,208	6,258	1,745	0,916	0,492	0,507	74,022
	1	0	0,001	0,776	2,142	2,504	3,446	4,078	2,134	1,061	0,539	0,617	17,298
	1,5	0	0	0,003	0,318	0,137	0,764	1,477	1,065	0,815	0,467	0,411	5,457
	2	0	0	0	0,001	0,024	0,04	0,428	0,391	0,415	0,31	0,209	1,818
	2,5	0	0	0	0	0	0	0,067	0,199	0,208	0,187	0,183	0,844
	3	0	0	0	0	0	0	0,004	0,045	0,072	0,105	0,107	0,333
	3,5	0	0	0	0	0	0	0	0,004	0,04	0,054	0,044	0,142
	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0,008	0,025	0,025	0,058
	4,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,003	0,021	0,024
	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,003	0,003
	5.0 >	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gran Total		0,824	3,224	17,158	19,401	17,195	16,458	12,312	5,583	3,535	2,182	2,127	99,999

Tabla 5. Tabla Hs-Tp representativo de la Zona B.

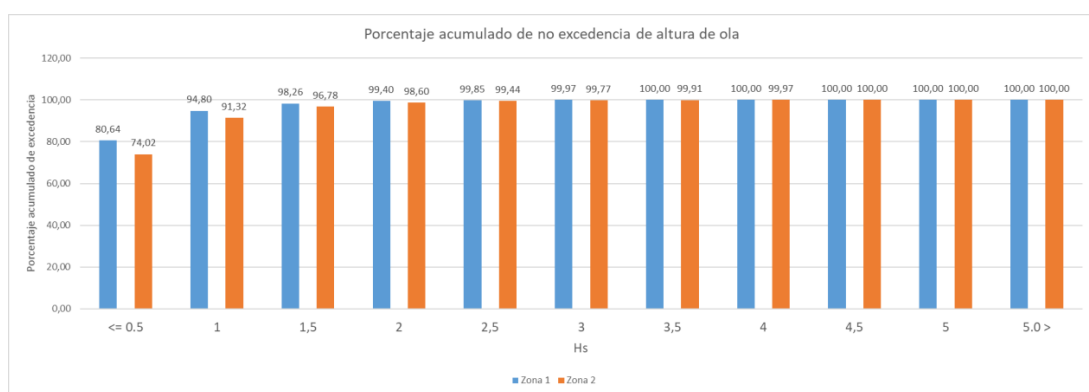


Figura 28: Porcentaje acumulado de no excedencia de altura de ola.

En la tabla y la gráfica anteriores se puede apreciar el porcentaje acumulado de no excedencia de una determinada altura de ola. Es decir, para una determinada altura de ola, el porcentaje de tiempo en el que las alturas de ola han sido inferiores a dicho umbral.

A modo de ejemplo, en el primer caso, se puede apreciar que para el umbral de altura significativa de 0,5 m, en la Zona A (en azul) el 80,64 % del tiempo, las alturas de ola fueron inferiores, mientras que en el caso de la Zona B (naranja), las alturas de ola fueron inferiores a ese umbral durante menos tiempo el 74 %, con lo cual las condiciones de oleaje resultan más desfavorables.

De acuerdo con lo anterior, de la gráfica anterior, se desprende que los porcentajes de no excedencia siempre son superiores en la Zona A, lo que implica unas condiciones de menor oleaje. Asimismo, en la Zona B se han registrado eventos con alturas de ola superiores a 4,5 m y 5 m, eventos que en la Zona A no se han registrado.

4.5. ANÁLISIS DE LAS CORRIENTES

La metodología empleada para el análisis de la corriente consiste en el seguimiento de la velocidad de las mismas y de su dirección, a lo largo de un periodo de tiempo determinado, asociando unas condiciones medias diarias a los estados climáticos representativos de dichos días. Para analizar las corrientes, se han considerado los datos procedentes de otros dos puntos pertenecientes al sistema de predicción de Puertos del Estado.



Figura 29: Situación de las zonas de fondeo y puntos empleados para el estudio de las corrientes.

Los días seleccionados, de los que se han obtenido datos, se enumeran a continuación, definiendo a qué condiciones de mar determinadas representan:

- 01/01/21: condiciones de temporal del W (270º).
- 19/01/21: condiciones medias del SW (225º).
- 22/01/21: condiciones de temporal del SW (225º).
- 27/01/21: condiciones medias del S (180º).

Dichas condiciones de mar, se han establecido en base a los datos proporcionados por Puertos del Estado, que quedan representados en las siguientes gráficas temporales:



Figura 30: Representación gráfica de la altura de ola significativa en el periodo de estudio. Fuente: Puertos del Estado.

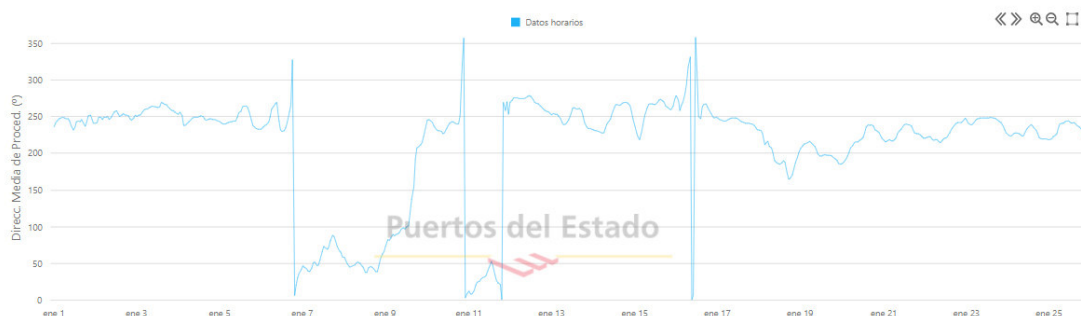


Figura 31: Representación gráfica de la altura de la dirección media de procedencia del oleaje en el periodo de estudio. Fuente: Puertos del Estado.

A continuación, se recogen las tablas elaboradas para cada uno de los días mencionados y se representa el valor medio diario obtenido:

- Caso 1: 01/01/2021**

ZONA ACTUAL (39.54°N; 2.66°E)		
01/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud (m/s)	Dirección (°)
0	0.05	100.64
1	0.07	95.9
2	0.07	94.12
3	0.07	85.89
4	0.07	91.77
5	0.08	93.15
6	0.09	86.15
7	0.06	94.23
8	0.04	102.38
9	0.05	101.72
10	0.06	101.1
11	0.07	106.72
12	0.06	122.16
13	0.05	136.03
14	0.05	136.28
15	0.05	134.24
16	0.07	148.77
17	0.05	138.95
18	0.04	119.39
19	0.04	110.96
20	0.05	100.99
21	0.05	92.66
22	0.05	88.49

23	0.06	89.34
----	------	-------

Media diaria	0.058	107.168
--------------	-------	---------

Tabla 6. Estudio de corrientes para la Zona A (01/01/21).

ZONA PROPUESTA (39.50°N; 2.67°E)		
01/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud	Dirección
0	0.03	112.9
1	0.03	112.9
2	0.03	110.26
3	0.03	107.77
4	0.03	105.35
5	0.03	102.66
6	0.03	103.97
7	0.04	104.38
8	0.04	106.53
9	0.04	110.23
10	0.04	115.91
11	0.03	121.85
12	0.03	130.06
13	0.04	138.27
14	0.04	145.99
15	0.05	152.91
16	0.05	156.63
17	0.05	158.17
18	0.05	155.54
19	0.05	152.33
20	0.05	146.32
21	0.05	140.99
22	0.05	130.95
23	0.05	124.13

Media diaria	0.040	126.958
--------------	-------	---------

Tabla 7. Estudio de corrientes para la Zona B (01/01/21).

Como se puede apreciar en los resultados del día 01/01/21, representativo de condiciones de temporal del W; la media diaria de magnitud de corrientes es ligeramente superior en la zona de fondeadero actual con una velocidad media de 0,058 m/s frente al nuevo fondeadero propuesto, donde la velocidad media diaria es de 0,04 m/s.

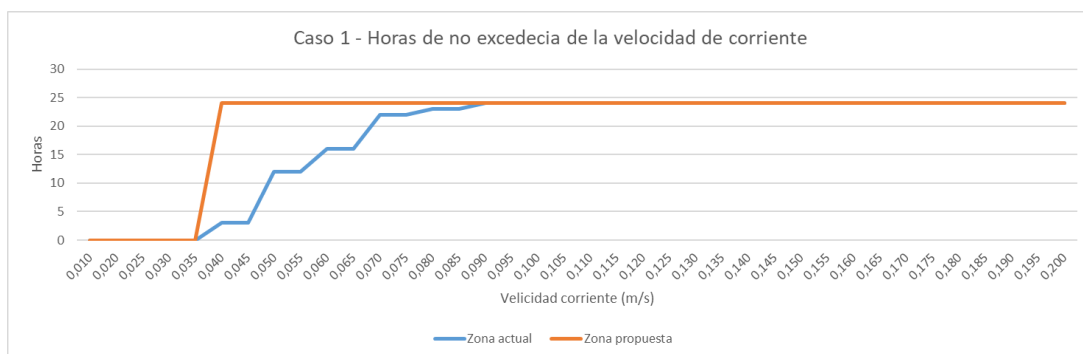


Figura 32: Caso 1: horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente.

En la gráfica anterior, se presenta un análisis comparativo de las horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente para las dos zonas de análisis, la zona actual de fondeo y la zona propuesta. La interpretación de la gráfica muestra que la línea que se sitúa por encima, representa unas condiciones de menores corrientes a lo largo de la jornada. En particular, para el supuesto de una velocidad de corriente de 0,04 m/s, en la zona actual de fondeo esta velocidad es inferior a este umbral durante 3 horas al día, mientras que en la zona de fondeo propuesta, la velocidad registrada es inferior a dicho umbral durante 24 horas al día, con lo que se puede concluir que la zona actual presenta una dinámica con una velocidad de corriente mayor que la zona propuesta.

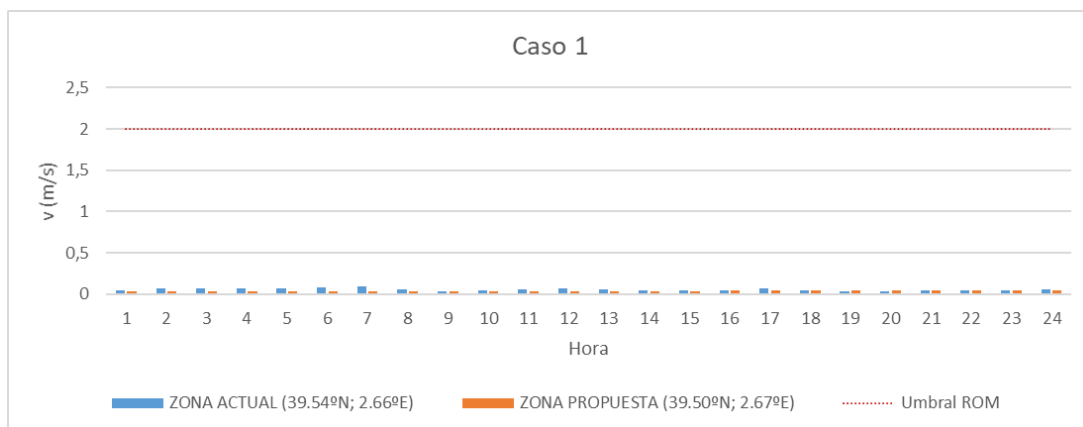


Figura 33: Comparativa de los valores de corriente con el umbral establecido por la ROM 2.0-11. Caso 1.

A pesar de la mayor velocidad de corriente registrada en la zona actual de fondeo frente a la zona propuesta, en la figura previa se puede apreciar la comparativa de ambos valores con el umbral de velocidad de corriente para el fondeo de acuerdo con la ROM 2.0-11. De acuerdo con ello, se puede considerar que los valores de la velocidad de corriente son despreciables en ambos casos, dado que se encuentran entre uno y dos órdenes de magnitud por debajo del valor de referencia de la ROM.

- **Caso 2: 19/01/2021**

ZONA ACTUAL (39.54°N; 2.66°E)
19/01/2021



CORRIENTES		
Hora	Magnitud (m/s)	Dirección (º)
0	0	155.32
1	0.01	145.58
2	0.02	178.9
3	0.02	183.36
4	0.02	188.38
5	0.02	201.75
6	0.02	218
7	0.03	228.02
8	0.03	234.68
9	0.04	235.63
10	0.05	231
11	0.06	221.92
12	0.07	218.95
13	0.06	258.27
14	0.08	318.46
15	0.11	331.46
16	0.12	333.32
17	0.12	329.56
18	0.11	323.98
19	0.1	318.89
20	0.09	313.2
21	0.09	307.9
22	0.08	302.84
23	0.08	299.14

Media diaria	0.060	253.271
--------------	-------	---------

Tabla 8. Estudio de corrientes para la Zona A (19/01/21).

ZONA PROPUESTA (39.50ºN; 2.67ºE)		
19/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud	Dirección
0	0.03	305.99
1	0.03	302.9
2	0.03	305.94
3	0.03	305.94
4	0.02	308.66
5	0.02	311.8
6	0.02	317.2
7	0.02	325.13
8	0.02	338.48

9	0.03	355.76
10	0.04	8.2
11	0.05	17.33
12	0.06	25.74
13	0.07	33.26
14	0.08	39.63
15	0.09	45.47
16	0.09	51.73
17	0.09	57.21
18	0.08	61.77
19	0.07	65.23
20	0.06	65.96
21	0.05	65.92
22	0.04	61.36
23	0.03	56.12

Media diaria	0.048	159.697
---------------------	--------------	----------------

Tabla 9. Estudio de corrientes para la Zona B (19/01/21).

Como se puede apreciar en los resultados del día 19/01/21, representativo de condiciones de medias del SW; la media diaria de magnitud de corrientes es ligeramente superior en la zona de fondeadero actual, con una velocidad media diaria de 0,059 m/s, frente a una velocidad de corriente en la zona propuesta de 0,048 m/s.

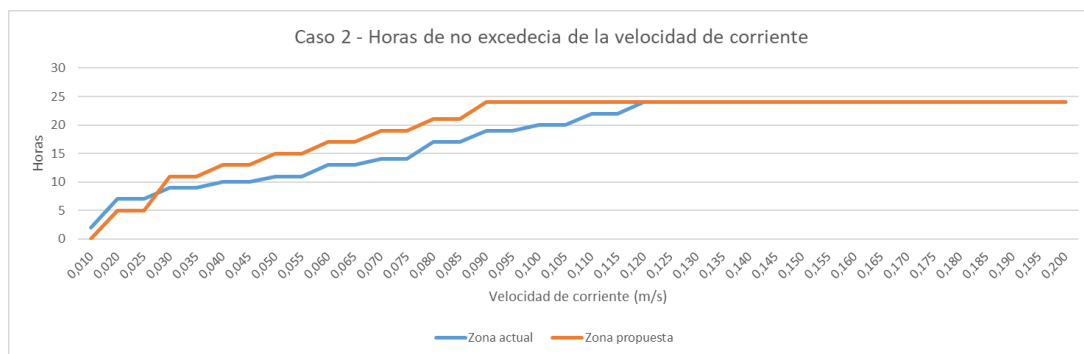


Figura 34: Caso 2: horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente.

En la gráfica previa, se puede apreciar el número de horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente. Para velocidades inferiores a 0,025 m/s, las corrientes son superiores en la zona propuesta que en la zona actual, si bien a partir de 0,025 m/s, la dinámica de la bahía presenta una mayor velocidad de corriente en la zona actual que en la zona propuesta.

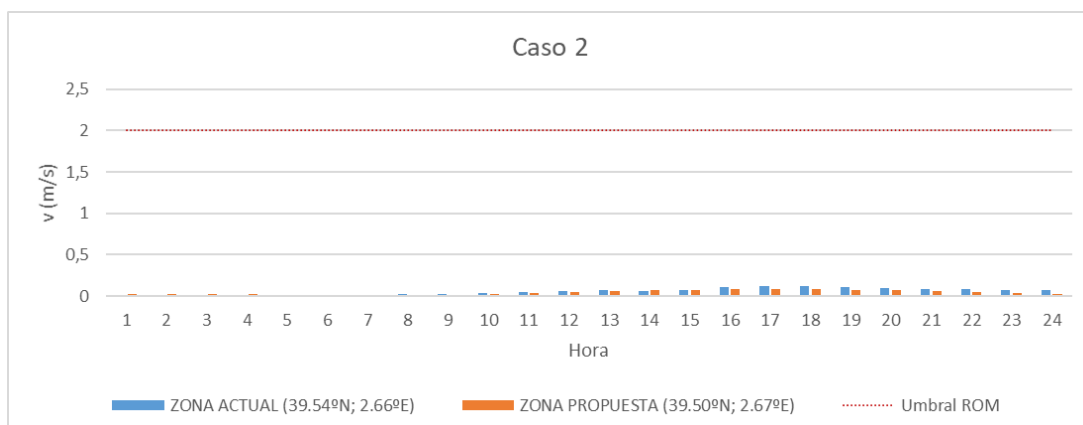


Figura 35: Comparativa de los valores de corriente con el umbral establecido por la ROM 2.0-11. Caso 2.

De la misma forma que se argumentó para el caso 1, de acuerdo con el umbral de velocidad de corriente para el fondeo establecido por la ROM 2.0-11, la velocidad de las corrientes tanto en la zona de fondeo actual como en la zona de fondeo propuesta se pueden considerar despreciables.

- **Caso 3: 22/01/2021**

ZONA ACTUAL (39.54°N; 2.66°E)		
22/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud (m/s)	Dirección (º)
0	0.05	76.16
1	0.06	74.66
2	0.06	76.99
3	0.06	75.82
4	0.08	75.5
5	0.09	73.33
6	0.09	73.78
7	0.1	69.63
8	0.11	64.46
9	0.1	67.56
10	0.11	67.12
11	0.11	72.05
12	0.12	81.34
13	0.15	86.14
14	0.17	88.31
15	0.2	89.88
16	0.2	93
17	0.2	94.21
18	0.18	95.11
19	0.16	96.27

20	0.15	96.22
21	0.15	97.54
22	0.15	95.4
23	0.14	95.88

Media diaria	0.125	82.348
--------------	-------	--------

Tabla 10. Estudio de corrientes para la Zona A (22/01/21).

ZONA PROPUESTA (39.50°N; 2.67°E)		
22/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud	Dirección
0	0.04	78.28
1	0.04	79.7
2	0.04	79.7
3	0.04	79.41
4	0.04	75.83
5	0.04	73.47
6	0.03	68.67
7	0.03	67.98
8	0.03	68.3
9	0.03	78.8
10	0.03	91.51
11	0.04	100.57
12	0.04	108.36
13	0.05	111.96
14	0.06	112.92
15	0.06	112
16	0.07	112.33
17	0.07	112.16
18	0.07	110.53
19	0.07	111.01
20	0.07	112.9
21	0.07	113.21
22	0.07	113.54
23	0.07	113.86

Media diaria	0.050	95.292
--------------	-------	--------

Tabla 11. Estudio de corrientes para la Zona B (22/01/21).

