



Secció V. Anuncis

Subsecció segona. Altres anuncis oficials

AJUNTAMENT D'EIVISSA

5848***Acord de la Junta de Govern Local de data 14.05.2025 d'aprovació inicial per segona vegada de la documentació relativa al Pla Especial del Port d'Eivissa i l'Estudi Ambiental Estratègic***

De conformitat al previst a l'article 55.3 de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears, es fa públic que la Junta de Govern Local en sessió celebrada el dia 14/05/2025, ha adoptat, entre altres, el següent ACORD:

Amb data 19 de desembre de 2023, la Junta de Govern Local va aprovar inicialment la documentació relativa al Pla Especial del Port d'Eivissa, sotmetent-se els documents que l'integren junt amb l'Estudi Ambiental Estratègic a un període d'informació pública de 45 dies, mitjançant anunci en el Butlletí Oficial de les Illes Balears núm. 175 de data 28 de desembre de 2023, al Periódico de Ibiza y Formentera el dia 23 de desembre de 2023 i al Diario de Ibiza el dia 26 de desembre de 2023, i es va procedir a efectuar les consultes indicades en el Document d'Abast de l'Estudi Ambiental Estratègic i a sol·licitar els informes sectorials corresponents.

Amb data 19 de febrer de 2024, la Junta de Govern Local va acordar ampliar en 15 dies hàbils el termini d'informació pública del Pla Especial del Port d'Eivissa; l'edecte d'ampliació del termini d'informació pública, es va publicar al BOIB núm. 29 de 27 de febrer de 2024 i al Diario de Ibiza i el Periódico de Ibiza y Formentera el 24/02/2024.

Conclòs el període d'informació pública, es varen remetre a l'Autoritat Portuària de les Illes Balears els informes rebuts i les al·legacions presentades durant el període d'informació pública als efectes del seu estudi i, en el seu cas, introducció en el document del contingut d'aquestes que es considera que han de ser estimades.

Amb data 18 de novembre de 2024, el Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de les Illes Balears va adoptar el següents acords:

“ 1.- Aceptar, para su remisión al Ayuntamiento de Eivissa, el informe de valoración y

propuesta de respuesta (Anexo 6) a las alegaciones recibidas (Anexo 3) en trámite de información pública del Plan Especial del puerto de Eivissa aprobado inicialmente el 19 de diciembre de 2023 y a los informes sobre dicho Plan del Consell Insular de Eivissa (Anexo 4) y del Ministerio de Cultura (Anexo 5).

2.- Aprobar, para su remisión al Ayuntamiento de Eivissa, las modificaciones introducidas en la documentación del Plan Especial del Puerto de Eivissa -formulado en fecha 28 de septiembre de 2022 y modificado en su revisión noviembre de 2023- recogidas en el documento revisado y actualizado (Anexo 7) del Plan Especial del puerto de Eivissa (revisión diciembre 2024).

3.- Facultar al Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares para la introducción de nuevas modificaciones no sustanciales en la documentación del Plan Especial del Puerto de Eivissa que se puedan requerir durante su tramitación.”

Amb data 02/01/2025, Reg. Entrada núm. 2024-E-RC-21169, l'Autoritat Portuària de les Illes Balears remet a l'Ajuntament d'Eivissa la documentació aprovada pel Consell d'Administració en data 18 de novembre de 2024.

Vistos els informes emesos pels Serveis Tècnics municipals, amb data 5 de maig de 2025, i per la Secretaria General amb data 12 de maig de 2025, mitjançant la present i de conformitat al previst als articles 54 i 55 de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears, es proposa a la Junta de Govern Local l'adopció dels següents

ACORDS

PRIMER. Estimar o desestimar les al·legacions presentades durant el període d'informació pública, en el sentit que consta a l'informe de valoració i proposta de resposta a les al·legacions rebudes aprovat pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de data 18/11/2024 (Annex 6 de la documentació amb Reg. Entrada núm. 2024-E-RC-21169), a excepció de les al·legacions presentades per APEAM i Lío Ibiza, relatives a la consolidació de l'edificabilitat i ocupació de l'àrea 5, i l'al·legació presentada per Lío Ibiza relatives a la possibilitat d'implantació d'usos de cafès-cantants, cafès-teatres, cafès-concerts, tablaos flamencs, discoteques, sales de ball i sales de festa, les quals es desestimen de conformitat al previst a l'informe emès pels Serveis Tècnics municipals de data 05/05/2025.

SEGON. Aprovar inicialment, per segona vegada, la documentació relativa al Pla Especial del Port d'Eivissa i l'Estudi Ambiental Estratègic



presentada el 02/01/2025 (Reg. Entrada núm. 2024-E-RC-21169), amb les següents prescripcions:

1. S'haurà de reduir la superfície de l'àmbit del Pla Especial, a fi que coincideixi amb la superfície de la DEUP.
2. S'hauran de modificar els articles 41 i 42 de les normes urbanístiques, de conformitat al previst a l'informe dels ST municipals de data 05/05/2025.
3. S'hauran de reduir els paràmetres d'edificabilitat i ocupació de l'Àrea 5, Ribera Nord-Marina Ibiza, als paràmetres que constaven al Pla Especial aprovat inicialment en data 19 de desembre de 2023.
4. S'hauran d'adaptar els usos de l'Àrea 5, Ribera Nord-Marina Ibiza, als usos establerts al Pla Especial aprovat inicialment en data 19 de desembre de 2023.
5. L'ús residencial haurà de figurar com a ús prohibit a totes les àrees del Pla Especial, i en particular als articles 48 a 55 de les normes urbanístiques.
6. S'haurà d'incloure al Pla d'etapes del Pla Especial, la demolició de les construccions existents que s'indica a l'informe de la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i el Mar que obra a l'expedient.
7. S'hauran d'introduir al document les consideracions tècniques indicades a l'informe de la Direcció General de Recursos Hídrics de data 01/07/2024.

TERCER. Sotmetre a una nova informació pública el Pla Especial del Port d'Eivissa, juntament amb la documentació corresponent a la seva tramitació ambiental, durant un termini de 45 dies hàbils, mitjançant inserció d'anunci en el Butlletí Oficial de les Illes Balears, en un diari dels de major difusió a les Illes Balears i a la seu electrònica de l'Ajuntament d'Eivissa.

Durant aquest període l'expedient quedarà a disposició de qualsevol persona que el vulgui examinar per tal de presentar les al·legacions que es considerin convenients.

QUART. Sol·licitar els informes sectorials, la sol·licitud dels quals s'hagi de realitzar després de l'aprovació inicial, i realitzar les consultes indicades en el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic.

CINQUÈ. Rebuts els informes, i finalitzada la informació pública que per part dels Serveis Tècnics municipals, que s'informi al respecte i es procedeixi a la realització dels tràmits que corresponguin per a la continuació del procediment.

SISÈ. Comunicar els anteriors acords a l'Autoritat Portuària de Balears.

Eivissa, document signat electrònicament (28 de maig de 2025)

El secretari accidental

(Juan Orihuela Romero)





PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº1: MEMORIA

INDICE

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	3
LISTA DE FIGURAS	4
LISTA DE TABLAS	5
1 INTRODUCCIÓN	6
1.1 ANTECEDENTES	6
1.2 ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL	6
1.3 MARCO LEGAL	7
1.3.1 Normativa portuaria y costas	7
1.3.2 Normativa Urbanística	7
1.3.3 Normativa de protección y conservación del patrimonio	8
NORMATIVA DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO A NIVEL DE LAS ILLES BALEARIS	8
NORMATIVA DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO A NIVEL INSULAR Y MUNICIPAL	8
1.3.4 Normativa ambiental	8
1.4 ELABORACIÓN, CONTENIDO Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	11
1.5 ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO	13
1.6 EQUIPO REDACTOR	14
2 BASES PARA LA ORDENACIÓN	15
2.1 SÍNTESIS HISTÓRICA	15
2.2 LA ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	17
2.2.1 Documentos existentes sobre la planificación/ordenación del puerto de Eivissa	17
2.2.2 Marco del planeamiento en el municipio de Eivissa	23
2.3 LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	26
2.3.1 Descripción general del puerto de Eivissa y sus principales infraestructuras e instalaciones	26
2.3.2 Situación legal del suelo	39
2.3.3 Dinámica y tendencias de la actividad portuaria	40
2.3.4 Accesos y comunicaciones	52





2.3.5	<i>Relación con el entorno</i>	54
2.4	SIGNIFICADO DEL APROVECHAMIENTO EDIFICATORIO EN EL PLAN ESPECIAL	65
2.5	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	65
3	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	72
3.1	OBJETIVOS GENERALES	72
3.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	72
4	ORDENACIÓN ADOPTADA	74
4.1	INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN	74
4.2	ESQUEMA DIRECTOR.....	74
4.2.1	<i>La delimitación de la zona de servicio</i>	74
4.2.2	<i>Las áreas funcionales</i>	74
4.2.3	<i>Usos portuarios globales</i>	75
4.2.4	<i>Los accesos y principales infraestructuras de transporte</i>	75
4.2.5	<i>Recintos con control de acceso</i>	75
4.3	CALIFICACIÓN DEL SUELO	76
4.3.1	<i>Definición de la red viaria</i>	76
4.3.2	<i>Delimitación de las Áreas Normativas</i>	77
4.4	NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES DE CADA ÁREA NORMATIVA	77
4.4.1	<i>Planos de Ordenación</i>	77
4.5	PROPUESTA DE ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS	78
4.5.1	<i>Ordenación del Área 1</i>	78
4.5.2	<i>Ordenación del Área 2</i>	81
4.5.3	<i>Ordenación del Área 3</i>	83
4.5.4	<i>Ordenación del Área 4</i>	85
4.5.5	<i>Ordenación del Área 5</i>	90
4.5.6	<i>Ordenación del Área 6</i>	91
4.5.7	<i>Ordenación del Área 7</i>	94
4.5.8	<i>Ordenación del Área 8</i>	95
4.6	INSTALACIONES Y SERVICIOS	97
4.6.1	<i>Red drenaje de aguas pluviales y de saneamiento</i>	97
4.6.2	<i>Suministro de agua</i>	98
4.6.3	<i>Red eléctrica</i>	100
ANEJO 1: CUADRO SUPERFICIES EDIFICACIÓN - ESTADO ACTUAL Y NUEVA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL		102





ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Baleares
BIC	Bien de Interés Cultural
CIE	Consell Insular de Eivissa
DEUP	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
ENP	Espacio Natural Protegido
LOUS	Ley de Ordenación y Uso del Suelo
LUIB	Ley de Urbanismo de las Islas Baleares
NNUU	Normas Urbanísticas
NTC	Norma Territorial Cautelar
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
PEPE	Plan Especial del Puerto de Eivissa
PEPRI	Plan Especial de Protección y Reforma Interior
PMU	Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2007-2010
PTIE	Plan Territorial Insular de Eivissa
PUEP	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios
SU	Suelo Urbano
SR	Suelo Rústico
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
ZEPA	Zona de Especial Protección para las Aves





LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Plano de asignación de usos de la DEUP vigente	22
Figura 2 : Situación del Puerto de Eivissa	26
Figura 3 : Dique de Abrigo, al fondo Dalt Vila	31
Figura 4 : Zona de embarque/desembarque del tráfico con Formentera en el Muelle Ribera de Poniente	32
Figura 5 : Dársena pesquera y cofradía de pescadores	33
Figura 6 : Muelles comerciales	35
Figura 7 : Pasarela de embarque/desembarque en la Dársena de Botafoc	37
Figura 8 :Calle Luís Tur i Palau	38
Figura 9 : Faro de Eivissa.....	39
Figura 10: Gráfico evolución mercancías del puerto de Eivissa (en toneladas). Años 2013-2023	43
Figura 11: Gráfico evolución tráfico de pasajeros de crucero en el puerto de Eivissa. Años (2013-2023).....	45
Figura 12: ENP-Parque Natural: Ses Salines de Eivissa y Formentera (ES530010)	57
Figura 13: Red de áreas marina protegidas (RAMPE).....	58
Figura 14: Red Natura 2000, LIC (Lugar de Importancia Comunitario) y ZEPA	59
Figura 15: Convenio Humedales RAMSAR	59
Figura 16: Hábitats de interés comunitario	60
Figura 17: Comunidades marinas Naturales.....	60
Figura 18: Elementos protegidos en la zona de servicio del puerto de Eivissa	64
Figura 19: Imágenes actuales de los elementos protegidos en la zona de servicio del puerto de Eivissa (de izquierda a derecha: Far de Botafoc, Faro del dique de levante y obelisco a los Corsarios	64
Figura 20 : Estado actual Área 1	79
Figura 21: Estado actual Área 2	81
Figura 22 : Estado actual Área 3	84
Figura 23 : Estado actual Área 4	87
Figura 24 : Estado actual Área 5	90
Figura 25 : Estado actual Área 6	93
Figura 26: Estado actual Área 8	96





LISTA DE TABLAS

Tabla 1 : Superficie asignada a cada uso en la DEUP vigente	21
Tabla 2: Muelles y atraques del servicio. Puerto de Eivissa	28
Tabla 3: Muelles y atraques de particulares. Puerto de Eivissa	30
Tabla 4: Principales concesiones y autorizaciones del puerto de Eivissa, en vigor noviembre 2024	40
Tabla 5: Resumen general tráfico de mercancías del puerto de Eivissa (en toneladas). Años 2022-2023)	41
Tabla 6: Tráfico Ro-Ro en el puerto de Eivissa (en UTI's). Año 2023.	41
Tabla 7: Vehículos en régimen de mercancía en el puerto de Eivissa. Año 2023.	42
Tabla 8: Tráfico de mercancías del puerto de Eivissa clasificada según naturaleza. Año 2023.	42
Tabla 9: Tráfico de pasajeros en el puerto de Eivissa. Año 2023.	43
Tabla 10: Vehículos en régimen de pasaje en el puerto de Eivissa. Año 2023.	44
Tabla 11: Tráfico de cruceros en el puerto de Eivissa (base y tránsito y escalas). Años 2013-2023.	44
Tabla 12: Distribución por tipos de buques en el puerto de Eivissa. Año 2023	45
Tabla 13: Líneas marítimas regulares del puerto de Eivissa. Año 2023.....	46
Tabla 14: Plan de Inversiones 2024-2028	48
Tabla 15 : Figuras de protección del medio natural próximas al Puerto de Eivissa.....	56
Tabla 16: Resumen áreas funcionales (superficies y usos globales)	75
Tabla 17: Edificación existente en el Área 1	103
Tabla 18: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 1 ..	104
Tabla 19: Edificación existente en el Área 2	105
Tabla 20: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 2 ..	106
Tabla 21: Edificación existente en el Área 3	107
Tabla 22: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 3 ..	108
Tabla 23: Edificación existente en el Área 4	109
Tabla 24: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 4 ..	110
Tabla 25: Edificación existente en el Área 5	112
Tabla 26: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 5 ..	115
Tabla 27: Edificación existente en el Área 6	116
Tabla 28: Nueva ordenación establecida por el Plan Especial para el Área 6	119
Tabla 29: Edificación existente en el Área 7	120
Tabla 30: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 7 ..	121
Tabla 31: Edificación existente en el Área 8	123
Tabla 32: Nueva ordenación establecida por el Plan Especial para el Área 8	124





1 INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El presente documento constituye el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Eivissa, ubicado en el término municipal homónimo, en el sureste de la Isla de Eivissa en las, Islas Baleares.

El Plan Especial del puerto de Eivissa ha sido elaborado en el marco del contrato “A.T. PARA LA ELABORACIÓN, FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA”, adjudicado a Estrada Port Consulting SL. (en adelante EPC).

El Plan Especial del puerto de Eivissa se redacta con el objetivo de ordenar la zona de servicio del puerto. Actualmente el puerto de Eivissa no dispone de Plan Especial vigente. En el año 1993 se aprobó el Texto refundido del Plan Especial del puerto de Eivissa, pero su resolución de aprobación fue anulada por un defecto de forma en la exposición pública, por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que interpuso el Colegio de Arquitectos.

Los usos propuestos en el Plan Especial se ciñen a los establecidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

La DEUP, aprobada en mayo de 2021, delimita la zona de servicio del puerto (terrestre y las aguas portuarias) y asigna los usos a las distintas áreas en las que se divide el puerto.

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TRLPEMM), el Plan Especial deberá contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público portuario, otorgamiento de títulos de autorización y concesión, y cumplimiento de la normativa urbanística de Eivissa.

1.2 Alcance del Plan Especial

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 (TRLPEMM) regula en su artículo 56 la consideración y articulación urbanística de los puertos, fijando el carácter del Plan Especial:

- El Plan Especial deberá ajustarse a los límites de la zona de servicio marcados en el DEUP y sus determinaciones deberán ser coherentes con éste.
- El Plan Especial deberá contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público,



otorgamiento de títulos de autorización y concesión, y cumplimiento de las reglas básicas urbanísticas de Eivissa.

- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

La figura de planeamiento vigente para el municipio de Eivissa es el Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (en adelante PGOU 2023).

Dicho documento califica la zona de servicio del puerto como sistema general y remite su ordenación a la elaboración de un Plan Especial, en coherencia con las leyes autonómicas y estatales, así como con el TRLPEMM.

1.3 Marco legal

La legislación vigente que es de aplicación es la siguiente:

1.3.1 Normativa portuaria y costas

Normativa portuaria a nivel estatal

- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Normativa de Costas

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

1.3.2 Normativa Urbanística

Normativa urbanística y de suelo a nivel estatal

- Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.
- Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.





Normativa urbanística y de suelo a nivel de las Illes Balears

- Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y Medidas Tributarias.
- Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.
- Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de las Illes Balears (LUIB).

Normativa urbanística y de suelo a nivel insular y municipal

- Plan Territorial Insular de Eivissa (PTIE), aprobado el 21 de marzo de 2005 (publicado en el BOIB número 50, de 31 de marzo) y su Modificación nº 1 aprobada el 15 de mayo de 2019 (publicado en el BOIB número 67, de 18 de mayo de 2019).
- Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023).

1.3.3 Normativa de protección y conservación del patrimonio

Normativa de protección y conservación del patrimonio a nivel español

- La Ley 13/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Normativa de protección y conservación del patrimonio a nivel de las Illes Balears

- Llei 1/2002, de 19 de març, de cultura popular i tradicional de les Illes Balears.
- Llei 4/2003, de 26 de març, de museus de les Illes Balears.
- Llei 15/2006, de 17 d'octubre, d'arxius i patrimoni documental de les Illes Balears.
- Decreto 14/2011, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de intervenciones arqueológicas y paleontológicas de las Islas Baleares (BOIB 37 de día 12/3/2011).

Normativa de protección y conservación del patrimonio a nivel insular y municipal

- Catálogo Municipal de Protección del Patrimonio Histórico (documento que forma parte del PGOU 2023)

1.3.4 Normativa ambiental

Normativa ambiental a nivel europeo

Tramitación ambiental



- Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Directiva 2011/92/UE del Parlamento y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente
- Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

Otra normativa ambiental

- Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino.
- Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa.
- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Directiva 85/337/CEE del Consejo de 27 de junio de 1985 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

Normativa ambiental a nivel español

Tramitación ambiental

- Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Otra normativa ambiental

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.
- Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo.
- Decreto ley 7/2012, de 15 de junio de medidas urgentes para la actividad económica en materia de industria y energía, y otras actividades.
- Real Decreto 556/2011, de 20 de abril, para el desarrollo del Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.
- Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento básico «DB-HR Protección frente al ruido» del Código Técnico de la Edificación y se modifica el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 1/2000, de 9 de marzo, de modificación de la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales, por la que se amplía el ámbito de algunas áreas de especial protección.
- Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.
- Directiva 92/43/CEE, del 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Normativa ambiental a nivel de las Illes Balears

Tramitación ambiental

- Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Otra normativa ambiental

- Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
- Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial protección, las Áreas Biológicas Críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Illes Balears.
- Decreto 126/2008, de 21 de noviembre, por el cual se aprueba el Plan Especial de Contingencia por Contaminación Accidental de Aguas Marinas de las Illes Balears (C.A.M.B.A.L.).



- Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de les Illes Balears.
- Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (L.E.C.O.).
- Decreto 49/2003, de 9 de mayo, de declaración de zonas sensibles, normales y menos sensibles en las aguas del litoral y de las cuencas hidrográficas intracomunitarias de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. BOCAIB núm. 76, de 29-5-03.
- Decreto 91/1997, de 4 de julio, de protección de los recursos marinos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.
- Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de régimen Urbanístico de las Áreas de Especial protección de las Illes Balears.

1.4 Elaboración, contenido y tramitación del Plan Especial

Elaboración y contenido del Plan Especial

La formulación del presente Plan Especial corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), tal como establece el TRLPEMM. Su redacción se inició en noviembre de 2017.

Corresponde al Ayuntamiento de Eivissa la aprobación inicial Plan Especial, así como la aprobación definitiva al ser un municipio de más de 10.000 habitantes (art. 54 de la Ley 12/2017).

El contenido básico del Plan Especial se ajusta a lo que establece la Ley 12/2017 (LUIB), de 25 de marzo, de Ordenación y uso del Suelo de las Illes Balears. Este es el siguiente:

- Memoria descriptiva y justificativa de la necesidad o conveniencia del plan
- Planos de información
- Planos de ordenación
- Normas y catálogos que correspondan
- Estudio de evaluación de la movilidad generada, que, en su caso, definirá las medidas a adoptar respecto de los grandes centros generadores de movilidad que se prevean.
- Informe de Sostenibilidad Ambiental, que regula la normativa sobre evaluación ambiental de planes y programas a menos que, por su específica finalidad y objeto, el órgano ambiental acuerde la exoneración por no tener efectos significativos sobre el medio ambiente

Asimismo, es necesario la elaboración de una Memoria de viabilidad y sostenibilidad económica, en coherencia con lo establecido en la LUIB (Ley 12/2017, de 29 de diciembre,



de Urbanismo de les Illes Balears) y el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

Se deberán seguir las normas de protección de patrimonio para los Bienes de Interés Cultural, Bienes Catalogados y Bienes Inventariados establecidas en la legislación sectorial a nivel estatal, autonómico y de la isla de Formentera. El análisis de posibles afecciones al patrimonio y al paisaje son también aspectos a incorporar en los estudios ambientales.

El contenido que se establece en el *R.D. 2159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana* es consistente con los puntos anteriores, así como el resto de los documentos de normativa urbanística a nivel estatal.

Por tanto, el contenido del Plan Especial se adecuará con lo previsto en la citada ley autonómica.

Tramitación del Plan Especial

La tramitación del Plan Especial deberá ajustarse a lo que establece la Ley 12/2017 (LUIB), de 25 de marzo, de Ordenación y uso del Suelo de las Illes Balears.

En el art. 55 de la ley 12/2017 se explicitan los plazos de tramitación del planeamiento en base a la legislación urbanística, que son compatibles con la legislación portuaria:

- Se establece un plazo de tres meses para la aprobación inicial una vez se presenta la documentación completa, incluida la relativa a la tramitación ambiental que sea preceptiva, en su caso.
- Una vez aprobado inicialmente el plan se somete a información pública junto, en su caso, con la documentación correspondiente a su tramitación ambiental, así como la memoria de viabilidad y/o informe de sostenibilidad económica preceptivos. Asimismo, se solicitará informe a las Administraciones o a los entes cuyas competencias puedan verse afectadas.
- Los plazos mínimos para información pública serán los siguientes:
 - o Para los instrumentos que comporten evaluación ambiental estratégica ordinaria: 45 días.
 - o Para los que no la comporten: 30 días.
- A la vista del resultado de la información pública, de los informes emitidos y de la tramitación ambiental, se introducirán las modificaciones que procedan, sometiéndose a nueva información pública si estas fueran substanciales. Se resolverán las alegaciones recibidas y se modificará el documento definitivo.



- Una vez finalizado el periodo de información pública y consultas a las Administraciones, se dará traslado del documento definitivo, conjuntamente con la DAE, a la APB, tal como establece el TRLPEMM.
- La APB remitirá a Puertos del Estado el plan para que formule observaciones y sugerencias que estime convenientes.
- La aprobación definitiva por parte del Ayuntamiento sólo se podrá llevar a cabo con el informe previo del consejo insular en relación con las consideraciones oportunas por motivos de interés supramunicipal, de legalidad, de adecuación a los instrumentos de ordenación territorial y, en su caso, a los instrumentos urbanísticos de rango superior. Este informe se enviará en el plazo de tres meses desde la recepción de la documentación completa, en el caso de primeras formulaciones o revisiones de planes generales o de planes de ordenación detallada, y de un mes en el resto de planes. Una vez transcurrido este plazo, se entenderá que el informe se ha emitido de manera favorable y se podrá continuar con la tramitación.
- Para la aprobación definitiva es necesario llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del plan entre el Ayuntamiento y la APB. En caso de no haber acuerdo y persistir durante 6 meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

1.5 Estructura del documento

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

Documento nº1: Memoria

Documento nº2: Planos de Información

Documento nº3: Planos de Ordenación

Documento nº4: Normas Urbanísticas

Documentos nº5: Estudio económico-financiero y Plan de Etapas

Documento nº6: Estudio evaluación de la movilidad generada

Documento nº7: Memoria ambiental

Documento nº8: Resumen ejecutivo

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes a las Normas urbanísticas y los Planos de Ordenación.

La memoria, los planos de información y el resto de documentos cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.





1.6 Equipo redactor

El presente Plan Especial ha sido elaborado por la Autoridad Portuaria de Baleares.

Presidente: D. José Javier Sanz Fernández.

Director: D. Antonio Ginard López

Jefe de Departamento de Planificación y Estrategia: D. Jorge Nasarre López

Jefe de División de Planificación Física: D. Joan Gili Mulet

El Plan Especial está redactado por un equipo multidisciplinar, dirigido y a cargo de la Empresa Estrada Port Consulting SL, adjudicataria de la Asistencia Técnica con la APB. En el presente estudio han participado los siguientes autores:

Nombre y Apellidos	Titulación	Empresa	Función	DNI/NIE
D. José Luis Estrada Llaquet	Dr. ICCP	EPC	Delegado del Consultor	17982601M
D. Alberto Estrada López	ICCP	EPC	Jefe de Proyecto	75889700G
Dña. Anna Maria Ribas Juncà	Arquitecta	EPC	Arquitecta	47773958Z
D. Koldo Diez-Caballero*	Ldo. CC Ambientales	Tecnoambiente	Rble. tramitación ambiental	52592684X
D. Pablo Molina Alegre*	Ldo. Derecho	Garrigues	Ldo. Derecho	46140788M
D. José Antonio Malo Gaona*	ICCP	AIM SL	Experto en movilidad	43682500A

* Responsable de los trabajos de la empresa colaboradora.





2 BASES PARA LA ORDENACIÓN

2.1 Síntesis histórica

En 650 a.C. se funda la colonia púnica *Ebusus* por los cartagineses. El puerto se convierte en base naval de apoyo durante las guerras púnicas.

Tras la destrucción de Cartago, la ciudad mantuvo su autonomía política como ciudad confederada, continuando con la actividad industrial comercial. Se tiene constancia de la actividad comercial del puerto por la multitud de bolos de piedra granítica o silícica que pueden hallarse en la ibera norte del puerto, lastres de los navíos que acudían al puerto. La isla comerciaba con productos como los higos secos, la púrpura, la sal y artículos cerámicos. A pesar de tener constancia de esta actividad, no existen restos de obras marítimas de la Edad Antigua.

El Bajo Imperio y la Alta Edad Media es el período más desconocido de la historia de la ciudad y del puerto. No hay conocimiento acerca de cómo era el puerto hasta el siglo XVII. La primera representación gráfica conocida es el plano que acompaña a la carta de D. Juan Ponce de 1616 con motivo de la construcción de un muro, en el Contramuelle donde hoy se erige el monumento a los Corsarios. Esta instalación permitía el atraque de punta de los buques.

En 1738, en un plano del Arrabal levantado por el Ingeniero militar Carlos Beranger aparece un edificio para atarazanas o fines similares y un muelle.

A mediados de este siglo ya se encuentran varios documentos realizados con el objetivo de mejorar el puerto:

- A mediados de siglo se levanta el primer plano conocido con sondas.
- En 1752 el Ingeniero militar Juan Ballester propone dos soluciones para una obra de abrigo.

Ninguna de las obras proyectadas se ejecutó. En los planos que se conservan de la segunda mitad del siglo XIX se observa que solo se realizaron modestas obras en el Contramuelle y en la Ribera, seguramente por el ingeniero Miguel Ger, mejoras que se observan en el anteproyecto de Emilio Pou de 1863.