Como se puede apreciar en los resultados del día 22/01/21, representativo de condiciones de temporal del SW; la media diaria de magnitud de corrientes es superior en la zona de

fondeadero actual con una velocidad media diaria de 0,12 m/s, frente a una velocidad media diaria de 0,05 m/s en la zona propuesta.

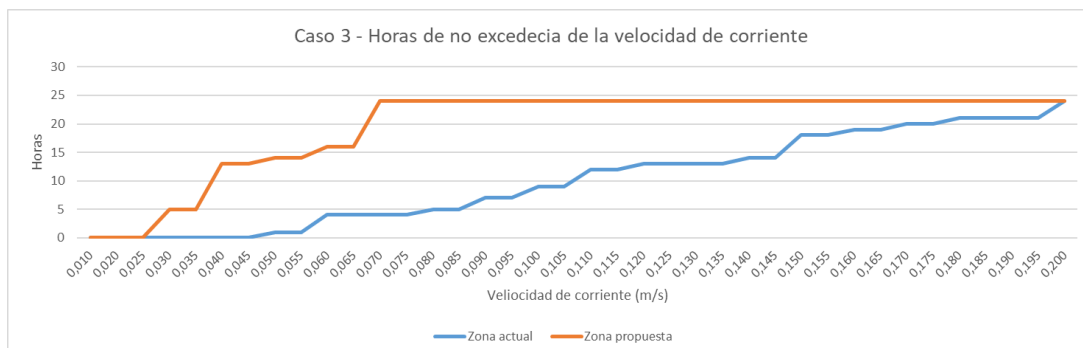


Figura 36: Caso 3: horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente.

En la gráfica previa, se puede apreciar el número de horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente. De acuerdo con los datos analizados, la dinámica de la bahía presenta una mayor velocidad de corriente en la zona actual que en la zona propuesta. A modo de ejemplo, en la zona actual la velocidad de 0,07 m/s se superó durante 20 horas, mientras que en la zona propuesta, no se superó en ningún momento del día.

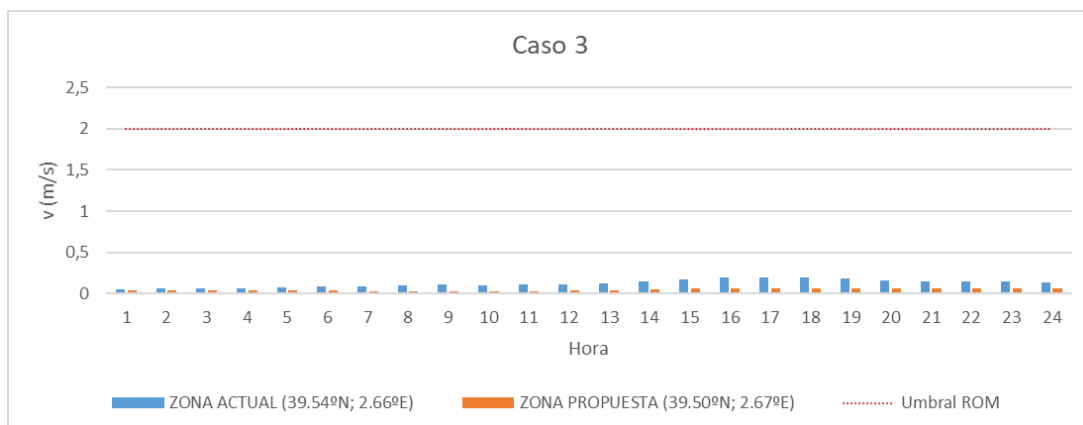


Figura 37: Comparativa de los valores de corriente con el umbral establecido por la ROM 2.0-11. Caso 3.

De la misma forma que se argumentó para el caso 1 y 2, de acuerdo con el umbral de velocidad de corriente para el fondeo establecido por la ROM 2.0-11, la velocidad de las corrientes tanto en la zona de fondeo actual como en la zona de fondeo propuesta se pueden considerar despreciables.

- Caso 4: 27/01/2021**

ZONA ACTUAL (39.54°N; 2.66°E)		
27/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud (m/s)	Dirección (º)
0	0.01	284.76

1	0.01	293.32
2	0.01	300.01
3	0.01	313.09
4	0.01	327.52
5	0	334.53
6	0	348.31
7	0	16.38
8	0	74.05
9	0	150.25
10	0	161.56
11	0	172.64
12	0	181.59
13	0	183.99
14	0	183.73
15	0	181.21
16	0.01	177.83
17	0.01	170.53
18	0.01	160.55
19	0.01	153.9
20	0.01	147.99
21	0.01	141.95
22	0.01	135
23	0.01	128.15

Media diaria	0.005	196.785
--------------	-------	---------

Tabla 12. Estudio de corrientes para la Zona A (27/01/21).

ZONA PROPUESTA (39.50°N; 2.67°E)		
27/01/2021		
CORRIENTES		
Hora	Magnitud	Dirección
0	0.03	329.65
1	0.02	336.74
2	0.02	343.98
3	0.02	355.3
4	0.02	6.63
5	0.01	24.89
6	0.01	54.25
7	0.01	190.02
8	0.01	215.45
9	0.02	222.46
10	0.02	224.63
11	0.02	216.48

12	0.02	197.21
13	0.02	182.26
14	0.03	174.58
15	0.04	175.78
16	0.05	182.28
17	0.05	190.59
18	0.05	201.06
19	0.05	212.84
20	0.04	223.83
21	0.04	231.33
22	0.03	238.1
23	0.02	239.84

Media diaria	0.027	207.091
---------------------	--------------	----------------

Tabla 13. Estudio de corrientes para la Zona B (27/01/21).

Como se puede apreciar en los resultados del día 27/01/21, representativo de condiciones de temporal del SW; la media diaria de magnitud de corrientes es inferior en la zona de fondeo actual con una velocidad media de 0,005 m/s frente a la zona propuesta, con una velocidad media de 0,027 m/s.

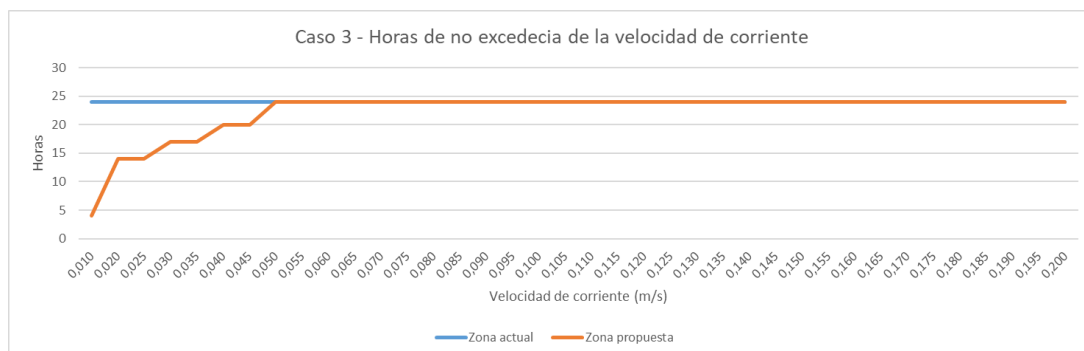


Figura 38: Caso 4: horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente.

En la gráfica previa, se puede apreciar el número de horas de no excedencia de una determinada velocidad de corriente. De acuerdo con los datos analizados, la dinámica de la bahía presenta una mayor velocidad de corriente en la zona propuesta que en la zona actual, a diferencia en los supuestos previos. A modo de ejemplo, en la zona propuesta la velocidad de 0,02 m/s se superó durante 10 horas, mientras que en la zona propuesta, no se superó en ningún momento del día.

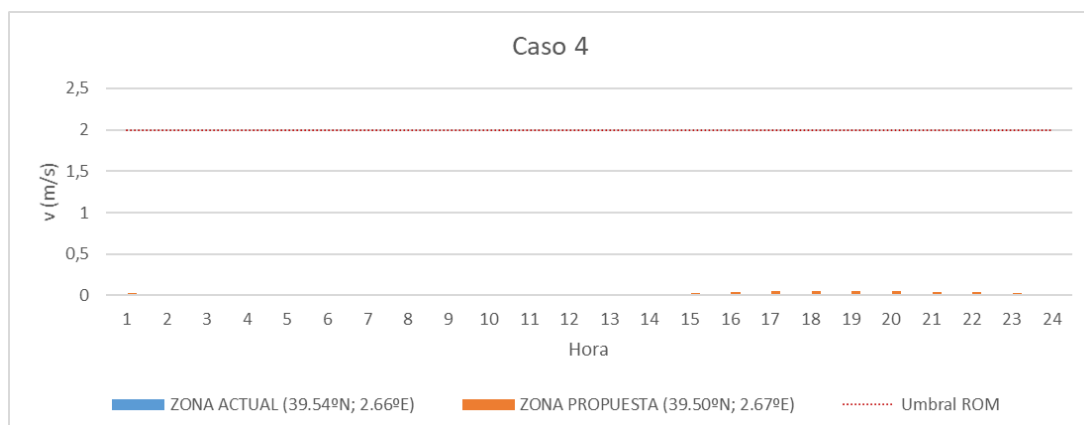


Figura 39: Comparativa de los valores de corriente con el umbral establecido por la ROM 2.0-11. Caso 4.

De la misma forma que se argumentó para los casos anteriores, de acuerdo con el umbral de velocidad de corriente para el fondeo establecido por la ROM 2.0-11, la velocidad de las corrientes tanto en la zona de fondeo actual como en la zona de fondeo propuesta se pueden considerar despreciables.

4.6. CONCLUSIONES

4.6.1. VIENTOS

Comparando los datos previos de viento se obtienen las conclusiones que se indican a continuación:

- La velocidad del viento es ligeramente mayor en la Zona B, debido a su menor resguardo natural, llegando a presentar valores 1,27 veces mayores que la velocidad del viento en la Zona A.
- Las direcciones de los vientos máximos varían significativamente entre las dos Zonas.
- Los valores de velocidad de viento registrados tanto en la zona A como en la zona B, no llegan a superar los umbrales establecidos por la ROM 2.0-11 para las zonas de fondeo.

4.6.2. OLEAJES

Comparando los datos previos de oleaje se obtienen las conclusiones que se indican a continuación:

- Las alturas de ola significativa máxima presentan una mayor diferencia entre las zonas, llegando a duplicarse en la Zona B respecto a la Zona A, en algún caso, como muestra la serie histórica del mes de junio. Se alcanza una altura de ola máxima de 4,58 m, para los meses de diciembre en la Zona B, mientras que para la Zona A, la altura de ola es del 3,78 m/s, lo que supone un incremento del 21 %

- El ángulo de incidencia del oleaje no varía significativamente entre las dos zonas para los máximos valores de altura de ola, situándose siempre entre la dirección procedente del sur y el suroeste.
- En la zona de fondo propuesta, las alturas de ola significativa máxima mensual, superan los umbrales de fondeo establecidos por la ROM 2.0-11 durante seis de los doce meses del año.

En cuanto a las tablas $H_s - T_p$ cabe destacar que, conforme la altura de ola significativa aumenta, la probabilidad de ocurrencia disminuye más rápidamente en la Zona A que en la Zona B obteniendo las siguientes conclusiones:

- Dentro de toda la serie temporal analizada, lo oleajes con una altura de ola inferior a 0,5 m, suponen un 80,639% en la Zona A y un 74,021% en la Zona B, lo cual indica oleajes de menores magnitudes en la Zona A.
- La probabilidad de ocurrencia de una altura de ola significativa mayor a 2 m es más del doble en la Zona B que en la Zona A.
- Aunque la probabilidad de que se alcance una altura de ola de 4 metros en la Zona B es del 0,058 %; esta probabilidad es 14,5 veces mayor que la que se observa en la Zona A.

4.6.3. CORRIENTES

Para el análisis de la velocidad de corrientes en la zona de fondeo actual y la zona propuesta se han estudiado cuatro casos con condiciones de oleaje diferentes: temporal del oeste, condiciones medias de suroeste, condiciones de temporal de suroeste y condiciones medias del sur.

Tal y como se describió en el apartado correspondiente, la velocidad de las corriente en tres de los cuatro casos analizados, resultó ser superior en la zona de fondeo actual que en la zona de fondeo propuesta. Solamente, en el caso 4, con condiciones medias del sur, se registró una dinámica con mayor velocidad de corriente en la zona de fondeo propuesta que en la zona de fondeo actual, si bien, este escenario no se considera representativo, dado que los oleajes del sur no son los reinantes, presentándose solamente el 10 % del tiempo.

De acuerdo con la rosa de oleaje analizada, el oleaje reinante es el suroeste, con una frecuencia de presentación del 30 %. De acuerdo con esto, el caso tres, con condiciones de oleaje suroeste y temporal, con alturas de ola superiores a 3,5 m, sí resulta representativo para el objetivo del presente análisis. El análisis de corriente realizado en ese supuesto, arroja que la velocidad de corriente es superior en la zona actual que en la zona propuesta, de forma continuada durante las 24 horas del día.

En particular, en la zona actual la velocidad de corriente de 0,07 m/s se supera durante 20 horas al día, mientras que en la zona propuesta no se supera durante ninguna hora del día.

A pesar de todo lo anterior y de que la velocidad de la corriente resulta ser superior en la zona de fondeo actual que en la zona de fondeo propuesta, en ambos casos este parámetro resulta despreciable, dado que los valores registrados se encuentran entre uno y dos órdenes de magnitud por debajo de los valores umbral establecidos por la ROM 2.0-11.

4.6.4. CONCLUSIONES SOBRE LA ZONA DE FONDEO PROPUESTA

De acuerdo con el análisis realizado, se concluye que la zona de fondeo actual presenta unas mejores condiciones de abrigo con respecto a la zona de fondeo propuesta, desde la perspectiva de oleaje y viento. El fondeo propuesto presenta unas condiciones de alturas de ola superiores a las que se registran en la zona de fondeo actual, llegándose a duplicar el valor mensual máximo de altura de ola significativa y superándose el umbral de la ROM en seis de los doce meses del año. De la misma forma, en lo que se refiere a los vientos, la velocidad del viento es superior en la zona propuesta, empeorando las condiciones de abrigo con respecto a la situación actual.

Por otra parte, desde el punto de vista de la velocidad de las corrientes, en general, ésta es superior en la zona actual que en la zona propuesta y también para el caso particular de los oleajes de suroeste, situación reinante. Esta situación se produce debido a que las corrientes recorren la bahía adosadas a la costa, lo que incrementa la velocidad en la zona de fondeo actual. No obstante, el efecto de las corrientes no resulta un factor condicionante en lo que se refiere a las condiciones de fondeo, dado que los valores registrados presentan magnitudes despreciables si se comparan con los umbrales máximos establecidos en la ROM para el fondeo.

En resumen y como resultado de analizar el total de los parámetros en su conjunto, es posible concluir que, en términos generales, el desplazamiento de la zona de fondeo del Puerto de Palma desde su emplazamiento actual hasta la nueva zona propuesta supondría unas peores condiciones de abrigo para los buques que vayan a hacer uso del mismo y por tanto resulta desaconsejable, al ser el abrigo de buques en condiciones oceánico-meteorológicas adversas, uno de los objetivos funcionales de estos espacios.

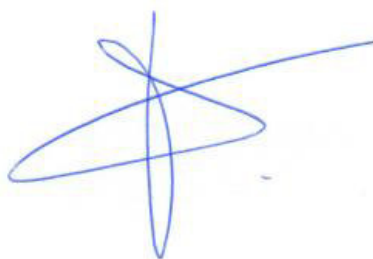
5. CONCLUSIÓN SOBRE LA DELIMITACIÓN DE LA ZONA II DE AGUAS DEL PUERTO DE PALMA

De acuerdo con el análisis presentado a lo largo del presente anexo, se ha evaluado la posibilidad de localizar un emplazamiento alternativo para la actual zona de fondeo del Puerto de Palma, en algún emplazamiento ubicando dentro de la Bahía, de tal forma que se pudiese evitar la zona con Posidonia Oceánica identificada y salvaguardando las condiciones de seguridad y operatividad necesarias para el fondeo.

Como punto de partida, se han planteado dos posibles ubicaciones alternativas para la zona de fondeo, si bien, por motivos de seguridad y operatividad, bien por las condiciones de abrigo existentes han sido finalmente descartadas como alternativas viables, al menos preliminarmente. De acuerdo con ello y como resultado del análisis realizado se propone

mantener la zona de fondeo del Puerto de Palma y, por tanto, la zona II de aguas del Puerto de Palma en su emplazamiento actual, teniendo en consideración los ajustes que se concretan en las desafectaciones e incorporaciones propuestas en la DEUP (con una disminución neta de superficie en el entorno de los 2 millones de m²).

POR LA ASISTENCIA TÉCNICA:



FDO. NOÉ FERNÁNDEZ LÓPEZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

MEMORIA

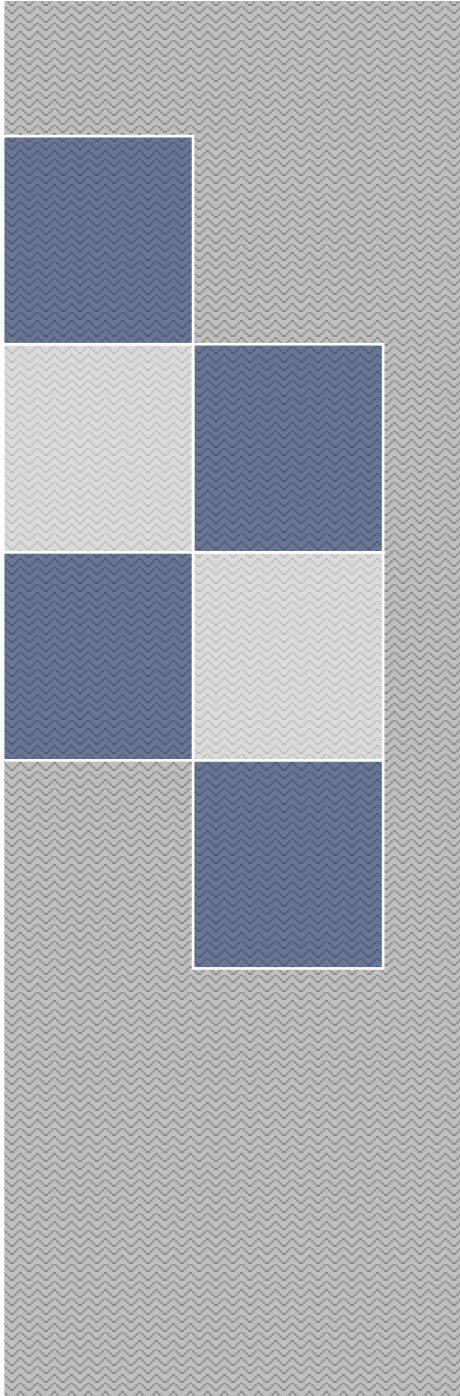
ANEXO II: Áreas funcionales



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears



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

Anexo II: Áreas funcionales



MCVALNERA

JUNIO 2026

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
1. 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	6
1.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	6
1.2. TRÁFICO MARÍTIMO	11
1.3. ACCESIBILIDAD	11
1.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	12
1.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	12
1.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	13
2. ÁREA N.º 2: “EL MOLINAR-DÁRSENA CALÓ D’EN RIGO”	14
2.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	14
2.2. TRÁFICO MARÍTIMO	14
2.3. ACCESIBILIDAD	14
2.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	15
2.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	15
2.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	15
3. ÁREA N.º 3: “PORTITXOL”	16
3.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	16
3.2. TRÁFICO MARÍTIMO	18
3.3. ACCESIBILIDAD	18
3.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	19
3.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	19
3.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	19
4. ÁREA N.º 4: “ZONA ADMINISTRATIVA DEL DIQUE DE LEVANTE”	19
4.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	19
4.2. TRÁFICO MARÍTIMO	21
4.3. ACCESIBILIDAD	21
4.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	21
4.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	22
4.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	22

5. ÁREA N.º 5: “ZONA COMERCIAL PORTUARIA DEL DIQUE DE LEVANTE”	23
5.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	23
5.2. TRÁFICO MARÍTIMO	24
5.3. ACCESIBILIDAD	25
5.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	25
5.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	25
5.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	26
6. ÁREA N.º 6: “MUELLE NUEVO – MUELLE VIEJO – ES MOLLET – JARDINES SAN TELMO”	26
6.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	26
6.2. TRÁFICO MARÍTIMO	30
6.3. ACCESIBILIDAD	30
6.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	31
6.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	31
6.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	32
7. ÁREA N.º 7: “ZONA PESQUERA”	32
7.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	32
7.2. TRÁFICO MARÍTIMO	34
7.3. ACCESIBILIDAD	34
7.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	35
7.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	35
7.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	35
8. ÁREA N.º 8: “CONTRAMUELLE MOLLET – CLUB NÁUTICO DE PALMA – DÁRSENA DE SAN PEDRO – MUELLE JONQUET – MARINA PARA EMBARCACIONES DE LA LISTA 6ª Y DÁRSENA SAN MAGÍN”	36
8.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	36
8.2. TRÁFICO MARÍTIMO	39
8.3. ACCESIBILIDAD	39
8.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	39
8.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	40
8.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	41
9. ÁREA N.º 9: “MUELLE DE LAS GOLONDRINAS O DE TRÁNSITO LOCAL”	41
9.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	41



9.2. TRÁFICO MARÍTIMO	42
9.3. ACCESIBILIDAD	42
9.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	42
9.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	43
9.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	43
10. 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”	44
10.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	44
10.2. TRÁFICO MARÍTIMO	47
10.3. ACCESIBILIDAD	47
10.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	48
10.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	49
10.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	50
11. ÁREA N.º 11: “ZONA COMERCIAL PORTUARIA MUELLE DE PONIENTE – PARAIRES – RIBERA DE SAN CARLOS – DIQUE DEL OESTE”	50
11.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES	50
11.2. TRÁFICO MARÍTIMO	55
11.3. ACCESIBILIDAD	56
11.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO	56
11.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES	57
11.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO	59
REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LAS ÁREAS FUNCIONALES	61
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”	61
Área nº2: “El Molinar-Dársena Caló d’en Rigo”	62
Área nº3: “Portitxol”	63
Área nº4: “Zona administrativa del dique de Levante”	64
Área nº5: “Zona comercial portuaria del dique de Levante	65
Área nº6: “Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo”	66
Área nº7: “Zona pesquera”	67
Área nº8: “Contramuelle Mollet - Club Náutico de Palma - Dársena de San Pedro - Muelle del Jonquet - Marina para embarcaciones de la lista 6ª y Dársena de San Magín”	68



Área nº9: “Muelle de las Golondrinas o de tránsito local”	69
Área nº10: “Puerto deportivo de Palma de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena Can Bárbara.....	70
Área nº11: “Zona comercial portuaria Muelle de Poniente-Paraires - Muelle de Ribera de San Carlos y Dique del Oeste	71

INTRODUCCIÓN

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.

1. 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

1.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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 domino público portuario comprendido entre la Punta del Gas y el dique de Levante y la escollera de la primera alineación del dique de Levante.

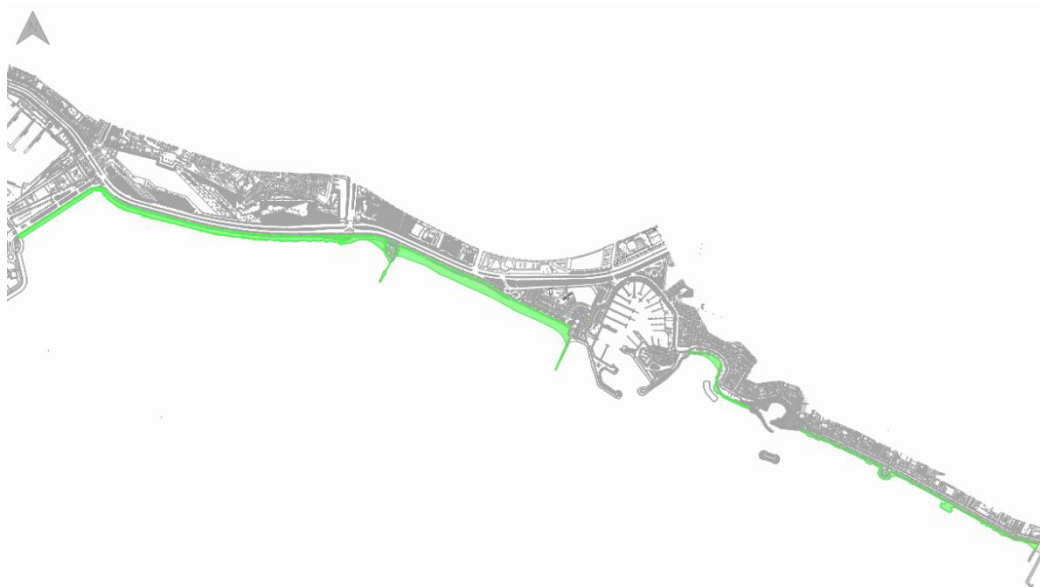


Figura 1: Área funcional Nº 1

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.

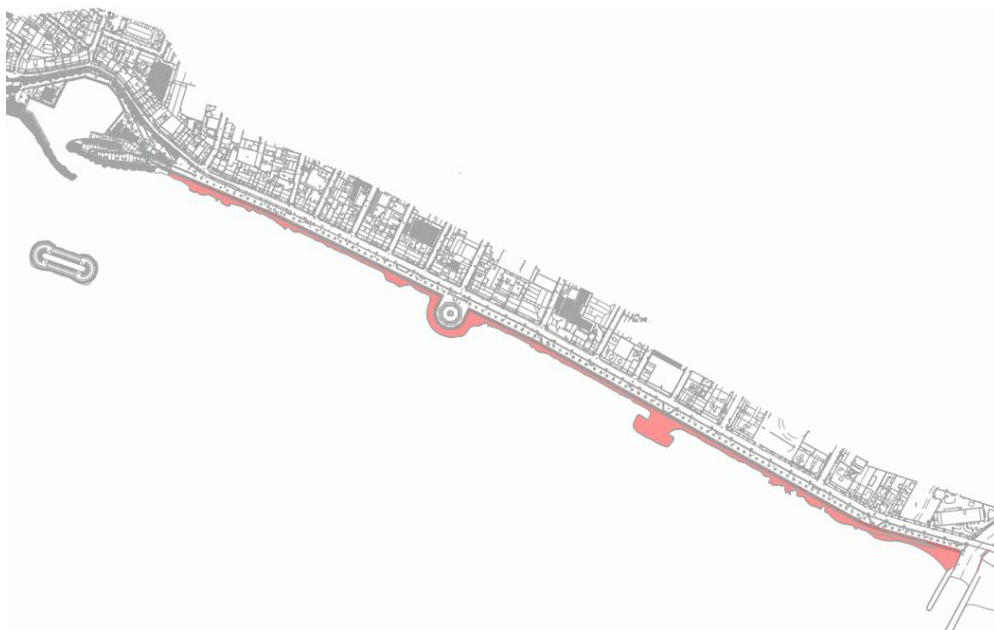


Figura 2: Espacios de dominio público incluidos dentro del Área nº1. Fuente: Elaboración propia.

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 3: 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 d'en 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 escollerado 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.

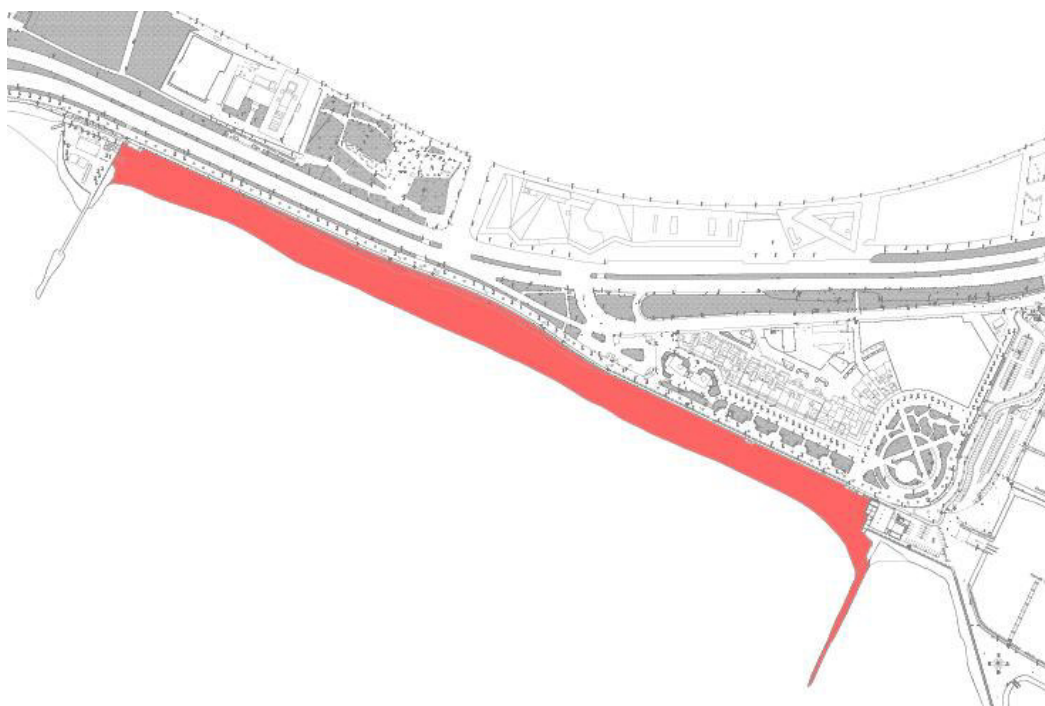


Figura 4: Espacios de dominio público en la playa Can Pere Antoni incluidos en el Área funcional nº 1. Fuente: Elaboración propia.

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 5: 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 6: Espacios de dominio público en la Punta del Gas-Dique de Levante incluidos en el área Nº1. 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.

1.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en esta área no se produce tráfico de mercancías. En particular en el embarcadero de la Punta del Gas, únicamente se llevan a cabo operaciones relacionadas con el tráfico local o de bahía.

1.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

Es una zona de protección abierta al mar donde no existen instalaciones que permitan el acceso por vía marítima con excepción de la zona del embarcadero de Punta del Gas, donde el acceso por vía marítima se realiza en mar abierto a través del propio embarcadero, de 104 metros de longitud y con un calado variable entre 1 y 4 metros. No existe canal de entrada.

Acceso terrestre

En la ribera portuaria del Molinar, el acceso rodado se produce desde la Calle Vicari Joaquim Fuster, que transcurre en paralelo al Paseo del Molinar y al borde litoral.

En el ámbito del Portitxolet, el acceso rodado se produce desde la Calle del Vicari Joaquim Fuster por el este, que se extiende paralela a la línea de costa desde la Dársena Caló d'en Rigo, hasta confundirse al este de la dársena del Portitxol con el Paseo de Bartomeu Barceló i Mir, que colinda con los terrenos del Club Náutico del Portitxol.

El acceso rodado, en la zona de la playa de Can Pere Antoni y el Embarcadero de la Punta del Gas, se produce desde la MA-19 Autopista de Levante, que se confunde con el Paseo

Marítimo Avenida Gabriel Roca, por el oeste, y que transcurre en paralelo a la playa hasta la zona central; y por la Calle Joan Maragall o la Calle Portitxol desde el Portitxol, por el este. La Calle Joan Maragall sale a dar al Paseo Marítimo y la Calle Portitxol se transforma en un paseo peatonal que continua paralelo a la playa de este a oeste en toda su longitud.

1.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº1 está ocupada en su totalidad por terrenos gestionados directamente por la A.P.B., con excepción de los espacios otorgados en concesión a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	67.105,63 m ²	99,67%
Superficie en concesión	222,57 m ²	0,33%
<i>Anima Management & Consulting, S.L.</i>	222,57 m ²	0,33%

Tabla 1: Distribución de superficies en el Área nº1.

1.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

En el entorno de la ribera portuaria del Molinar y el Portitxolet, no existen actuaciones de ordenación y urbanización más allá de la construcción de escolleras de protección del muro de defensa y de otras con tipología de dique exento, las cuales han originado la formación de pequeñas playas. Estas playas podrían acondicionarse en el futuro para ser destinadas a otro uso diferente al que tienen actualmente.

En la zona de la Playa de Can Pere Antoni, el área funcional incluye la zona de la playa y el carril bici, perfectamente urbanizado, que discurre paralelo al Paseo Marítimo de Palma, el cual lleva implícitos usos lúdicos y deportivos distintos a los propios de una zona de playa.

En particular, la Playa de Can Pere Antoni dispone de servicios de ducha, puesto de socorro, zona de columpios, quiosco, etc. Además, la pesca está permitida, es apta para deportes náuticos y dispone de dos zonas de aparcamiento.

En la zona del Embarcadero de la Punta del Gas, esta área incluye el espigón que delimita la playa de Can Pere Antoni por el oeste, que cuenta con un embarcadero de tráfico local, con acceso peatonal directo desde el Paseo Marítimo, una pequeña zona de playa al este de Punta del Gas donde no se permite el baño, y las instalaciones asociadas al club de playa y la zona comprendida entre el límite norte de la playa de Can Pere Antoni y el carril bici que se extiende paralelo al Paseo Marítimo en toda la longitud de la playa.

El club de playa cuenta con una amplia terraza pavimentada al abrigo de una escollera de protección, donde se ofrece servicio de hamacas y camas balinesas con música ambiente, y una edificación cerrada de aproximadamente 190 m² que alberga el bar-restaurante. El acceso desde el Paseo Marítimo y las zonas de playas colindantes está perfectamente



ordenado. El límite hacia el lado tierra del área de análisis lo conforma el carril bici que se extiende en paralelo al Paseo Marítimo con la actividad lúdico-deportiva asociada.

Finalmente, los espacios comprendidos entre el Embarcadero y el dique de Levante se ubican frente al Parque del Mar, que es uno de los principales parques urbanos de la ciudad. De forma paralela a la Autovía de Levante discurre hacia el lado mar el Paseo Marítimo, que constituye una de las principales atracciones turísticas de la ciudad de Palma, y cuenta en esta área con un carril bici perfectamente urbanizado, que posibilita la conexión con la ciudad. Dicho carril bici marca el límite hacia el lado tierra de la zona de análisis.

1.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

La bolsa de terreno incluida en esta área funcional, en el entorno de la ribera portuaria del Molinar, se extiende a lo largo del borde litoral del barrio del Molinar, desde Ciudad Jardín hasta el Portitxol, paralelo a la zona de urbanización más importante en cuanto a ocupación de espacio se refiere. Dicha zona se caracteriza por estar perfectamente ordenada y urbanizada, con dos viales principales que transcurren longitudinalmente, por el norte, Calle de Lluchmajor, y por el sur, Calle Vicari Joaquim Fuster, y que se comunican entre sí por viales secundarios transversales que atraviesan todo el recinto. Es, precisamente, el acceso principal del sur el que actúa como nexo entre el área de análisis y el barrio del Molinar, unión que se ve aún más reforzada con el paseo marítimo, conocido como Paseo del Molinar, que discurre paralelo a dicha vía. Este paseo está perfectamente urbanizado y ordenado.

La zona del Portitxolet, tiene como principal atractivo la playa de Portitxolet, situada a 3 kilómetros al este del centro de Palma. Se trata de una pequeña playa de arena, de pendiente suave, de fácil acceso y con poco oleaje, situada frente a la zona residencial del Molinar. Cabe destacar que esta playa no suele estar muy concurrida por dos motivos. Por un lado, por sus reducidas dimensiones y, por otro lado, por su proximidad a otras playas más populares frente a zonas turísticas de Palma, como pueden ser la Playa Ciudad Jardín y la Playa de Can Pere Antoni. Por ello, suele ser frecuentada principalmente por residentes. Sin embargo, cabe destacar que el barrio del Molinar en el que se encuentra inmersa cuenta con zonas de fácil aparcamiento, una amplia oferta gastronómica, un paseo marítimo y un puerto deportivo que pueden ver aumentado su atractivo.

Por su parte, la playa de Can Pere Antoni es una playa urbana, muy frecuentada por la gente de la ciudad, debido a su gran proximidad al centro. En cuanto al paseo marítimo, es altamente frecuentado, tanto por gente local para practicar deportes atléticos y rodados, como por turistas. Por lo que este espacio se encuentra perfectamente integrado en el medio urbano.

En el área del Embarcadero de la Punta del Gas, de forma paralela a la Autovía de Levante discurre hacia el lado mar el Paseo Marítimo, que constituye una de las principales atracciones turísticas de la ciudad de Palma, y cuenta en esta área con un carril bici que mejora la conexión con la ciudad.

Finalmente, el espacio hasta el dique de Levante se ubica frente al Parque del Mar, que es uno de los principales parques urbanos de la ciudad, tal y como se comentaba previamente.

2. ÁREA N.º 2: “EL MOLINAR-DÁRSENA CALÓ D’EN RIGO”

2.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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 7: 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 entre 1 y 1,5 metros.

2.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en los pantalanés de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva.