Otras obras que de las que se tiene constancia en este período son, la Casa de la Sanidad, junto a la Torre del Mar y la antigua Capitanía Marítima, donde hoy en día hay el arranque del Contramuelle.

Con la implantación de los Servicios de Obras públicas se empiezan a realizar actuaciones de mejora del puerto principalmente con dos objetivos: dragar el puerto para obtener mayores calados y realizar las obras de abrigo necesarias para permitir la utilización continuada de las instalaciones portuarias.





En 1863, Emilio Pou presenta el anteproyecto del puerto de Eivissa, que se fue completando en años posteriores y que no se puede dar por acabado hasta el final de la primera década del siglo siguiente.

Estas actuaciones se inician con un proyecto de dragado estudiado por el mismo Emilio Pou en 1870, y ampliado por Honorato Manera en 1874 y por Antonio Sastre en 1878.

En 1880 se redactan hasta 11 proyectos para las obras que serían fundamentales para las actuaciones de los siguientes 30 años. Emilio Pou redacta entonces el “Proyecto General de mejora del puerto de Eivissa” que aglutinaba todas estas actuaciones y los faseaba.

Debido a las dificultades técnicas y administrativas que se encontraron, fue necesario proceder a varias reformas de los proyectos, realizadas por Bernardo Calvet en 1892-1893, por Pedro Garau en 1897 y en 1904 y por Juan Frontera en 1906.

Finaliza así el proyecto de mejora del puerto, cuyo resultado es el actual puerto tradicional de Eivissa en su parte sur. Cabe resaltar que en dicho proyecto general de mejora ya se preveía la construcción de un dique de abrigo en Botafoc, obra que se acabó realizando más de un siglo después.

El 24 de mayo de 1912 se terminan las obras portuarias que permiten que el puerto de Eivissa ofrezca la mayor oferta de servicios de la isla. Durante prácticamente 60 años no se produjeron nuevas actuaciones de importancia, solo se realizaron reparaciones o mejoras de la infraestructura existente.

En 1950-1957 se realiza la prolongación del Contramuelle necesaria debido al aumento de la eslora de los buques.

En 1963 se construye un tinglado en el mismo Contramuelle, proyecto de Enrique Alonso, que también fue el autor del estudio para el aprovechamiento de la parte Norte del puerto. Empiezan entonces acciones encaminadas al traslado de los tráficos de mercancías y la pesca a la Ribera Norte.

El primer proyecto en este sentido es de Rafael Soler en 1965-1968 que trasladó el tráfico pesquero desde el muelle de la Consigna hasta el nuevo muelle pesquero en la ribera norte.

Como solución provisional para la descarga de combustible, CAMSA construyó un pantalán con duques de alba en la parte norte de la Bahía que funcionó entre 1966 y 1976. La Administración entre 1972 y 1975 construyó un espigón junto con un muelle adosado al dique, según proyecto de Rafael Soler, y se procedió a partir de 1976 a dismantelar las instalaciones provisionales de CAMPSA. En esta misma época se adaptó parte del tinglado del Contramuelle para dedicarlo a Estación Marítima.

Entre 1976 y 1980 se acometieron las obras para dotar al puerto de las instalaciones para atender al tráfico roll-on / roll-off, en base al proyecto de Fernando Moscardó. Consistieron en un muelle para este tráfico apoyado en el espigón de descarga de combustibles y en la construcción de un diente Ro-Ro. Asimismo, se procedió a un nuevo dragado para admitir buques tanto de carga pura como mixtos de pasaje y carga.





Entre 1965 y 1969 el Ayuntamiento realizó un relleno de casi 300.000 m² frente a las antiguas “feixes” en el “Prat de ses monges”, que modificó la configuración de la ribera norte del puerto.

En 1970 se inició la construcción de las instalaciones para embarcaciones de recreo entre la dársena pesquera y la Isla Plana. Estas fueron realizadas por distintos concesionarios y consistieron en la construcción de nuevas dársenas, espigones y diques de defensa. Estas acciones tardaron 17 años en desarrollarse totalmente.

Entre 2000 y 2003 se llevaron a cabo las obras de abrigo del dique de Botafoc, que dotaron al puerto de las infraestructuras necesarias para atender los tráficos comerciales.

Entre 1983 y 1985 se construye el muelle Ribera de Poniente, según proyecto de Fernando Moscardó para ubicar el tráfico local, especialmente con Formentera.

En 1980 se inicia la terminación de los Muelles Comerciales, proyectado por Rafael Soler. Se dota de otro tacón roll-on/roll-off y se amplía la superficie dedicada a operaciones. Esta actuación libera un poco el tráfico de mercancías de los muelles Sur, urbanizando el conjunto del muelle de la Consigna, demoliendo parte del espaldón del proyecto de Pou y ensanchando la superficie frente a la antigua Torre del Mar.

En 1995-1996 se construyen las oficinas de la APB y un almacén a la entrada de muelles comerciales, actuación que permite demoler el edificio del muelle de la Consigna. En paralelo se proyecta el edificio de Capitanía Marítima junto a dichas oficinas.

En 2003 finalizaron las obras del dique de Botafoc y en 2012 las obras de los nuevos muelles y explanadas. La puesta en marcha de la dársena de Botafoc para el tráfico comercial ha permitido finalmente liberar los muelles sur.

Las últimas actuaciones han tenido como objetivo acondicionar los muelles sur y de ribera de poniente sur para hacerlos accesibles e integrarlos en la ciudad.

2.2 La ordenación de la zona de servicio

2.2.1 Documentos existentes sobre la planificación/ordenación del puerto de Eivissa

Recientemente ha sido aprobada la Delimitación de Espacios y Usos portuarios del puerto de Eivissa.

En cuanto a la ordenación urbanística de la zona de servicio, el Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa tuvo su aprobación definitiva por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera el 2 de diciembre de 1993. La Resolución de aprobación del Plan Especial fue anulada por un defecto de forma en la exposición pública, por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que hizo el Colegio de Arquitectos contra el mismo.

El presente Plan Especial es la figura encargada de establecer la ordenación de la zona de servicio del puerto, circunscribiéndose al espacio delimitado en la DEUP, así como a los usos incluidos en la misma.



2.2.1.1 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) es la figura que determina, según la legislación portuaria (TRLPEMM), entre otros aspectos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos de las áreas en las que se divide el puerto.

La DEUP del puerto de Eivissa ha sido aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

Anteriormente estuvo en trámite el denominado Plan de Utilización de los Espacios del Puerto, que conforme el artículo 96 de la derogada Ley 48/2003 (antes de su modificación por la también derogada Ley 33/2010) tenía el mismo objetivo: la delimitación de la zona de servicios y sus usos. Esta propuesta fue aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y pasó la tramitación de información pública y oficial. Se formuló en este momento la Declaración de Impacto Ambiental del “Proyecto de Explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa” y finalmente fue preparado el 5 de Julio de 2010 la propuesta para su nuevo sometimiento a dicho Consejo y remisión a Puertos del Estado.

Al promulgarse la Ley 33/2010 y el TRLPEMM, que afectaban directamente este tipo de documentos se decidió elaborar una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa que se encuentra aprobada actualmente, publicada en la orden TMA/549/2021, 20 de mayo (BOE 4 de junio de 2021).

Con estos antecedentes, la DEUP ha incorporado los terrenos y espacios de agua necesarios para el desarrollo del Puerto de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras anteriormente analizado. Se recogen los usos que existen en la actualidad y los previstos en un futuro inmediato.

En relación con la figura del Plan Especial, la DEUP establece que *“el Plan Especial es un instrumento urbanístico que requiere tanto el conocimiento de las infraestructuras prevenidas y de sus usos básicos como el límite de su zona de tierra. Resulta de ello que, como establece el artículo 56.2 del TRLPEMM, con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del Plan Especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio, deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.”*

No obstante, es preciso resaltar que el Plan Especial tan solo ordena los espacios de tierra, incluidos dentro de la zona de servicio delimitada por la DEUP.

Las determinaciones que establece la DEUP del puerto de Eivissa, son las siguientes:

- Se delimita la zona de servicio terrestre del puerto que actualmente está establecido por las O.O.M.M de 23 de agosto de 1960 y de 7 de mayo de 1969. Se hace una revisión de las concesiones.



- Se regulariza el anterior límite de la zona de servicio. Se justifica cuales son los espacios innecesarios y que se proponen desafectar que resultan de la comparación del límite propuesta y el anterior límite. Se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones incluyendo los practicados por la Demarcación de Costas.
- Se reajustan las zonas de contacto de la zona de servicio del puerto con las parcelas afectadas al Ayuntamiento o a las Administraciones que las tienen a su cargo, sea zonas ajardinadas, viales rodados o peatonales. Se fija de manera que facilite la determinación del límite para las Administraciones (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento...) asociándolo a elementos físicos de la urbanización como bordillos, isletas de intersección, etc.
- Se hace una revisión y ubicación de los espacios y dársenas destinados a usos náutico-deportivos y pesqueros. Se justifica la situación de las terminales de tráfico comercial portuario de mercancías y de pasajeros.
- La DEUP delimita la superficie de agua incluida en la zona de servicio. Se define la Zona I de las aguas del puerto, así como la Zona II de dichas aguas por primera vez, por no haberse fijado expresamente hasta la fecha.
- Se determinan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto justificando la necesidad y conveniencia de dichos usos. Las determinaciones generales en cuanto a los usos propuestos se ajustan a los previstos en el punto 1 del artículo 72 del TRLPEMM. Los usos establecidos son: comercial y complementario, Náutico-Deportivo y complementario, Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario, Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario. Asimismo, incluye en el ámbito los espacios destinados a otras actividades cuando tengan un carácter complementario a la actividad esencial o que tengan como objetivo la mejora en la interacción puerto-ciudad.

La definición de los usos básicos, que recoge la DEUP es la siguiente:

Comercial y complementario

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

Se incluye en el uso complementario cuantos conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el E.M. 287-2 (Rev. Junio/20) puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o internaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento y todos aquellos otros permitidos sin más



limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse temporalmente a embarcaciones menores de cualquier tipo, sean de pasajeros, sean pesqueras, sean de recreo.

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

Náutico-Deportivo y complementario

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

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario

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

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

Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario

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

En la Tabla 1 se muestran las superficies asignadas a cada uno de los usos, y en la Figura 1 se muestra el plano de asignación de usos de la DEUP vigente.





Tabla 1 : Superficie asignada a cada uso en la DEUP vigente

USO BÁSICO	SUPERFÍCIE/m2.
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	173.808,13
NAUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO - 1 Comercial, pesquero y complementario.	49.069,43
MIXTO - 2 Comercial, náutico deportivo y complementario.	32.788,95
TOTAL SUP. EN m2.	366.663,42

Fuente: DEUP vigente



The map illustrates the Port of Eivissa, highlighting the proposed service area (green dashed line) and the current service area (red dashed line). Key facilities include the 'Muelle pequeño', 'Muelles comerciales', 'Club Náutico', 'Dársena de Poniente', 'Dársena de Levante', 'Muelle de Bateo', 'Muelle de Bateo', 'Dique Fito Isla Plana', 'Dique de Bateo', and 'Isla des Bateo'. The map also shows the 'Mar Mediterraneo' and the 'ES PRAT DE SES MONJES'.

ESPAÇOS DE ADMINISTRACIÓNS PÚBLICAS (Artículo 69.3.2º párrafo del TRLRHA)

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

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

PUERTO DE EIVISSA

ESCALA GRÁFICA
50m 0 50 100 150 200 250m

USO BÁSICO SUPERFICIE (m²)

USO BÁSICO	SUPERFICIE (m²)
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	173.808,13
NAUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO - 1 (Comercial, Deportivo y Complementario)	49.069,43
MIXTO - 2 (Comercial, Deportivo, Deportivo y Complementario)	32.788,95
TOTAL SUP. EN m².	366.663,42

PROPOSTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE EIVISSA

PROPOSTA DE ATRIBUCIÓN DE USOS

EM-287
103.000
JULIO DE 2010
5

Fuente: DEUP vigente



Sobre la DEUP, la Dirección General de la Costa y el Mar “emitió informe favorable condicionado a la propuesta, en fecha 11 de enero de 2021, entre cuyas condiciones se solicitaba que la Autoridad Portuaria de Baleares informase sobre la próxima demolición de 4 casetas, murete, rampa y solárium de acceso al mar en la zona de tierra a levante del dique de Botafoc que se mantenía en DPP para tal fin, y la posterior desafectación de dicha zona para su gestión como DPMT de uso general, sin que hasta la fecha se haya recibido información alguna”, tal como alega dicha dirección General en su informe de fecha 03 de julio de 2023.

La APB confirma el compromiso para la demolición de estas instalaciones, y la posterior desafectación de dicha zona para su gestión como dominio público marítimo-terrestre de uso general

Sin embargo, el Plan Especial debe ordenar la zona de servicio delimitada en la DEUP.

2.2.2 Marco del planeamiento en el municipio de Eivissa

Plan General de Ordenación Urbana 2023

En 2016 se inició la revisión del Plan General de Ordenación Urbana aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares en la sesión de fecha 10 de diciembre de 1987 (publicado en el BOCAIB nº15, de 04 de febrero de 1988) (PGOU 1987).

Dicha revisión estaba motivada por la necesaria actualización del modelo previsto y de las demandas, así como la adaptación a la normativa supramunicipal que se había aprobado desde su entrada en vigor.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana ha sido finalmente aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023).

El objeto del PGOU 2023 es dotar al municipio de Eivissa de un Instrumento de Ordenación Urbanística, adecuado a la dinámica socio urbanística actual y adaptado a la cambiante incidencia de las normativas supramunicipales, definiendo un modelo territorial sostenible sobre la base de un crecimiento que se tiene que mantener dentro unos topes razonables.

Desde el Plan General se facilita la tramitación del planeamiento de desarrollo con: Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle.

La zona de servicio del puerto está calificada como Sistema General. La regulación particular de cada uno de los usos a los cuales se vinculan los elementos de los sistemas generales, incluyendo las condiciones que se habrán de respetar en su ejecución, se regirá por las condiciones establecidas en estas Normas para cada área concreta del territorio municipal y en la normativa sectorial específica aplicable en función del uso característico de cada sistema general (Normas urbanísticas art. 135). Se establece que el desarrollo y ejecución de dichos sistemas se podrá realizar mediante planes especiales (Normas Urbanísticas art. 137).



En la memoria de gestión se incluye una ficha dedicada al Plan Especial del área portuaria (ficha nº 47). Los criterios recomendados que se recogen en dicha ficha para el desarrollo del Plan Especial del puerto son los siguientes:

- *Configurar una zona portuaria equilibrada, en diversas Áreas caracterizadas por la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios.*
- *Consolidación y regulación del aprovechamiento edificatorio y urbanístico del Puerto. Determinación de parámetros y usos urbanísticos por Áreas.*
- *Modernización, mejora y remodelación de las instalaciones náutico-deportivas.*
- *Reestructuración y localización del tránsito marítimo Eivissa-Formentera. Nueva Terminal de pasajeros.*
- *Ejecutar la nueva Terminal de Pasajeros y Mercancías de interés general. Optimizar la zona portuaria del muelle des Botafoch.*
- *Reducción del impacto ambiental de las concesiones náuticas-deportivas.*
- *Mejora de la accesibilidad e interacción ciudad-puerto. Incremento de la permeabilidad y acceso desde la ciudad hasta la lámina de agua.*
- *Potenciar una movilidad sostenible tanto en el interior de la zona portuaria como en su relación con el conjunto de vías urbanas. Priorizar el carril - bici, analizar la viabilidad de transporte marítimo entre Áreas del puerto. Creación de aparcamientos para cumplir con la dotación mínima exigible.*
- *Nuevo edificio de Cofradía de pescadores y zona de Varadero*
- *Incorporación de la zona del Faro des Botafoch a la ordenación urbana portuaria, promoviendo su rehabilitación y una regulación de usos.*
- *Prohibición de nuevos usos destinados a discotecas, salas de fiesta o similares.*

2.2.2.1 Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico de Eivissa

Formando parte de la documentación del PGOU 2023 hay el Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico. Este documento es el instrumento que se encarga de proteger el patrimonio cultural del municipio de Eivissa. Se redacta en desarrollo de lo que dispone el artículo 86 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico (R.D. 2159/1978) y de acuerdo con lo previsto en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

La regulación de las actuaciones que afecten a edificios o elementos catalogados se recoge en las Normas Urbanísticas del PGOU 2023. Las prescripciones de las fichas particularizadas del Catálogo tienen preferencia sobre las determinaciones de la normativa general.

Se estará en todo caso a lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.



El patrimonio catalogado viene regulado mediante una protección individualizada que aparece en la ficha normativa particularizada de cada inmueble o elemento, y por una protección genérica que depende de la calificación de protección A, B o C que indica el tipo de obras e intervenciones.



2.3 La zona de servicio del puerto

2.3.1 Descripción general del puerto de Eivissa y sus principales infraestructuras e instalaciones

Emplazamiento

El Puerto de Eivissa está ubicado en el término municipal homónimo, en el sureste de la Isla de Eivissa en las Islas Baleares. Su ubicación es 1°26,5'N y 38°54,6' E (Figura 2).



Figura 2 : Situación del Puerto de Eivissa

Fuente: EPC a partir de imágenes de APB

Eivissa es la segunda isla de Baleares en términos de población tras Mallorca. Junto a Formentera, con la que se comunica a través de un canal de 3,6 km de longitud, forma las Islas Pitiusas.



Cuenta con una extensión de 572 km² lo que la convierte en la tercera isla balear en extensión, tras Mallorca y Menorca. Su litoral tiene un total de 210 km donde se alternan más de 40 peñascos e islotes de diversos tamaños. Las distancias máximas de la isla son 41 kilómetros de Norte a Sur y 15 kilómetros de Este a Oeste. Su relieve es muy irregular formado por varias montañas, situando la cota más alta en 475 metros (Sa Talaia).

La capital de la isla es la ciudad de Eivissa.

La isla goza de renombre internacional por la belleza de sus calas y playas y la calidad de sus aguas, así como por fiestas y discotecas, que atraen a numerosos turistas.

El Puerto de la Eivissa dispone de una superficie de zona de servicio terrestre de 366.663,42m² y una superficie de flotación en Zona I de 103,91 ha según la DEUP recientemente aprobada. Esta superficie se obtiene gracias a la presencia del Dique de Botafoc y el dique de abrigo, de los que se habla más abajo.

La superficie de flotación de la Zona II tiene una superficie de 682,07 ha.

Dársenas y muelles

En el Plano EA-01 se muestra el emplazamiento y plano general del Puerto de Eivissa.

El Puerto de Eivissa se localiza en la amplia bahía natural abierta hacia el sector direccional Sur. Ha ocupado históricamente la zona situada a los pies de la ciudad, delante del barrio de la Marina. La costa de la propia isla le da protección frente los oleajes procedentes de los cuadrantes 1º y 4º. Los oleajes que proceden del 3º cuadrante quedan protegidos por la isla de Formentera y el rosario de islas y bajos.

Con la configuración natural de su entorno costero, el puerto se encuentra protegido frente a la acción de los oleajes reinantes y dominantes de la zona, a excepción de los del 2º cuadrante.

El Puerto de Eivissa está formado por dos grandes áreas de agua abrigada que incluyen diferentes muelles. La primera es la que engloba los muelles de la zona Sur protegidos por el dique de abrigo. La segunda es el resultado de los desarrollos a partir de la construcción en 2001 del dique de Botafoc, que arranca del extremo del islote Botafoc y se extiende hacia el Oeste, cerrando parcialmente la boca de la bahía.

El dique de Botafoc es un dique vertical de 516 m de longitud y 20 m de calado. Por su parte interior tiene condiciones de muelle por lo que se utiliza habitualmente como atraque de cruceros, barcos de combustible y también barcos de mercancía general convencional y *ferries*.

El dique de abrigo, situado al Suroeste, es un dique vertical de 208 m de longitud. Por su parte interior tiene adosado un muelle y duques de alba, que permiten el atraque habitual de cruceros.

En el puerto se distinguen 8 dársenas diferenciadas. En sentido de las agujas del reloj son las siguientes:



- Dársena Levante
- Dársena de Poniente
- Ribera de Poniente
- Dársena Pesquera
- Muelles Comerciales
- Dársena Marina Ibiza
- Dársena Marina de Botafoch
- La Dársena de Botafoch

Las tres dársenas náutico-deportivas (marina Ibiza Este y Oeste, Dársena Marina des Botafoch), que se encuentran en la zona de ribera Norte del puerto, disponen de su propio abrigo independiente de los citados antes (dique de abrigo y dique de Botafoch).

En total dispone de 3.869 m de línea de atraque directamente gestionados por la APB, distribuidos para atender los siguientes tipos de embarcaciones (ver Tabla 2).

A esto hay que sumar los pantalanes y muelles de particulares. Se trata de muelles para embarcaciones náutico-deportivas en las seis concesiones existentes con un total de 6.719 m de línea de atraque (ver Tabla 3).

Tabla 2: Muelles y atraques del servicio. Puerto de Eivissa

MUELLES DEL SERVICIO				
Nombres	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
En Dársena Levante				
Muelle adosado y Duques de Alba	169	7	35	Cruceros turísticos
Diente muelle adosado más D.M. Lte	20	7	0	Cruceros
Muelle de Levante o de la Consigna	236	7	14	
Contramuelle de Levante	116	7	18	
Contramuelle Norte	51	7	30	Pernoctaje tráfico interior y excursiones
Total	592			
En Dársena Poniente				
Muelle Interior o de Poniente	190	7	14	Embarcaciones de recreo, pasajeros y tráfico interior
Muelle Ribera Poniente	210	6	14	Pasajeros y tráfico interior
Diente Muelle Ribera Poniente (tacón Ro-Ro)	15	6	0	Pasajeros, Ferries
Muelle Ribera Poniente Norte	40	5	14	Pasajeros
Diente Muelle Ribera Norte (tacón Ro-Ro)	20	5	14	Pasajeros
Total	475			



MUELLES DEL SERVICIO				
Nombres	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
En Dársena Pesquera				
Muelle Pesquero	150	4	65	Embarcación de pesca
Muelle Pesquero Norte	51	4	37	Embarcación de pesca
Pantalán Muelle Pesquero	48	4	2	Embarcación de pesca
Total	249			
En Muelles comerciales				
Muelle Ro-Ro Norte (tacón Ro-Ro)	117	7	12	Pernoctaje y tráfico interior
Muelle Ro-Ro Poniente	169	6,5	15	Ro-Ro y mercantes
Muelle Sur Poniente Ro-Ro	61	6,5	20	Espera, Repostaje
Muelle Ro-Ro Sur testero	31	7	15	Remolcadores
Diente Muelle Ro-Ro Sur (tacón Ro-Ro)	20	7	0	Ro-Ro, mercantes y ferries
Muelle Ro-Ro Sur	124	7	37	Ro-Ro, mercantes y ferries
Muelle Ro-Ro Levante	165	7	14	Ro-Ro, mercantes y ferries
Diente Ro-Ro Levante	25	7	8	Ro-Ro, mercantes y ferries
Prolongación Diente Ro-Ro Levante	35	7	8	Pernoctaje tráfico interior y excursiones
Total	746			
En Dársena Botafoc				
Pantalán Norte Botafoc - Atraque 1	232	9	30	Ro-Ro, ferries y cruceros
Pantalán Norte Botafoc - Atraque 2	232	9	30	Ro-Ro, ferries y cruceros
Pantalán Sur Botafoc - Atraque 1	232	9	30	Ro-Ro, ferries y cruceros
Pantalán Sur Botafoc - Atraque 2	232	9	30	Ro-Ro, ferries y cruceros
Muelle de Ribera Botafoc 1-9	220	9	20	Ro-Ro, ferries y cruceros
Diente Interior Dique de Botafoc	80	7	36	
Dique de Botafoc	393	20	18	Cruceros/combustibles, convencional, mercancía gral. y ferries
Diente Exterior Dique de Botafoc	40	20	20	Buques auxiliares
Total	1.661			
TOTAL DÁRSENAS COMERCIALES Y PESQUERAS	3.723			
EN OTRAS DÁRSENAS				
Pantalanes adosados dique	73	2,5	2	Sin uso
Pantalanes pesquero zona levante	73	2,5	2	Embarcaciones deportivas de base
TOTAL OTRAS DÁRSENAS	73			
TOTAL DEL SERVICIO	3.869			

Fuente: EPC a partir de Memoria Anual APB 2022



Tabla 3: Muelles y atraques de particulares. Puerto de Eivissa

MUELLES DE PARTICULARES				
Nombres	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
En Dársena Levante				
Dársena deportiva	541	7	13,0-25,0	Embarcaciones de recreo
En Dársena Poniente				
Contramuelle Poniente.	115	6,0-7,0	8,0-12	Embarcaciones de recreo
Pantalanes Muelle Poniente	300	4,0-6,0	3,75-5	Embarcaciones de recreo
En Ribera Poniente				
Dársena deportiva	778	1,5-2,5	2,0-5,0	Embarcaciones de recreo
En Dársena Marina Ibiza				
Dársena deportiva	2.636	3,0-6,0	3,0-16	Embarcaciones de recreo
En Dársena Marina des Botafoc				
Dársena deportiva	2.349	3,0-5,0	2,5-7,4	Embarcaciones de recreo
TOTAL DE PARTICULARES	6.719			

Fuente: EPC a partir de Memoria Anual APB 2019

Las profundidades de los muelles varían desde los 1,5 m en la dársena deportiva de la ribera Poniente, hasta los 20m en el Dique des Botafoc.

Dársena de Levante

La Dársena de Levante se encuentra en la parte Sur del Puerto, al abrigo inmediato del Dique de Abrigo.

Alberga los siguientes muelles:

- el Muelle adosado y Duques de Alba para cruceros turísticos de 169 m de longitud y 7 m de calado.
- el Muelle de Levante o de la Consigna y el Contramuelle de Levante para buques de grandes esloras.
- el Contramuelle Norte de 51 m de longitud y 7 de profundidad está destinado al pernoctaje del tráfico interior y excursiones.

La mayor parte de esta dársena se encuentra concesionada y se dedica a buques de grandes esloras.

La APB gestiona directamente el Muelle adosado y los duques de alba para el atraque de cruceros de dimensiones menores.

Esta zona ha sufrido recientemente una reconversión de sus espacios terrestres en paseo peatonal, que se explica más adelante.



Se ha demolido recientemente la estación marítima en Es Martell y actualmente en el Contramuelle hay un edificio y la terraza en su parte superior se utiliza de mirador.

La DEUP ha desafectado los espacios de terrazas de la Calle Andanes fijando el límite del puerto en la alineación que marcan las farolas.

Se trata pues de un espacio de gran valor urbanístico y paisajístico, con el centro de Sa Vila en sus inmediaciones, que está declarado Patrimonio de la Humanidad de la Unesco.

Figura 3 : Dique de Abrigo, al fondo Dalt Vila



Fuente: APB

Dársena de Poniente

Ocupa la zona Oeste de la bahía de Eivissa, al sur del espacio portuario.

En esta dársena se operan dos tipos de tráfico: náutico-deportivo en los muelles situados al Este y tráfico de pasajeros y vehículos con Formentera, en los muelles situados al Oeste.

La instalación náutico-deportiva está concesionada y consta de los siguientes muelles:

- Contramuelle de Poniente, de 115 m de longitud. Constituye el atraque Oeste de Es Martell.
- Pantalanes del Muelle de Poniente, de 300 m de longitud.

En total suman 415 m de línea de atraque y la profundidad oscila entre 4 y 7 m (se dispone de 90 amarres deportivos).

La zona destinada actualmente al tráfico de Formentera está formada por los siguientes muelles:



- Muelle Ribera de Poniente, con una alineación de 107 m y otra de 103 m. Cada alineación dispone de 2 atraques para barcos de pasaje rápido. Uno de ellos dispone de tacón Ro-Ro para el embarque y desembarque de vehículos.
- Muelle de Ribera Poniente Norte, de 40 m y con tacón Ro-Ro. Permite el atraque de un buque de pasaje rápido y embarque/desembarque de vehículos.

El Muelle Ribera de Poniente tiene un ancho de 24 m que se divide en una zona de maniobra (embarque/desembarque de pasajeros) de 14 m ancho y un paseo peatonal de 10 m de ancho. En la zona de operación se dispone de cuatro áreas de sombra protegidas con pérgolas.

Asimismo, hay una estación marítima de pasajeros que consta de una planta, con un total de 347 m² construidos. En la misma estación hay taquillas de venta de billetes, servicios, restauración y locales comerciales. Junto a la estación se encuentra la zona de intercambio modal con aparcamiento de autobuses y taxis, para los pasajeros que embarcan/desembarcan.

Figura 4 : Zona de embarque/desembarque del tráfico con Formentera en el Muelle Ribera de Poniente



Fuente: EPC

Dársena Náutico-Deportiva Ribera de Poniente

Se sitúa al Oeste del puerto, entre la Dársena de Poniente y la Dársena Pesquera.

Se trata de la instalación Náutico-Deportiva para pequeñas y medianas esloras en la ribera de poniente del Puerto de Eivissa, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socioculturales relacionadas con el mar.



Dispone de pantalanes con una línea de atraque de 778 m y una profundidad entre 1,5 y 2,5 m. Consta de 298 amarres náutico-deportivos, de esloras hasta los 24 m. Hay un edificio dedicado a restaurante y servicios, una zona de aparcamiento, cabinas y la escuela de vela con zona de varada.

Dársena Pesquera

Situada al noroeste del Puerto de Eivissa, al abrigo de Muelles Comerciales.

Se dedica, como su nombre indica, a la actividad pesquera pero también alberga un varadero y astillero para embarcaciones menores. Dispone de los siguientes muelles e instalaciones marítimas:

- *Travel-lift*, que da servicio al varadero y astillero que se encuentra en la parte posterior del muelle.
- Muelle Pesquero, de 150 m de línea de atraque 64 m de ancho, y 4 m de calado.
- Muelle Pesquero Norte de 51 de longitud y 4 m de calado.
- Pantalán muelle pesquero de 48 de longitud y 4 m de calado.
- Rampa para embarcaciones menores, principalmente de pesca.

En la parte posterior del Muelle pesquero se encuentra el edificio de la Cofradía de Pescadores y un aparcamiento.

Figura 5 : Dársena pesquera y cofradía de pescadores



Fuente: APB



Muelles Comerciales

Se trata de la zona comercial histórica del puerto, antes de la construcción del dique de Botafoc.

Tiene una forma cuasi rectangular, con diferentes muelles en sus lados, y tacones ro-ro en algunos de ellos. Se emplean por diferentes tipos de tráficos. Uno de ellos es el tráfico de *ferries* con Formentera.

La profundidad se mueve entre 6,5 m y 7 m.

De Oeste a Este, existen los siguientes muelles:

- el Muelle Ro-Ro Norte con 117 m de línea de atraque, destinado a pernoctaje de embarcaciones de tráfico interior y excursiones.
- Muelle Ro-Ro Poniente de 169 m de longitud, destinado a buques Ro-Ro y mercantes.
- Muelle Ro-Ro Sur Poniente de 61 m de longitud para la espera y el repostaje.
- Muelle Ro-Ro Sur testero de 31 m para remolcadores
- Muelle Ro-Ro Sur con tacón Ro-Ro de 124 m para buques Ro-Ro, mercantes y *ferries*.
- Muelle Ro-Ro Levante con tacón Ro-Ro de 165 m para buques Ro-Ro, mercantes y *ferries*.
- Prolongación Diente Ro-Ro levante con 25 m para pernoctaje de embarcaciones de tráfico interior y excursiones.

Los espacios terrestres de los Muelles Comerciales están divididos en las siguientes zonas:

- Una zona de depósito temporal de plataformas y carga general, cercana a los muelles de poniente.
- Una zona de espera y preembarque de vehículos para *ferries* que van a Formentera. Se encuentra una estación marítima (carpa) para los pasajeros de estos buques.

En MMCC existen una mezcla de actividades de carga con los de pasajeros, idealmente deberían estar separados.

No obstante, los tráficos de gas se desplazaron hace un tiempo a Botafoc, lejos del núcleo urbano, dejando en MMCC tráficos de mercancía general y de forma esporádica tráficos de graneles.



Figura 6 : Muelles comerciales



Fuente: APB

Dársena Náutico-Deportiva de Marina Ibiza

Situadas en la Ribera Norte del Puerto de Eivissa, las dársenas (Oeste y Este) de Marina Ibiza están destinadas a instalaciones náutico-deportivas. Están separadas por el Muelle interior Marina Ibiza que alberga una zona de restauración y locales comerciales.

La explotación de puestos de amarre, así como los edificios y zonas de servicios en la ribera norte del Puerto de Eivissa están actualmente concesionadas.

Dispone de una línea de atraque de 2.636 m y un calado entre 3 y 6 m. Consta de 394 amarres náutico-deportivos. En la parte posterior hay una calzada de acceso a los distintos amarres y aparcamientos.

Dársena Náutico-Deportiva de Marina Botafoc Ibiza

La Dársena de Marina Botafoc Ibiza está situada en la ribera Norte, al Este de Marina Ibiza.

Dispone de un espacio de agua dedicado a embarcaciones de recreo, protegida por un dique de abrigo de 498 m, paralelo a la costa, que en su tramo final tiene forma de espigón, de forma que la bocana de la dársena está orientada hacia el Sureste.

Tiene una línea de atraque de 2.349 m y un calado entre 3 y 5. Consta de 428 amarres náutico-deportivos.

Asimismo, en el muelle a poniente, se dispone de un espacio para varada y reparación dotado con un *travel-lift* y talleres. A levante de la dársena hay una gasolinera, torre de control y edificios de administración.



Tanto la propia dársena como los espacios terrestres adyacentes, están concesionados.

Cuenta con diferentes edificaciones en la zona de ribera:

- Zona comercial y de restauración con un total 5.846 m² construidos distribuidos en 11 edificios dedicados a locales comerciales y restaurantes. Hay un paseo y una zona de terrazas.
- Zonas de aparcamiento.

Asimismo, se encuentran las siguientes instalaciones en la parte Oeste de la Dársena:

- Explanada de varada para dar servicio de reparación a las embarcaciones de la concesión situado.
- Edificios relacionados con el suministro de gasolina/gasóleo para las embarcaciones, de almacenaje y distribución.

Finalmente, en el Contradique hay edificios de administración y torre de control de la concesión.

Dársena de Botafoch

La Dársena de Botafoch se sitúa en la parte exterior del Puerto de Eivissa (Este), al abrigo del Dique de Botafoch. Este desarrollo ha permitido que el puerto acoja a cruceros y buques mercantes de grandes dimensiones. El embarque y desembarque de pasajeros, así como la carga/descarga de mercancías, tienen lugar en los pantalanes Norte y Sur de la Dársena de Botafoch.

Existen 4 atraques de 232 m de longitud cada uno en dos pantalanes perpendiculares a la explanada, destinados a Ro-Ro, *ferries*, cruceros, y tráfico local. Estos atraques han sido ampliados mediante duques de alba para permitir la llegada de cruceros de mayor eslora. En el pantalán Sur también atracan gaseros. En estos pantalanes existen pasarelas para el desembarque de los pasajeros. Junto a los atraques existe una zona de pre-embarque para la espera de vehículos.

La nueva Estación Marítima de Botafoch entró en funcionamiento en 2023, dispone de unos 7.559 m² de superficie construida entre las dos plantas y la entreplanta.

En el muelle de Ribera 1-9 también atracan Ro-Ro y *ferries* con 220 m de longitud. Esto suma un total de 928 m de línea de atraque con 7 m de profundidad.

Los cruceros, barcos de combustibles, barcos de mercancía general convencional y *ferries* atracan en el Dique de Botafoch, en el muelle de 393 m de longitud y 20 de calado. Disponen en sus extremos de sendos tacones Ro-Ro. El Diente Exterior del Dique se destina a los buques auxiliares.



Figura 7 : Pasarela de embarque/desembarque en la Dársena de Botafoc



Fuente: APB

Otros espacios terrestres de la zona de servicio del puerto

Paseo Muelles Sur (Calle Andenes, Calle Lluís Tur i Palau y Escollera)

Se trata de los espacios en la parte Sur del puerto, colindantes con Dalt Vila. Están formados por la Calle Andenes, Lluís Tur i Palau y Escollera y sus espacios peatonales asociados, así como los espacios del Contramuelle.

Se trata de una las partes más antiguas del Puerto y que tienen una relación más directa con el casco histórico de la ciudad.

En las últimas actuaciones se ha realizado una actuación puerto-ciudad, priorizando el paseo peatonal y el espacio público por encima del tráfico rodado, y eliminando de esta zona el tráfico comercial de líneas regulares (pasajeros y carga).

Diferenciamos las siguientes zonas:

- Escollera del dique de Abrigo, de protección del oleaje donde hay un paseo peatonal hasta el faro. El muro de dique y el faro están en el Catálogo de Patrimonio Histórico.
- Muelle adosado.
- El contramuelle, donde se ubica el edificio-mirador Es Martell.
- La calle Andenes y calle Lluís Tur i Palau constituyen una franja de contacto longitudinal entre los espacios portuarios y los urbanos. Constan de los siguientes elementos, empezando desde el mar: Paseo peatonal, Carril bici, Calzada con un vial, Acera, Terrazas de hostelería.



Figura 8 :Calle Luís Tur i Palau



Fuente: EPC

Zona de reparación de embarcaciones menores

En la zona Noroeste del Puerto existe un área de reparación de embarcaciones menores y astillero, en la parte posterior de la Avenida de Santa Euràlia.

Las edificaciones y espacios tienen un uso de reparación o almacenaje de embarcaciones. Estas instalaciones están concesionadas.

Zona norte de edificios administrativos

En el noroeste existe un área donde se encuentran las edificaciones o espacios que acogen los diferentes servicios administrativos:

- Edificio que acoge las oficinas de la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima.
- Comandancia Naval de Ibiza (no incluida en la Zona de Servicio del Puerto con motivo de la alegación presentada por el Ministerios de Defensa)
- Salvamento Marítimo.
- Protección civil.
- Vigilancia Aduanera.

Para acceder a esta zona existe un control de acceso vigilado por la policía portuaria.

Hay aparcamientos para dar servicio a estos edificios.



Viales de comunicación de las dársenas deportivas y acceso a Botafoch

El Paseo Juan Carlos I permite la comunicación entre las Dársenas náutico deportivas: Marina Ibiza y Botafoch Ibiza Este paseo incluye una zona de jardines (parque de Juan Carlos I). Tanto el paseo como los jardines se encuentran fuera de la zona de servicio, separados de la misma por el vallado de las instalaciones náutico-deportivas.

En la parte posterior de Marina des Botafoch, el paseo Juan Carlos gira hacia el Sur y se convierte en la calle d'Ibosim. La calzada de la calle d'Ibosim discurre por las zonas de tierras ganadas a mar que unieron las islas Grosa y des Botafoch y que permitieron cerrar la dársena de Botafoch en su costado Este. Esta vía da acceso a la zona de embarque y pre-embarque en la explanada des Botafoch.

Consta de los siguientes elementos, empezando desde el mar: acera + carril bici + calzada (un carril por sentido y en la zona de acceso a la explanada des Botafoch 2 carriles por sentido) + acera.

Justo en paralelo a la calle d'Ibosim, se encuentra la calle Botafoch que comunica la zona residencial de la Illa Plana con la Illa des Botafoch. También da acceso al Faro de Botafoch, edificación que está incluida en el Catálogo de Patrimonio Histórico.

Figura 9 : Faro de Eivissa



Fuente: APB

2.3.2 Situación legal del suelo

Como es habitual, una parte de la zona de servicio del Puerto de Eivissa está otorgada en concesión a particulares.



En la siguiente tabla se muestran las concesiones y autorizaciones vigentes y en el Plano de Información EA-03 puede apreciarse su localización.

Tabla 4: Principales concesiones y autorizaciones del puerto de Eivissa, en vigor noviembre 2024

PRINCIPALES CONCESIONES Y AUTORIZACIONES				
Título	Objeto	Concesionario /autorizado	Fecha inicio	Fecha fin
GSP-118	Explotación de puestos de amarre en la ribera norte del puerto de Ibiza	SERV. MAR. PORT EIVISSA SL	31/07/2008	17/05/2032
1108-CP/G	Ejecución de una canalización subterránea para el vertido al mar de aguas residuales procedentes de la EDAR de Ibiza en la zona de Botafoc	AGENCIA BALEAR DEL AGUA Y DE LA CALIDAD AMBIENTAL	26/10/2016	10/11/2051
1027-CP/G	Astillero para embarcaciones menores	VARADEROS Y CONSTR. NAVALES SL	14/06/1961	16/12/2027
0553-CP/G	Conducción de alta tensión	ENDESA DISTRIBU. ELECTRICA SL	20/02/1967	16/12/2027
0568-CP/G	Tuberías de descarga de combustible	EXOLUM CORPORATION SA	04/10/1965	16/12/2027
0585-CP/G	Caseta varadero y terraza	STEVEN JACKSON	13/08/2019	16/12/2027
EM-0749	Convenio de colaboración entre APB y Dirección General del Agua del MAPAMA para la ejecución de obras, explotación y mantenimiento del sistema de saneamiento de la ci Ibiza	MAPAMA	19/12/2017	18/12/2037
1107 CP/G	Concesión para la ejecución y utilización de canalización subterránea para la evacuación de aguas pluviales procedentes de la avenida de la Pau por el camino de Can Murtera para su vertido al mar en la zona de la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	AYUNTAMIENTO DE EIVISSA	25/11/2020	09/12/2055
GSP-182	Explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio de servicios en la dársena de levante del puerto de Eivissa	IGY GESTORA MARINAS SPAIN, S.L.	21/02/2024	07/08/2032
GSP-184	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc, en el puerto de Eivissa	OCIBAR S.A.	30/02/2022	30/03/2025
GSP-192	Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa	Puertos y litorales sostenibles S.L.	06/05/2024	06/05/2027
AU-C-I-0001	Autorización para la prestación des servicio comercial bus náutic en la zona I del puerto de Eivissa	SERCOMISA	01/08/2024	01/08/2027
AU-D-I-01-0837-23	Gestión y explotación de unas instalaciones destinadas a realizar trabajos de mantenimiento y reparación de embarcaciones	Tanit Ibiza Port S.A.	15/01/2024	14/01/2027
AU-D-I-01-0845-24	Gestión de puestos de amarre en la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	Tanit Ibiza Port S.A.	13/06/2024	05/06/2027
AU-D-I-01-0838-24	Depósito de mercancías	Grimaldi logistica España, S.L.	19/02/2024	22/02/2025

Fuente: Equipo redactor en base a información APB

2.3.3 Dinámica y tendencias de la actividad portuaria

El puerto de Eivissa constituye el 1º puerto de los gestionados por la APB, en tráfico de pasajeros de línea regular y el 2º en tráfico de mercancías, medidas en toneladas.

Tráfico de mercancías

En 2023 el puerto de Eivissa movió un tráfico total de 3.421.862 t, principalmente de mercancía general con 3.132.347 t, seguido a mucha distancia del tráfico de graneles líquidos y finalmente el de graneles sólidos, tal y como se observa en la Tabla 5.



Tabla 5: Resumen general tráfico de mercancías del puerto de Eivissa (en toneladas). Años 2022-2023)

Resumen general tráfico puerto de Eivissa 2022-2023				
CONCEPTO			2022 (t)	2023 (t)
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES	LÍQUIDOS	237.288	223.674
		SÓLIDOS	55.785	62.868
	MERCANCÍA GRAL.		2.963.337	3.132.347
TOTAL			3.256.410	3.418.889
OTRAS MERCANCÍAS	PESCA	TOTAL PESCA	103	102
	AVITUALLAMIENTO	TOTAL AVITUALLAMIENTO	3.250	2.871
	TRAFICO INTERIOR	TOTAL TRAFICO INTERIOR	0	0
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO			3.259.763	3.421.862

Fuente: EPC en base a Memorias anuales de la APB 2022 y 2023

En el año 2023 embarcaron un total de 1.034.376t y desembarcaron 2.384.514 t, de lo que se deduce que es un puerto esencialmente de descarga, como corresponde habitualmente a un puerto insular.

El tráfico de mercancía general es esencialmente en la modalidad Ro-Ro. En 2023 este tráfico ascendió a 160.799 UTI's sumando embarque y desembarque, entre los que destacan los vehículos acompañados (camión articulado, rígido y tren de carretera) con 95.203 UTI's lo que representa un 59%. En menor medida se movieron vehículos no acompañados y otros (ver Tabla 6).

Tabla 6: Tráfico Ro-Ro en el puerto de Eivissa (en UTI's). Año 2023.

Unidades de transporte intermodal (UTI) Ro-Ro				
Tipo		Embarque	Desembarque	Total
Acompañado	Camión articulado	17.515	18.239	35.754
	Camión rígido	28.357	28.425	56.782
	Tren de carretera	1.297	1.370	2.667
No acompañado	Remolques, semiremolques y plataformas	29.690	29.248	58.938
Resto	Cabeza tractora	561	168	729
	Furgón	1.551	275	1.826
	Roll Tráiler y otros equipos	2.001	2.102	4.103
TOTAL UTIS		80.972	79.827	160.799

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023



Además, se movieron 31.047 vehículos en régimen de mercancía de los cuales 21.176 fueron embarque y 9.871 corresponden a desembarque.

Tabla 7: Vehículos en régimen de mercancía en el puerto de Eivissa. Año 2023.

Unidades de automóviles en régimen de mercancía			
Tipo	Embarque	Desembarque	Total
Autobuses	7	6	13
Turismos (matriculados y sin matricular)	9.682	20.879	30.561
Camiones	25	38	63
Vehículos especiales	52	83	135
Motocicletas (incl. los ciclomotores)	105	170	275
TOTAL UTIS	9.871	21.176	31.047

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

En la siguiente tabla se muestra las mercancías embarcadas y desembarcadas según su naturaleza.

Tabla 8: Tráfico de mercancías del puerto de Eivissa clasificada según naturaleza. Año 2023.

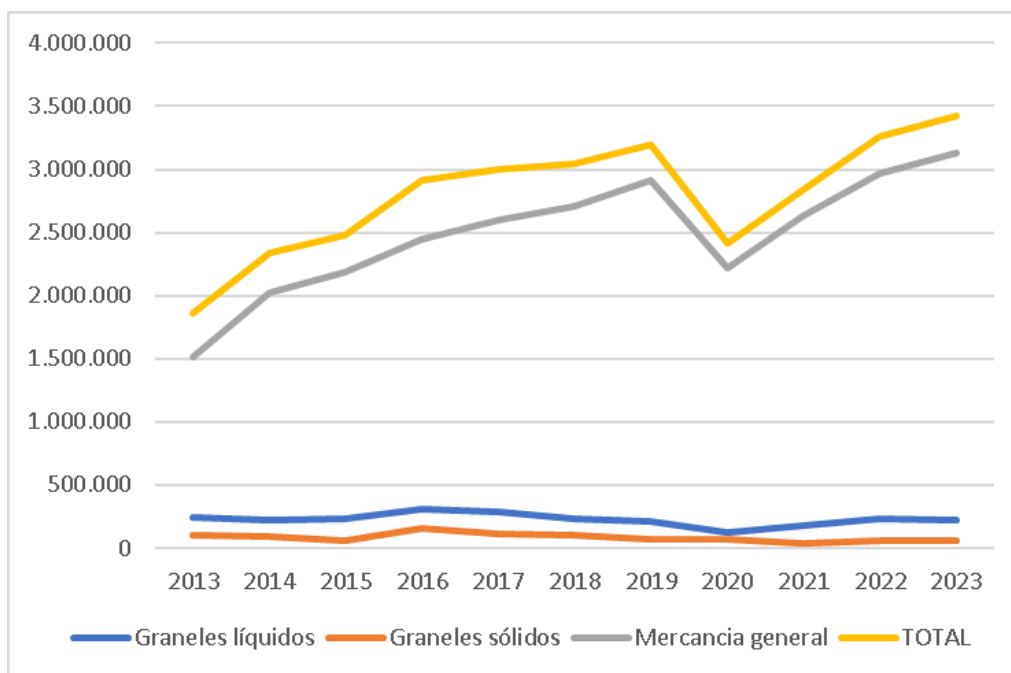
Unidades de automóviles en régimen de mercancía			
Mercancía	Embarque	Desembarque	Total
Energético	15.763	239.677	255.440
Siderometalúrgico	12.498	17.615	30.113
Minerales no metálicos	3.858	7.399	11.257
Abonos	44	4.465	4.509
Químicos	5.067	147.433	152.500
Materiales de construcción	43.932	235.885	279.817
Agro-ganadero y alimentario	35.717	426.753	462.470
Otras mercancías	82.419	448.779	531.198
Vehículos y elementos de transporte	835.079	856.508	1.691.587
TOTAL	1.034.377	2.384.514	3.418.891

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

Se observa, en los últimos 10 años, que el puerto de Eivissa ha tenido un importante crecimiento en tráfico de mercancía general, pasando de 1.514.319 t en 2013 a 3.418.889 t que representa un incremento del 125,8%.



Figura 10: Gráfico evolución mercancías del puerto de Eivissa (en toneladas). Años 2013- 2023



Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

Tráfico de pasajeros

El tráfico más importante en el puerto de Eivissa es el tráfico de línea regular, que en 2023 movió 3.067.414 pasajeros, seguido en menor medida del tráfico de cruceros con 552.354 pasajeros.

Tabla 9: Tráfico de pasajeros en el puerto de Eivissa. Año 2023.

Pasajeros		
En régimen de transporte (excepto los de interior)	Embarcados	1.524.335
	Desembarcados	1.543.079
	Total tráfico regular	3.067.414
Cruceros	En tránsito	551.062
	Inicio de línea	314
	Fin de línea	978
	Total cruceros	552.354
Interior	Total Excursionista	382.972
Otros pasajeros	Total otros	137.389
TOTAL		4.140.129

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

El tráfico regular es operado en buques tipo ferry o Ro-Pax (mixtos de pasajeros y mercancías) y de pasaje rápido, que operan en Botafoc, en los muelles Comerciales y en el muelle de Poniente.



Los principales destinos/orígenes del tráfico de 2023 fueron los siguientes:

- Formentera: 2.134.010 pax
- Denia: 294.260 pax
- Palma de Mallorca: 215.944 pax
- Barcelona: 200.574 pax
- Valencia: 221.477 pax

Asimismo, se transportaron un total de 443.144 vehículos en régimen de pasaje (ver Tabla 10).

Tabla 10: Vehículos en régimen de pasaje en el puerto de Eivissa. Año 2023.

Vehículos en régimen de pasaje			
Tipo	Embarque	Desembarque	Total
Motocicletas	20.305	20.689	40.994
Turismos	197.833	200.752	398.585
Furgonetas	1.121	2.331	3.452
Autobuses	77	36	113
TOTAL VEHÍCULOS	219.336	223.808	443.144

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

El tráfico de cruceros en el puerto de Eivissa se opera en el muelle de Consigna y muelle Adosado (duques de Alba) en la dársena de Levante, para esloras inferiores a los 200 m, y del dique de Botafoc para las esloras superiores (393 m de línea de atraque). También en Botafoc hay los 4 atraques de los pantalanes Norte y Sur que acogen el tráfico línea regular y cruceros de esloras has 232 m.

El tráfico de pasajeros de crucero en 2023 alcanzó los 552.354 pasajeros, la cifra más alta en los últimos 10 años. La práctica totalidad (el 99,71%) son pasajeros de tránsito. En las siguientes tabla y figura se observa la evolución de los pasajeros de crucero en estos últimos diez años.

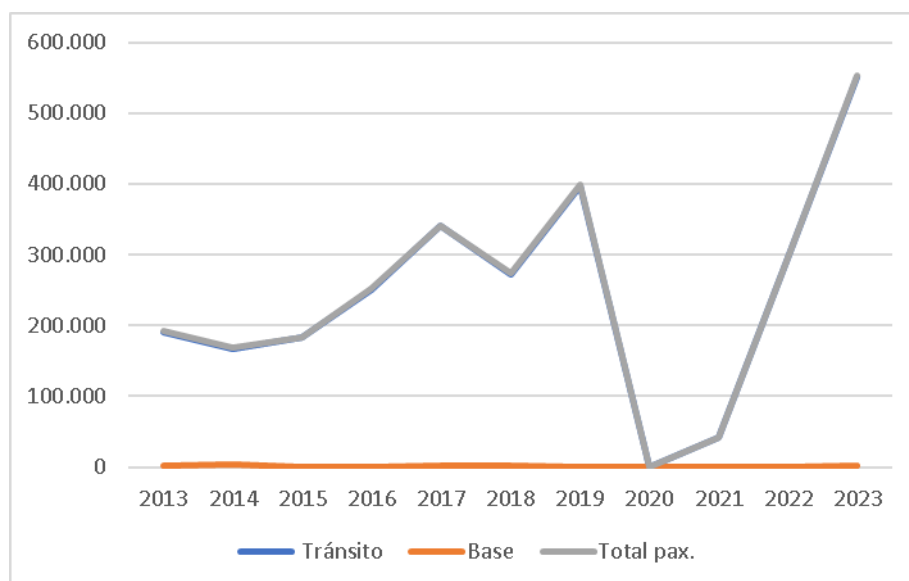
Tabla 11: Tráfico de cruceros en el puerto de Eivissa (base y tránsito y escalas). Años 2013-2023.

Evolución pasajeros de crucero (2013-2023)											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tránsito	190.235	166.190	183.612	250.683	340.334	272.690	397.977	0	41.545	295.368	551.062
Base	2.058	3.143	0	556	1.485	1.862	1.153	0	112	1.140	1.292
Total pax.	192.293	169.333	183.612	251.239	341.819	274.552	399.130	0	41.657	296.508	552.354
Total escalas	108	109	117	137	183	161	133	0	40	136	188

Fuente: Equipo redactor en base a Plan Estratégico para la consolidación y desarrollo del tráfico de cruceros en los puertos gestionados por la APB y estadísticas APB



Figura 11: Gráfico evolución tráfico de pasajeros de crucero en el puerto de Eivissa. Años (2013-2023)



Fuente: Equipo redactor en base a Plan Estratégico para la consolidación y desarrollo del tráfico de cruceros en los puertos gestionados por la APB y estadísticas APB

Buques mercantes

En el año 2019 hicieron escala en el puerto de Eivissa un total de 24.529 buques, de los cuales destacan los buques de Pasaje rápido que representan un 73,8% de los buques y los Ro-Ro de pasaje que constituyen un 25,2%. En la Tabla 12 se muestra la distribución por buques en el año 2019.

Tabla 12: Distribución por tipos de buques en el puerto de Eivissa. Año 2023

Buques mercantes						
Tipo de buques	Españoles		Extranjeros		Total	
	Número	G.T	Número	G.T	Número	G.T
Graneleros líquidos	0	0	42	498.440	42	498.440
Graneleros sólidos	0	0	16	40.312	16	40.312
Carga general	472	348.808	8	25.901	480	374.709
Ro-Ro mercancías	0	0	51	388.416	51	388.416
Ro-Ro pasaje	5.985	29.347.806	816	18.473.102	6.801	47.820.908
Pasaje crucero	0	0	188	21.358.172	188	21.358.172
Pasaje rápido	14.270	4.446.829	700	8.401.483	14.970	12.848.312
TOTAL	20.727	34.143.443	1.821	49.185.826	22.548	83.329.269

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

En 2019 existían 17 líneas marítimas regulares, conectando Eivissa con Formentera, Palma, Valencia y Denia. La frecuencia de estas líneas varía sustancialmente entre estaciones, habiendo en verano 731 salidas semanales mientras que en invierno estas se reducen a 270.



En la siguiente tabla se muestra el detalle del itinerario de cada una de estas líneas marítimas, la frecuencia semanal y el tipo de servicio (ferry, fast ferry o fast boat).

Tabla 13: Líneas marítimas regulares del puerto de Eivissa. Año 2023.

Compañía	Itinerario	Frecuencia (salidas/semana)		Tipo servicio
		Invierno	Verano	
Grimaldi	BCN-Eivissa-BCN	4	4	Ferry
Grimaldi	Palma- Eivissa-Valencia	2	3	n.d
Balearia	Palma-Eivissa-Valencia	4	2	n.d
Balearia	Palma-Eivissa-Denia	7	8	n.d.
Balearia	BCN- Eivissa-BCN	5	7	Ferry
Balearia	Eivissa-la Savina-Eivissa	130	225	Fast Ferry /Ferry
Balearia	Denia-la Savina-Eivissa- la Savina-Denia	6	7	Fast Ferry /Ferry
Servicios y Concesiones Marítimas Ibicenca	Eivissa-la Savina-Eivissa	102	170	Fast boats
Mediterránea la naviera de Formentera	Eivissa-la Savina-Eivissa	42	117	Fast boats
Formentera Cargo	Eivissa-la Savina-Eivissa	9	12	Ferry
Cruceros Playa d'en Bossa	Eivissa-la Savina-Eivissa	7	30	n.d.
Total Escalas por semana		318	585	

n.d.: información no disponible

Fuente: EPC en base a la memoria anual de 2023

Tráficos de pesca capturada

El tráfico de pesca fresca en Eivissa fue de 101.659 Kg en el año 2023. Se trata del 2º puerto de los gestionados por la APB en este tráfico.