2.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso a la Dársena Caló d'en Rigo del Club Náutico Molinar de Levante se realiza a través de una bocana de unos 25 metros de anchura con orientación norte-noreste y que cuenta con un calado de 1,6 metros.

Acceso terrestre

El acceso rodado se produce desde la Calle Vicari Joaquim Fuster, que transcurre paralela a la dársena hacia el lado tierra. No existen viales interiores.

2.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

La Dársena Caló d'en Rigo está ocupada en su totalidad por terrenos gestionados directamente por la A.P.B., con excepción de los espacios otorgados en concesión a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	5.345,22 m ²	67,83 %
Superficie en concesión	2.534,91 m ²	32,17 %
<i>Nautic Assets Developers Team S.L.</i>	627,22 m ²	7,96 %
<i>Fundació per a l'Esport Balear</i>	1.907,69 m ²	24,21 %

Tabla 2: Distribución de superficies en el Área nº2.

2.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

En el área de ordenación se ha llevado a cabo un proyecto de acondicionamiento de los espacios y apertura al tránsito peatonal, con el cual se ha conseguido dar solución a la problemática existente en el pasado de falta de continuidad del Paseo Marítimo a su paso por la dársena del Molinar

Con relación a los usos existentes, esta área está destinada principalmente al amarre de embarcaciones de recreo y de pesca deportiva de pequeñas esloras, así como al desarrollo de actividades náuticas. Existen también instalaciones que permiten dar los servicios técnicos asociados a dicha actividad, y tradicionalmente se ha complementado también con servicios de restauración.

2.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El Área Nº2 se encuentra inmersa en el barrio del Molinar, de gran arraigo pesquero. En marzo de 2019, la A.P.B. tenía previsto realizar obras de adecuación de la zona, teniendo como principal fin aumentar la conexión puerto-barrio a través de la urbanización del Paseo Marítimo y la ampliación de zonas verdes, y la renovación de las instalaciones marítimas. En cuanto se finalicen tales obras, la Dársena Caló d'en Rigo verá aumentada su centralidad en el área urbana.

3. ÁREA N.º 3: “PORTITXOL”

3.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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 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.

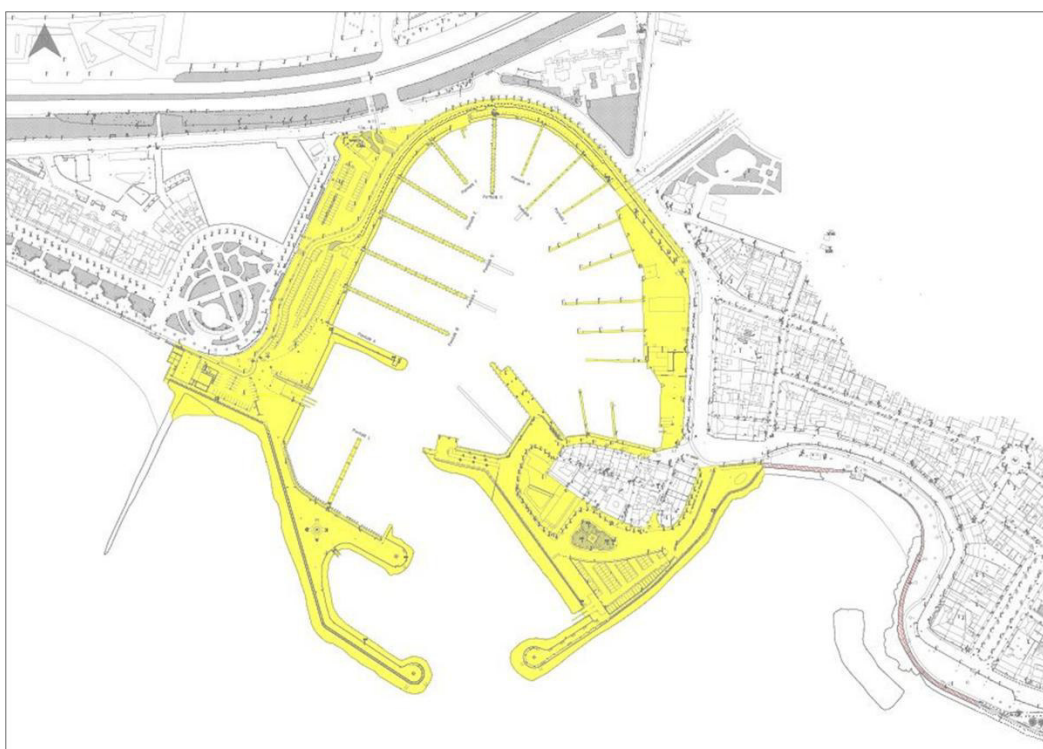


Figura 8: Delimitación del Área nº3: Portitxol. Fuente: Elaboración propia.

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 A.P.B.), 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. 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
Situación	Espigón exterior límite E 103 m de longitud		Surgidero del Portitxol	Dársena y Surgidero del Portitxol
Nº de pantalanés	-		-	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	Varios	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 3: Características técnicas de los muelles del Dique de la Roqueta, Surgidero del Portitxol y Pantalanés. Fuente: Memoria Anual A.P.B..

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 pantalanés	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	Varios	Embarcaciones de recreo	Embarcaciones de recreo
Estado	En uso	En uso	En uso

Tabla 4: Características técnicas de los muelles del Espigón-Pantalán A, Dique de troneras y Club Náutico del Portitxol. Fuente: Memoria Anual A.P.B.



Además, el surgidero del Portitxol cuenta con un total de cinco varaderos. Cuatro de ellos funcionan bajo la titularidad de la A.P.B., y el otro restante está gestionado en régimen de concesión. Las características técnicas (según los datos recogidos en la Memoria Anual de la A.P.B.) 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	A.P.B.	A.P.B.	A.P.B.	A.P.B.

Tabla 5: Características técnicas de los varaderos del Surgidero del Portitxol. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

3.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en los pantalanes de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva.

3.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso a la Dársena del Portitxol se realiza a través de una bocana de unos 65 metros de anchura con orientación este-noreste.

Acceso terrestre

El acceso rodado se produce por el lado oeste desde la Autopista de Levante MA-19, a través de la Calle Joan Maragall. Esta calle rodea la dársena en el lado tierra hasta confundirse con la Calle de Lluçmajor al noreste de la dársena. Por el límite este, el acceso por vía terrestre se produce desde la Calle del Vicari Joaquim Fuster, que se extiende paralela a la línea de costa desde la Dársena Caló d'en Rigo, hasta confundirse al este de la dársena con el Paseo de Bartomeu Barceló i Mir, que colinda con los terrenos del Club Náutico del Portitxol. En este caso si existen viales interiores perfectamente ordenados y urbanizados que permiten el tráfico rodado por las inmediaciones de los muelles.

3.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº3 está ocupada mayoritariamente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. Sin embargo, existen también terrenos en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	43.289,17 m ²	85,82 %
Superficie en concesión	7.150,37 m ²	14,18%
<i>Club Náutico Portitxol</i>	4.749,40 m ²	9,42%
<i>Langosta Hotel y Restaurante, S.L.</i>	1.745,12 m ²	3,46%
<i>Federación Balear de Piragüismo</i>	655,85 m ²	1,30%

Tabla 6: Distribución de superficies en el Área nº3: Portitxol.

3.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

La superficie terrestre disponible en esta área está ordenada en su totalidad, tanto con relación a las comunicaciones interiores como en lo relativo a la urbanización y especialización funcional. Su uso principal corresponde al amarre de embarcaciones de recreo y dar los servicios técnicos asociados a dicha actividad. Sin embargo, también existen instalaciones menores, servicios de restauración y hostelería, zonas de protección (diques de abrigo y zona de playa) e instalaciones para dar otros servicios a los usuarios del puerto que se ubican fuera de la propia dársena.

3.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El Área Nº3 pertenece al barrio de pescadores del Molinar. La continuidad del Paseo Marítimo que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad de Palma, al rodear igualmente la Dársena del Portitxol por su lado hacia tierra, aumenta la conexión del puerto con la ciudad. Locales y turistas utilizan el Paseo marítimo para practicar deportes atléticos y rodados al tiempo que disfrutan de las vistas de la bahía de Palma. Además, el buen mantenimiento de las instalaciones marítimas aumenta su atractivo como zona destinada a actividades náutico-deportivas, por lo que se puede considerar que está integrada en el entorno urbano sin impactos relevantes.

4. ÁREA N.º 4: “ZONA ADMINISTRATIVA DEL DIQUE DE LEVANTE”

4.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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.

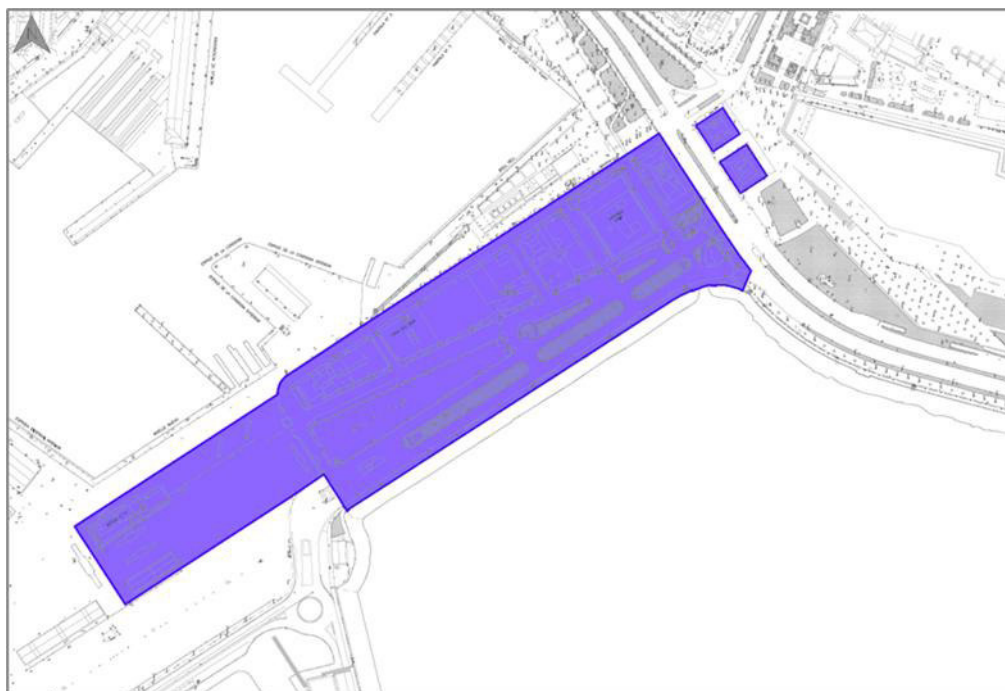


Figura 9: Delimitación del Área nº4: Zona administrativa del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

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 A.P.B., 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 practicaje 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.

Por último, se incluye una superficie de posible ampliación de estos espacios abiertos hacia el suroeste, donde actualmente se realizan actividades de mantenimiento y reparación de embarcaciones náutico-recreativas, pero en la cual se prevé la consolidación del uso complementario para actividades más compatibles con el entorno urbano, a medida que puedan irse trasladando las más industriales, de acuerdo con la reordenación del del Puerto de Palma aprobada por el Consejo de Administración en su sesión del 30 de octubre de 2024.

4.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en esta área no se produce tráfico de mercancías.

4.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

Los terrenos que conforman esta área no se encuentran en primera línea, por lo que solo es posible acceder a ellos por vía terrestre.

Acceso terrestre

El acceso por vía terrestre se realiza a través de Ma-19 Autopista de Levante, que se confunde con el Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

Para acceder a los edificios de oficinas existe un vial de acceso principal, conocido como Calle del Muelle, que es una calle de un único sentido que rodea a los edificios de oficinas del Muelle Viejo en sentido contrario a las agujas del reloj, es decir, entra hacia los muelles por el oeste y sale por el este. Aunque también existen viales secundarios transversales que permiten pasar de un lado a otro entre algunos de los edificios.

Existe, además, un segundo acceso, el Camino de la Escollera, que discurre paralelo a la escollera de protección hasta el control de accesos a los Muelles Comerciales, y está formado por dos calzadas de 8,5 metros de ancho cada una y separadas por una mediana ajardinada.

Existe un tercer acceso desde el oeste, también 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.

4.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº 4 está ocupada en su totalidad por terrenos gestionados directamente por la A.P.B.

El Área nº4 está ocupada mayoritariamente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. Sin embargo, existen también terrenos en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	42.006,36 m ²	70,25 %
Superficie en concesión	17.787,65 m ²	29,75 %
<i>Servicios Náuticos Carpinser SL</i>	262,89 m ²	0,44 %
<i>Servicios Técnicos Portuarios SL</i>	13.915,78 m ²	23,27 %



RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
<i>CN-IEO-CSIC</i>	1.809,73 m ²	3,03 %
<i>Hemisphere Coating Services SLU</i>	288,37 m ²	0,48 %
<i>CSIC</i>	953,56 m ²	1,59 %
<i>Colegio Oficial de Agentes de Aduanas</i>	527,32 m ²	0,88 %

Tabla 7: Distribución de superficies en el Área nº4: Zona administrativa del Dique de Levante.

4.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Se trata de un área de grandes dimensiones que se encuentra totalmente ordenado en lo que se refiere al trazado del viario estructurador y a la diferenciación entre espacios funcionales.

En la zona correspondiente a esta área en los Muelles Comerciales existen tres partes bien diferenciadas, separadas longitudinalmente por los viales interiores. Así, de este a oeste, se tiene una primera zona de protección que corresponde a la escollera delimitada hacia el lado tierra por el Camino de la Escollera, una segunda zona con zonas ajardinadas y de aparcamiento entre el Camino de la Escollera y el Muelle Viejo, y la tercera y última zona está delimitada en todo contorno por la Calle del Muelle y alberga los edificios de oficinas de los organismos oficiales, entre los que se encuentra el nuevo edificio de oficinas de la A.P.B. No hay que olvidar los dos edificios de oficinas aislados en terrenos ajenos al Puerto al otro lado del Paseo Marítimo. Y la zona de posible crecimiento hacia el suroeste de las superficies abiertas para este tipo de actividades.

4.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Esta área se encuentra inmersa en pleno centro urbano. Cabe destacar que el espacio de oficinas colinda al norte con el límite oeste del Parque del Mar, que es uno de los principales parques urbanos de la ciudad, el cual se ubica entre la Muralla y la Autovía de Levante, muy cerca de la Catedral de Mallorca, ambos de gran interés histórico y arquitectónico.

Sin considerar los viales interiores propios existentes en el área de análisis, el Paseo Marítimo Gabriel Roca constituye la principal infraestructura viaria de conexión con el resto de la ciudad, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero y constituye una de las principales atracciones turísticas de Palma. Así, locales y turistas utilizan el Paseo Marítimo para practicar deportes atléticos y rodados al tiempo que disfrutan de las vistas de la bahía de Palma.

En definitiva, teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana.

5. ÁREA N.º 5: “ZONA COMERCIAL PORTUARIA DEL DIQUE DE LEVANTE”

5.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

Se incluyen en esta zona el resto de las instalaciones actualmente 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.

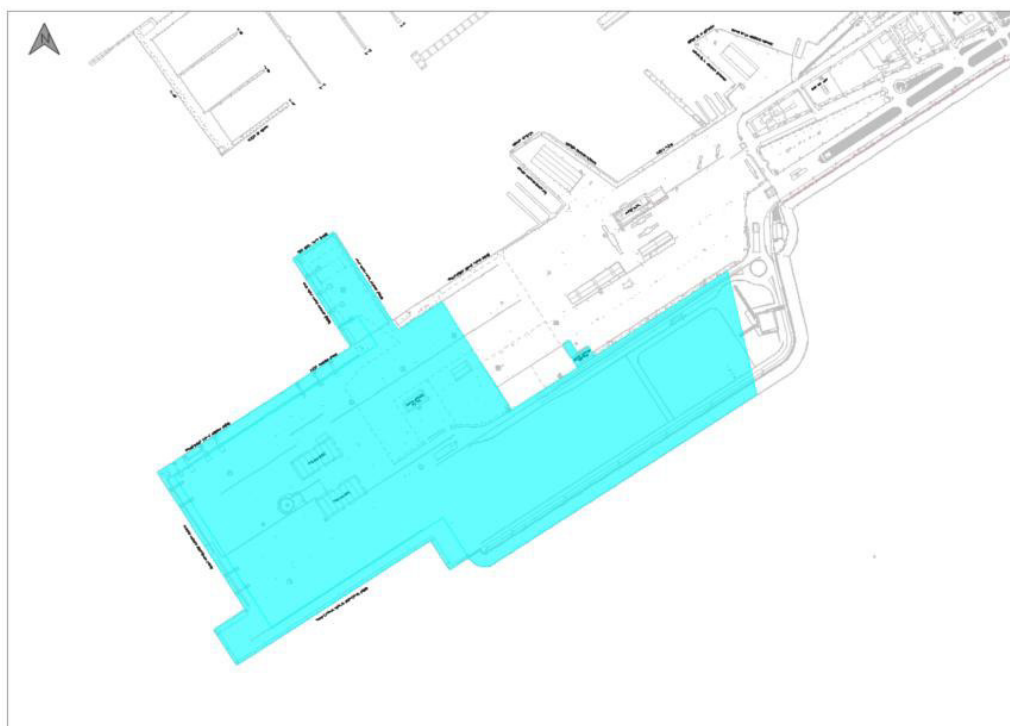


Figura 10: Delimitación del Área nº5: Zona comercial del Dique de Levante. Fuente: Elaboración propia.

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 A.P.B.), 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.

Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1.023 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 8: Características técnicas de los muelles de Muelles Comerciales y Prolongación Muelle Adosado.
Fuente: Memoria Anual A.P.B.

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 9: Características técnicas de los muelles de Muelle Adosado y Rama Corta del Norte. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

5.2. TRÁFICO MARÍTIMO

En los Muelles Comerciales, el tráfico dominante se corresponde con la mercancía general.

En el año 2018, en los Muelles Comerciales se operaron 2.947.604 toneladas de mercancía general, que corresponde a un 29,7 % del tráfico total de mercancías registrado en ese año en el Puerto de Palma (de casi 10 millones de toneladas).

En cuanto al número de pasajeros, en el año 2018, en los Muelles Comerciales se registró un tráfico de pasajeros de 233.595 pasajeros, que corresponde a un 8 % del tráfico total de pasajeros registrado en el Puerto de Palma.

5.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros. No existe canal de entrada.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de Ma-19 Autopista de Levante, que se confunde con el Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por la línea costera de la ciudad.

Para acceder a los Muelles Comerciales existe 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, que es conocido como Camino de la Escollera.

5.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº 5 está ocupada mayoritariamente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	151.082,34 m ²	91,65 %
Superficie en concesión	13.758,47 m ²	8,35 %
<i>Servicios Técnicos Portuarios S.L. (STP)</i>	13.758,47 m ²	8,35 %

Tabla 10: Distribución de superficies en el Área nº 5: Zona comercial del Dique de Levante.

5.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Se trata de un área de grandes dimensiones que se encuentra mayoritariamente ordenado en lo que se refiere al trazado del viario estructurador y a la diferenciación entre espacios funcionales.



Las instalaciones asociadas a servicios de varada, botadura y reparación de embarcaciones de recreo se sitúan en las inmediaciones de la Rama Corta del Norte, abarcando aproximadamente 50 metros lineales más allá del extremo norte del Muelle Adosado. Dicha zona está separada de la zona de aparcamiento del sector H por el vial interno que se extiende paralelo al Dique de Levante hasta donde comienza 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.

Existen algunas edificaciones de pequeñas dimensiones que dan apoyo a los servicios de reparación de embarcaciones de recreo y a la zona de depósito de mercancías. Existe también un bar-restaurante.

5.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Esta área se encuentra en las inmediaciones del centro urbano, justo en frente del casco antiguo de la ciudad. Sin considerar los viales interiores propios, el Paseo Marítimo Gabriel Roca constituye la principal infraestructura viaria de conexión con el resto de la ciudad, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero y constituye una de las principales atracciones turísticas de Palma. En definitiva, se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana.

6. ÁREA N.º 6: “MUELLE NUEVO – MUELLE VIEJO – ES MOLLET – JARDINES SAN TELMO”

6.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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.

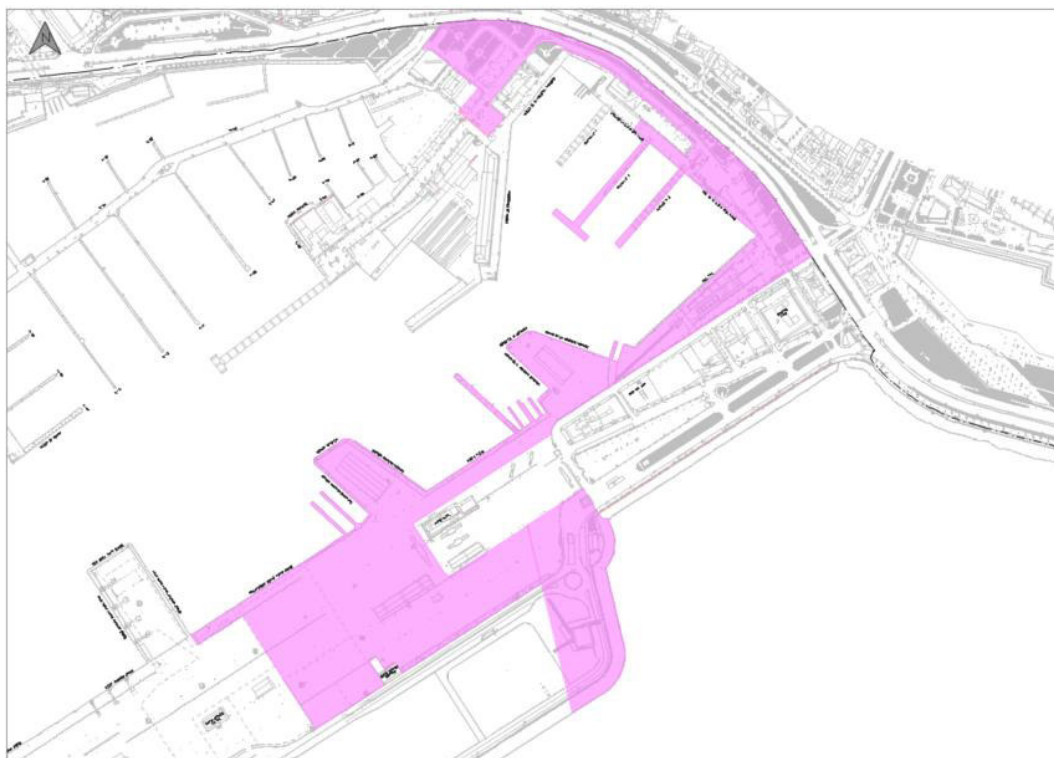


Figura 11: Delimitación del Área nº6: Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo. Fuente: Elaboración propia.

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, dejando fuera del área funcional nº6 la superficie de posible ampliación de las áreas abiertas previstas del área funcional nº4 en dirección suroeste, e incluyendo la superficie donde se encuentra actualmente las instalaciones complementarias del uso comercial de servicio de pasajeros, incluyendo las asociadas a servicios de bar y restauración que se ubican en el extremo norte de la explanada sur de los Muelles Comerciales.

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 bordillo 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 A.P.B. 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 A.P.B. 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.

Las líneas de muelles tienen una longitud total de 1.521 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 pantalanes	-	
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 11: Características técnicas del muelle Prolongación Muelle Nuevo. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

CARACTERÍSTICA	ESPIGÓN EXTERIOR		
Situación	Exterior	Testero	Interior



CARACTERÍSTICA	ESPIGÓN EXTERIOR		
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 12: Características técnicas de los muelles del Espigón Exterior. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

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 13: Características técnicas de los muelles Muelle Nuevo y Espigón de la Consigna. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

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
Ancho	11,4	0 m	4 m	8 m



CARACTERÍSTICA	MUELLE VIEJO	1 ^{er} TRAMO MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº2 MUELLE DE LA LONJA	PANTALÁN Nº3 MUELLE DE LA LONJA
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 14: Características técnicas del Muelle Viejo y del Primer Tramo y Pantalanes nº 2 y nº 3 del Muelle de La Lonja. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

6.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva, y para tráfico local o de bahía, así como – en la zona más próxima a la Escollera – para usos complementarios del tráfico de pasajeros de ferris que embarcan/desembarcan en los Muelles Comerciales.

6.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros. No existe canal de entrada.

Una vez dentro del puerto comercial, para acceder al Muelle Nuevo hay una bocana de 154 metros entre la Dársena del Club Náutico de Palma y la Rama Corta del Norte, orientada en dirección sur-sureste, y desde aquí, para acceder al Muelle Viejo hay que atravesar una segunda bocana de 78 metros, aproximadamente, entre el Espigón de la Consigna y el Muelle de la Industria Pesquera, con orientación sureste.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de Ma-19 Autopista de Levante, que se confunde con el Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por la línea costera de la ciudad.

Para acceder al Muelle Viejo existe un vial principal, conocido como Calle del Muelle, que es una calle de un único sentido que rodea a los edificios de oficinas del Muelle Viejo en sentido contrario a las agujas del reloj, es decir, entra hacia los muelles por el oeste y sale por el este.

Existe, además, un segundo acceso, el Camino de la Escollera, que discurre paralelo a la escollera de protección hasta el control de accesos a los Muelles Comerciales, y está formado por dos calzadas de 8,5 metros de ancho cada una y separadas por una mediana ajardinada, y que es el principal vial para acceder al Muelle Nuevo.

Existe un tercer acceso, también 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.

6.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº 6 está ocupada parcialmente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	37.192,65 m ²	31,65 %
Superficie en concesión	80.328,31 m ²	68,35 %
<i>Servicios Técnicos Portuarios S.L. (STP)</i>	76.696,97 m ²	65,26 %
<i>Amarres Deportivos, S.L.</i>	3.434,82 m ²	2,92 %
<i>Palcardar S.L.</i>	196,52 m ²	0,17 %

Tabla 15: Distribución de superficies en el Área nº6: Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo.

6.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Se trata de un área de grandes dimensiones que se encuentra totalmente ordenada en lo que se refiere al trazado del viario estructurador y a la diferenciación entre espacios funcionales. Una gran parte de los terrenos están gestionados en régimen de concesiones a particulares.

En el área de análisis se distinguen claramente seis espacios funcionales. En primer lugar, la explanada norte de los Muelles Comerciales, entre la Rama Corta del Norte y el Espigón de la Consigna, está destinada a instalaciones asociadas a servicios de varada, botadura y reparación de embarcaciones de recreo. A continuación, siguiendo la línea de muelles de este a oeste, según el uso y tipología de los muelles, se distinguen claramente tres zonas. En primer lugar, el Muelle Viejo está destinado al atraque de embarcaciones de recreo directamente sobre la línea de muelle, gestionado por un particular en régimen de concesión, y que incluye una explanada contigua al muelle, perfectamente pavimentada con edificios de locales y despachos. A continuación, se sitúa el Primer Tramo del Muelle de la Lonja está destinado al tráfico local y de servicio. Finalmente, la tercera y última zona incluye las instalaciones asociadas a los Pantalanes nº 2 y nº 3 del Muelle de la Lonja, que son espacios destinados al atraque de embarcaciones de recreo de esloras algo menores bajo la titularidad de otro concesionario.

Además, incluye un espacio colindante a la Escollera donde actualmente se sitúan instalaciones complementarias para embarque/desembarque y atención a pasajeros, además de un bar-cafetería-restaurant.

Por último, los Jardines de San Telmo constituyen el sexto espacio funcional presente en el área de estudio, e 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.

6.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Esta área se encuentra inmersa en pleno centro urbano, justo en frente del casco antiguo de la ciudad. Como edificaciones de interés histórico y arquitectónico en el entorno del área de análisis cabe destacar la Catedral de Mallorca y las murallas romana y renacentista que protegían a la ciudad, y en dirección hacia los Jardines de San Telmo donde termina el área de estudio, se localiza el edificio Sa Llotja, situado en la Plaça de la Llotja nº 5, hacia el lado tierra al otro lado del Paseo Marítimo frente al Pantalán nº2, de estilo gótico civil del siglo XV con espectaculares arcos en el que se realizan exposiciones de arte públicas de manera ocasional.

Sin considerar los viales interiores propios existentes en el área de análisis, el Paseo Marítimo Gabriel Roca constituye la principal infraestructura viaria de conexión con el resto de la ciudad, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero y constituye una de las principales atracciones turísticas de Palma. Así, locales y turistas utilizan el Paseo Marítimo para practicar deportes atléticos y rodados al tiempo que disfrutan de las vistas de la bahía de Palma.

En definitiva, teniendo en cuenta los dos aspectos anteriores, se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana.

7. ÁREA N.º 7: “ZONA PESQUERA”

7.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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

CARACTERÍSTICA	MUELLE DE LA LONJA		MUELLE DE LA INDUSTRIA PESQUERA	MUELLE DE PESCADORES
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 16: Características técnicas de los muelles de La Lonja, de Pescadores e Industria Pesquera. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

De acuerdo con los datos recogidos en la Memoria Anual de la A.P.B., 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.

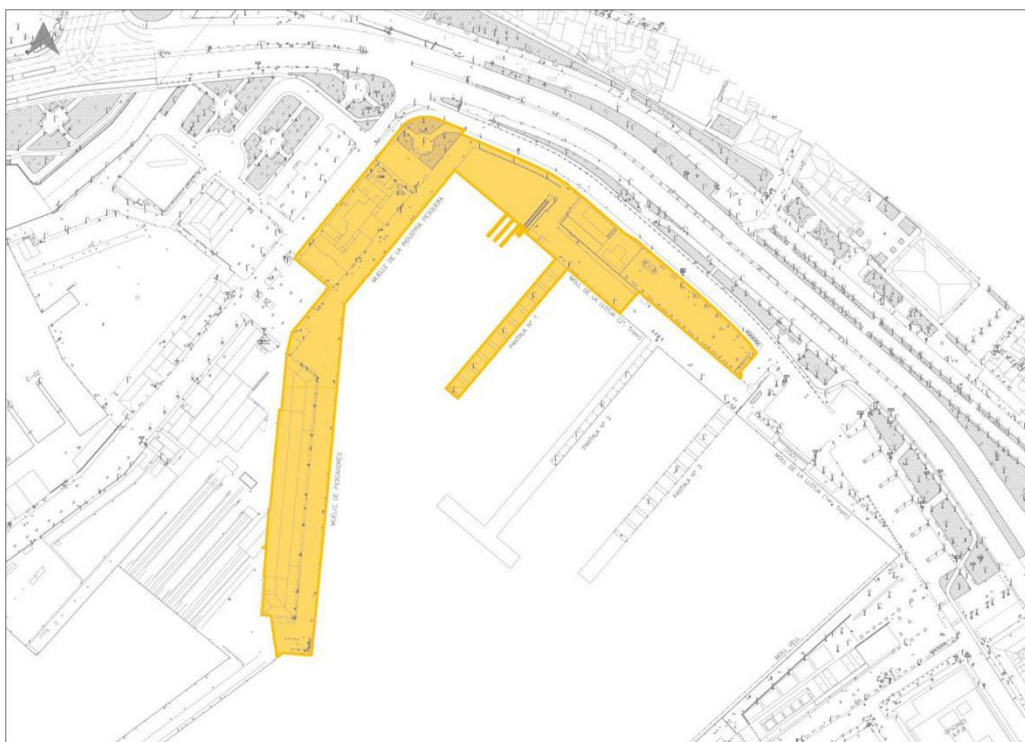


Figura 12: Delimitación del Área nº 7: Zona pesquera. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a instalaciones pesqueras, según la Memoria Anual de la A.P.B., 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



CARACTERÍSTICA	VARADERO 1	VARADERO 2
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	A.P.B.	A.P.B.

Tabla 17: Características técnicas de los varaderos del Muelle de la Lonja. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

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 situado 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.

7.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en los pantalanes de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente existirá tráfico asociado a la actividad pesquera. En el año 2024, en el Puerto de Palma se registraron 1,4 millones de toneladas de pesca fresca.

7.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros. No existe canal de entrada.

Una vez dentro del puerto comercial, para acceder a la dársena pesquera hay que atravesar tres bocanas menores: una primera bocana de 154 metros, aproximadamente, entre la Dársena del Club Náutico de Palma y la Rama Corta del Norte, orientada en dirección sur-sureste, una segunda bocana de 78 metros, aproximadamente, entre el Espigón de la Consigna y el Muelle de la Industria Pesquera, con orientación sureste, y una tercera bocana de unos 56 metros de anchura entre el Muelle de la Industria pesquera y el Pantalán nº2 del Muelle de la Lonja, orientada en dirección este.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de MA-1 Autopista de Poniente-Paseo Marítimo Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

El acceso al Muelle de la Lonja se realiza a través de la Calle del Muelle, de 7,5 metros de anchura, que comunica el Contramuelle Mollet con los Muelles Comerciales y cuenta con una longitud total de 400 metros.



El acceso a los muelles de Pescadores e Industria Pesquera se realiza a través de la Calle Contramuelle Mollet, que cuenta con una longitud total de 400 metros y 7,5 metros de anchura. Existe una vía de circulación de 280 metros de longitud y 12 metros de anchura que transcurre hasta el final de ambos muelles.

7.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº 7 está ocupada mayoritariamente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	12.448,34 m ²	87,95%
Superficie en concesión	1.706,19 m ²	12,05%
<i>Restaurante Casa Eduardo, S.L.</i>	1.068,00 m ²	7,55%
<i>Bruc de Mallorca, S.L.</i>	298 m ²	2,11%
<i>Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.</i>	340,19 m ²	1,09%

Tabla 18: Distribución de superficies en el Área nº 7: Zona pesquera.

7.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Se trata de un área de pequeñas dimensiones con terrenos asociados a actividades pesqueras que se encuentra totalmente ordenado en lo que se refiere al trazado del viario estructurador y a la diferenciación entre espacios funcionales. Además de las instalaciones pesqueras gestionadas directamente por la A.P.B, repartidas entre los tres muelles que conforman la dársena pesquera, existen instalaciones gestionadas en régimen de concesiones a particulares, que son el edificio de la Lonja en el Muelle de la Industria Pesquera, un bar-cafetería-restaurant en el Muelle de la Lonja y una estación de suministro de gas oíl en el extremo más oriental del Contramuelle Mollet.

7.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

Esta área se encuentra inmersa en pleno centro urbano, justo en frente del casco antiguo de la ciudad. Sin considerar los viales interiores propios, el Paseo Marítimo Gabriel Roca constituye la principal infraestructura viaria de conexión con el resto de la ciudad, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero y constituye una de las principales atracciones turísticas de Palma. Así, locales y turistas utilizan el Paseo Marítimo para practicar deportes atléticos y rodados al tiempo que disfrutan de las vistas de la bahía de Palma. En definitiva, se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana.

8. ÁREA N.º 8: “CONTRAMUELLE MOLLET – CLUB NÁUTICO DE PALMA – DÁRSENA DE SAN PEDRO – MUELLE JONQUET – MARINA PARA EMBARCACIONES DE LA LISTA 6ª Y DÁRSENA SAN MAGÍN”

8.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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 A.P.B., 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



Figura 13: Espacios de dominio público en el contramuelle del Jonquet y el RCNP incluidos dentro del área funcional nº 8. Fuente: Elaboración propia.

La Dársena de San Pedro cuenta con 72.847 m² de superficie terrestre (según la Memoria Anual de la A.P.B. 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 A.P.B., 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, etc.

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 A.P.B.



Figura 14: 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 A.P.B., 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 la lista 6ª, el segundo pantalán.



Figura 15: 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 A.P.B.) 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 A.P.B.

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.

8.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en los pantalanes de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para las embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva.

8.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros. No existe canal de entrada.

Una vez dentro del puerto comercial, para acceder a la zona del contramuelle de Mollet, el Club Náutico y la dársena de San Pedro hay que atravesar una bocana menor de unos 154 metros de anchura entre la Dársena del Club Náutico de Palma y la Rama Corta del Norte, con orientación sur-sureste.

Una vez dentro del Puerto, para acceder a las dársenas Marina de Alborán y San Magín y al Muelle del Jonquet hay que atravesar una bocana menor de 140 metros, aproximadamente, entre la Dársena del Club Náutico de Palma y la Dársena Marina Port de Mallorca, orientada en dirección este-noreste.

A continuación, hay que atravesar una segunda bocana menor para acceder a cada una de las dársenas. El acceso a la Dársena Marina de Alborán se realiza a través de una bocana de unos 40 metros de anchura que forma su pantalán más externo con el Muelles de las Golondrinas, orientada en dirección noreste. El acceso a la Dársena de San Magín se realiza a través de una bocana de unos 70 metros de anchura entre la Dársena Marina de Alborán y la Dársena del Club Náutico de Palma, con orientación este.

Por su parte, para acceder al Muelle del Jonquet hay que atravesar una segunda bocana de 70 metros, aproximadamente, entre la Dársena Marina de Alborán y la Dársena del Club Náutico de Palma, con orientación este.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de MA-1 Autopista de Poniente-Paseo Marítimo Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

En concreto, el acceso a la zona de Astilleros y al Club Náutico de Palma se realiza a través de la Calle Contramuelle Mollet, que cuenta con una longitud total de 400 metros hasta la zona del Club Náutico de Palma y 7,5 metros de anchura.