Cabe diferenciar las siguientes especies de pesca capturada en 2023:

- Moluscos: 3.871 kg
- Crustáceos: 26.800 kg
- Peces: 70.988 kg

Actividad náutico-deportiva

Tal como se ha comentado, Eivissa dispone de cuatro marinas en concesión para la gestión de amarres náutico-deportivos: Dársena de Poniente, Ribera de Poniente, Dársena Marina Ibiza y Dársena de Marina Botafoc Ibiza.

Otras actividades

Además, existe un tráfico de excursiones sobre todo en verano. Demanda una importante oferta de atraques, lo que a veces genera problemas de capacidad en el puerto.



Previsiones de desarrollo

El Plan de inversiones de la Autoridad Portuaria de Baleares 2020-2024 recogido en el Plan de Empresa 2021, prevé una inversión de 65.640 miles € para el Puerto de Eivissa, desglosado según se define en la Tabla 14.



Tabla 14: Plan de Inversiones 2024-2028

Plan de inversiones 2024-2028						Inversión por años				
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC										
BL00233	Adecuación de las explanadas para el tráfico de mercancías y pasajeros en el Botafoc	3.700	0	0	100	1.600	2.000	0	0	0
BL00234	Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoc	8.000	0	0	0	200	4.000	3.800	0	0
BL00077	Estación Marítima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc	19.596	14.543	5.053	0	0	0	0	0	0
BL00161	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc	2.900	0	0	600	2.300	0	0	0	0
BL00162	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique	1.000	0	0	0	0	200	800	0	0
BL00163	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc	6.000	0	0	0	0	1.900	4.100	0	0
BL00083	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales	1.200	0	0	0	0	0	200	1.000	0
ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00210_01	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE) (sin MRR)	791	0	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.esdelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestió



Plan de inversiones 2024-2028

Inversión por años

Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
BL00165	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa (Cruceros)	6.634	0	0	0	0	0	0	1.000	5.634
BL00166	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto	2.150	0	0	0	1.000	1.150	0	0	0
BL00167	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa	3.701	0	0	0	200	2.501	1.000	0	0
BL00168	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa	16.942	0	0	0	0	0	4.000	6.000	6.942
BL00241	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los pantalanos para ferrys de los Muelles de BoPtaAfToSc	6.040	0	0	140	3.900	2.000	0	0	0
ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO										
BL00210	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)	819	0	0	119	700	0	0	0	0
ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00169	Mejora de los elementos de la masa arbórea del Puerto de Eivissa	5.200	0	0	0	0	3.000	2.000	0	0
BL00170	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa	1.186	0	0	186	0	0	0	0	0
RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00228	Edificio Cofradía pescadores en MMCC	2.100	0	0	100	0	0	500	1.500	0
BL00232	Nuevas dependencias para la policía portuaria en las explanadas del Botafoc	2.800	0	0	0	0	2.000	500	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament el 2024-09-19 a les 10:00:00
Pàgina 59 de 791



Plan de inversiones 2024-2028

Inversión por años

Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
BL00235	Adecuación de un edificio para los servicios marítimos y portuarios del Puerto de Eivissa	1.050	0	0	0	650	400	0	0	0
BL00236	Adecuación y mejora de la red de abastecimiento de agua del puerto de Eivissa	1.500	0	0	100	1.000	400	0	0	0
BL00237	Acondicionamiento estructural del muelle de Ribera del puerto de Eivissa	400	0	0	0	400	0	0	0	0
BL00238	Dragado en los puertos de Eivissa y La Savina	4.000	0	0	0	0	500	2.000	1.500	0
BL00066	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc	2.997	97	0	300	1.200	1.400	0	0	0
BL00078	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400	0	0	0	0	0	0	400	4.000
BL00171	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.	5.000	0	0	0	0	0	200	4.800	0
BL00172	Instalaciones destinadas a la protección contraincendios en el Muelle Adosado al Dique Botafoc {SyP}	1.100	0	0	0	0	0	600	500	0
BL00173	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa	3.000	0	0	0	0	2.100	900	0	0
BL00117	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc	12.889	0	11.301	1.588	0	0	0	0	0
BL00079	Edificio Cofradía pescadores en muelle de Ribera	1.135	1.135	0	0	0	0	0	0	0
BL00174	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto	10.000	0	0	0	0	0	0	3.200	6.800
BL00175	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa	1.800	0	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona



Plan de inversiones 2024-2028

Inversión por años

Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
BL00176	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur	1.000	0	0	0	0	0	1.000	0	0
BL00177	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoch	1.500	0	0	0	0	1.000	500	0	0
BL00178	Nueva red containtendios en los MMCC (SyP)	1.500	0	0	0	0	600	900	0	0
BL00179	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa	1.100	0	0	0	400	700	0	0	0
TOTAL		145.130	15.775	16.354	3.233	17.641	25.851	23.000	19.900	23.376

Fuente: Equipo redactor en base al Plan de Empresa de la APB 2021

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 52 de 74



En Documento nº5: Estudio Económico-Financiero y Plan de Etapas del presente Plan Especial se detalla el desarrollo previsible del Plan Especial, en el que se tienen en cuenta las inversiones previstas recogidas en el Plan de inversiones.

2.3.4 Accesos y comunicaciones

El acceso principal de las instalaciones del puerto es el compuesto por el enlace de la carretera de Santa Portinatx (E-10) y la avenida de Santa Eulària des Riu (C-733). Éste permite acceder a las oficinas centrales del puerto, a la instalación náutico-deportiva de la Ribera de Poniente, al Muelle Pesquero, a la Cofradía de Pescadores y al Muelle Comercial.

El resto de zonas destinadas al tráfico de pasajeros también disponen de un acceso rodado propio. Al Muelle Adosado y al Contramuelle Sur se accede a través de la calle de los Andenes. Al Dique de Botafoch se accede por la calle de Ibosim, la cual conecta con el paseo de Juan Carlos I y la avenida del 8 de agosto. Por último, a la Marina Eivissa se accede por el paseo de Juan Carlos I.

Los siguientes viales permiten la comunicación y acceso a las distintas instalaciones del puerto, y a su vez, son viales urbanos integrantes de la trama urbana de la ciudad de Eivissa.

- Calle de los Andenes y la de Lluís Tur i Palau: Se trata de un eje que recorre el Muelle de Poniente y el Muelle de Levante y que sirve de transición entre la ciudad y el puerto. Es el espacio terrestre del puerto con mayor relación con el casco histórico del municipio y recientemente ha sido objeto de un proyecto de pacificación por el cual se ha convertido en un paseo peatonal en donde se priorizan los usos peatonales y de ocio por encima del tráfico de vehículos.

El único acceso rodado al eje se ubica en la intersección con la avenida de Santa Eulària des Riu y en él se ha dispuesto un control de acceso que restringe el paso a todos los vehículos, con excepción de las operaciones de carga y descarga, las cuales están permitidas entre las 7 y las 11h y las 16 y las 18h. Además, la velocidad del vial se limita a 10 km/h, y el estacionamiento está prohibido.

- Avenida de Santa Eulària des Riu: Se trata de una avenida con una amplia calzada compuesta por un carril por sentido. De acuerdo con los últimos estudios de reorganización del tráfico elaborados por el Ayuntamiento, la avenida pasará a tener un único sentido de salida del núcleo histórico.

El extremo sur se inicia en una glorieta que conecta con diferentes viales de acceso al casco antiguo del municipio y a la calle de Andenes. El extremo norte del eje desemboca en una doble rotonda que enlaza con la ronda de circunvalación de la ciudad E-10, el paseo de Juan Carlos I, la avenida de 8 de agosto y el vial interior del Muelle Comercial.

Paralela a la avenida discurre una calzada secundaria que sirve de comunicación a los equipamientos existentes en el Muelle de Ribera Oeste (instalación náutico-deportiva de la Ribera de Poniente, Estación Marítima de líneas a Formentera,



Oficinas del Puerto, ...) y en la dársena Pesquera. El vial cuenta con un carril de circulación por sentido y un cordón de aparcamiento a banda y banda. Parte de las plazas están reservadas o se destinan al estacionamiento de autobuses.

- El paseo de Juan Carlos I: El paseo sigue el límite norte de la superficie del puerto. Se trata de un vial unidireccional de gran extensión que sólo permite la circulación de los vehículos en sentido Botafoc. Disponer de una doble línea de servicios, una en cordón y otra en semibatería.

Aproximadamente a mitad del eje se ubica el acceso a la dársena Marina Eivissa, desde el cual parte el vial de servicio paralelo al Muelle de Ribera Norte.

El extremo este del paseo desemboca en una rotonda que regula la intersección con la calle de Ibosim, el enlace con la avenida 8 de agosto y la entrada a los equipamientos de la Dársena Marina des Botafoc.

- La calle de Ibosim: El eje discurre por las tierras ganadas al mar que unen la isla Grosa y la isla de Botafoc con el resto del municipio. Es el único vial de acceso a la Dársena des Botafoc donde está proyectada la construcción de la nueva Estación Marítima (actualmente en una carpa provisional). Por lo tanto, se trata de un eje que registra un gran volumen de vehículos en temporada de verano.

La calzada se compone por un carril por sentido que se desdobra en los metros previos a la entrada a la dársena. Los carriles presentan una gran amplitud que permite la correcta circulación de vehículos pesados.

En la actualidad, las instalaciones del puerto cuentan con una oferta de aparcamiento en superficie de 1.275 plazas para turismos, 73 plazas para motocicletas, 28 plazas para autobuses y 5 plazas para taxis.

En cuanto al transporte público en el ámbito del puerto, existen tres líneas de autobús interurbano que operan en el ámbito del puerto: L10, L12B y L15. El Plan de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de la isla de Eivissa, aprobado en octubre de 2020, incorpora una nueva línea que conectará Sa Riba con Botafoc.

En el Muelle de Ribera de Poniente existe una zona de intercambio modal con reserva de plazas para autocares y taxis de la terminal Eivissa-Formentera. En el proyecto de construcción de la nueva estación Marítima de Botafoc se prevé también disponer de un área reservada para el transporte público. El muelle de levante es otra de las zonas principales de afluencia de pasajeros y en este caso no se ha habilitado ninguna área específica para los servicios de transporte público.

El puerto de Eivissa dispone de un carril bici, en los tramos de: eje calle Andanes - calle Lluís Tur i Palau y eje paseo Juan Carlos I - calle de Ibosim. A nivel general, esta red ciclista del puerto carece de un itinerario continuo que garantiza la conectividad de todos los equipamientos e instalaciones en condiciones seguras y cómodas.



En general, la zona de servicio del puerto cuenta con una amplia superficie de uso peatonal, principalmente en los muelles Sur y muelle de Ribera de Poniente, donde se han realizado recientemente intervenciones de mejora y acondicionamiento de los espacios peatonales.

Asimismo, en el paseo Juan Carlos I y en las marinas deportivas Marina Eivissa y Botafoc Ibiza disponen de espacios peatonales, pero existen carencias importantes en cuanto a accesibilidad, visibilidad y continuidad de los itinerarios.

La calle de Ibosim también cuenta con una acera peatonal a ambos lados de la calzada que permite acceder de a pie hasta el faro de Botafoc.

Actualmente, las mayores deficiencias se encuentran en los Muelles Comerciales. La calidad de los itinerarios para peatones decrece a medida que nos acercamos a los muelles de pasajeros en favor de mayor espacio y mejores prestaciones de la red viaria. En este caso, en la zona de embarque y desembarque no existen itinerarios de peatones protegidos y el tráfico de vehículos y las actividades de carga interfieren con los transeúntes.

En el Documento 6: Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada se estudian con más detalle las exigencias de movilidad y la gestión del tráfico generado actual y previsto en el puerto.

2.3.5 Relación con el entorno

Aunque será tratado en profundidad y con contenido específico en los documentos ambientales del Plan Especial, se anticipan aquí, algunos aspectos relevantes en cuanto a la relación entre el puerto y su entorno más inmediato.

Relación con el entorno natural

En términos de relieve, el área circundante al puerto corresponde a una llanura litoral, que comprende las actuales bahías de Eivissa y Talamanca, formada durante el período Cuaternario. La formación de estas dos bahías a partir de una sola bahía original se produjo con relativa rapidez hace 2000 años, a partir de un relleno que la separó en dos bahías. Se produjeron a partir de dos procesos naturales: sedimentación de carácter aluvial del Torrente de Sa Llanera principalmente y procesos marinos (sedimentación por la dinámica litoral y la protección de la playa por el desarrollo del escudo-barrera de Posidonia).

El puerto de Eivissa se enclava en un área rodeada de estructuras clasificadas como formas geomorfológicas de laguna o albufera en estado sedimentario terminal. Su origen y desarrollo geomorfológico se caracteriza por la formación inicial de la laguna por cierre de una gran bahía original y colmatación progresiva por el aporte sedimentario de materiales finos aluviales. La conformación actual obedece a procesos y elementos de carácter antrópico. Es muy probable que la unión de la S'Illa Plana en la bahía se hubiera acelerado también por aportaciones artificiales de materiales para ganar terreno al mar.

El fondo marino en la zona central externa del puerto de Eivissa está constituido principalmente por sustratos sedimentarios detríticos: arenas finas y arenas fangosas. La franja litoral Este y Oeste corresponde a una costa de acantilados bajos con procesos



erosivos reducidos. Se debe destacar la formación eco geomorfológica de escudos biogénicos a partir del crecimiento de la Posidonia.

Los hábitats presentes en un radio de 1,5 km alrededor del puerto de Eivissa son, según el visor de cartografía ambiental de las Islas Baleares (Infraestructura de Dades Espacials de les Illes Balears, mapa General de Hábitats Illes Balears 2022):

- HIC 1120* Praderas de Posidonia (*Posidonia oceanica*)
- HIC 1150* Lagunas costeras
- HIC 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (Bancales sublitorales)
- HIC 1210 Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados
- HIC 1240 Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp. Endémicos
- HIC 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritima*)
- HIC 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*)
- HIC 1430 Matorrales halonitrófilos (*Pegano-Salsotea*)
- HIC 5210 Matorral arborescente con *Juniperus* spp
- HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
- HIC 5430 Matorrales espinosos de tipo frigánico endémicos del *Euphorbio-Verbascion*
- HIC 6110* Prados calcáreos o basófilos de *Alyso-Sedion albi*
- HIC 6620* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*
- HIC 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*
- HIC 6430 Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino
- HIC 7210* Turberas calcáreas de *Cladium mariscus* y con especies del *Caricion davallianae*
- HIC 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos

Entre la flora, destacan por una parte la importante presencia de *Posidonia oceanica* en los fondos marinos costeros de la isla de Ibiza situados al sur. Es asimismo importante toda la flora halofítica que coloniza los márgenes del estanque de Ses Feixes, así como vegetación en acantilados y dunas en las playas próximas. Las especies animales más interesantes son algunas aves marinas. En la zona de estudio nidifican al menos dos especies de aves incluidas en planes de recuperación balear.



Espacios naturales protegidos

El puerto de Eivissa se enmarca en un área en la que no se superpone ninguna figura de protección ambiental de nivel europeo, estatal o autonómico. No obstante, es relevante comentar la cercanía de distintas figuras al área de estudio, las cuales podrían verse afectadas de manera indirecta en el desarrollo de las actuaciones previstas.

A continuación, se presenta (Tabla 15) las diferentes figuras de protección del medio natural y cultural próximas al Puerto de Eivissa.

Tabla 15 : Figuras de protección del medio natural próximas al Puerto de Eivissa

Figuras de protección			
Figura	Distancia mínima (m)	Nombre	Localización geográfica
ENP: Parque Natural	1.500	Ses Salines d Eivissa i Formentera (ES530010)	Su extremo más próximo se encuentra al sur del área de estudio.
Red Natura 2000: LIC	4.160 m	Área marina del Cap Martinet (ES5310108) y Ses Salines d'Eivissa i Formentera (ES00000084)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Red Natura 2000: ZEPA	1.680 m	Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza (ES0000515) al sur del área de estudio, Ses Salines d'Eivissa i Formentera (ES00000084) y Espacio marino del levante de Ibiza (ES0000517)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Convenio Humedales (RAMSAR)	5.569 m	Salinas de Ibiza y Formentera	Se sitúa en el sector suroeste desde el puerto.
Red de Áreas Marinas Protegidas (RAMPE)	1.550 m	Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza (ES0000515) y Espacio marino del levante de Ibiza (ES0000517)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA)	330 m	Aguas de Formentera y Sur de Ibiza y Aguas del Levante de Ibiza	Se encuentra el sector más cercano, dentro de las aguas interiores del puerto de Ibiza, y el más lejano en dirección noreste.
Humedal de especial protección y conservación	200 m	Ses Feixes del Prat de Ses Monges	Se localiza al noreste del área de estudio.

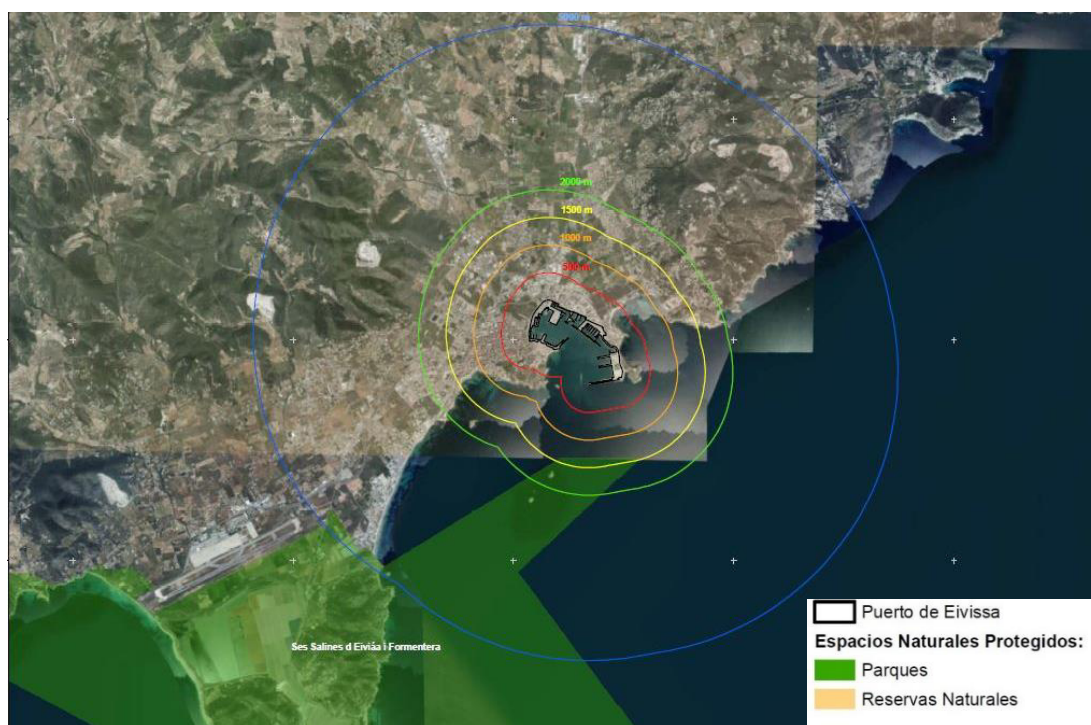


Figuras de protección

Figura	Distancia mínima (m)	Nombre	Localización geográfica
Humedal de especial protección y conservación	60 m	Ses Feixes del Prat de Vila	Se localiza al noroeste del área de estudio.

Fuente: Equipo redactor

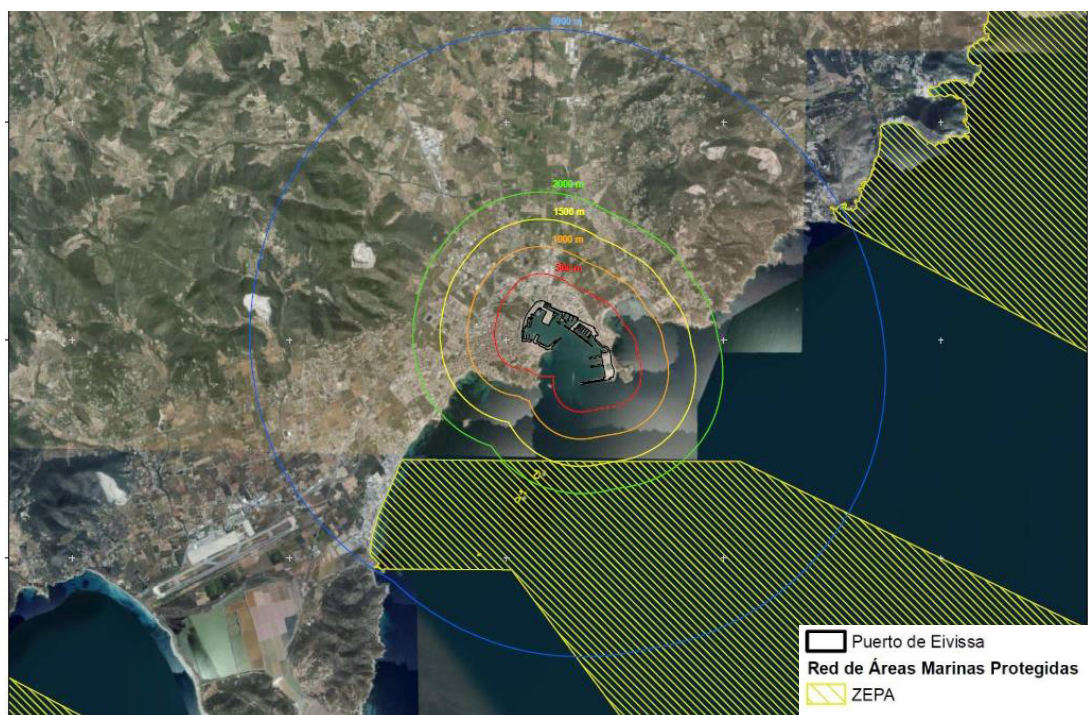
Figura 12: ENP-Parque Natural: Ses Salines de Eivissa y Formentera (ES530010)



Fuente: Equipo redactor



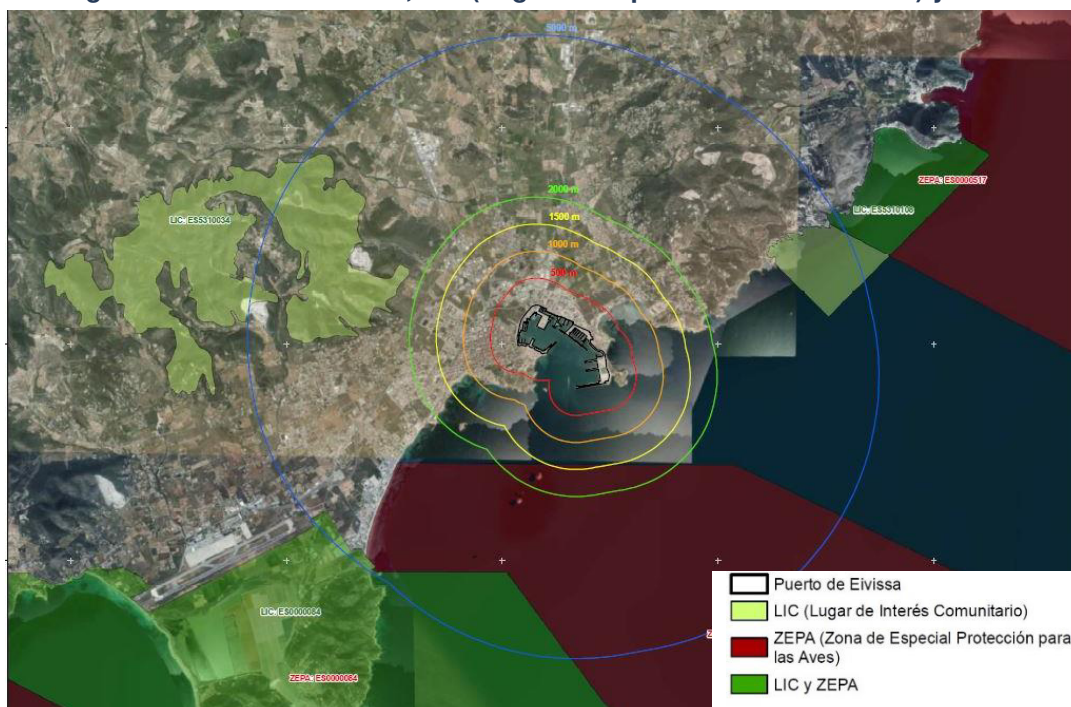
Figura 13: Red de áreas marina protegidas (RAMPE)



Fuente: Equipo redactor



Figura 14: Red Natura 2000, LIC (Lugar de Importancia Comunitario) y ZEPA



Fuente: Equipo redactor

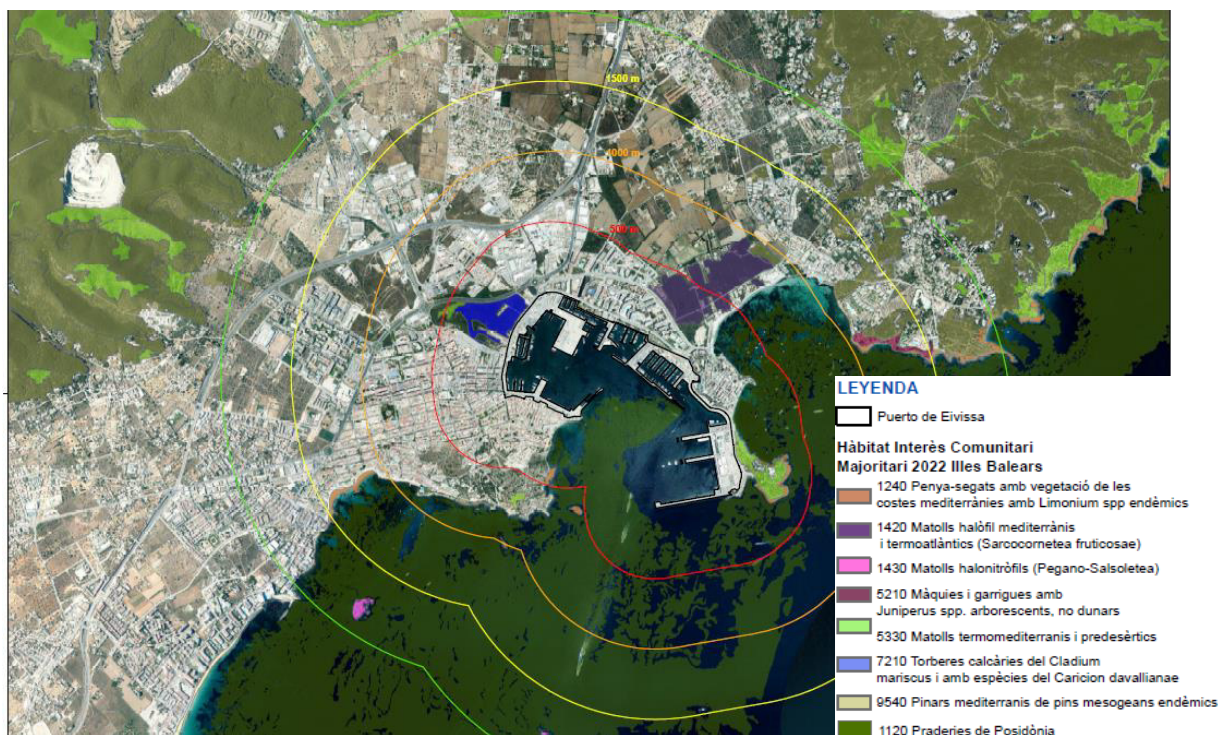
Figura 15: Convenio Humedales RAMSAR



Fuente: Equipo redactor

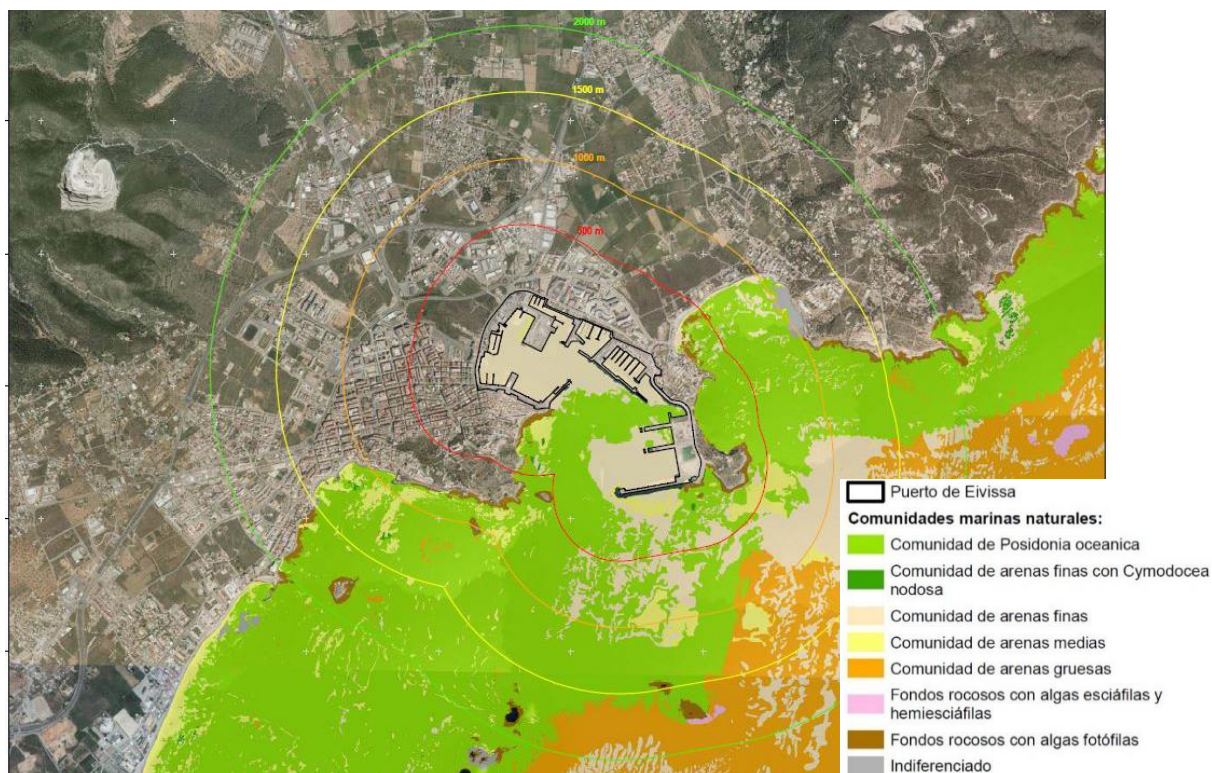


Figura 16: Hàbitats de interès comunitari



Fuente: Equipo redactor

Figura 17: Comunidades marinas Naturales



Fuente: Equipo redactor





Paisaje

En el paisaje de la zona de estudio y su entorno inmediato se distinguen, desde una perspectiva medioambiental, 5 unidades paisajísticas diferenciadas: núcleo urbano, explanadas e infraestructuras portuarias, calas y acantilados, Ses Feixes del Prat de ses Monges y lámina de agua.