8.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área Nº8 está ocupada parcialmente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. o mediante autorizaciones temporales y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.



RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	43.150,07 m ²	57,54%
Superficie en concesión	31.846,49 m ²	42,46%
Astilleros de Mallorca, S.A.	16.099,49 m ²	21,47%
Naviera Balear, S.L.	15.747 m ²	21,00%

Tabla 19: Distribución de superficies en el Área nº 8.

8.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

El entorno del Contramuelle del Mollet se encuentra ordenada en su totalidad, especialmente en relación con la diferenciación de espacios funcionales. Los límites de los distintos espacios vienen marcados por la infraestructura viaria existente internamente. Existe un núcleo central destinado a la reparación de yates, y que constituye el núcleo de la zona de astilleros. El espejo de agua colindante a dicha zona de astilleros está destinado al carenado de yates. Los muelles extremos que conforman la dársena presentan zonas de aparcamiento a lo largo de su longitud. Finalmente, existe otro espacio destinado a edificios de locales y establecimientos para dar servicios variados a los usuarios de los astilleros.

En el ámbito del Club Náutico de Palma, en cuanto a edificación y disposición del viario, se puede considerar que se trata de un área ordenada. Los pantalanes están destinados al amarre de embarcaciones de recreo, 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 para reparación de embarcaciones). Existen, además, áreas destinadas a aparcamiento a lo largo de los pantalanes principales.

La zona del Muelle de Jonquet está ordenada totalmente. Presenta varios espacios funcionales que se extienden paralelos al carril bici, que marca la continuidad del Paseo Marítimo de Palma, así como a los muelles destinados al atraque de embarcaciones de recreo. Así, de este a oeste, se distinguen una rampa-varadero, una zona ajardinada con accesos peatonales a su parte central (todo ello perfectamente pavimentado), y que continua hacia el oeste a través de una banda más estrecha donde una línea de palmeras marca el límite del carril bici con la acera del Paseo Marítimo. Al final del área de análisis existen instalaciones asociadas a servicios de restauración y una pequeña zona de aparcamiento.

Finalmente, la zona de las dársenas de Marina Alborán y San Magín, el espacio está ordenado por completo. Los pantalanes principales de ambas instalaciones náuticas disponen de zonas de estacionamiento para vehículos autorizados, mientras que el carril bici, junto con el Paseo Marítimo, se utilizan principalmente para la práctica deportiva.



8.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El espacio del Contramuelle del Mollet y el Club Náutico de Palma, se encuentra inmersa en pleno centro urbano, justo en frente del casco antiguo de la ciudad. Sin considerar los viales interiores propios, el Paseo Marítimo Gabriel Roca constituye la principal infraestructura viaria de conexión con el resto de la ciudad, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero y constituye una de las principales atracciones turísticas de Palma. En definitiva, se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana.

En el caso particular del Muelle del Jonquet, es la instalación náutica más próxima al centro urbano de la ciudad, por lo que se puede considerar que esta área presenta una elevada centralidad urbana. De forma similar, en el caso de las dársenas de San Magín y Marina de Alborán, constituyen la segunda instalación náutica del Paseo Marítimo más próxima al centro urbano de la ciudad, por lo que se puede considerar que presentan una centralidad urbana de nivel medio-alto.

9. ÁREA N.º 9: “MUELLE DE LAS GOLONDRINAS O DE TRÁNSITO LOCAL”

9.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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 Auditórium 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 16: 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 A.P.B.), 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.

9.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para tráfico local o de bahía.

9.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana de acceso al Puerto de Palma y, posteriormente, navegando entre el espacio de agua disponible entre los Muelles Comerciales y las dársenas náutico-deportivas existentes a lo largo del Paseo Marítimo en el extremo este del Puerto. No existe canal de entrada.

La bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros.

Para acceder al Muelle de las Golondrinas hay que atravesar una bocana menor de unos 140 metros de anchura, con orientación este-noreste, entre la Dársena del Club Náutico de Palma y la Dársena Marina Port de Mallorca.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de MA-1 Autopista de Poniente-Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

Se permite el tráfico rodado y el estacionamiento en la zona central acondicionada cuyo acceso está restringido mediante una barrera, por lo que se trata de un aparcamiento de pago.

9.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº 9 actualmente se encuentra gestionada directamente por la APB o mediante el otorgamiento de autorizaciones temporales tras la finalización de las concesiones otorgadas en dicha área.



9.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

Esta área está ordenada totalmente, incluyendo terrenos destinados a bar-cafetería-restaurante, local comercial y aparcamiento.

Si consideramos un eje imaginario que pasa por el centro del vial principal de acceso rodado al muelle desde el Paseo Marítimo, en sentido longitudinal desde el lado tierra hacia el lado mar, el área de análisis presenta simetría en cuanto a urbanización, pero no de ordenación. Esta última se ha visto fragmentada por la necesidad de utilizar parte de esas áreas de estacionamiento para ampliar las instalaciones destinadas a actividades comerciales y de restauración.

Por tanto, se puede distinguir un área central, de 2.316 m² aproximadamente, destinada al estacionamiento y tráfico de vehículos, con entrada desde el Paseo Marítimo por un vial principal central, de 6 metros de ancho y doble carril, y que da salida hacia ambos lados, también con doble carril, pasando entre las hileras de plazas en batería que existen a cada lado del área de análisis. Dicha área de aparcamiento está separada de las zonas de muelles, las cuales están perfectamente pavimentadas, por amplias zonas ajardinadas y, al este, por una zona pavimentada de forma casi cuadrada que tiene dibujada una brújula en su zona central, colindante con el testero del muelle.

En cuanto a construcción, existen dos edificaciones iguales, de unos 180 m² cada una, que se sitúan a ambos lados del acceso al aparcamiento. Ambos cuentan con una terraza de unos 80 m² hacia el lado mar. El edificio sur está destinado a la venta de tickets de tráfico local. El edificio norte está destinado a actividades de restauración, y por exceso de demanda ha visto ampliada su terraza en unos 255 m², ocupando espacios pavimentados entre los jardines y la mayor parte de la hilera de plazas situada más al norte del aparcamiento. Además, en las hileras extremas a ambos lados existen pequeñas casetas destinadas a otros usos distintos a los propios de estacionamiento de vehículos, como es el alquiler de vehículos.

9.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El principal nexo del Muelle de las Golondrinas con el centro de la ciudad de Palma lo constituye el Paseo Marítimo Gabriel Roca, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero, y es una de las principales atracciones turísticas de la ciudad de Palma.

El Muelle de Tráfico Local presenta un atractivo especial por ser el muelle base de los pequeños cruceros que permiten a los turistas conocer la bahía de Palma y contemplar una perspectiva distinta de la ciudad desde el lado mar, así como realizar actividades acuáticas como el snorkel, por ejemplo.

Finalmente, en referencia a la proximidad con el centro urbano de la ciudad, por el hecho de situarse a continuación de las dársenas náuticas de San Magín y Marina de Alborán, se puede considerar que esta área presenta una centralidad urbana de nivel medio-alto.

10. 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”

10.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

El área funcional incluye las instalaciones asociadas a los servicios para embarcaciones de recreo 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 17: Área funcional N.º 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.

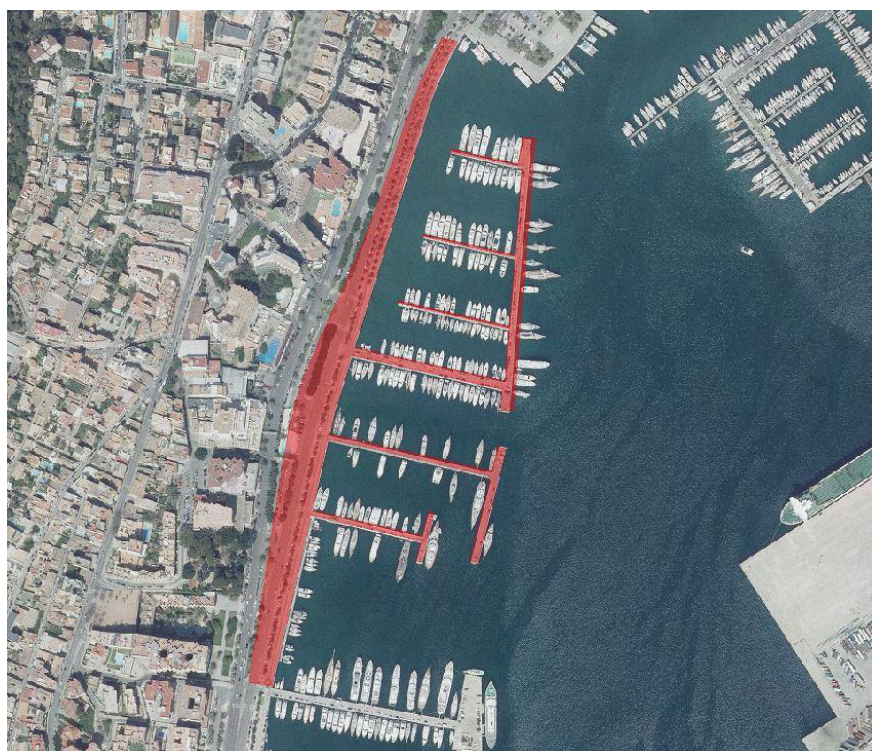


Figura 18: Espacios de dominio público de puerto deportivo de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena incluidos dentro del Área funcional nº 10. Fuente: Elaboración propia.

Según la Memoria Anual de la A.P.B., 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 pantalanes, uno flotante de aluminio y madera, que se extiende siguiendo el Paseo Marítimo al este del otro pantalán, 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 19: 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 A.P.B., el Club de Mar cuenta con 40.992 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 A.P.B., y la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo.

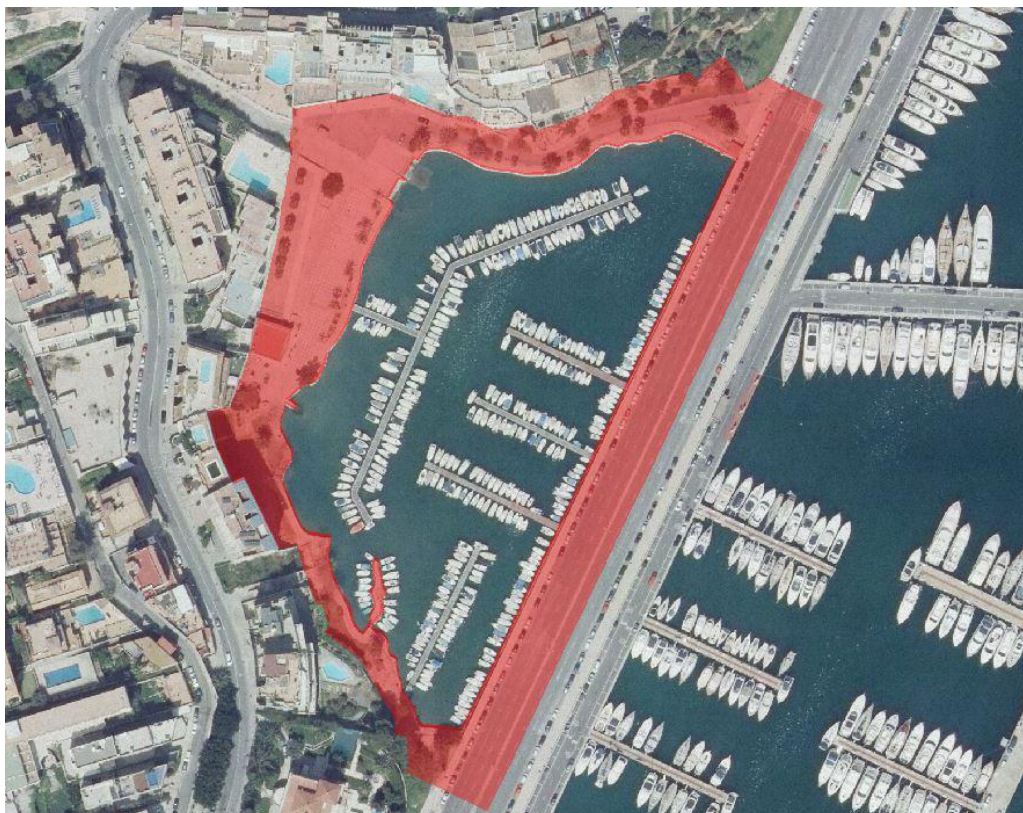


Figura 20: Delimitación del Área nº19: Dársena de Can Barbarà. Fuente: Elaboración propia.

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 A.P.B.

10.2. TRÁFICO MARÍTIMO

Por su uso, en los pantalanes de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente se emplea para las embarcaciones de uso recreativo y pesca deportiva.

10.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana de acceso al Puerto de Palma y, posteriormente, navegando entre el espacio de agua disponible entre los Muelles Comerciales y las dársenas náutico-deportivas existentes a lo largo del Paseo Marítimo en el extremo este del Puerto. No existe canal de entrada.

La bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros.

El acceso al interior de la Dársena Marina Port de Mallorca se realiza por su extremo norte, a través de una bocana de unos 61 metros de anchura, orientada en dirección este-noreste, que se forma entre el Muelle de las Golondrinas y la propia dársena.



El acceso al Pantalán del Mediterráneo por su extremo norte se realiza a través de una bocana de unos 40 metros de anchura, orientada en dirección sur-suroeste, que se forma entre el Muelle de las Golondrinas y el propio pantalán; y por su extremo sur se realiza a través de una bocana de unos 53 metros de anchura, orientada en dirección este, que se forma entre el Pantalán de la Cuarentena y el propio pantalán. Esta última bocana es la que hay que atravesar para acceder a los puestos de amarre de norte del Pantalán de la Cuarentena.

El acceso al interior de la dársena norte del Club de Mar se realiza a través de una bocana de unos 120 metros de anchura, orientada al este-sureste. El acceso al interior de la dársena sur del Club de Mar se realiza a través de una bocana de unos 81 metros de anchura, orientada al este-sureste. Y, dentro de esta dársena sur, a la zona de pantalanes situados más al sur se accede a través de una bocana de unos 31 metros de anchura, orientada con dirección este.

El acceso por vía marítima a la Dársena de Can Barbará se realiza, desde la dársena norte del Club de Mar, por debajo de la carretera del Paseo Marítimo, en los primeros 27 metros de puente desde el extremo norte de la dársena, con orientación norte-noreste. Dicho acceso se ubica al norte del pantalán en forma de T situado más al sur del Club de Mar, y está dividido en 3 tramos por las pilas de apoyo del puente. El calado disponible ronda los 2 metros.

Acceso terrestre

El acceso rodado se realiza a través de MA-1 Autopista de Poniente-Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

Se permite el tráfico rodado y estacionamiento en el pantalán principal de la Dársena Marina Port de Mallorca a vehículos autorizados, al igual que en el Pantalán del Mediterráneo y en el Club de Mar.

En el caso de la dársena de Can Bárbara, el acceso rodado se produce desde la Avenida de Joan Miró, que transcurre paralela a la dársena hacia el lado tierra. Existe otro posible acceso desde el lado mar, a través de la Avenida de Gabriel Roca. Ambos accesos a la dársena están restringidos al tráfico rodado, salvo a vehículos autorizados. No se permite el estacionamiento.

10.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº10 está ocupada parcialmente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. o mediante autorizaciones temporales y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.



RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
<i>Superficie en gestión directa</i>	78.561,29 m ²	74,96 %
<i>Superficie en concesión</i>	26.243,06 m ²	25,04 %
<i>Amarres Deportivos, S.L.</i>	2.186,23 m ²	2,09 %
<i>Club de Mar Mallorca</i>	16.551,00 m ²	15,79 %

Tabla 20: Distribución de superficies en el Área nº10.

10.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

En el entorno de la Marina del Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena, el abarca tres dársenas náuticas independientes, que se sitúan en el Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, en el tramo comprendido entre el Muelle de las Golondrinas y las instalaciones del Club de Mar. Esta área cuenta con un vial principal, que corresponde con el propio Paseo Marítimo, que está perfectamente ordenado y urbanizado.

Las instalaciones náuticas están destinadas al atraque de embarcaciones de recreo de múltiples tamaños. Se permite el tráfico rodado y estacionamiento en el pantalán principal de la Dársena Marina Port de Mallorca, al igual que en el Pantalán del Mediterráneo. Además, existen pequeñas edificaciones desmontables que complementan los servicios náuticos ofrecidos a los usuarios portuarios, y que están destinados a usos variados: control de accesos, oficinas, aseos y duchas, almacenes, etc.

El entorno del Club de Mar, en cuanto a edificación y disposición del viario, se puede considerar que es un área ordenada. Sin considerar los viales de acceso desde el exterior, se distinguen claramente dos partes funcionales, separadas por el vial principal interior, de 5 metros de ancho y doble sentido de circulación, que se prolonga hacia ambos lados de la instalación náutica hasta el final de los pantalanés. Así, al norte de la zona, se ubican los pantalanés, que están destinados al amarre de embarcaciones de recreo, mientras que al sur se sitúa la superficie destinada a dar los servicios técnicos asociados a dicha actividad, donde se incluyen espacios abiertos destinados a varadero, marina seca y estación de servicios de combustible, y varias edificaciones con zonas ajardinadas, terraza y piscina, que albergan locales comerciales, bares, cafeterías, restaurante, salas de reuniones y para acontecimientos, locales de diversión y entretenimiento, edificio social, etc. La superficie en planta ocupada por las edificaciones corresponde a 3.080 m², 450 m² de terraza, 245 m² de piscina y 980 m² de jardines, aproximadamente. Existen, además, áreas destinadas a aparcamiento en los márgenes del vial principal en la mayor parte de su longitud, en la superficie pavimentada de los pantalanés (sin señalizar) y en los alrededores de los edificios comerciales.

La Dársena de Can Barbará está ordenada en su totalidad. Existen zonas pavimentadas donde se permite el tráfico rodado para dar servicio a los usuarios de la instalación náutica, cuyos accesos están perfectamente asfaltados dentro del área de estudio, aunque no está

permitido el estacionamiento. Y existen, además, zonas ajardinadas intermedias que aumentan la interacción con las parcelas colindantes.

10.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

En esta área funcional se ubican diferentes dársenas náutico-recreativas con atraques para embarcaciones de recreo de tamaños muy variados, cuya demanda sigue en aumento en la actualidad.

En lo que se refiere a la conexión terrestre, esta área funcional, está conectada con el centro de la ciudad de Palma a través del Paseo Marítimo Gabriel Roca, el cual se extiende en paralelo por todo el borde costero, y es una de las principales atracciones turísticas de la ciudad de Palma.

En el entorno de la Marina del Port de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena, hacia el lado tierra de esta área se ubican varios hoteles de lujo. En referencia a la proximidad con el centro urbano de la ciudad, por el hecho de situarse prácticamente en frente del centro urbano de la ciudad al otro lado de la bahía de Palma, se puede considerar que esta área presenta una centralidad urbana de nivel medio-bajo.

El entorno del Club de Mar, en referencia a la proximidad con el centro urbano de la ciudad, esta área es la dársena náutico-recreativa más alejada del centro urbano de las que existen a lo largo del Paseo Marítimo del Puerto de Palma, por lo que se puede considerar que presenta una centralidad urbana de nivel medio-bajo.

Finalmente, la Dársena de Can Barbará se encuentra alejada del centro urbano de la ciudad. Sin embargo, su ubicación con relación al Paseo Marítimo de Palma hace que pueda considerarse una centralidad urbana media-baja.

En definitiva, a la vista del análisis anterior, el área funcional en su conjunto, cuenta con un grado de centralidad urbana media-baja.

11. ÁREA N.º 11: “ZONA COMERCIAL PORTUARIA MUELLE DE PONIENTE – PARAÍRES – RIBERA DE SAN CARLOS – DIQUE DEL OESTE”

11.1. DATOS FÍSICOS FUNCIONALES

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

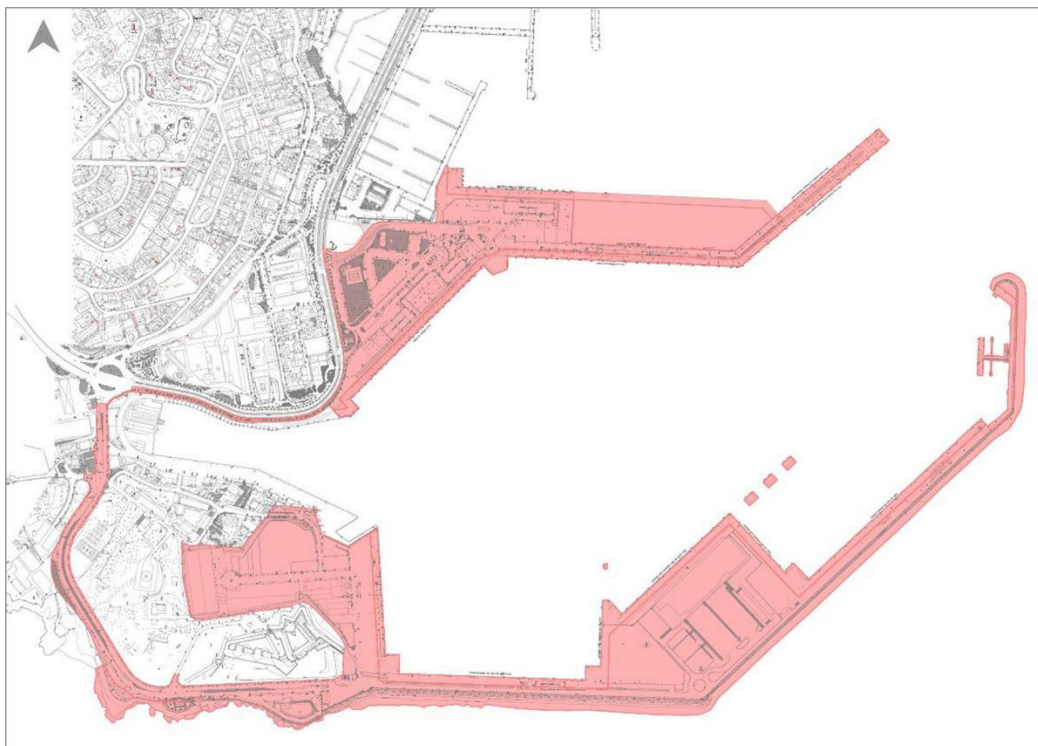


Figura 21: Área funcional Nº 11.

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.

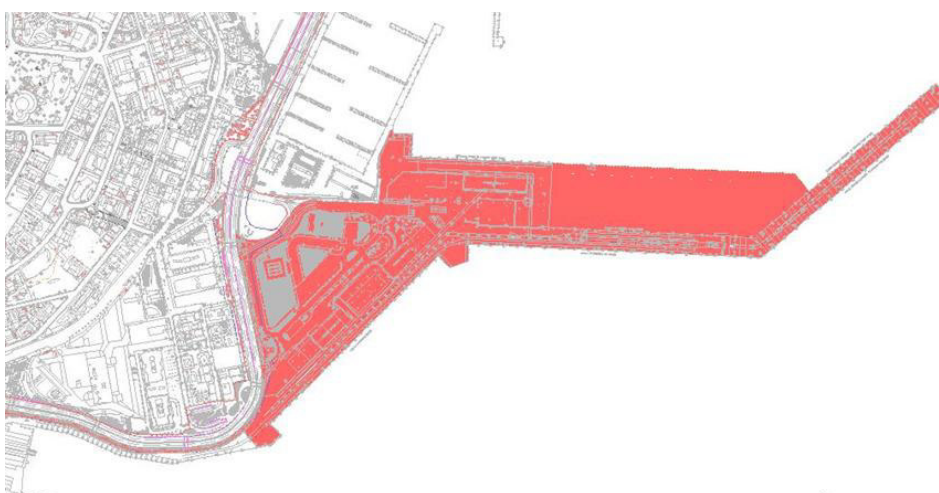


Figura 22: Espacios de dominio público en el Muelle de Poniente-Paraires incluidos dentro del área funcional nº 11. Fuente: Elaboración propia.



Según la Memoria Anual de la A.P.B., 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., 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	A.P.B.	A.P.B.	A.P.B.	A.P.B.
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 21: Características técnicas de las estaciones marítimas del Muelle Poniente-Paraires. Fuente: Memoria Anual A.P.B.

También se ubican en las estaciones marítimas nº2 y nº3, 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 23: 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 una superficie terrestre de 65.194 m², según la Memoria Anual de la A.P.B., 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 A.P.B., 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 A.P.B. del año 2018, 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 de la A.P.B., 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	A.P.B.	A.P.B.
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 22: Características técnicas de las estaciones marítimas del Dique del Oeste. Fuente: Memoria Anual A.P.B.



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 cuyo inicio y final de itinerario es 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, se incluye la zona de protección del tramo comprendido entre Punta des Grells y Punta des Fortí.

11.2. TRÁFICO MARÍTIMO

En el Muelle Poniente-Paraires, el tráfico dominante se corresponde al tráfico de pasajeros, si bien existe también un cierto tráfico de mercancía general. El pasaje en régimen de transporte está gestionado en la actualidad, de acuerdo con los datos recogidos en la Memoria Anual 2024 de la A.P.B. por dos empresas, y son: Grimaldi Logística España, S.L., en la E.M. nº2, y Baleària Eurolíneas Marítima, S.A., en la E.M. nº3.

En el año 2018, se operaron en el Muelle Poniente-Paraires 1.579.724 toneladas de mercancía general, que corresponden a un 16 % del tráfico total de mercancías registrado en el Puerto de Palma, y 1.595.046 pasajeros, que corresponden a un 52 % del tráfico total de pasajeros registrado en el Puerto de Palma.

En el Dique del Oeste, el tráfico dominante se corresponde con la mercancía general, aunque también concentra una parte importante de pasajeros y un cierto tráfico de granel sólido y granel líquido.

En el año 2018, el Puerto de Palma presentó un tráfico total de casi 10 millones de toneladas, de los cuales 5.416.607 toneladas corresponden al tráfico de mercancía general registrado

en el Dique del Oeste. Por tanto, se puede considerar que en esta área se concentra más de la mitad de la carga total.

En cuanto al número de pasajeros, en el año 2018, en el Dique del Oeste se registraron 1.222.011 pasajeros, magnitud que corresponde a un 40 % del tráfico total de pasajeros registrado en el Puerto de Palma en ese año.

11.3. ACCESIBILIDAD

Acceso marítimo

El acceso por vía marítima se realiza a través de la bocana del Puerto de Palma, orientada en dirección este-noreste, y que cuenta con un calado en B.M.V.E de 16 metros y una anchura de 790 metros. No existe canal de entrada.

Existe una segunda bocana entre el Tramo Exterior de los Muelles Comerciales y el Muelle Norte del Dique de Poniente algo menor, de 440 metros de anchura, orientada al sur-sureste.

Acceso terrestre

El acceso rodado a la zona del Muelle de Poniente-Paraires se realiza a través de MA-1 Autopista de Poniente-Paseo Marítimo Avenida Gabriel Roca, que se extiende en paralelo por toda la línea costera de la ciudad.

En el caso de los muelles de San Carlos y del dique del Oeste, el acceso rodado se produce en la rotonda de Porto Pí desde la Autopista de Poniente Ma-1, por el oeste, o desde la Avenida Gabriel Roca, por el este, a través de la Carretera del Dique del Oeste, que se extiende paralela al borde litoral hasta el final de dicho dique.

El acceso al Muelle de Ribera de San Carlos y al Dique del Oeste 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 Miro. Cada calzada cuenta con dos carriles de 3,50 metros, y están separadas entre sí por un andén central de 5 metros.

La vía principal del Muelle de Ribera de San Carlos, conocida como Carretera Arsenal, tiene 215 metros de longitud y 7 metros de ancho, y bordea el recinto siguiendo la configuración de los muelles interiores.

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, que transcurre hasta el final de la Tercera Alineación.

11.4. SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

El Área nº11 está ocupada mayoritariamente por terrenos gestionados directamente por la A.P.B. y otros en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla.



RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	424.647,51	97,63%
Superficie en concesión	10.330,16	2,37%
<i>Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima</i>	620,00	0,14%
<i>Cemex España Operaciones, S.L.U.</i>	842,76	0,19%
<i>Centre Integrat de Formació Professional Nauticopesquera</i>	1.073,44	0,25%
<i>CLH, S.A.</i>	6.875,59	1,58%

Tabla 23: Distribución de superficies en el Área nº11.

11.5. ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES

En cuanto a edificación y disposición del viario, se puede considerar que el Área nº 11 es un área ordenada. En el caso de los espacios ubicados más al oeste, existe una continuidad en la ordenación que viene marcada por la continuidad de la carretera de acceso al Dique del Oeste desde la intersección con la Avenida Joan Miró. Cabe destacar que la acera hacia el lado mar simula el paseo marítimo que bordea toda la ciudad de Palma, facilitando el acceso peatonal.

Existen claramente cinco partes bien diferenciadas: Muelles de Poniente, Muelle de Paraires, Muelle Ribera de San Carlos, Muelle del Dique del Oeste y zona acantilados entre Punta des Grells y Punta des Fortí.

Los terrenos asociados a los Muelles de Poniente cuentan con el paso rodado restringido mediante un control de accesos, donde se sitúan las estaciones marítimas nº1 y nº4

En la zona del Muelle de Paraires, de libre acceso, se ubican las estaciones marítimas nº2 y nº3, que cuentan también con zonas de acceso restringido (zonas de embarque) de forma independiente para cada estación. La mayor parte de los terrenos están gestionados directamente por la A.P.B.

Los terrenos asociados al Muelle Ribera de San Carlos, caracterizados por la existencia de instalaciones asociadas a la recogida de residuos líquidos, sólidos y oleosos procedentes de buques, principalmente

Los terrenos asociados al Muelle del Dique del Oeste, donde se ubican las estaciones marítimas nº5 y nº6, que dan servicio al tráfico (de cabotaje y exterior) de mercancía general, mercancía a granel y pasajeros, mayoritariamente

La zona de acantilados entre Punta des Grells y Punta des Fortí, donde existe un aparcamiento y una cafetería y centro de información turístico-cultural. La mayor parte de los terrenos están gestionados en la actualidad por particulares en régimen de concesión.

La zona del Muelle de Paraires limita al este con el Paseo Marítimo de Palma, y abarca varias parcelas ajardinadas donde se ubican los edificios del Centro Oceanográfico, con una



superficie en planta edificada de 1.060 m² aproximadamente, y del Centro Meteorológico Territorial Instituto Nacional de Meteorología, con una superficie en planta edificada de 410 m² aproximadamente, así como viales de acceso y zonas de aparcamiento especializadas para coches, camiones y autobuses, asociadas a las estaciones marítimas nº2 y nº3, cuyos edificios y zonas de embarque se sitúan hacia el lado mar, y se extienden en paralelo al Muelle de Paraires. Las zonas de embarque están delimitadas por verjas, por lo que el acceso está controlado. La E.M. nº3 es la que se encuentra al sur del muelle y abarca una superficie terrestre total aproximada de 18.200 m², más del doble que la E.M. nº2. Las operaciones de carga y descarga se facilitan mediante la existencia de una línea férrea interior que se extiende paralela al muelle hasta los Muelles de Poniente.

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 E.M. nº4 está situada en la explanada de ampliación del Muelle de Poniente, y cuenta con una gran superficie completamente pavimentada, donde existen zonas de aparcamiento perfectamente señalizadas y un segundo control de accesos a la zona de muelles. La superficie en planta ocupada por las edificaciones construidas corresponde a 2.729 m², aproximadamente. La E.M. nº1 se sitúa en la Primera Alineación del Muelle de Poniente Sur, y dispone de cuatro líneas de atraque para grandes buques, repartidas entre los Muelles de Poniente Norte y Sur, con dos líneas de atraque por muelle. El acceso rodado está perfectamente ordenado de forma paralela a los muelles, y se facilitan las operaciones de carga y descarga a través de una línea férrea interior, coincidente con el vial de tráfico rodado, que se extiende hasta el Muelle de Paraires.

El Muelle Ribera de San Carlos cuenta con un vial de acceso de 7 metros de ancho, que se extiende paralelo a la línea de muelles interiores de Porto Pí, atraviesa la explanada situada al este de la zona de muelles de San Carlos, hasta desembocar finalmente en la carretera de acceso al Dique del Oeste. La explanada existente en esta área cuenta con espacios especializados de acopio y almacenamiento, separados unos de otros por el viario interior o, incluso, por verjas. Se distinguen, así, edificaciones cubiertas, edificaciones semicubiertas y otras áreas diáfanos al aire libre. La superficie en planta ocupada por las construcciones equivale a 17.600 m² aproximadamente, y está repartida en varias edificaciones de diversos tamaños, ubicadas tanto longitudinal como transversalmente al viario estructurador. Cabe destacar que tanto la zona de muelles como el resto de las instalaciones están perfectamente pavimentadas. Hay que incluir, también, en esta área, el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Baleares, que cuenta con una superficie en planta de 620 m², ubicado en la Punta San Carlos, al principio de la carretera del Dique del Oeste.

El Dique del Oeste cuenta con un vial de acceso principal, que discurre desde la intersección del Paseo Marítimo con la Calle Joan Miró hasta el extremo final del Dique, y que permite el acceso a todas las instalaciones que existen en dicho espacio. Siguiendo el vial interior del Dique de oeste a este se encuentra, en primer lugar, la E.M. nº5, ubicada en la Primera Alineación del Dique del Oeste, que ocupa una superficie total en planta de construida de



1.068 m². En segundo lugar, en la explanada del Dique del Oeste se encuentra la E.M. nº6, que ocupa una superficie de casi 10.000 m², con una edificación de 9.281,15 m² de superficie útil y unos espacios exteriores cubiertos de 3.575 m². Ambas estaciones marítimas están gestionadas por la A.P.B. Existen dos líneas más de atraque en esta explanada, con un espacio diáfano reservado para cada una de ellas.

A continuación, en la Segunda Alineación del Dique del Oeste, existe una superficie de 842,76 m² en planta, destinada a instalaciones de carga y descarga de buques, almacenamiento, ensacado y distribución de cemento por medio de 3 silos de cemento de 3.800 toneladas de capacidad. Y finalmente, en la Tercera Alineación del Dique del Oeste, existe una red de tuberías de descarga de combustible (fuel, gasóleo A y JetA1).

Por último, en relación a la zona de acantilados entre Punta des Fortí y Punta des Grells, cabe destacar que la Punta des Fortí presenta terrenos que actualmente se encuentran en régimen de concesión, donde existe una cafetería y centro de información turístico-cultural de edificaciones desmontables, y la Punta des Grells alberga un pequeño aparcamiento perfectamente proyectado e integrado en el resto de las actuaciones existentes. La urbanización de esta superficie se completa con la existencia, hacia el lado mar, de una pequeña zona de descanso con bancos que actúa a modo de mirador. En el caso de que fuera necesario ampliar el estacionamiento, bastaría con reordenar dicho espacio.

11.6. VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO

El área de análisis se encuentra alejada del centro urbano de la ciudad. Sin embargo, su principal actividad corresponde al tráfico de pasajeros de grandes cruceros turísticos, mercancía general y mercancía a granel, con lo que constituye un entorno con una elevada componente portuaria. Además, sin tener en cuenta los viales interiores, el nexo principal de esta área con el centro urbano lo constituye el Paseo Marítimo de Palma, que se extiende en paralelo por todo el borde costero, y es una de las principales atracciones turísticas de la ciudad de Palma, y es utilizado por locales y turistas para practicar deportes atléticos y rodados al tiempo que disfrutan de las vistas de la bahía de Palma.

Por el oeste, el área de análisis colinda con otras áreas de gran atractivo turístico, como son: la playa Caló des Grells y el Castillo y Museo Histórico Militar de San Carlos. La playa Caló des Grells es una pequeña cala de piedra y rocas situada al oeste de Punta des Grells, al final del Paseo marítimo hacia Andratx, con 50 m de largo y 20 metros de ancho, donde la pesca está permitida, se practica el submarinismo y constituye un hito turístico para aquellos que visiten la zona en bici.

Debido a ello, se puede considerar que las actividades que se desarrollan en esta área y en su entorno más cercano, junto con las infraestructuras viarias de conexión, permiten que adquiera una centralidad urbana media-baja.