El núcleo urbano de Eivissa configura la primera unidad, se desarrolla hasta el límite del espacio portuario. Se caracteriza por su heterogeneidad y la rotura de la horizontalidad debido a las edificaciones urbanas.

La unidad del puerto incluye todos los muelles, atraques y explanadas, así como dependencias administrativas y el terreno portuario. Se caracteriza por su alto grado de artificialidad y configuración por elementos y bloques lineales.

Fuera de la unidad portuaria aparece una gran extensión de costa acantilada con alta apreciación a nivel paisajístico. Se asocian a zonas con alto hidrodinamismo con marcado carácter vertical.

Esta unidad corresponde al área de cultivo situada a 500 metros en dirección noreste del puerto de Eivissa. Se encuentra enmarcada en la bahía de Cala Talamanca. Se trata de un sistema agrario que basó su diseño y funcionamiento en el drenaje de una zona de humedales que se inició hace un milenio en una zona que actualmente ya está desecada y continuó a partir del siglo XVII en los lugares que han llegado a nuestros días. Este sistema dio lugar a un parcelario muy característico, constituido por parcelas largas y estrechas que limitan con canales de drenaje excavados, los principales de los cuales, tienen la función de canalizar las aguas excedentes al mar.

Por último, el espacio de agua se extiende desde el norte del ámbito hasta el horizonte y es la precursora de la configuración y disposición de los componentes del paisaje actual. Se caracteriza por tener una fisionomía plana. Los únicos elementos antrópicos que se pueden observar son las embarcaciones que transitan por ella.

Relación con el entorno urbano

Puerto-ciudad

El puerto es una pieza singular dentro de la ciudad de Eivissa y constituye parte de su frente al mar.

La actividad portuaria afecta de forma directa a la estructura urbana, dependiendo su incidencia en función de las instalaciones y su actividad.

La zona del puerto donde se da una mayor interacción puerto-ciudad es en los muelles sur, donde coexisten históricamente los usos portuarios y los urbanos. Actualmente los usos portuarios que provocan una mayor afectación, como podría ser el tráfico de mercancías o de pasajeros, se ha trasladado a otras partes del puerto, dejando paso a actividades más compatibles con la interacción puerto-ciudad como es la náutica deportiva. Existe una continuidad plena entre la zona de servicio del puerto y la ciudad, no existiendo



elementos físicos que impidan al ciudadano disfrutar de estos espacios, que están totalmente integrados en la ciudad.

Además de la estrategia de ordenación de los tráficos a favor de esta integración puerto-ciudad, la APB ha realizado en los últimos años varias actuaciones de mejora y acondicionamiento de estos espacios, como es la reordenación de los muelles sur (calle Andanes y Lluís Tur i Palau) y en el muelle de Ribera de Poniente.

En contraposición, en otros ámbitos de la zona de servicio del puerto, tradicionalmente no se ha producido esta interrelación, manteniendo separada la actividad portuaria de la trama urbana. Esto sucede por ejemplo en las marinas náutico deportivas de la Ribera de Poniente, Marina Eivissa y Botafoch Ibiza que han tenido una concepción de recintos vallados hasta hace bien poco. Pero esta tendencia está viviendo en los últimos años un proceso de cambio. Las últimas actuaciones de la APB, junto a los concesionarios de estos espacios, han perseguido la mejora en la accesibilidad de estas instalaciones, con la voluntad que el ciudadano pueda disfrutar de estos espacios.

Finalmente hay otros espacios que sí necesitan, por motivos de seguridad, estar dotados de vallado perimetral y controles de acceso como son la zona de muelles comerciales donde se opera el tráfico de mercancías.

La DEUP establece una racionalización de los usos para mejorar la permeabilidad de los espacios, tratando siempre de no interferir en las actividades portuarias. Se prevén, asimismo, espacios destinados a otras actividades cuando tengan un carácter complementario a la actividad esencial o que tengan como objetivo la mejora en la interacción puerto-ciudad.

En esta misma línea, el presente Plan Especial establece una serie de medidas para la mejora urbanística del espacio portuario.

Patrimonio cultural

En relación al patrimonio cultural, es importante tener en cuenta que el 4 de diciembre de 1999, la UNESCO inscribió la categoría Eivissa, Biodiversidad y Cultura dentro del conjunto de Patrimonio de la Humanidad.

La UNESCO declaró Patrimonio de la Humanidad la acrópolis de Dalt Vila (el casco antiguo de la ciudad de Eivissa), las praderas de posidonia oceánica, cuna de la rica biodiversidad marina de las Pitiusas, y la necrópolis fenicio-púnica de Puig des Molins y el asentamiento fenicio de sa Caleta, vestigios de los primeros asentamientos de las islas.

También cabe destacar la protección de los barrios antiguos de Dalt Vila, La Marina, Sa Penya y gran parte del Puig des Molins que fueron declarados como Conjunto Histórico, por D307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969).

El Conjunto Histórico-Artístico, que engloba Dalt Vila, Sa Penya, La Marina y es Soto, dispone de dos Planes Especiales de Protección y Reforma Interior (PEPRI), que regulan las actuaciones permitidas en su ámbito. Estos Planes fueron aprobados en 1994 (el de Sa Peña-La Marina-Vara de Rey) y 1997 (el de Dalt Vila-Es soto).



El ámbito de la zona de servicio del puerto correspondiente a los muelles sur (Área 1), está en contacto con el barrio de Dalt Vila y está incluido dentro de la citada protección de Conjunto Histórico.

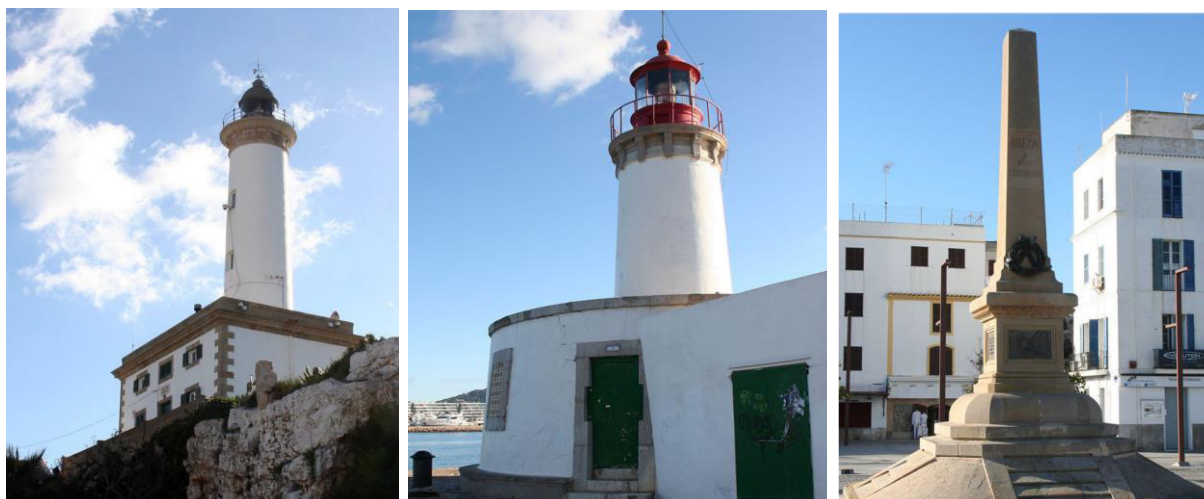
Además, tienen una protección individualizada en el Catálogo de Patrimonio Histórico o en el catálogo del PEPRI La Marina-Sa Peña, los siguientes elementos dentro de la zona de servicio:

Figura 18: Elementos protegidos en la zona de servicio del puerto de Eivissa

Elementos protegidos en la zona de servicio del puerto					
Denominación	Figura de Protección	Nivel	Elementos a preservar	Intervenciones preferentes	Autorización
Far de Botafoc	Catálogo de patrimonio histórico (ficha C40)	B	-	-	-
Dique de Levante (Es Mur) y Faro	Catálogo de patrimonio histórico (ficha C41)	B	Configuración original de diques, espigón y faro. Norais	Conservación, restauración, retirada de elementos disonantes	Comisión Municipal de Patrimonio
Obelisco a los Corsarios	PEPRI La Marina Sa Penya	-	-	-	-

Fuente: Equipo redactor

Figura 19: Imágenes actuales de los elementos protegidos en la zona de servicio del puerto de Eivissa (de izquierda a derecha: Far de Botafoc, Faro del dique de levante y obelisco a los Corsarios)



Fuente: Catálogo de patrimonio histórico

Por último, es importante destacar el rico yacimiento arqueológico que conforma el fondo submarino del espejo de agua de la bahía de Eivissa y en concreto la Zona I de aguas



portuarias. La APB ha solicitado al Consell Insular de Eivissa información sobre el patrimonio arqueológico submarino del puerto.

En cuanto zonas arqueológicas protegidas, las más próximas en el entorno son las que se encuentran en el área de Dalt Vila, Sa Penya, La Marina y Vara de Rey.

2.4 Significado del aprovechamiento edificatorio en el Plan Especial

La Normativa del presente Plan Especial hace uso de los parámetros urbanísticos habituales en planeamiento para definir la edificación prevista en las zonas edificables (alineaciones, ocupación, edificabilidad). A pesar de esto, el aprovechamiento edificatorio tiene un significado distinto del que tiene en los suelos de titularidad privada.

El planeamiento urbanístico establece el derecho de propiedad del suelo con los correspondientes efectos en el plano jurídico y patrimonial. La ordenación del Plan Especial en el dominio público portuario tiene por objeto la articulación urbanística de la infraestructura portuaria para integrarla en su entorno, es decir, en la ciudad de Eivissa. No establece derechos y deberes de la propiedad del suelo, sino que modula el impacto de las edificaciones, que se rigen por los principios de titularidad, adscripción y afectación del dominio público y no de propiedad.

Dentro de la zona de servicio del Puerto, la Autoridad Portuaria ejecuta directamente las obras u otorga la ejecución a las concesionarias o empresas titulares de autorizaciones.

La aprobación o modificación del régimen urbanístico establecido en el Plan Especial no produce efecto alguno sobre el valor de los suelos portuarios, valor que, como inmueble excluido del comercio, se calcula solamente para finalidades concretas como el cálculo de tasas portuarias o la liquidación de tributos locales.

En este sentido, hay que señalar que, en el supuesto de una desafectación, la parcela correspondiente quedaría pendiente de la asignación de régimen urbanístico por el planeamiento municipal, que no se vendría condicionado en absoluto por el aprovechamiento que tuviera dentro del Plan Especial portuario.

2.5 Diagnóstico de la situación actual

Se establece a continuación un diagnóstico de la situación actual, que ha servido de base para la elaboración de la propuesta de ordenación del Plan Especial.

El diagnóstico se ha separado por temas: tráficos y operativa portuaria, gestión del dominio público, movilidad y entorno urbano, desarrollo económico de la zona, aspectos medioambientales y entorno.

Tráficos y operativa portuaria

- El Puerto alcanza tráficos muy importantes en pasajeros de línea regular y mercancías (más de 2 millones de pasajeros al año). Constituye el 1º puerto de los



gestionado por la APB en tráfico de pasajeros de línea regular y el 2º en tráfico de mercancías.

- Como en el resto de puertos baleares, existe un gran tráfico de entrada de mercancía general para abastecer el consumo de las respectivas poblaciones, mientras que los productos de salida procedentes del sector secundario o primario son escasos. Hay un desequilibrio que supone un movimiento de retorno de contenedores, remolques y camiones vacíos. No obstante, la ocupación de muelles y explanadas se produce con independencia de si estos elementos van llenos o vacíos.
- Eivissa está conectada por mar, a nivel insular con Formentera, Palma, y en la península con Barcelona, Valencia, Denia y Gandía.
- Existe un número elevado de escalas anuales repartidas en seis compañías navieras. El elevado número de buques Ro-pax y de pasaje rápido demanda una cantidad importante de atraques, lo que puede tensar la operativa portuaria en diferentes situaciones. Botafoc dispone de espacios adecuados para la correcta operación de los tráficos de líneas regulares.
- El tráfico de Formentera (pasajeros y vehículos) opera actualmente en la Dársena de Poniente. Se encuentra en un espacio muy urbano, generando interferencias importantes con el tráfico de la zona.
- El tráfico turístico de excursiones, local y de bahía también demanda línea de atraque.
- Asimismo, el tráfico de cruceros ha aumentado sustancialmente y se prevé lo siga haciendo. Se dispone del muelle de Consigna y muelle Adosado (duques de Alba) en la dársena de Levante, para esloras inferiores a los 200 m, y del dique de Botafoc para las esloras superiores (393 m de línea de atraque). También en Botafoc hay los 4 atraques de los pantalanes Norte y Sur que acogen el tráfico de línea regular, pero donde ocasionalmente podrían atracar cruceros de esloras hasta 232 m.
- Dispone de 5 marinas náutico-deportivas otorgadas en concesión, las cuales están prácticamente saturadas. Existiría demanda latente para más amarres. La posibilidad de construcción de nuevos puertos deportivos a lo largo de la costa ibicenca no existe, por tanto, es importante analizar las posibilidades de generar nuevos atraques náutico-deportivos en los ámbitos que dejen de tener un uso comercial.

Gestión del dominio público portuario

- El puerto dispone de la DEUP que ha sido recientemente aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.
- En la DEUP se reajustan las zonas de contacto de la zona de servicio del puerto con las parcelas afectadas al Ayuntamiento o a las Administraciones que las tienen a su cargo, sea zonas ajardinadas, viales rodados o peatonales. Asimismo, se incorpora a



la Zona de Servicio del Puerto un edificio de uso administrativo en la calle Lluís Tur i Palau de 80,05 m² de superficie de techo.

- El Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa tuvo su aprobación definitiva por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera el 2 de diciembre de 1993. El Plan Especial fue derogado por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que hizo el Colegio de Arquitectos contra el mismo. Es necesaria la redacción de un nuevo Plan Especial de acuerdo con las consideraciones de delimitación y usos de la DEUP.
- Existen unos edificios residenciales en los espacios terrestres de la dársena de Marina Botafoc Ibiza en la zona norte que incumplen la legislación sobre la prohibición de usos residenciales (hotel) en el dominio público portuario, según el TRLEPMM.

Movilidad

La Autoridad Portuaria tiene prevista una redistribución de los usos que afectará en gran medida a la movilidad en los espacios terrestres.

Los principales problemas detectados que se pretenden solucionar con la DEUP y con el presente Plan Especial son:

- En la zona de embarque y desembarque de los Muelles Comerciales el tráfico de vehículos interfiere con los transeúntes. Además, las actividades de carga se mezclan con el paso de los pasajeros, cuando idealmente deberían estar separados.
- En la Ribera Oeste el espacio de reserva para la espera de pasajeros y vehículos del tráfico con Formentera, interfiere con las circulaciones peatonales, junto a los muelles.
- En la actual Estación Marítima Eivissa- Formentera en la Ribera de Poniente Sur dispone de una zona de intercambio modal. Esta zona tiene un tamaño reducido y no dispone de una configuración clara de los usos (el espacio de espera de los vehículos se entrelaza con la circulación de los peatones). Además, la oferta de plazas reservadas para taxis es baja.
- Los muelles sur son otra de las zonas de afluencia de pasajeros por la llegada eventual de cruceros en el muelle de levante. En este caso, no se ha habilitado ninguna área específica para los servicios de transporte público, afectando directamente al colapso en momentos puntuales de la movilidad de las calles Andanes y Luis Tur i Palau.
- Hay tres líneas regulares de autobús urbano que operan en el ámbito del puerto (la 10, 12 y 15). El Plan de servicios de transporte regular de viajeros por carretera de la isla de Eivissa, aprobado en octubre de 2020, incorpora una nueva línea que conectará Sa Riba con Botafoc.
- La red ciclista del puerto carece de un itinerario continuo que garantice la conectividad de todos los equipamientos en condiciones seguras y cómodas. En el



vial de Botafoc y en los Muelles Sur, que son las últimas intervenciones a nivel urbanístico, si se dispone de carril bici. En general, los carriles bici presentan deficiencias en cuanto ancho de los carriles, señalización horizontal, interferencias con el espacio de los peatones y resolución de los cruces (especialmente las rotondas). Respecto a los aparcamientos de bicicletas, sólo existen en el Muelle Sur y no hay previsión de ampliar la oferta en el área de servicio del puerto.

- Asimismo, tampoco se dispone de grandes áreas de aparcamiento de turismos y motocicletas, quedando casi todas concentradas en el área norte en la zona de edificios de la administración. El resto de plazas están en las zonas de acceso a los amarres de las marinas deportivas.
- En general, los pasos de peatones de los viales que delimitan el puerto presentan carencias de visibilidad. Además, en algunas intersecciones, los itinerarios de peatones no están completos y/o no respetan la ruta natural de los transeúntes.
- En la avenida de Santa Eulària des Riu, el paseo de ribera queda interrumpido por equipamientos del puerto, punto a partir del cual se aleja a los transeúntes de la lámina de agua, para desplazarlos a las aceras de la avenida, las cuales en algunos puntos presentan un ancho insuficiente para absorber el volumen de peatones.
- El vial de Botafoc ha sido una de las últimas actuaciones urbanísticas. Se ha adecuado para el incremento de tráfico que tuvo lugar con la construcción de la esplanada de Botafoc. Se tendrá que ver si, con las previsiones de crecimiento del tráfico se necesitarán medidas complementarias para que siga permitiendo un correcto acceso a la terminal de Botafoc.

Entorno urbano y desarrollo económico de la zona

- El espacio portuario próximo a la ciudad está en las expectativas de mejora urbanística. Hasta el momento se han hecho actuaciones de mejora de la relación puerto-ciudad en forma de operaciones puntuales.
- El DEUP propone una racionalización de los usos para mejorar la permeabilidad de los espacios, allí donde sea posible, tratando siempre de no interferir en las actividades portuarias. Se prevén, asimismo, espacios destinados a otras actividades cuando tengan un carácter complementario a la actividad esencial o que tengan como objetivo la mejora en la interacción puerto-ciudad.
- Actualmente ya existe un desarrollo comercial y de restauración de zonas asociadas a las marinas deportivas. La mayoría de estas zonas están concesionadas.
- La zona de los Muelles Sur, en contacto con la ciudad, es claramente un punto de atracción para el ocio. La actuación de peatonalización, junto a la eliminación del tráfico de mercancías en ese ámbito, ha provocado la mejora substancial de estos espacios que ya forman parte de la ciudad. Esto ha hecho incrementar el número de comercios y restaurantes en la fachada sur de la ciudad de Eivissa.



Aspectos medioambientales y entorno

- El Puerto de Eivissa se enmarca en un área en la que no se superpone ninguna figura de protección ambiental de nivel europeo, estatal o autonómico, aunque está cerca de varias áreas protegidas.
- En relación al patrimonio cultural, es importante remarcar que la UNESCO inscribió Eivissa, Biodiversidad y Cultura dentro de la lista de patrimonio de la Humanidad.
- El ámbito de la zona de servicio del puerto correspondiente a los muelles sur (Área 1), está incluido dentro de la citada protección de Conjunto Histórico, al estar en contacto con el barrio de Dalt Vila.
- Además, tienen una protección individualizada en el Catálogo de Patrimonio Histórico o en el catálogo del PEPRI La Marina-Sa Peña, los siguientes elementos: Faro de Botafoc, Dique de Levante (Es Mur) y faro de levante.
- Por último, existe potencial de recuperación de elementos catalogados como el Faro de Botafoc.

Análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades):

Con el fin de sistematizar el diagnóstico de la situación actual, se presenta el mismo estructurado según las cuatro dimensiones del análisis DAFO: Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

DEBILIDADES

- D1- Tráfico Ro-Pax y pasaje rápido muy demandante de línea de atraque. Se produce saturación en determinados periodos punta.
- D2 - Estacionalidad muy marcada, con grandes picos de tráfico en verano.
- D3 - No son viables nuevas ampliaciones en el puerto, la DEUP no lo tiene previsto.
- D4 - Alta demanda de amarres en las marinas deportivas, que están prácticamente saturadas.
- D5 - En la Ribera Oeste el espacio de reserva de pasajeros y vehículos del tráfico con Formentera interfiere con las circulaciones peatonales del paseo.
- D6 - Algunos de los pasos de peatones de los viales que delimitan del puerto, presentan importantes carencias de visibilidad.
- D7 - En algunas intersecciones los itinerarios peatonales no están completos.
- D8 - En general hay poco espacio para aparcamientos de vehículos: coches, motocicletas, autobuses y taxis.
- D9 - Hay zonas del puerto que no tienen una buena cobertura de transporte público.



DEBILIDADES

La dársena Sur no dispone de un área reservada para autobuses y/o taxis y, por el momento, aunque está prevista la entrada en funcionamiento de una línea regular de autobús que conectará la nueva dársena de Botafoc con el núcleo urbano.

- D10 - La zona intermodal de transportes del Muelle de Ribera Oeste es pequeña, tiene una mala organización del espacio y la oferta de plazas para taxis es baja.
- D12 - El carril bici no tiene una continuidad por todo el perímetro terrestre del puerto, presenta deficiencias importantes de diseño en las rotondas y en algunos tramos interfiere directamente con el espacio de los transeúntes.
- D13 - La ribera Oeste y la Norte carece de un lenguaje urbanístico uniforme que le dé coherencia y carácter urbano (pérgolas, bancos, pavimentos, etc).
- D14 - No se dispone Plan Especial vigente.
- D15 - Los tráfico de pasajeros y carga con Formentera se encuentran muy separados, con la necesidad de dos estaciones marítimas: una en Muelles Comerciales y una la Dársena de Poniente.

AMENAZAS

- A1 - Incremento del tráfico de excursiones y el de líneas regulares que genera más tensión sobre la línea de atraque, sobre todo en verano.
- A2 - La tramitación del planeamiento (Plan Especial, Revisión PGOU...) se alarga en el tiempo que puede retrasar en ocasiones, determinados desarrollos y mejoras.
- A3 - Incremento del tráfico de cruceros y crecimiento del tamaño del barco. Puede tener afecciones negativas sobre la movilidad de la zona de Botafoc.

FORTALEZAS

- F1 - Primer puerto de los gestionados por la APB en tráfico de pasajeros de línea regular.
- F2 - Tráfico de mercancías fundamentalmente Ro-Ro lo que no demanda grandes cantidades de espacio junto a los atraques, como sucede en otras modalidades de tráfico. Se concentra en la zona de Botafoc y los Muelles Comerciales.
- F3 - El traslado total de las actividades portuarias de mercancías de los antiguos Muelles Sur o de la Marina a los Muelles Comerciales Norte y a la zona de Botafoc permite dedicar este ámbito a actividades más compatibles con la ciudad y permitir tráfico de tipo turístico y recreativo en estas dársenas.
- F4 - Existe Plan Director aprobado en marzo de 2004.
- F5 - Existe DEUP aprobada en mayo de 2021



OPORTUNIDADES

- O1 - Gran potencial para la mejora de la interacción puerto-ciudad.
- O2 - Oportunidad de redacción del Plan Especial para ordenar los espacios con la nueva distribución de usos propuesta en la DEUP y prever los futuros desarrollos.
- O3 - Oportunidad de hacer una revisión y reubicación, en su caso, de los espacios y dársenas destinados a usos náutico deportivos y pesqueros.
- O4 - Mejorar las instalaciones de tráfico con Formentera, en particular la nueva estación marítima
- O5 - Liberación de actividad comercial de algunos de los muelles de la Dársena de Poniente, lo que permitirá por un lado la generación de atraques deportivos, cercanos a la ciudad y por el otro, dedicar los espacios portuarios a puerto-ciudad, mejorando la movilidad de la zona.
- O6 – Mejorar y actualizar los viales perimetrales del puerto en términos de movilidad, apostando por modos más sostenibles.



3 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

3.1 Objetivos generales

El Plan Especial del Puerto de Eivissa se redacta con el objetivo de ordenar la zona de servicio del puerto, en cumplimiento de las siguientes normativas:

- *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)*: que en su artículo 56 establece el puerto como sistema general portuario y su desarrollo urbanístico se debe realizar a través de un Plan Especial o instrumento equivalente. Las determinaciones de este Plan no podrán extenderse más allá de la delimitación de la zona de servicio del puerto establecida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). El Plan Especial deberá contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público portuario, otorgamiento de títulos de autorización y concesión y cumplimiento de las reglas básicas urbanísticas de Eivissa.
- *Ley 29/2017, de urbanismo de las Illes Balears* que deroga la *Ley 2/2014 de ordenación y uso del suelo de las Illes Balears*. Regula el contenido, formulación y tramitación del Plan Especial, que debe coordinarse con la Ley de Puertos y resto de normativa vigente.
- *Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Eivissa. Marzo 2004*, donde están definidos los desarrollos previstos en el Puerto de Eivissa. Se consideró un plazo de veinte años como horizonte temporal, pero la principal actuación que es la construcción de la Explanada y de los Muelles Comerciales al abrigo del dique de Botafoc ya están ejecutados.
- Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023).
- *Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Eivissa*, recientemente aprobada en mayo de 2021. El Plan Especial se circunscribirá al espacio definido por el límite de la zona de servicio establecido en el DEUP vigente. Asimismo, los usos permitidos en el Plan Especial deben ceñirse a los aprobados en el DEUP.