POR LA ASISTENCIA TÉCNICA:

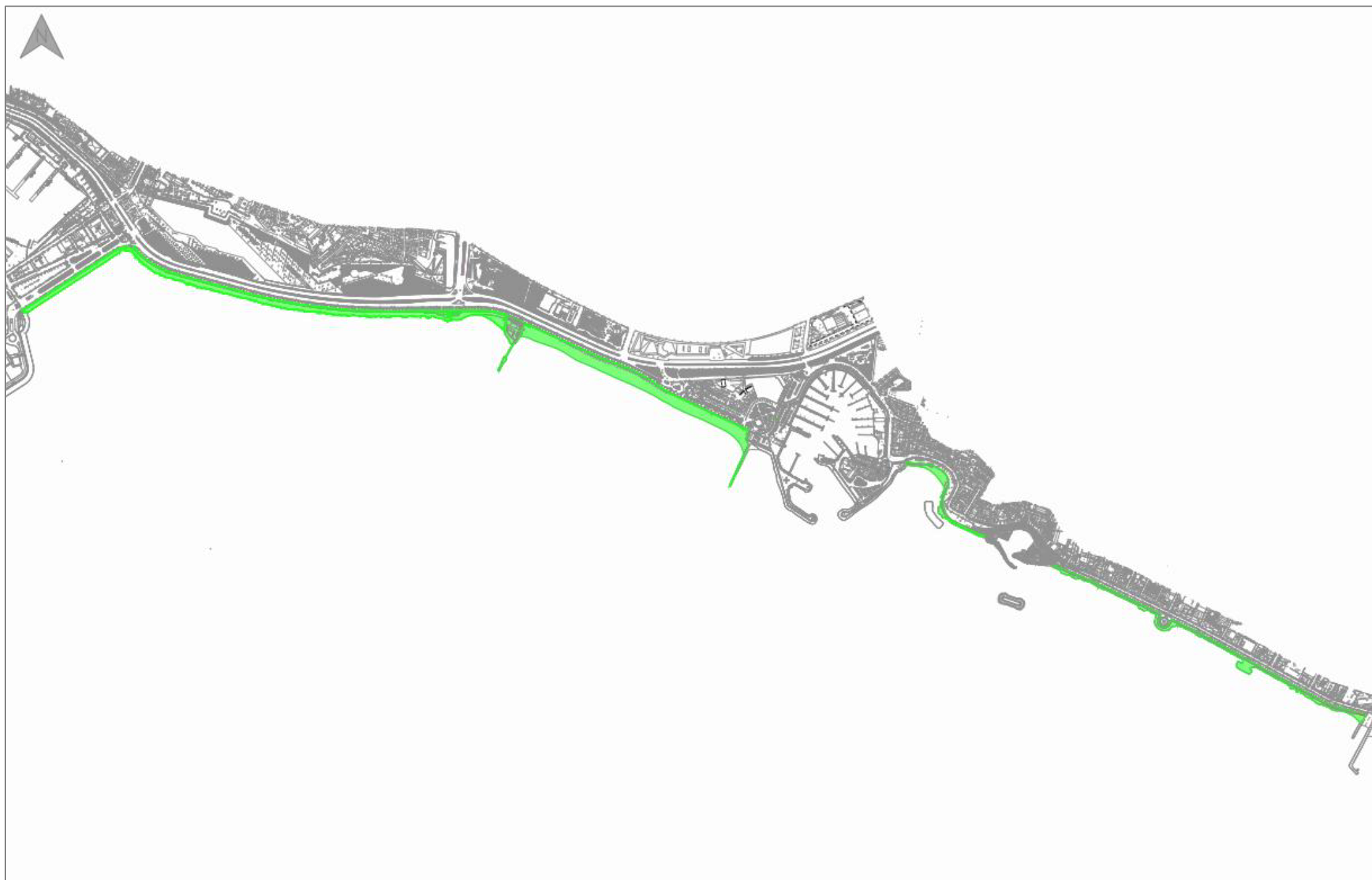
FDO. NOÉ FERNÁNDEZ LÓPEZ

Ing. de Caminos, Canales y Puertos



REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LAS ÁREAS FUNCIONALES

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”



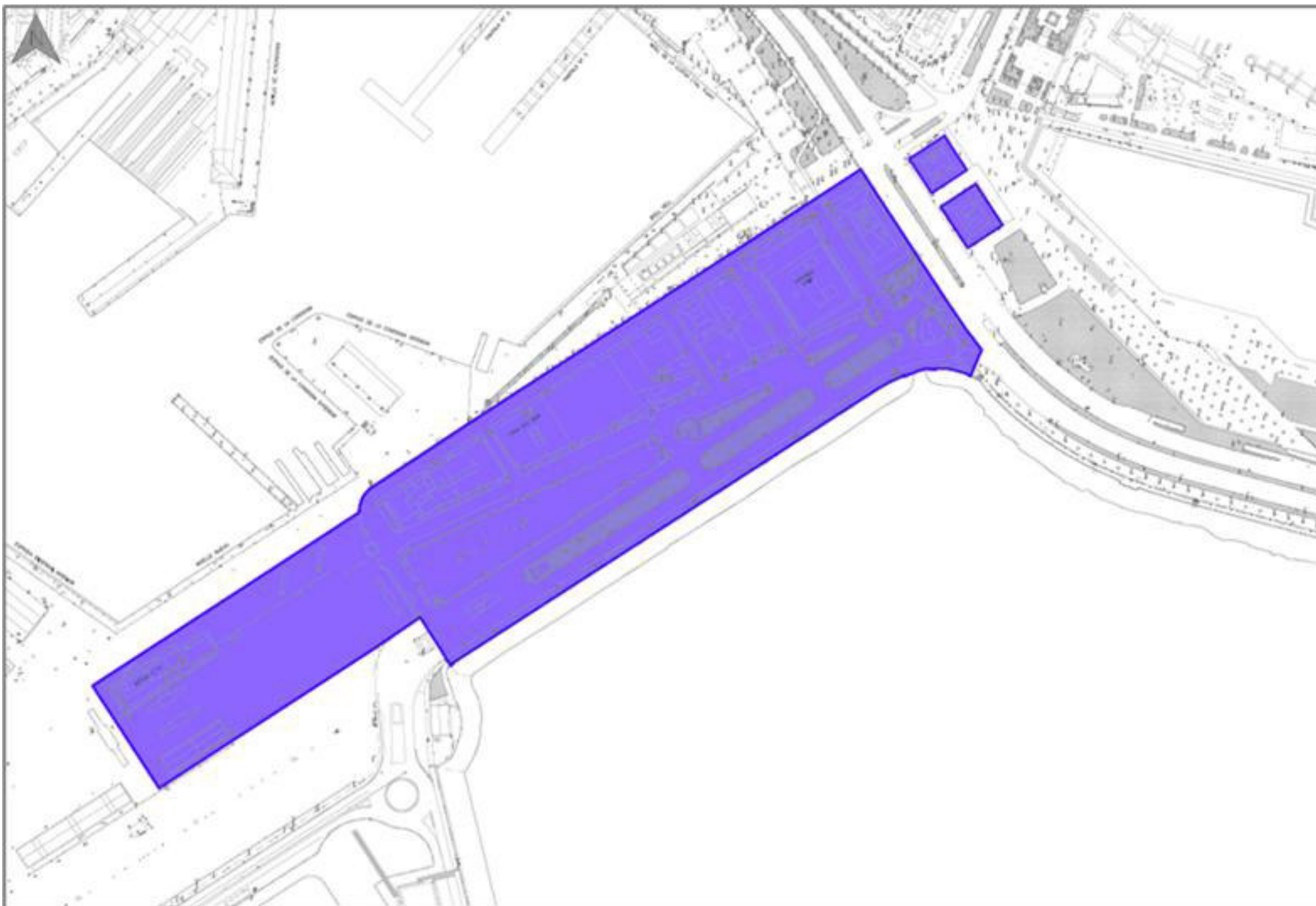


Área nº3: "Portitxol"



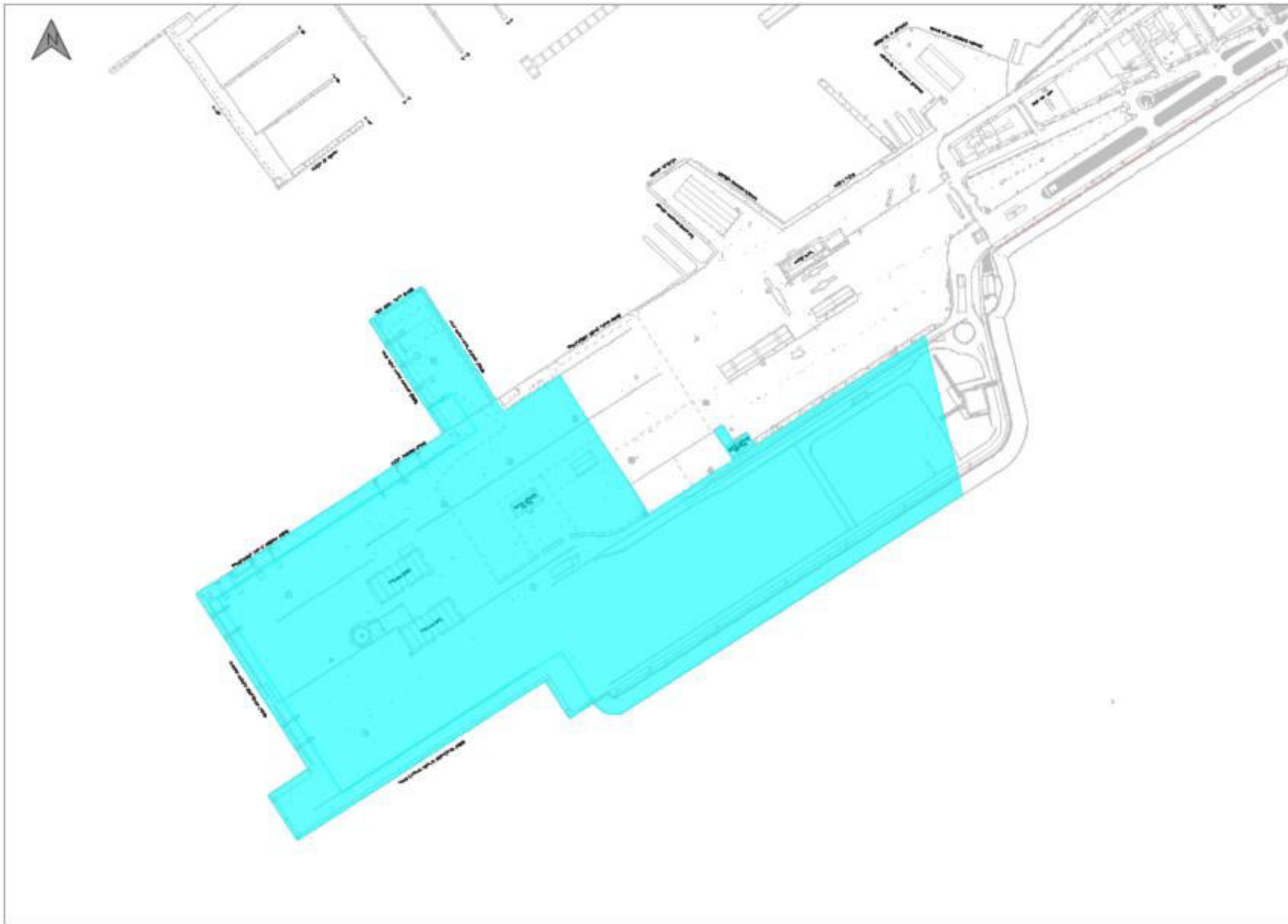


Área nº4: “Zona administrativa del dique de Levante”



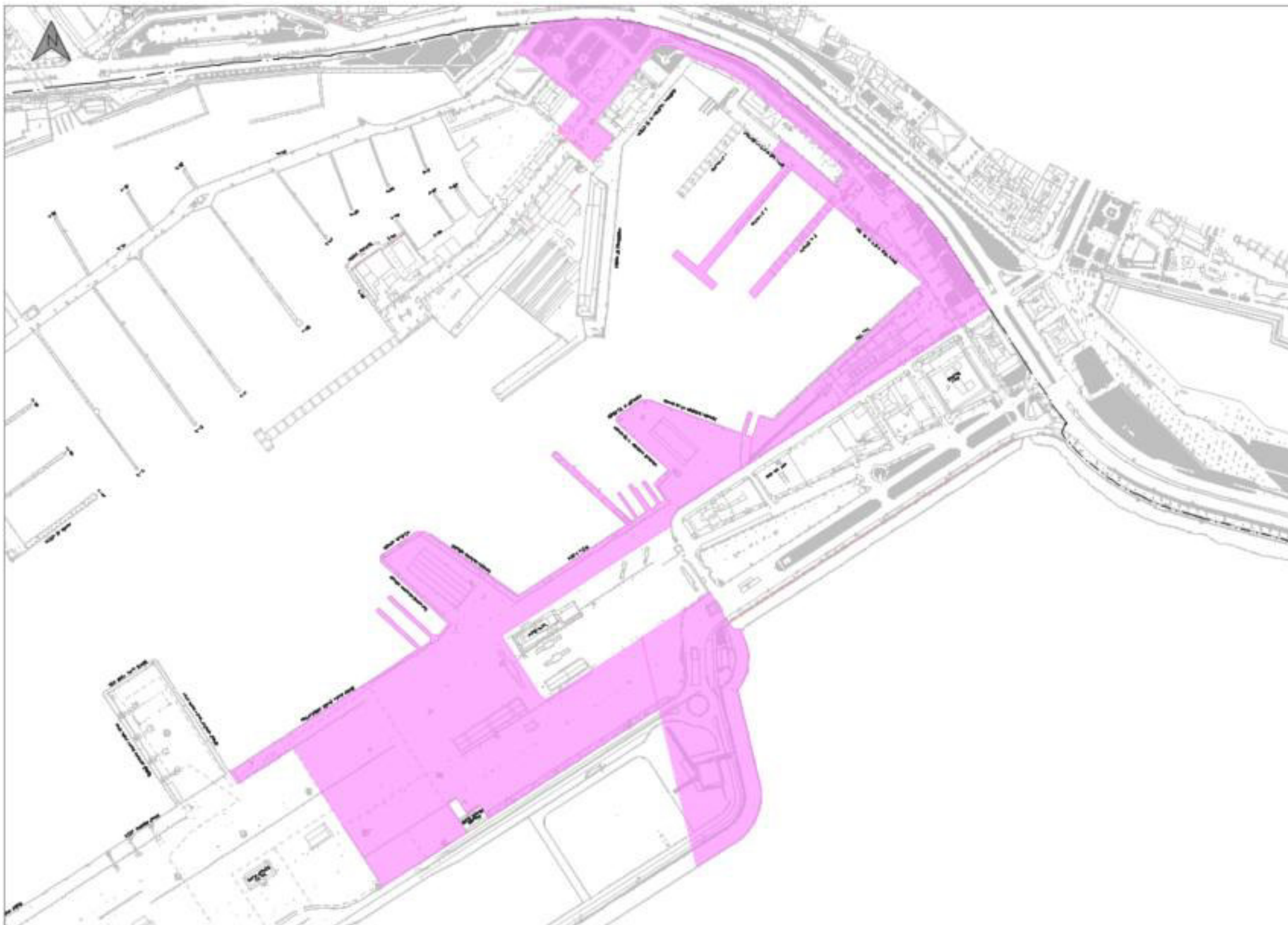


Área nº5: “Zona comercial portuaria del dique de Levante”



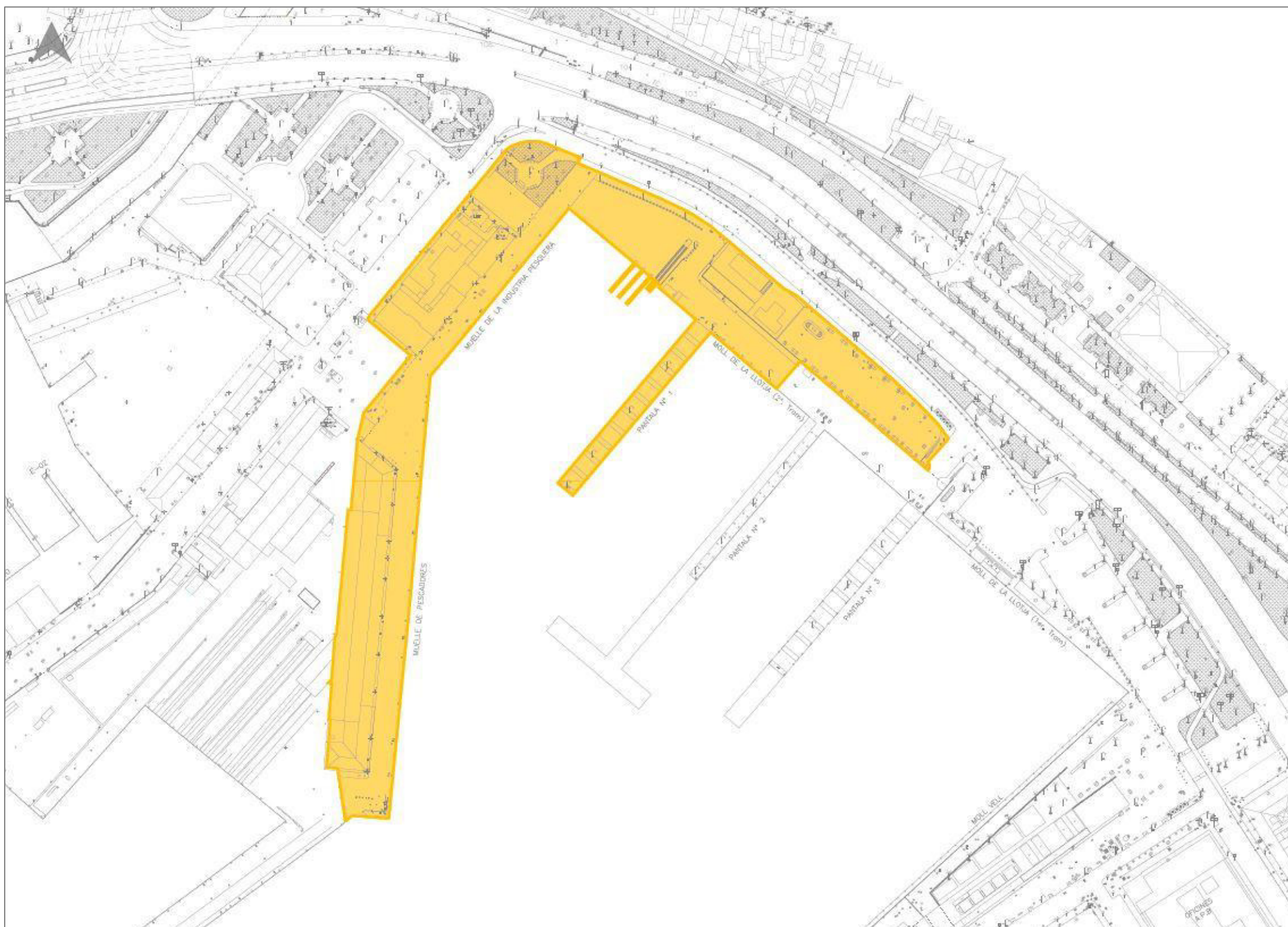


Área nº6: “Muelle Nuevo-Muelle Viejo-Es Mollet-Jardines San Telmo”





Área nº7: “Zona pesquera”





Área nº8: “Contramuelle Mollet - Club Náutico de Palma - Dársena de San Pedro - Muelle del Jonquet - Marina para embarcaciones de la lista 6ª y Dársena de San Magín”





Área nº9: “Muelle de las Golondrinas o de tránsito local”





Área nº10: “Puerto deportivo de Palma de Mallorca, Pantalán del Mediterráneo y Pantalán de la Cuarentena – Club de Mar – Dársena Can Bárbara





Área nº11: "Zona comercial portuaria Muelle de Poniente-Paraires - Muelle de Ribera de San Carlos y Dique del Oeste"