3.2 Objetivos específicos

El presente Plan Especial tiene como objetivo fundamental la reordenación y mejora de los espacios de tierra, de la actual zona de servicio del puerto. Las actuaciones previstas por el Plan Especial deberán hacer frente a los nuevos retos y oportunidades del puerto, con las siguientes prioridades:



- Dotar de una herramienta urbanística a la APB y al Ayuntamiento de Eivissa para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario.
- Establecer un consenso entre Ayuntamiento y APB en relación con aspectos urbanísticos, necesario para otorgar las correspondientes licencias y autorizaciones de actividades y obras en el puerto.
- Establecer un marco claro de seguridad jurídica para los operadores y concesionarios del puerto, en cuanto otorgamiento de concesiones, autorizaciones y realización de inversiones.
- Evitar usos no permitidos por el TRLPEMM (uso residencial).
- Racionalizar los espacios y usos portuarios en aras del aumento de la eficiencia portuaria.
- Mejorar la interacción puerto-ciudad, fomentando los paseos ciudadanos, abriendo el puerto a la ciudad, siempre que se garantice la correcta explotación portuaria.
- Velar para que los nuevos desarrollos no generen problemas ambientales relevantes.
- Mitigar posibles problemas de movilidad generados por los desarrollos propuestos, y potenciar, en la medida que sea posible, la movilidad sostenible.
- Alinear el puerto con los objetivos ambientales y de sostenibilidad aplicables a nivel sectorial (sector portuario), municipal, autonómico, nacional y supranacional, con especial mención a la adaptación y mitigación al cambio climático.
- Asimismo, se plantean los siguientes objetivos de carácter medioambiental:
 - o Minimizar los efectos del Plan Especial en los espacios naturales de interés.
 - o Mejorar la eficiencia energética, la reducción de emisiones y el uso eficiente del agua.
 - o Poner en valor de los bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario.



4 ORDENACIÓN ADOPTADA

4.1 Instrumentos de ordenación

El Plan Especial del Puerto de Eivissa define la ordenación de la zona de servicio mediante los siguientes instrumentos de ordenación:

- El Esquema Director.
- La Calificación del Suelo.
- Las Normas Urbanísticas particulares para cada área normativa.

4.2 Esquema Director

El objetivo principal del Esquema Director es definir la estructura funcional de la zona de servicio y su encaje en el entorno urbano y territorial. Para ello, el Esquema Director definirá:

- La delimitación de la zona de servicio.
- Las áreas funcionales.
- Los usos portuarios globales.
- Los accesos y principales infraestructuras de transporte.

El Esquema Director se recoge en el Plano de Ordenación nº1.

Dado su objetivo, el Esquema Director debe ser coherente y desarrollar con más detalle las determinaciones de la DEUP vigente.

4.2.1 La delimitación de la zona de servicio

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Eivissa, contenida en la DEUP vigente, recogida en el plano nº 4: *Delimitación propuesta de la zona de servicio terrestre*.

4.2.2 Las áreas funcionales

Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial tienen como base los usos asignados en la DEUP vigente (ver Plano de Ordenación nº2 (hojas 1-8)).

El Plan Especial trata de reflejar las actividades más o menos especializadas de cada área de la zona de servicio. Se distinguen las áreas destinadas al movimiento de pasajeros o mercancías, las que se dedican a la pesca, a la actividad náutico-deportiva y las áreas que contienen actividades complementarias a las anteriores.



4.2.3 Usos portuarios globales

El presente Plan Especial mantiene en cada área los mismos usos globales que los usos definidos la DEUP vigente.

En la siguiente tabla se muestran los usos globales que se proponen para cada una de las áreas del Plan Especial:

Tabla 16: Resumen áreas funcionales (superficies y usos globales)

ÁREAS FUNCIONALES Y USOS PORTUARIOS GLOBALES PLAN ESPECIAL			
Área	Superficie área (m2)	Usos portuarios globales	%
Área 1	25.768	Mixto 2 (Comercial, Náutico-deportivo, Complementario)	7,0
Área 2	7.042	Mixto 2 (Comercial, Náutico-deportivo, Complementario)	1,9
Área 3	16.722	Nautico-deportivo y Complementario	4,5
Área 4	78.790	Mixto 1 (Comercial, pesquero, Complementario) + Comercial y Complementario	21,4
Área 5	36.002	Nautico-deportivo y Complementario	9,8
Área 6	59.729	Nautico-deportivo y Complementario	16,2
Área 7	143.337	Comercial y Complementario	38,9
Área 8	1.082	Comercial y Complementario	0,3
TOTAL	368.471		

Fuente: Equipo redactor

4.2.4 Los accesos y principales infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se recogen los accesos y principales infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario y la integración de éste con la ciudad y el territorio.

4.2.5 Recintos con control de acceso

Se prevén dos recintos con control de acceso:

- Explanada preembarque Terminal Eivissa-Formentera y zona de maniobra (sector tráfico Ro-pax en Muelles Comerciales). Área 4.
- Explanada preembarque Terminal de Botafoc y zona de maniobra. Área 7.



4.3 Calificación del suelo

Se entiende por calificación del suelo al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio terrestre portuaria.

La calificación del suelo se define a través de:

- Definición de la red viaria.
- Delimitación de las Áreas Normativas.
- Normativa particular de cada área normativa.

4.3.1 Definición de la red viaria

Tiene el objeto determinar los espacios a los que les corresponda un uso público, sin que puedan ser ocupados por actividades privadas. Es necesario determinar una estructura urbanística y funcional básica de las plataformas terrestres para dar servicio y soportar las actividades portuarias.

Los elementos viarios y en general los espacios libres del puerto tienen un carácter distinto a los de la ciudad. En el puerto no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público gestionada únicamente por la APB, y además es un área económica sometida a la variabilidad de la demanda. Estas dos condiciones hacen que la definición de la red viaria deba mantener abierta la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos elementos para poder adaptarse a la demanda.

Por ese motivo se distingue entre la red viaria principal y la red viaria secundaria:

- La **red viaria principal**, incluye los ejes de circulación general: calle Andanes y calle Lluís Tur y Palau (Área 1), Calzada de Sa Riba de Ponent (Área 3 y 4), acceso a la zona edificios administrativos a la Terminal Eivissa Formentera y a Muelles Comerciales (Área 4) y la calle d'Ibosim (Área 7). Se grafía en los planos de ordenación P-02 y su definición es vinculante - aunque podrá sufrir ajustes para adaptarse a las necesidades de la explotación portuaria- y condiciona las alineaciones de la edificación.
- La **red viaria secundaria**, incluye las circulaciones interiores vinculadas a los usos estrictamente portuarios como son los carriles de circulación en la zona de embarque y desembarque, en la zona de reparación de embarcaciones o en las instalaciones náutico-deportivas. También tendrán consideración de viario secundario los recorridos peatonales y el carril bici. La red viaria secundaria se grafía de forma indicativa en los planos de ordenación, manteniendo la posibilidad de ser modificada de forma justificada.

De igual forma, la localización de los aparcamientos no tiene un carácter vinculante, dejando abierto su posible reubicación siempre y cuando se mantenga el servicio que proporcionan, es decir, el número de plazas mínimo por área.



4.3.2 Delimitación de las Áreas Normativas

Se definen como aquellas áreas normativas de la zona de servicio a las que el Plan Especial asigna una normativa homogénea.

Se establecen ocho Áreas Normativas que corresponden a las ocho Áreas funcionales establecidas en el esquema director (ver Plano de Ordenación nº2 hojas 1-8). Los criterios de diferenciación de estas áreas son fundamentalmente referidos a las condiciones de uso que se requieren y se permiten.

4.4 Normas urbanísticas particulares de cada área normativa

Las Normas Urbanísticas Particulares tienen como objeto definir la ordenación detallada de cada área en la que se divide la zona de servicio del puerto. Las especificaciones que regulan las condiciones urbanísticas son:

- Condiciones de edificación.
- Condiciones de parcelación.
- Condiciones de uso – asignación de usos pormenorizados.
- Condiciones de acceso y estacionamiento.
- Condiciones de tramitación y desarrollo.
- Criterios de integración ambiental.

Las Normas urbanísticas Particulares para cada área se recogen en el TÍTULO III de las Normas urbanísticas y en el Plano de Ordenación nº2 (hojas 1-8).

4.4.1 Planos de Ordenación

Los planos de Ordenación es la documentación gráfica que acompaña a las Normas Urbanísticas Particulares en la que se establece la ordenación. Se incluye en el documento nº2: Planos de Ordenación los siguientes planos:

- Plano de Ordenación nº1. Esquema director: cuyo contenido ha sido explicado en el apartado 4.2.
- Plano de Ordenación nº2 (hojas 1-8). Propuesta ordenación por áreas.

En los Planos de Ordenación se establece, dentro de cada una de las áreas normativas, los usos pormenorizados permitidos, así como el viario a su servicio.

En cuanto al potencial edificatorio de cada área, en general se establece sobre el conjunto del área, expresado en m² de techo por m² de suelo sin localizar su ubicación.



En el caso del Área 6, el Plan Especial define los parámetros urbanísticos básicos (edificabilidad y usos) y otras condiciones de usos y disposición de viales secundarios. El desarrollo de esta área se hará mediante un proyecto unitario de edificación.

En otras áreas se cree conveniente establecer la ubicación de la nueva edificación prevista, y se grafía el polígono de ubicación de la volumetría específica, que delimita la superficie de suelo sobre la que se admite la construcción de edificaciones siempre que cumplan el resto de determinaciones del plan.

Finalmente, en el caso de las Áreas 1 y 8, se grafía la ubicación de la edificación existente cuya ubicación, y parámetros urbanísticos actuales (edificabilidad, ocupación y altura) el Plan Especial propone consolidar.

4.5 Propuesta de ordenación de las áreas

4.5.1 Ordenación del Área 1

Descripción y estado actual

Superficie Área 1: 25.768 m²

Se encuentra en la parte sur del Puerto Eivissa. Incluye los muelles de la Dársena de Levante, así como el Muelle Interior o de Poniente de la Dársena de Poniente.

Alberga el Dique de abrigo y los siguientes muelles: Muelle Adosado y duque de alba, diente muelle Adosado, el Muelle de Levante o de la Consigna, Contramuelle y el uelle Interior o de Poniente.

Así mismo, incluye la calle Luis Tur i Palau y la calle Andanes.

La dársena de Levante está especializada en buques de grandes esloras, pero no se limita ni prohíbe atender a otro tipo de esloras.

La zona de dominio público portuario objeto de concesión consiste, en una superficie total de los que 39.007 m² se corresponden con espejo de agua y 3.449 m² con superficie terrestre, caracterizados por 240 m de línea de atraque del Muelle de Levante y 115 m de línea de atraque de Levante del Contramuelle del Puerto de Eivissa.

La explotación de los puestos de amarre para embarcaciones de recreo de la Dársena de Poniente está también concesionada.

Según la DEUP su uso es el Mixto 2, que incluye los usos: Comercial, Náutico deportivo y complementario. Actualmente, la actividad que se desarrolla en el área es la Náutica-deportiva. En el Muelle Adosado hay tráfico de cruceros (Comercial) pero no hay ninguna edificación asociada a este uso.

Se trata de un espacio de gran valor urbanístico y paisajístico, con el barrio de la Marina en sus inmediaciones y como telón de fondo Sa Dalit Vila, que está declarado Patrimonio de la



Humanidad de la Unesco. Así mismo, el Área 1 forma parte del Conjunto histórico declarado por D 307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969).

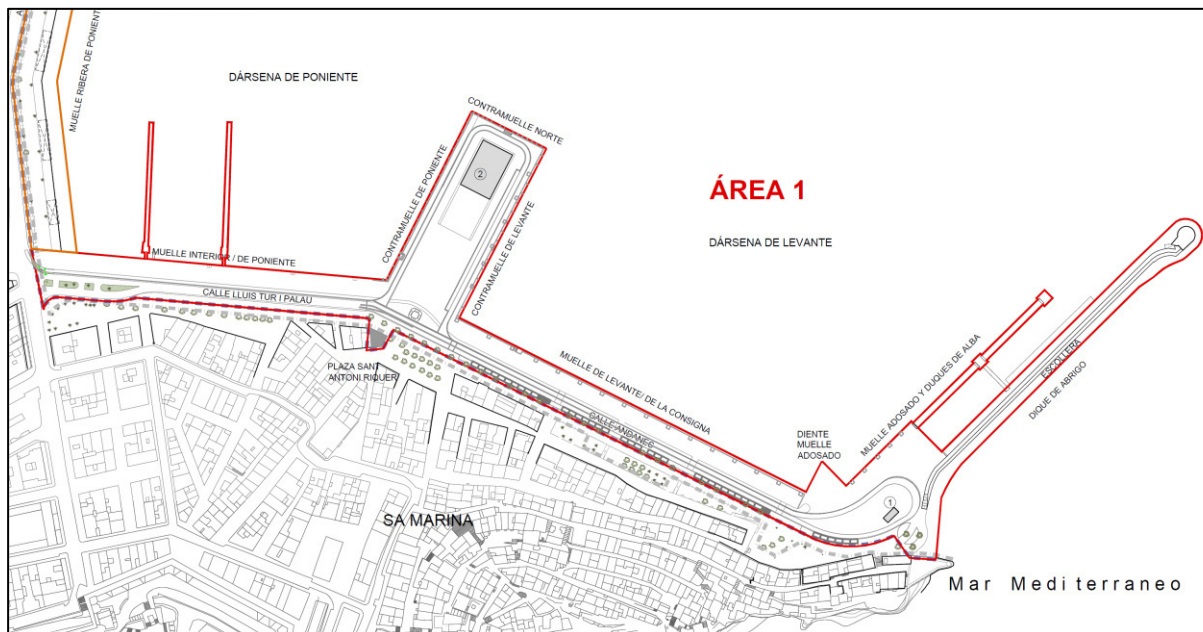
También tienen protección individualizada el dique de Levante (Es Mur), el faro y el Obelisco a los Corsarios.

En cuanto a la edificación actual del Área 1, en 2016 se demolió la estación marítima y actualmente en el Contramuelle hay un edificio (Es Martell) de planta baja con la cubierta transitable que actúa como mirador.

También está incluido en esta área el inmueble de la calle Lluís Tur i Palau que se ha incorporado en la zona de servicio portuario en la DEUP vigente (anteriormente era un bien patrimonial de la APB).

Finalmente existe una estación transformadora en el extremo oeste de la calle Andanes.

Figura 20 : Estado actual Área 1



Fuente: Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- Consolidar la edificabilidad y altura de los edificios existentes: Es Martell y c/Lluís Tur i Palau nº1 y estación transformadora.
- Incorporar una reserva de 150 m² de ocupación en planta baja para la construcción futura de pérgolas.
- En cuanto a los usos de las edificaciones existentes:
 - o Para el edificio de Es Martell se propone ubicar servicios para los usuarios de la náutico-deportiva de las dársenas de Levante y Poniente (que se complementará



con la edificación propuesta en el Área 2), limitando los usos a comercios o bien establecimiento público, en concreto tipo cafetería, cantina o salas de exposiciones y conferencia.

- En edificio c/ Lluís Tur i Palau se propone mantener su uso actual destinado a comercios y administrativo (terciario).

Descripción de la ordenación propuesta

No se proponen cambios de uso respecto a los actuales. Las actuaciones planteadas se centran en dar un mejor servicio a los cruceros y cruceristas, así como a las embarcaciones y usuarios de las instalaciones náutico-deportivas y a la mejor integración de las mismas con el espacio urbano colindante.

En el edificio Es Martell, se propone ubicar servicios para los usuarios de las marinas náutico-deportivas de las dársenas de Levante y Poniente. Estos servicios se complementan con la dedicación a este mismo uso de parte del edificio o edificios propuestos en el Área 2. Para el edificio Es Martell se propone la limitación de implantar en el mismo, usos de establecimiento público, en concreto tipo cafetería, cantina o salas de exposiciones y conferencia y comercios, con el fin de no afectar a los locales ya existentes de las calles Andanes y Lluís Tur i Palau.

En cuanto al edificio de la calle Lluís Tur i Palau, se propone mantener sus usos actuales, acogiendo comercios y administrativo privado y público.

No se prevé la construcción de ninguna edificación fija para dar servicio al tráfico de cruceros. Para albergar los escáneres, y otros elementos de seguridad y protección que den servicio al tráfico de cruceros, se contempla la posibilidad de una instalación desmontable.

Asimismo, se propone incorporar una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de futuras pérgolas.

En esta línea, el Área 1 podría acoger la exposición de embarcaciones tradicionales complementando el contenido del Museo del Mar de Eivissa, situado en el barrio limítrofe de Sa Marina, a escasa distancia del puerto. Esta propuesta incluida en el documento de alcance y realizada concretamente por el departamento de cultura educación y patrimonio del Consell Insular d'Eivissa deberá materializarse mediante acuerdo entre la APB y el órgano responsable del museo, ya que el Plan Especial sólo ordena la superficie terrestre del puerto y no la lámina de agua.

Para todas las intervenciones del área se tendrá en cuenta la protección sobre el patrimonio existente en el ámbito. Para las actuaciones que afecten directa o indirectamente al conjunto de la acrópolis de Dalt Vila, es de aplicación el artículo 172 de las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO.



4.5.2 Ordenación del Área 2

Descripción y estado actual

Superficie Área 2: 7.042m²

El Área 2 se encuentra al suroeste del espacio portuario. Incluye el muelle de Ribera de Poniente de la dársena de Poniente.

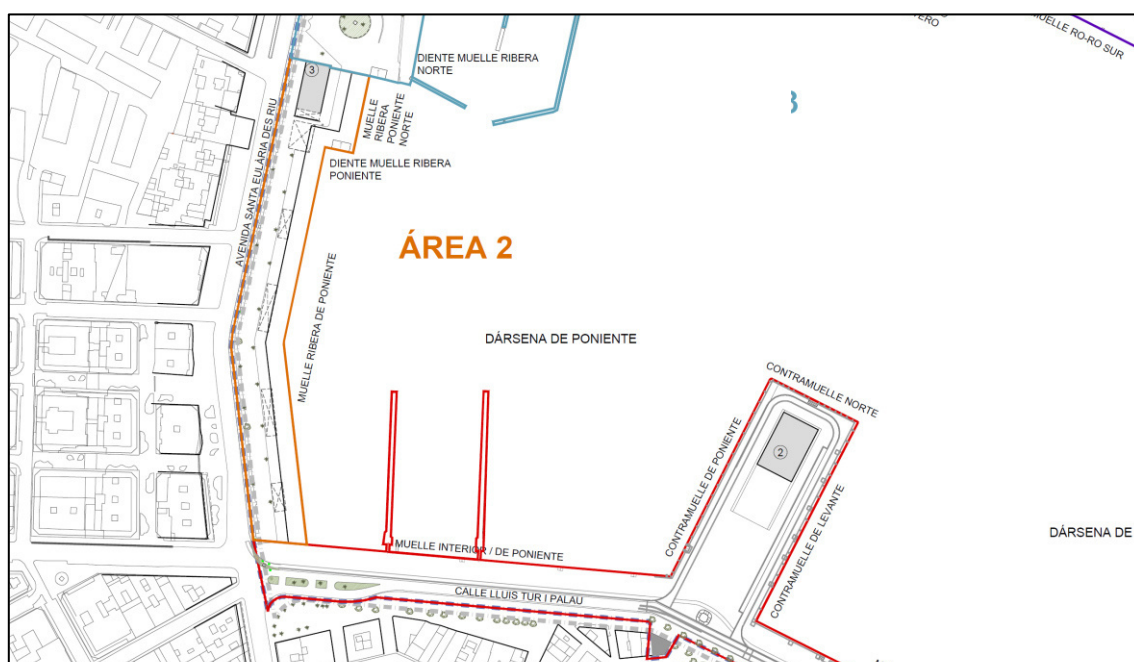
La zona está destinada actualmente al tráfico de Formentera e incluye los siguientes muelles: Muelle de Ribera de Poniente, diente Muelle de Ribera Poniente, Muelle Ribera de Poniente Norte, diente Muelle Ribera Norte.

Según la DEUP su uso es, como el del Área 1, el Mixto 2 que engloba los usos: Comercial, Náutico-deportivo y Complementario.

Se distingue del Área 1 porque este ámbito no tiene la protección de conjunto histórico que tiene el Área 1. Así pues, los parámetros urbanísticos podrían ser menos restrictivos que los del área anterior.

Actualmente la única edificación que existe acoge la Estación Marítima del tráfico con Formentera.

Figura 21: Estado actual Área 2



Fuente Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- Traslado del tráfico Eivissa-Formentera que acoge actualmente el Área 2. Al liberar la línea de atraque se propone que esta acoja los usos náutico-deportivo y tráfico local



(excursiones). Por este motivo se propone ubicar, en la edificación del área, usos asociados al tráfico local (por ejemplo, las taquillas venta billetes) y servicios para la dársena Náutico-Deportiva de Poniente.

- Permitir la demolición del edificio de la actual Estación Marítima para construir una nueva edificación que podría concebirse en un volumen único o en varios, tratando de aumentar la permeabilidad transversal y mejorar la estética y sin superar, en todo caso, la ocupación de suelo y edificabilidad del edificio actual.
- Renovar el paseo en el muelle de ribera de Poniente con una intervención que siga la línea de las realizadas en el Área 1. Incorporación de pérgolas para potenciar el espacio como lugar de estancia.
- Nuevo carril bici que dé continuidad entre el carril bici de los muelles sur y el del paseo Juan Carlos I.

Descripción de la ordenación propuesta

La principal actuación propuesta en esta área es el traslado de la Estación Marítima de Eivissa-Formentera al actual Muelle Pesquero (Área 4).

Una vez se liberen los muelles del tráfico Eivissa-Formentera, y en consonancia con los usos que hay en las dos áreas contiguas, se propone que esta área tenga el uso Náutico-Deportivo y en concreto pueda acoger náutica social, normalmente asociada a embarcaciones de pequeñas esloras con actividad deportiva (normalmente embarcaciones de vela).

Asimismo, se propone compatibilizar este uso con el Comercial asociado a tráficos locales y/o excursiones marítimas (*charter*), y Complementario, en coherencia con la DEUP.

Para estos usos es necesario disponer en el Área 2, de la edificación que acoja, por ejemplo, las taquillas de venta de billetes de los buques de tráfico local, o los servicios de apoyo para los usuarios de la náutica-deportiva.

Esta/s nueva/s edificación/es, cuya ubicación estará acordada entre Ayuntamiento y APB, ha/n de concebirse de manera que aumente la accesibilidad y permeabilidad transversal del paseo peatonal y mejore la estética, sin superar, en todo caso, la ocupación de suelo y edificabilidad del edificio actual.

Se propone un pequeño aumento de la ocupación en planta baja para la construcción de las pérgolas previstas en el proyecto de adecuación de los Muelles de Ribera y una reserva adicional para la construcción de futuras pérgolas que podrán ubicarse a lo largo del paseo.

El Plan Especial establece los parámetros básicos de ordenación (edificabilidad, ocupación en planta baja y régimen de usos), incluyendo también los conceptos de permeabilidad e integración puerto-ciudad. Para la construcción de esta edificación se deberá redactar el correspondiente Proyecto de edificación y construcción.

Se propone que la zona de muelle actualmente asociada al embarque y desembarque de dicha terminal se convierta en espacio libre público para el paseo ciudadano. La adecuación



de paseo deberá incorporar un nuevo carril bici que ha de conectar los carriles existentes en la parte sur y norte, dotando de un recorrido continuo por todo el ámbito del Puerto.

Por otra parte, se conoce la voluntad del Ayuntamiento de convertir la Avenida de Santa Eulària des Riu en un vial de un solo sentido. Este vial no pertenece a la Zona de Servicio del Puerto, pero sí que constituye uno de sus accesos principales, por lo que la concreción de esta actuación tendrá repercusión en la movilidad del puerto, en particular, las áreas 1, 2 y 3.

4.5.3 Ordenación del Área 3

Descripción y estado actual

Superficie Área 3: 16.722 m²

El Área 3 se sitúa al Oeste del puerto, entre la Dársena de Poniente y la Dársena Pesquera.

Se trata de una instalación Náutico-Deportiva para pequeñas y medianas esloras en la ribera de poniente del Puerto de Eivissa, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socioculturales relacionadas con el mar.

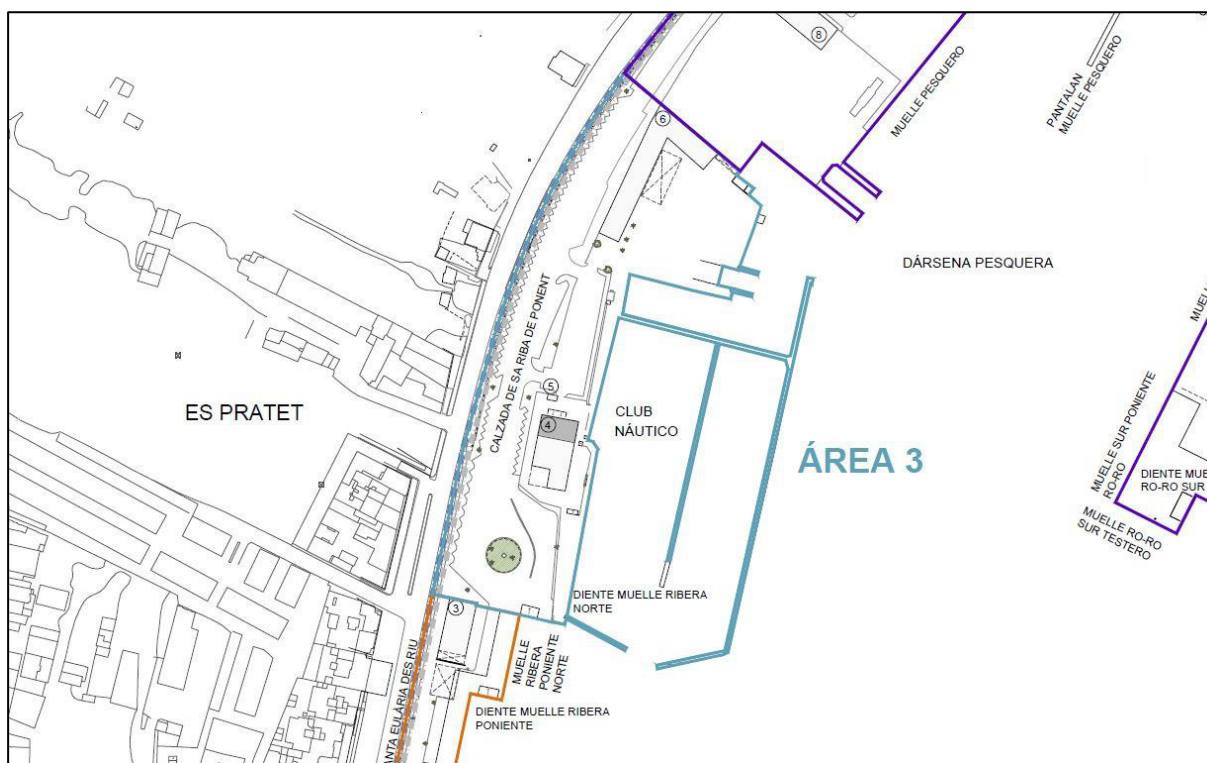
Según la DEUP su uso es el de Náutico-Deportivo y Complementario.

Las edificaciones existentes actualmente se dedican a actividades y servicios asociados al uso náutico-deportivo, entre las cuales están: edificio social, escuela de vela, pérgola para vela ligera y pañoles. Asimismo, existe un restaurante que cuenta con una amplia terraza frente al muelle de ribera.

Completan las instalaciones la zona de varadero con rampa de varada y *travel-lift*.



Figura 22 : Estado actual Área 3



Fuente: Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- Permitir la mejora y ampliación de las edificaciones de las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente manteniendo su uso actual para atender a la náutica social.
- Reducir la zona dedicada a varadero, dejando esta instalación a la mínima expresión para reparación y mantenimiento de pequeñas embarcaciones (inferior a 15 – 20 m de eslora).
- Mejorar la integración de las actuales instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente con la zona del paseo y la Avenida Santa Eulària.
- Potenciar una mayor permeabilidad y accesibilidad de las instalaciones que actualmente están concebidas como un recinto cerrado.
- Nuevo carril bici que dé continuidad entre el carril bici de los muelles sur y el de paseo Juan Carlos I.

Descripción de la ordenación propuesta

Se propone mantener los usos actuales para atender a la demanda de una instalación náutico-deportiva con amarres para embarcaciones de pequeñas y medianas esloras, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socio-culturales



relacionadas con el mar. Una eventual concesión del Área 3 se podría extender en parte al Área 2.

Asimismo, se podrá incluir el uso de Comercios para permitir la incorporación de locales de venta de productos relacionados con la náutica.

En cuanto al uso de reparación de embarcaciones, se propone reducir al mínimo el actual varadero, que actualmente ocupa una parte importante de las instalaciones. Esta instalación pasaría a dedicarse solamente a la reparación y mantenimiento de pequeñas embarcaciones (inferior a 15-20 m de eslora).

En relación a la edificación del área, se consolida de las edificaciones actuales y se aumentar para permitir la ampliación y mejora de las instalaciones actuales.

Asimismo, se prevé una reserva adicional para la construcción futura de pérgolas.

Los proyectos y actuaciones de mejora de las instalaciones que se realicen en el área, deberán potenciar una mayor integración de las instalaciones actuales con la zona de paseo y la Avenida Santa Eulària, así como una mayor permeabilidad y accesibilidad a los muelles. Estas deberán eliminar del frente marítimo las construcciones que supongan una barrera (vallas, pañoles, ...) situándolas en otra ubicación. También se deberá contemplar la reducción del espacio de varadero tal y como se ha comentado anteriormente.

En cuanto a los espacios anexos a estas instalaciones, se propone la reordenación de los viales y las zonas peatonales. Como consecuencia del traslado de la EM Eivissa Formentera del Área 2 a la 4, el vial del Área 3 (calzada Sa Riba de Ponent) tendrá un tránsito menor de vehículos, lo que favorecerá la priorización del peatón por sobre del vehículo.

Se propone reducir la superficie que ocupan los aparcamientos, manteniendo solo una línea, junto a la que discurrirá el carril bici y el paseo peatonal, que podrá ser más ancho que el actual.

En todo caso, y aunque la ordenación de la lámina de agua no es objeto del Plan Especial, todas las actuaciones de mejora de las instalaciones marítimas deberán estudiar y garantizar la seguridad marítima de dichas instalaciones. Estos aspectos se deberán tener en cuenta en el momento de planificar y diseñar las instalaciones marítimas y concretamente las bocanas y canales de entrada/salida a las mismas.

4.5.4 Ordenación del Área 4

Descripción y estado actual

Superficie Área 4: 78.790 m².

Situada al noroeste del Puerto de Eivissa, incluye la zona de reparación de embarcaciones, la Dársena Pesquera, incluyendo la Cofradía, los edificios administrativos de la zona norte y Muelles Comerciales.



Alberga los siguientes muelles: Muelle Pesquero, Muelle Norte Pesquero, Pantalán Muelle Pesquero, Muelle Ro-Ro Norte, Muelle Ro-Ro Poniente, Muelle Sur Poniente Ro-Ro, Muelle Ro-Ro Sur testero, dique Muelle Ro-Ro Sur, Muelle Ro-Ro Sur, Muelle Ro-Ro Levante, prolongación dique Ro-Ro Levante.

La DEUP asigna al Área 4 dos usos: Comercial y Complementario y Mixto 1: Comercial, Pesquero y Complementario.

El Área 4 se compone por cuatro zonas con actividades diferenciadas.

Comenzando desde el sur hacia el norte, la primera de las zonas es la dedicada a reparación y mantenimiento de embarcaciones menores. Actualmente alberga un varadero y una instalación con uso de taller y almacenaje de embarcaciones.

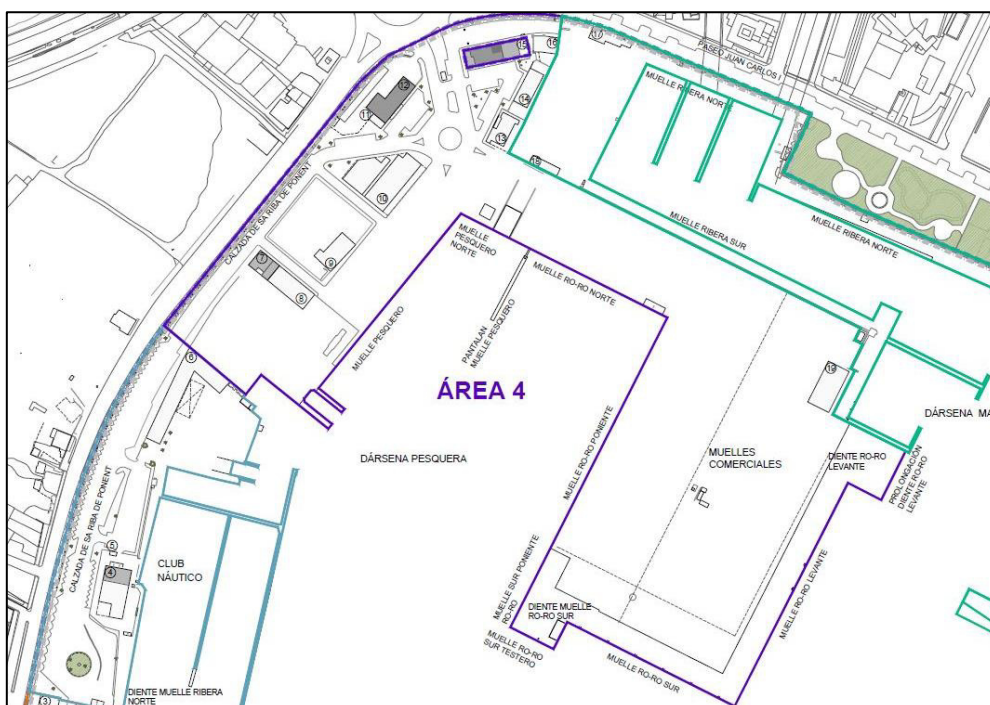
A continuación, se encuentra la dársena pesquera, que, como su nombre indica, se dedica a la actividad pesquera. En la parte posterior del Muelle Pesquero se encuentra el edificio de la Cofradía de Pescadores y un aparcamiento.

En la zona más al norte hay la zona que acoge las edificaciones con uso administrativo: Edificio que acoge las oficinas de la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima, La Comandancia Naval de Ibiza (no incluida en la zona de servicio del puerto), Salvamento Marítimo, Protección civil, vigilancia aduanera y otros edificios de servicios de menor superficie.

A través de la zona de edificios administrativos y en dirección al Este se accede a la última zona, los Muelles Comerciales, que es la zona comercial histórica del puerto, antes de la construcción del dique de Botafoch. Tiene una forma cuasi rectangular, dispone de tres muelles, dos de ellos con tacón Ro-Ro. Se emplean por diferentes tipos de tráficos, uno de ellos es el tráfico de *ferries* con Formentera.



Figura 23 : Estado actual Área 4



Fuente: Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- Implantación de la nueva Terminal Eivissa-Formentera. Permitir la construcción de la nueva Estación Marítima y la adecuación de los espacios anejos con el objetivo de mejorar la operativa actual.
- Permitir la reorganización del viario, que en la actualidad adolece de un problema de saturación, con el objetivo de mejorar la movilidad interna del puerto y general de la ciudad.
- Permitir el traslado de la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) a los Muelles Comerciales. La sala multiusos y resto de dependencias de la APB (actualmente anexas al edificio de usos pesqueros) se podrán trasladar al renovado edificio de oficinas de la APB.
- Permitir el traslado de los espacios destinados a la reparación y mantenimiento de embarcaciones que se encuentran en esta misma área pasando a ocupar parte de los Muelles Comerciales.
- Permitir la renovación, a largo plazo, de la zona de edificios con uso administrativo.
- Añadir una reserva de edificabilidad para la futura ampliación de las instalaciones que dan apoyo a los usos del Área 4 (reparación y mantenimiento de embarcaciones, Tráfico Comercial de mercancías y pasajeros, pesca y uso administrativo).
- Añadir una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de pérgolas.



- Añadir una reserva de edificabilidad con destino a la construcción futura de una instalación de generación y/o suministro de energía a buques (electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos) que favorezcan la transición energética.

Descripción de la ordenación propuesta

Las actuaciones previstas en esta área plantean la reorganización de los usos y actividades que se desarrollan en la misma.

En primer lugar, se propone la construcción de la nueva Terminal Eivissa-Formentera en la actual ubicación de la pesca. Esta actuación conlleva la adecuación y mejora de la parte norte de la Ribera de Poniente. En los espacios que actualmente ocupan los recintos cerrados de los varaderos y la pesca se propone ubicar el nuevo edificio de la Estación Marítima y los espacios de embarque y desembarque asociados. El uso de esta zona dedicada al embarque y desembarque de pasajeros podrá ser compatible con el paseo peatonal (espacio libre público). De esta manera, se potencia la permeabilidad y accesibilidad de esta parte del puerto. Se prevé la instalación de pérgolas para crear espacios de sombra.

Para ello, el Plan Especial propone incorporar la edificabilidad de la Nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera y la ocupación de las pérgolas según el proyecto constructivo de la misma.

En cuanto a las instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones se propone su traslado a Muelles Comerciales, se prevé una edificabilidad para la construcción de las edificaciones asociadas a este uso.

Asimismo, se propone reubicar la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) a los Muelles Comerciales que conviviría con el tráfico comercial ro-pax que ya se desarrolla allí.

El traslado de la pesca a MMCC podría suponer la construcción de un pequeño espigón, prolongación de uno de los diques de Marina Eivissa, para disminuir la posible agitación en sus atraques. La concreción de su diseño y características técnicas aún están pendientes de definir. Cabe recordar que, tal y como establece el artículo 58.1 del TRLPEMM:

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.



Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

La ubicación exacta y dimensiones de estas edificaciones se definirán en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.

Para la zona de edificios administrativos, se propone consolidar la edificabilidad de los edificios existentes permitiendo su reconfiguración. Se propone trasladar la sala multiusos y resto de dependencias de la APB anexas a la actual lonja, al renovado edificio de oficinas de la APB, que podría aumentar su ocupación en planta baja y su volumen sin sobrepasar la altura máxima del edificio existente.

El Plan Especial prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para dar un margen de crecimiento de las instalaciones del área (usos de reparación y mantenimiento de embarcaciones, tráfico comercial de mercancías y pasajeros, pesca y administrativos).

Así mismo, se prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para la construcción futura de una instalación de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética) en la zona de MMCC (uso industrial). Los proyectos que se realicen en esta Área 4 de mejora de la urbanización incluirán la eliminación de barreras físicas en todas las superficies abiertas al uso general y la mejora de la accesibilidad en toda el Área.

Finalmente, se propone la mejora de la movilidad del conjunto del área, que mantendrá como acceso principal, el acceso norte a través de la rotonda de los podencos. Las actuaciones previstas en este sentido son las siguientes:

- La movilidad de la Terminal Eivissa-Formentera se definirá, mediante el correspondiente proyecto de obras, que deberá diseñar el *lay-out* que organice los espacios necesarios para el estacionamiento de autocares y taxis, y el viario interno.
- Con el objetivo de subsanar la demanda de plazas de aparcamiento del área y de las áreas colindantes, se propone incorporar un aparcamiento de 700 plazas subterráneo (bajo la Terminal Eivissa-Formentera).
- Acceso al Área 5 desde el Área 4.



4.5.5 Ordenación del Área 5

Descripción y estado actual

Superficie zona: 36.002 m²

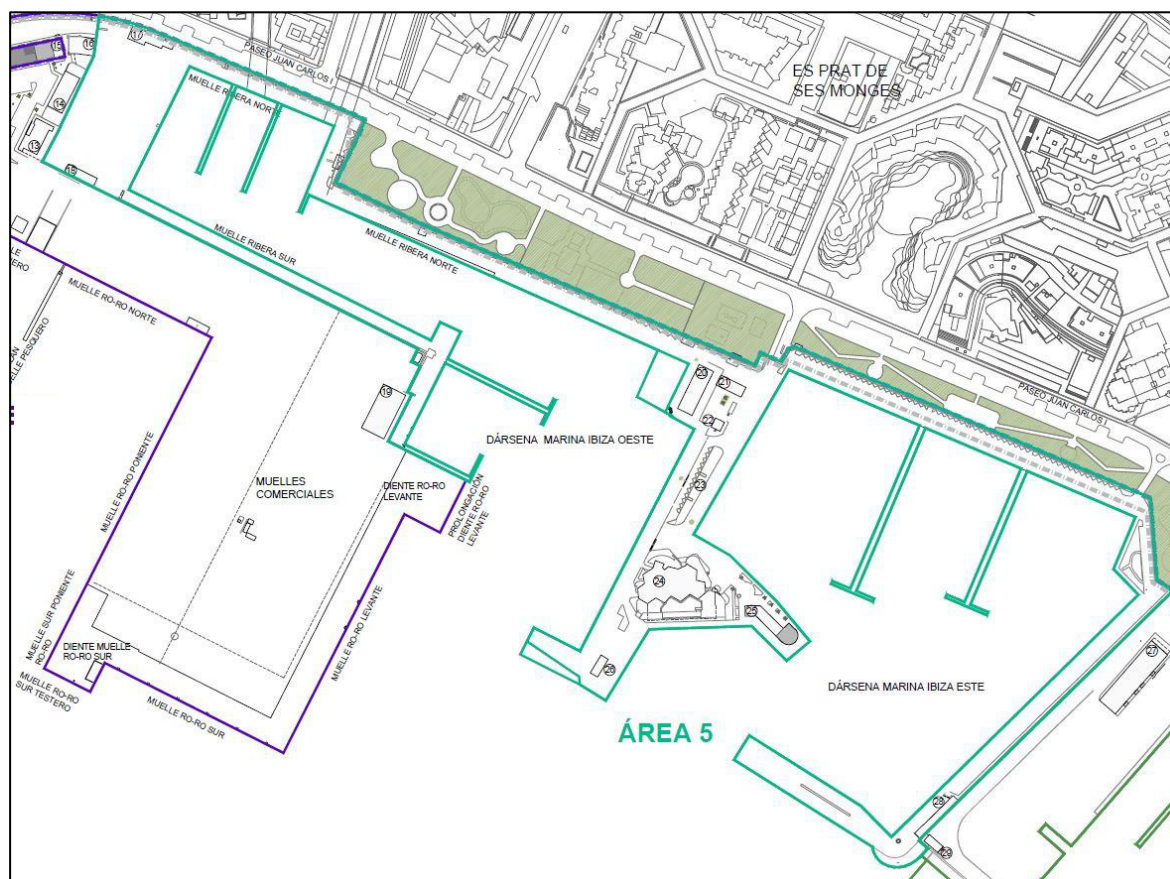
Situada en la Ribera Norte del Puerto de Eivissa, incluye las dársenas (Oeste y Este) de Marina Ibiza que están destinadas a instalaciones náutico-deportivas. Están separadas por el Muelle interior Marina Ibiza que alberga zona de restauración y locales comerciales.

En la DEUP se asigna el uso Náutico-deportivo y Complementario.

La explotación de puestos de amarre, así como los edificios y zonas de servicios en la ribera norte del Puerto de Eivissa, está concesionada.

Dispone de una línea de atraque de 2.636 m y un calado entre 3 y 6 m. Consta de 394 amarres náutico-deportivos. En la parte posterior hay una calzada de acceso a los distintos amarres y aparcamientos.

Figura 24 : Estado actual Área 5



Fuente: Equipo redactor



Criterios y objetivos generales de ordenación

- Mantener la edificabilidad del área actual incluyendo las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se alcanzaría una ocupación en PB de 4.531,10 m² (12,59%) y una edificabilidad de 3.902,43m² (0,108 m²/m²).

Se propone la reconfiguración de la edificación del área, y para ello el Plan Especial fija los parámetros urbanísticos básicos (edificabilidad, ocupación en planta baja y altura máxima).

- Se propone mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo, establecimientos de restauración y comercios.
- Mejora de los accesos, permitiendo el acceso desde el Área 4 y desde el Área 6.
- Aumentar la dotación de aparcamientos mediante la incorporación de un aparcamiento soterrado.
- Incentivar las medidas para hacer más permeables y accesibles las instalaciones, entre otras, integrando el Paseo Juan Carlos I con la lámina de agua.

Descripción de la ordenación propuesta

Se propone consolidar la edificabilidad del área actual incluyendo las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se alcanzaría una ocupación en PB de 4.531,10 m² (12,64%) y una edificabilidad de 3.902,43m² (0,109 m²/m²).

Se propone una reordenación completa del área, dentro de los polígonos de ubicación delimitados para la volumetría y cumpliendo con los parámetros urbanísticos definidos, por lo que podría no mantenerse ninguno de los edificios existentes.

Asimismo, se propone mejorar la movilidad del área, que actualmente sufre situaciones puntuales de saturación. Para ello se propone:

- un nuevo acceso rodado a través del Área 4 y desde el Área 6.
- reorganizar los aparcamientos y completar la dotación de los mismos mediante un aparcamiento soterrado.

Finalmente, las actuaciones en esta área deberán incluir medidas para mejorar la integración urbanística del Paseo Juan Carlos I con los espacios colindantes a la lámina de agua con el objetivo de dar más permeabilidad a las instalaciones.

4.5.6 Ordenación del Área 6

Descripción y estado actual

Superficie actual: 59.729 m²

La Dársena de Marina Botafoc Ibiza está situada en la ribera Norte, al Este de Marina Ibiza.



Dispone de un espacio de agua dedicado a embarcaciones de recreo, protegida por un dique de abrigo de 498 m, paralelo a la costa, que en su tramo final tiene forma de espigón, de forma que la bocana de la dársena está orientada hacia el Sureste.

En la DEUP se asigna el uso Náutico-deportivo y Complementario.

Tanto la propia dársena, como los espacios terrestres adyacentes están actualmente concesionados.

Cuenta con diferentes edificaciones en la zona de ribera:

- Zona comercial y de restauración distribuidos en once edificios de planta baja dedicados a locales comerciales y restaurantes. Hay un paseo y una zona de terrazas.
- Anteriormente existían también usos residenciales o habitacionales (apartamentos y apartahotel).

Asimismo, en el muelle a poniente, se dispone de un espacio para varada y reparación dotado con un *travel-lift* y talleres.

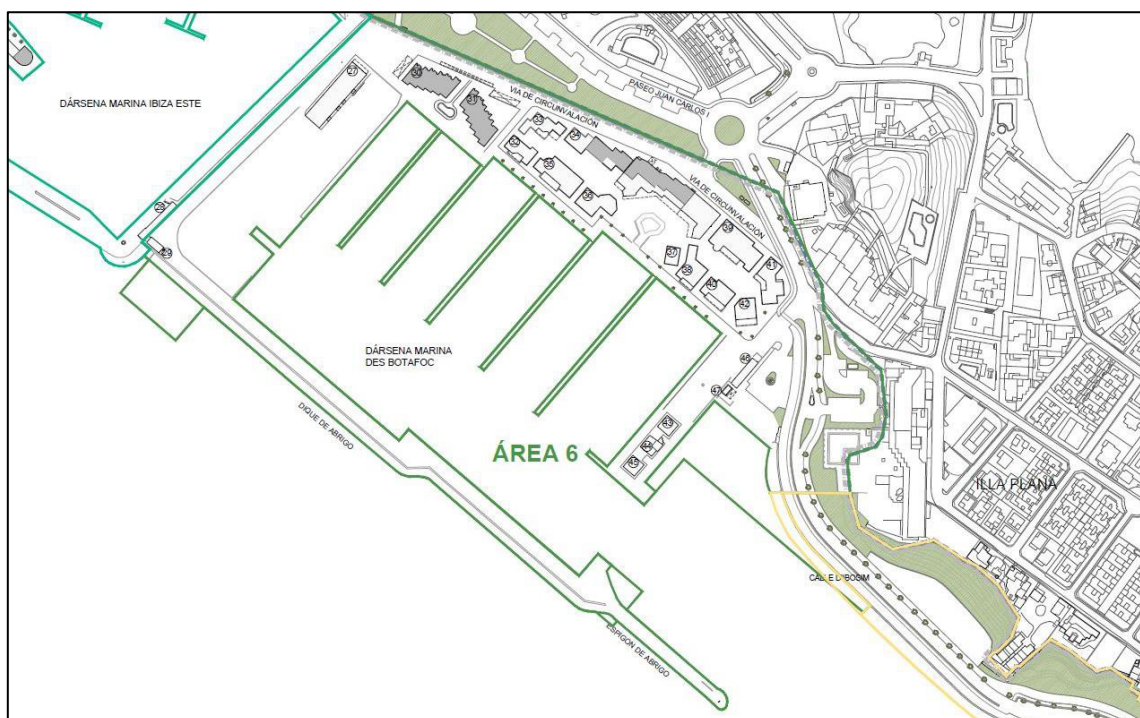
En la parte Este de la Dársena hay tres edificios con uso de oficinas de administración de la marina. Uno de los edificios administrativos es de planta más dos plantas piso que acoge la torre de control.

Asimismo, se encuentran las siguientes instalaciones en la parte Oeste de la Dársena:

- Explanada de varada para dar servicio de reparación a las embarcaciones de la concesión.
- Edificios relacionados con el suministro de gasolina/gasóleo para las embarcaciones, de almacenaje y distribución.



Figura 25 : Estado actual Área 6



Fuente: Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- Permitir la reconfiguración de toda la edificación del área. El Plan Especial define los parámetros urbanísticos básicos para edificaciones fijas (edificabilidad, ocupación en planta baja y usos admisibles).
- El desarrollo del Área 6 se hará mediante varias edificaciones situadas en dos polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

En cuanto a los parámetros básicos del área se propone:

- Mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo, establecimientos de restauración y comercios.
- Consolidar la edificabilidad establecida.
- Se propone conservar la superficie edificada de los dos edificios de apartamentos, pero los nuevos edificios que se realicen en su lugar se tendrán que dedicar a los usos admitidos, eliminando así el uso residencial. No se descarta que estos nuevos edificios puedan acoger edificios de administraciones directamente relacionadas con la actividad portuaria.
- Incorporar un aparcamiento subterráneo para dar respuesta a la demanda actual y futura del área.



- Mejorar los accesos al área desde el Paseo Juan Carlos I y desde el vial a Botafoc. Asimismo, dotar de acceso rodado a través del Área 5.
- Mejorar la interacción Puerto-Ciudad, dar más permeabilidad/accesibilidad a las instalaciones, por ejemplo, eliminando el vallado perimetral actual.
- Mantener el uso del varadero actual para la reparación y mantenimiento de embarcaciones.

Descripción de la ordenación propuesta

En esta área se propone una reconfiguración total de la edificación. El objetivo es modernizar las instalaciones. Para ello el Plan Especial define los parámetros de edificabilidad, ocupación en planta baja y usos admitidos y establece dos polígonos de ubicación.

Se prevé la mejora de la movilidad del área, mejorando los accesos actuales y con la construcción de un aparcamiento subterráneo.

Para mejorar la integración de las instalaciones con el Paseo Juan Carlos I se proponen medidas parecidas a las propuestas en el Área 5, como por ejemplo eliminar el vallado perimetral, así como otras determinaciones que quedan definidas en el Plan Especial y que se acabarán de concretar en el correspondiente Proyecto.

4.5.7 Ordenación del Área 7

Descripción y estado actual

Superficie actual: 143.337 m²

La Dársena de Botafoc se sitúa en la parte exterior del Puerto de Eivissa (Este), al abrigo del Dique de Botafoc. Incluye la Ribera de la Illa Plana, la Explanada Botafoc y el Dique de abrigo de Botafoc.

El área tiene un uso comercial: tráfico regular (excepto el de Eivissa con Formentera), tráfico de cruceros y mercancías.

La DEUP asigna al área los usos Comercial y Complementario.

La nueva Estación Marítima de Botafoc entró en funcionamiento en 2023, dispone de unos 7.559 m² de superficie construida entre las dos plantas y la entreplanta.

Anejo al edificio, se encuentra el espacio de preembarque y embarque del tráfico regular Ro-Ro y Ro-pax y los espacios dedicados al estacionamiento de vehículos (turismos, autocares, taxis)..

A la terminal de Botafoc se accede a través de la calzada de la calle d'Ibosim que discurre por las zonas de tierras ganadas a mar que unieron las islas Grosa y des Botafoc y que permitieron cerrar la dársena de Botafoc en su costado Este.



Justo en paralelo a la calle d'Ibosim se encuentra la calle Botafoc que comunica la zona residencial de la Illa Plana con la Illa des Botafoc. También da acceso al Faro de Botafoc, edificación que está incluida en el Catálogo de Patrimonio Histórico, y que forma parte del Área 8.

Criterios y objetivos generales de ordenación

- En aras de tener un margen de crecimiento a largo plazo, se propone incorporar una reserva de edificabilidad que permita la construcción de:
 - o Edificación necesaria para la ampliación de la EM y/o nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y portuario y al pre-embarque de vehículos.
 - o Infraestructura de cuarentena de mercancías potencialmente susceptibles de contener especies invasoras, así como las medidas necesarias que garanticen el cumplimiento del plan de protección vigente en cada momento.
 - o Instalaciones de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Descripción de la ordenación propuesta

El Plan Especial propone una reserva adicional que dará un margen de crecimiento para la ampliación de la EM y/o nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y portuario y al pre-embarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques.

Esta reserva ha de permitir adaptarse a la demanda cambiante sin necesidad de modificar el Plan Especial.

Se limita la altura máxima de las edificaciones a la de la Estación Marítima. Así mismo, se contempla una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de pérgolas.

4.5.8 Ordenación del Área 8

Descripción y estado actual

Superficie actual: 1.082 m²

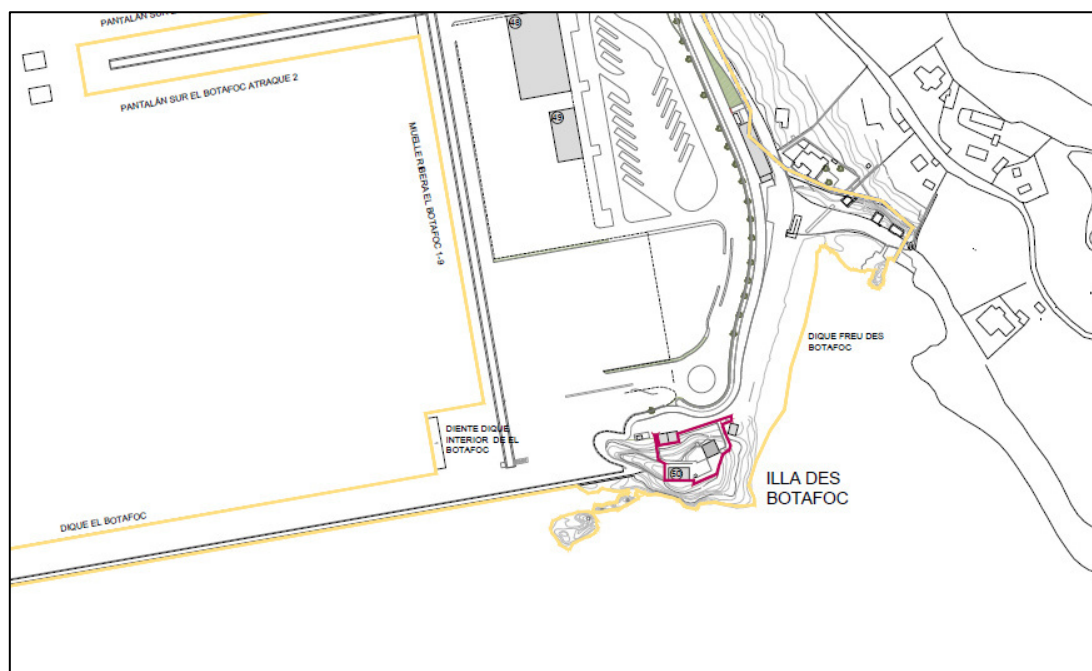
Se trata del faro de la Illa des Botafoc y la edificación anexa. Se ha separado del Área 7 debido a su carácter claramente diferenciado de la zona comercial de la explanada y terminal de Botafoc.

Esta instalación actualmente está dedicada a sistemas de ayudas a la navegación, con las funciones propias de un faro.

La DEUP asigna a esta área los usos Comercial y Complementario.



Figura 26: Estado actual Área 8



Fuente: Equipo redactor

Criterios y objetivos generales de ordenación

- En aquellos espacios innecesarios para el servicio de señalización marítima, permitir la asignación de nuevos usos y actividades distintos a este servicio, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, restauración y otras comerciales no estrictamente portuarias.
- Poner en valor esta edificación que está incluida en el Catálogo de Patrimonio Histórico de Eivissa.

Descripción de la ordenación propuesta

Dada la especial ubicación y valor patrimonial se propone:

- Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro y las edificaciones anexas, como pueden ser restauración, comercios, equipamientos culturales, etc.), no descartando dar continuidad al uso actual de forma total o parcialmente. Se prohíbe el uso de establecimiento de ocio nocturno por el riesgo que podría tener su incorporación en esta área.
- Incorporar aparcamientos en superficie que darán apoyo a estos nuevos usos.
- Consolidar la edificabilidad de la edificación existente del faro y de las edificaciones anexas.
- Propiciar la rehabilitación y restauración de estas edificaciones con valor patrimonial que forman parte del Inventario del Patrimonio Cultural de Eivissa.



4.6 Instalaciones y servicios

En este apartado se establecen las condiciones básicas a tener en cuenta para el diseño de las infraestructuras y servicios, que servirán de base para su desarrollo que se detallará en los correspondientes proyectos.

4.6.1 Red drenaje de aguas pluviales y de saneamiento

En toda la zona de servicio no se vierten aguas residuales al mar.

En algunos ámbitos del puerto se vierten al mar aguas pluviales no contaminadas. En estos casos se dispone en la red de areneros, rejillas, separador de hidrocarburos, según cada caso.

En el Plano de información INS-01 se muestra la red de drenaje y vertidos al mar del puerto de Eivissa.

Actualmente, las aguas residuales de la zona de servicio del puerto de Eivissa se vierten a la red municipal de saneamiento, y posteriormente van a la EDAR. No se realiza una contabilización de los volúmenes de vertidos a la red municipal.

En el Plano de información INS-02 se muestra la red de saneamiento y conexiones a la red municipal del puerto de Eivissa.

Actualmente, está en elaboración el levantamiento de la red de saneamiento que incluirá la actualización de la localización de los puntos de vertido de aguas pluviales.

En el caso de las instalaciones potencialmente contaminantes, como es el Varadero de Eivissa (Área 4), se dispone de sistemas de recogida de aguas, que previo paso por el decantador de hidrocarburos se almacena en una fosa, para posteriormente ser recogido por un gestor autorizado.

No se prevé que las actuaciones del Plan Especial causen un aumento sustancial en los volúmenes de vertido de aguas residuales.

El Plan Especial no propone ninguna modificación en el sistema de saneamiento actual. Las nuevas instalaciones se conectarán a la red de saneamiento existente del puerto, que a su vez se conecta con la red municipal y finalmente con la EDAR.

El presente Plan Especial, en sus Normas urbanísticas, en el artículo 49 de Condiciones medioambientales de las actividades, se define que los ámbitos que tendrán consideración de potencialmente contaminantes son:

- Gasolineras
- Zona de reparación y mantenimiento de embarcaciones
- Parking de vehículos
- Puntos de recogida de residuos



Para estos espacios, en este mismo artículo se establece los sistemas de prevención de contaminación de las aguas de los que deberán disponer dichos espacios.

Asimismo, las normas establecen que será de obligado cumplimiento que:

- las aguas pluviales no contaminadas se verterán al mar directamente.
- no se producirá ningún tipo de vertido de aguas pluviales tratadas a ninguna masa de agua continental.
- la conexión a la red de saneamiento de todos los edificios incluidos o colindantes con el puerto.

Actualmente, en toda la zona de servicio del puerto ya se está dando cumplimiento a todas estas normas. Con la incorporación de los artículos de condiciones medioambientales del Plan Especial se garantizará que siga habiendo en el puerto una correcta gestión de las aguas residuales.

4.6.2 Suministro de agua

El Puerto Eivissa se abastece de agua procedente exclusivamente de la red municipal conectándose al sistema de distribución del Ayuntamiento de Eivissa. No se utilizan sistemas de captación (pozos).

Aproximadamente existen 120 puntos de suministro de agua distribuidos en las siguientes zonas:

- Edificio Autoridad Portuaria, Muelle Ribera, Muelle Poniente, Muelle Levante (Muelle Adosado).
- Muelle Comercial (Ro-Ro).
- En Botafoc: Estación marítima, Pantalán Norte, Pantalán Sur y Dique de Botafoc.

Asimismo, las siguientes zonas de puerto, disponen de puntos de agua, pero estos no quedan bajo el mantenimiento de la Autoridad Portuaria de Baleares por estar en concesión:

- Cofradía de pescadores de Ibiza.
- Varadero.
- Náutica Pitiusa.
- Estación marítima de Formentera (Muelle Ribera).
- Marina náutico-deportiva Ribera de Poniente.
- Marina náutico-deportiva Marina Ibiza.
- Marina náutico-deportiva Botafoc Ibiza.
- Cafetería de la Estación marítima de Botafoc.



En el plano de información INS-03 se muestra la red de suministro de agua.

El consumo propio de agua potable en el puerto de Eivissa es de 8.387,00 m³, según la memoria de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Baleares. Como se ha apuntado, a este consumo hay que añadir el de las concesionarias a través de empresas suministradoras, que también se abastecen de agua procedente de la red municipal.

En la zona de servicio se dispone de dos depósitos de almacenamiento:

- En oficinas de la Autoridad Portuaria: 1 depósito de agua fría sanitaria con capacidad de 1 m³.
- En Botafoc: 1 depósito de agua fría sanitaria con capacidad de 650 m³, que alimenta a todos los puntos de la zona excepto a los del Dique de Botafoc que disponen de agua procedente de la red municipal de manera directa, para los demás puntos a los que suministra existe la posibilidad de cerrar para hacer llegar a estos, agua de la red municipal directa también.

No se dispone de sistema de tratamiento continuo del agua ya que se detectan adecuados niveles de cloro debido a la elevada rotación del agua en almacenamiento. En caso que esto cambiará se añadiría un sistema de tratamiento.

En cuanto al agua caliente sanitaria, los edificios directamente gestionados por la APB que disponen de sistema para calentamiento y/o acumulación de agua caliente sanitaria son los siguientes:

- Edificio oficinas Autoridad Portuaria: Sistema de calentamiento y acumulación: 1 termo de 50 litros en Vestuarios Femeninos y 1 termo de 100 litros en Vestuarios Masculinos. No se dispone de sistema de retorno.
- Estación Marítima de Botafoc: Sistema de calentamiento: 5 termos de 30 litros en la carpa grande y 3 termos de 30 litros en la carpa pequeña. Actualmente desconectados.

El puerto no dispone de sistema de tratamiento continuo del agua.

El riego de las zonas ajardinadas se realiza por goteo con agua de red, no existiendo puntos de aspersión.

La red de agua contra incendios está conectada a la red portuaria de agua sanitaria y con bies distribuidos por las diferentes zonas del puerto. En Botafoc a su vez se dispone de red de contra incendios conectada al agua del mar del puerto.

El Plan Especial no propone ninguna modificación en el sistema de abastecimiento actual, manteniendo el abastecimiento del agua municipal como se hace hoy en día. Sí se están estudiando medidas como el aprovechamiento de los excedentes de energía fotovoltaica para desalar agua y almacenarla en el aljibe ubicado en el Área 7.

En cuanto a consumo, no se prevé tampoco ningún aumento sustancial de la demanda, ya que tanto la superficie edificable en los usos que potencialmente tienen un mayor consumo



de agua (comercios y restauración) se mantiene prácticamente igual o inferior que en el estado actual.

Actualmente, en el puerto ya se aplican medidas para el ahorro del consumo de agua como son las ya citadas de riego por goteo de las zonas ajardinadas y el empleo de agua de mar para el sistema contra incendios en la terminal de Botafoch.

Asimismo, el puerto de Eivissa cuenta con una Red Inteligente de Media, a través de la cual es posible conocer la lectura de cada contador de agua en tiempo real, pudiéndose detectar las pérdidas de manera inmediata.

El presente Plan Especial, en sus Normas urbanísticas, en el artículo 43 de Condiciones medioambientales de las edificaciones, establece que los proyectos de nuevos edificios previstos deberán definir el diseño concreto de un sistema de reutilización de aguas grises y pluviales. En dicho artículo se establecen una serie de medidas generales que deberán tener dichos sistemas.

El Plan Especial también establece que siempre que sea viable, las edificaciones nuevas o remodeladas dispondrán de sistemas de recogida de lluvia para almacenarlas para un uso posterior, medida incluida también con el objetivo de minimizar el consumo de agua.

4.6.3 Red eléctrica

En cuanto a la red eléctrica, el Plan Especial consolida básicamente las instalaciones existentes, permitiendo ciertas ampliaciones puntuales si fuera necesario.

En el plano de información INS-04 se muestra la red de suministro de energía eléctrica.

El consumo propio de energía eléctrica en el puerto de Eivissa en 2023 fue de 1.783.028,30 KWH, según información de la Autoridad Portuaria de Baleares. A este consumo hay que añadir el de las empresas concesionarias, contratado directamente a las empresas suministradoras.

La demanda eléctrica prevista teniendo en cuenta las actuaciones del Plan Especial, no aumenta sustancialmente las necesidades cubiertas mediante el servicio actual.

Por tanto, como ya se ha apuntado, no se prevén actuaciones en la red existente de suministro de energía eléctrica, manteniendo las condiciones actuales.

En cuanto a las medidas para realizar un uso eficiente de la energía eléctrica, actualmente está prevista la licitación de un contrato para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en toda la zona de servicio del puerto.

El presente Plan Especial, en sus Normas urbanísticas, en el artículo 44 de Condiciones medioambientales de la urbanización, establece que se adoptarán las medidas necesarias para prevenir la contaminación lumínica, dando cumplimiento a los requisitos de la ley 3/2005 de Protección de medio nocturno de les Illes Balears y teniendo como referencia los manuales de buenas prácticas de reducción de la contaminación lumínica de prestigio



internacional, como por ejemplo las normas básicas de utilización del alumbrado de Oficina Técnica para la Protección de la Calidad del Cielo del Instituto de Astrofísica de Canarias.

El Plan Especial establece medidas concretas en este campo como son:

- *Las instalaciones de alumbrado vial funcional y ambiental deberán cumplir los requisitos mínimos de eficiencia energética que se fijan en las tablas 1 y 2 del Reglamento de Eficiencia Energética en Instalaciones de alumbrado Exterior RD1890/2008.*
- *Las luminarias serán tipo LED altamente eficientes*
- *La instalación de alumbrado exterior está clasificada como Tipo A de Eficiencia energética.*

Asimismo, en su Artículo 43. Condiciones medioambientales de las edificaciones incluye que:

- *Las nuevas edificaciones contarán con medidas de ahorro energético en forma de mejor aislamiento térmico, iluminación y climatización más eficiente, etc...*





ANEJO 1: CUADRO SUPERFICIES EDIFICACIÓN - ESTADO ACTUAL Y NUEVA ORDENACIÓN PLAN ESPECIAL





Tabla 17: Edificación existente en el Área 1

Edificación estado actual Plan Especial Puerto de Eivissa								Superficie del área (m²)			25.768
Área 1: Muelles Sur											
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)	
Edificios existentes (EE)											
EE-A1_01	Edificio <i>es Martell</i>	600,50	0	0	0,00	pb+1	600,50	2,33%	600,50	0,023	
EE-A1_02	Estación transformadora	36,67	0	0	0	pb	36,67	0,14%	36,67	0,001	
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluis Tur i Palau núm.1	83,76	0	0	P1:83,76 P2:83,76 P3:83,76	pb+3	83,76	0,33%	335,04	0,013	
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		720,93	0,00	0,00	-	varias	720,93	2,80%	972,21	0,038	

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico





Tabla 18: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 1

Área 1: Muelles Sur						Superficie del área (m²)		25.768
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A1_01	Edificio <i>esMartell</i>	600,50	0	0	0	pb	600,50	600,50
EE-A1_02	Estación transformadora	36,67	0	0	0	pb	36,67	36,67
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluis Tur i Palau núm.1	83,76	0	0	P1:83,76 P2:83,76 P3:83,76	pb+3	83,76	335,04
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		720,93	0	0	-	varias	720,93	972,21
Edificios propuestos (EP)								
Reserva para construcción futura de pérgolas*		0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		720,93	0	150	-	pb	758,43	972,21

* La altura de las nuevas pérgolas está limitada a PB y 5ml

** A excepción de la edificación ubicada en la c/ Lluis Tur i Palau núm. 1, que cuenta con pb+3

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44QADJP2N4M/JG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 105 de 791



Tabla 19: Edificación existente en el Área 2

Área 2: Ribera Poniente - Sur							Superficie del área (m²)		7.042	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A2_01	Pérgolas muelle Poniente Sur	0,00	0	125,70	0	pb	31,43	0,45%	0	0
EE-A2_02	Estación Marítima Eivissa-Formentera	321,39	52,02	0	0	pb	373,41	5,30%	347,40	0,049
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		321,39	52,02	125,70	-	varias	404,84	5,75%	347,40	0,049

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 106 de 111



Tabla 20: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 2

Área 2: Ribera Poniente - Sur						Superficie del área (m²)		7.042
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A2_01	Pérgolas muelle Poniente Sur	0,00	0,00	125,70	0	pb	31,43	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		0	0	125,70	0	pb	31,43	0
Edificios propuestos (EP)								
EP-A2_01	Nueva edificación (reconversión EM existente)	321,39	52,02	0,00	0	pb	373,41	347,40
	Reserva para construcción futura de pérgolas	0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		321,39	52,02	150,00	-	pb	410,91	347,40
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		321,39	52,02	275,70	-	pb	442,34	347,40

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma es



Tabla 21: Edificación existente en el Área 3

Área 3: Ribera de Poniente							Superficie del área (m ²)		16.722	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m ²)	Superficie terrazas, porches (m ²)	Superficie pérgolas (m ²)	Superficie edificación en PX (m ²)	Altura edificada / máxima (m)	Ocupación en PB (m ²)	(%)	Edificabilidad (m ²)	(m ² /m ²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A3_01	Edificio club social	503,23	0	0	P1: 175,35	pb+1	503,23	3,01%	678,58	0,041
EE-A3_02	Escuela de Vela	346,53	0	0	0	pb	346,53	2,07%	346,53	0,021
EE-A3_03	Pañoles	555,88	0	0	0	pb	555,88	3,32%	555,88	0,033
EE-A3_04	Porche vela ligera	0	265,00	0	0	pb	265,00	1,58%	132,5	0,008
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		1.405,64	265,00	0	-	varias	1.670,64	9,99%	1.713,49	0,102

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 108 de 108



Tabla 22: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 3

Área 3: Ribera de Poniente - Club Náutico						Superficie del área (m²)	16.722	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A3_01	Edificio social club	503,23	0	0	P1: 175,35	pb+1	503,23	678,58
EE-A3_02	Escuela de Vela	346,53	0	0	0	pb	346,53	346,53
EE-A3_03	Paños	555,88	0	0	0	pb	555,88	555,88
EE-A3_04	Porche vela ligera	0	265	0	0	pb	265,00	132,50
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		1.405,64	265	0	-	791 varias	1.670,64	1.713,49
Edificios propuestos (EP)								
EP-A3_01	Ampliación edificación	1.346	0	0	0	pb+1	1.346	1.346
	Reserva para construcción futura de pérgolas	0	0	150	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		1346	0	150	-	varias	1.383,50	1.346
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		2.751,64	265	150	-	pb +1	3.054,14	3.059,49

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 109 de 179



Tabla 23: Edificación existente en el Área 4

Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales							Superficie del área (m2)		77.204	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A4_01	Taller	379,44	0	0	0	pb	379,44	0,49%	379,44	0,005
EE-A4_02	Edificio portuario	206,63	0	0	P1:194,30	pb+1	206,63	0,27%	400,93	0,005
EE-A4_03	Edificio nuevo náutico-deportivo	312,59	0	0	0	pb	312,59	0,40%	312,59	0,004
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	842,50	0	0	0	pb	842,50	1,09%	842,50	0,011
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	237,20	208	0	0	pb	445,20	0,58%	341,20	0,004
EE-A4_05	Oficinas APB	397,40	31,78	0	P1:400,6 P2:430,3	pb+2	429,18	0,56%	1.244,19	0,016
EE-A4_06	Estación transformadora	48,08	0	0	0	pb	48,08	0,06%	48,08	0,001
EE-A4_07	Caseta control	17,05	0	0	0	pb	17,05	0,02%	17,05	0
EE-A4_08	Almacén 1	246,52	0	0	0	pb	246,52	0,32%	246,52	0,003
EE-A4_09	Caseta bombas	225,95	0	0	0	pb	225,95	0,29%	225,95	0,003
EE-A4_10	Almacén 2	176,95	0	0	0	pb	176,95	0,23%	176,95	0,002
EE-A4_11	Estación transformadora	13,04	0	0	0		13,04	0,02%	13,04	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		3.103,35	239,78	0	-	varias	3.443,13	4,33%	4.248,44	0,055

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament a la plataforma esPublico



Tabla 24: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 4

Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales						Superficie del área (m²)	78.790	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A4_01	Taller	379,44	0	0	0	pb	379,44	379,44
EE-A4_02	Edificio portuario	206,63	0	0	P1:194,30	pb+1	206,63	400,93
EE-A4_03	Edificio nuevo náutico-deportivo	312,59	0	0	0	pb	312,59	312,59
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	842,50	0	0	0	pb	842,50	842,50
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	237,20	208,00	0	0	pb	445,20	341,20
EE-A4_05	Oficinas APB	397,40	31,78	0	P1:400,6 P2:430,3	pb+2	429,18	1.244,19
EE-A4_06	Estación transformadora	48,08	0	0	0	pb	48,08	48,08
EE-A4_07	Caseta control	17,05	0	0	0	pb	17,05	17,05
EE-A4_08	Almacén 1	246,52	0	0	0	pb	246,52	246,52
EE-A4_09	Caseta bombas	225,95	0	0	0	pb	225,95	225,95
EE-A4_10	Almacén 2	176,95	0	0	0	pb	176,95	176,95
EE-A4_11	Estación transformadora	13,04	0	0	0	pb	13,04	13,04
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		3.103,35	239,78	0	-	varias	3.343,13	4.248,44
Edificios propuestos (EP)								
EP-A4_01	Nueva EM Eivissa-Formentera	560,98	0	0	0	pb	560,98	560,98

Codi Validació: 92MXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 111 de 791



Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales						Superficie del área (m²)		78.790
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
EP-A4_02	Cafetería	209,16	0	0	0	pb	209,16	209,16
EP-A4_03	Almacén	110,52	0	0	0	pb	110,52	110,52
EP-A4_04	Pérgolas EM	0	0	2.247,46	0	pb	561,87	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		880,66	0	2.247,46	-	varias	1.442,53	880,66

Margen crecimiento para la reforma y ampliación de las instalaciones

Ampliación edificación reparación /comercial/pesca/administrativo	2.500	0	0	0	Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4M/JG Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/ Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona Pàgina 112 de 791	pb+1	2.500	2.500
Reserva para construcción futura de pérgolas	0	0	150	0		pb	37,50	0
Instalación para generación y suministro de energía a buque	2.000	0	0	0		pb	2.000	2.000
TOTAL RESERVA	4.500	0	150	-		pb+1	4.537,50	4.500
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL	8.484,01	239,78	2.397,46	-		pb +2	9.323,16	9.629,10

Fuente: Equipo redactor



Tabla 25: Edificación existente en el Área 5

Codi Validació: 92WADGENEZY44CADJP2006MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona

Área 5: Ribera Norte - Marina Ibiza

Superficie del área (m²) 36.002

Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
EA-A5_01	Ampliación edificio control de entrada (4)	83,01	0	0	0	pb	83,01	0,23%	83,01	0,002
EA-A5_02	Ampliación edificio comercios (6)	53,37	0	0	0	pb	53,37	0,15%	53,37	0,001
EA-A5-03	Ampliación edificio de duchas y aseos /comercios(11)	13,75	0	0	0	pb	13,75	0,04%	13,75	0
EA-A5-04	Ampliación terraza restaurante (11)	nd	n.d.	nd	0	pb	nd	nd	nd	nd

Desmontables (ED)

ED-A5-01	Ampliación EE-A5-01	62,06	0	0	0	pb	62,06	0,17%	62,06	0,002
ED-A5-02	Ampliación EE-A5-06	81,89	0	0	0	pb	81,89	0,23%	81,89	0,002
ED-A5-03	Ampliación 1 edificio 9	59,97	0	0	0	pb	59,97	0,17%	59,97	0,002
ED-A5-04	Izquierda entrada control accesos	125,75	0	0	0	pb	125,75	0,35%	125,75	0,003
ED-A5-05	Derecha entrada control accesos	90,17	0	0	0	pb	90,17	0,25%	90,17	0,003
ED-A5-06	Edificio 12	139,96	0	0	0	pb	139,96	0,39%	139,96	0,004
ED-A5-07	Edificio 13	126,36	0	0	0	pb	126,36	0,35%	126,36	0,004
ED-A5-08	Edificio 14	115,20	0	0	0	pb	115,20	0,32%	115,20	0,003
ED-A5-09	Módulos desmontables marina seca	98,70	0	0	0	pb	98,70	0,27%	98,70	0,003

Codi Validació: 82WYX2Z4N4MWJ5
Verificació: https://eiv.es/verificador
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 114 de 791



Área 5: Ribera Norte - Marina Ibiza							Superficie del área (m²)		36.002	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB		Edificabilidad	
							(m²)	(%)	(m²)	(m²/m²)
ED-A5-10	Ampliaciones Edificio Sala de fiestas (8)	149,21	0	0	0	pb	149,21	0,41%	149,21	0,004
ED-A5-11	Ampliación 2 edificio 9	45,07	0	0	0	pb	45,07	0,13%	45,07	0,001
ED-A5-12	Edificio 11 porche A	0	184,95	0	0	pb	184,95	0,51%	92,48	0,003
ED-A5-13	Caseta de control	15,44	0	0	0	pb	15,44	0,04%	15,44	0
ED-A5-14	Caseta de control (marina seca)	13,50	0	0	0	pb	13,50	0,04%	13,50	0
ED-A5-15	Edificio 11 porche B	0	167,59	0	0	pb	167,59	0,47%	83,80	0,002
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES Y AMPLIACIONES		3.133,75	1.317,37	319,92	109,99	varias	4.531,10	12,59%	3.902,43	0,108

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 114 de 791





Tabla 26: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 5

Área 5: Ribera Norte - Marina Ibiza					
Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB m ²	Edificabilidad m ²	Altura máxima edificaciones	
				nº plantas	ml
36.002	Náutico-Deportivo y Complementario	4.531	3.902	pb+1	8,00

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 116 de 791



Tabla 27: Edificación existente en el Área 6

Área 6: Ribera Norte - Marina Botafoch Ibiza							Superficie del área (m²)		59.729	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificable / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
EE-A6_01	Edif. restauración/comercio (E1)	239,38	61,80	0	0	pb	301,18	0,50%	270,28	0,005
EE-A6_02a	Edif. restauración/comercio (E2)	105,43	0,00	0	0	pb	105,43	0,18%	105,43	0,002
EE-A6_02b	Edif. restauración/comercio (E2)	1.588,93	251,63	0	0	pb	1.840,56	3,08%	1.714,75	0,029
EE-A6_03	Edif. Restauración /comercio (E3)	523,60	113,84	0	0	pb	637,44	1,07%	580,52	0,010
EE-A6_04	Edif. Restauración /comercio (E4)	341,16	44,12	0	0	pb	385,28	0,65%	363,22	0,006
EE-A6_05	Edif. restauración /comercio (E5)	62,26	0,00	0	0	pb	62,26	0,10%	62,26	0,001
EE-A6_06	Edif. restauración/comercio (E6)	397,50	89,87	0	0	pb	487,37	0,82%	442,44	0,007
EE-A6_07	Edif. restauración/comercio (E7)	461,22	16,4	0	0	pb	477,62	0,80%	469,42	0,008
EE-A6_08	Edif. restauración/comercio (E8)	220,30	0	0	0	pb	220,30	0,37%	220,30	0,004
EE-A6_09	Edif. restauración/comercio (E9)	289,05	29,14	0	0	pb	318,19	0,53%	303,62	0,005
EE-A6_10	Edif. restauración/comercio (E10)	228,53	59,25	0	0	pb	287,78	0,48%	258,16	0,004
EE-A6_11	Edif. restauración/comercio (E11)	190,98	60,18	0	0	pb	251,16	0,42%	221,07	0,004
EE-A6_12	Talleres	603,80	31,4	0	0	pb	635,20	1,06%	619,50	0,010
EE-A6_13	Depósitos	26,04	0	0	0	pb	26,04	0,04%	26,04	0,000
EE-A6_14	Edificio administración	104,55	0	0	0	pb	104,55	0,18%	104,55	0,002

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament el 09/05/2023 a les 11:17 de la tarda



Área 6: Ribera Norte - Marina Botafoc Ibiza							Superficie del área (m²)		59.729	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
EE-A6_15	Edificio adm./ torre control	114,08	0	0	P1:33,86 P2:30,72	pb+2	114,08	0,19%	178,66	0,003
EE-A6_16	Edificio administración	104,20	0	0	0	pb	104,20	0,17%	104,20	0,002
EE-A6_19	Estación transformadora 1	19,40	0	0	0	pb	19,40	0,03%	19,40	0,000
EE-A6_20	Edificio control de entrada varadero	20,75	0	0	0	pb	20,75	0,03%	20,75	0,000
EE-A6_21	Estación transformadora 2	5,74	0	0	0	pb	5,74	0,01%	5,74	0,000
EE-A6_22	Estación transformadora 3	7,82	0	0	0	pb	7,82	0,01%	7,82	0,000
EE-A6_23	Estación transformadora 4	21,88	0	0	0	pb	21,88	0,04%	21,88	0,000
EE-A6_24	Edificio control de entrada vial Botafoc	13,83	0	0	0	pb	13,83	0,02%	13,83	0,000
EE-A6_25	Taquillas golondrinas	19,34	0	27,01	0	pb	26,09	0,04%	19,34	0,000
EE-A6_17	Apartamentos	939,23	0	0	P1:939,23	pb + 1	939,23	1,57%	1.878,46	0,031
EA-A6_18	Ampliación edificio rest./comercio (E2) Apartahotel	0	0	0	P1:848,88	pb+1		0,00%	848,88	0,014
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E2)	0	239	0	0	pb	39,00	0,40%	119,50	0,002
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E4)	0	62	0	0	pb	62,00	0,10%	31,00	0,001

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 118 de 791



Área 6: Ribera Norte - Marina Botafoc Ibiza							Superficie del área (m²)		59.729	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
AE-A6_03	Ampliación edificio rest./comercio (E7)	0	216,00	0	0	pb	216,00	0,36%	108,00	0,002
AE-A6_04	Ampliación edificio rest./comercio (E8)	0	73,00	0	0	pb	73,00	0,12%	36,50	0,001
AE-A6_05	Ampliación edificio rest./comercio (10)	0	152,00	0	0	pb	152,00	0,25%	76,00	0,001
AE-A6_06	Ampliación Edificio rest./comercio (E11)	0	46,00	0	0	pb	46,00	0,08%	23,00	0,000
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		6.649,00	1.545,63	27,01	-	varias	8.201,38	13,73%	9.274,51	0,1553

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 119 de 791



Tabla 28: Nueva ordenación establecida por el Plan Especial para el Área 6

Área 6: Ribera Norte - Marina Botafoch Ibiza					
Superficie total del área (m²)	Uso global	Ocupación PB m²	Edificabilidad m²	Altura máxima edificaciones	
				nº plantas	ml
59.729	Náutico-Deportivo y Complementario	7.413	8.881	pb+1	8,00

Fuente: Esquipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 120 de 791



Tabla 29: Edificación existente en el Área 7

Área 7: Dársena de Botafoc							Superficie del área (m²) 143.337			
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A7_01	Aljibe	287,44	0	0	0	pb	287,44	0,20%	287,44	0,002
EE-A7_02	Estación transformadora 1	7,60	0	0	0	pb	7,60	0,01%	7,60	0,000
EE-A7_03	Edificio instalaciones	78,43	0	0	0	pb	78,43	0,05%	78,43	0,001
EE-A7_04	Almacenes	66,35	0	0	0	pb	66,35	0,05%	66,35	0,0005
EE-A7_05	Edificio instalaciones	34,74	0	0	0	pb	34,74	0,02%	34,74	0,0002
EE-A7_06	Estación transformadora 2	16,38	0	0	0	pb	16,38	0,01%	16,38	0,0001
EE-A7_07	Estación transformadora 3	16,38	0	0	0	pb	16,38	0,01%	16,38	0,0001
EE-A7_08	Edificio control de entrada	26,88	0	0	0	pb	26,88	0,02%	26,88	0,0002
EE-A7_09	EM de Botafoc	4.831,55	492,90	670,01	P1: 1.197,43 P2: 1,283,99*	pb+2	491,95	3,83%	7.559,42	0,053
EE-A7_10	Pérgolas aparcamiento	0	0	2.500,00	0	pb	25,00	0,44%	0,00	0,000
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		5365,75	492,9	3170,01	-	pb+2	6651,15	4,64%	8.093,62	0,056

*Superficie edificación: 884,88 m², superficie terrazas, porches: 798,22 m², superficie pérgolas: 442,42 m²

Fuente: Equipo Redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament



Tabla 30: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 7

Área 7: Dársena de Botafoch						Superficie del área (m2)		143.337
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A7_01	Aljibe	287,44	0	0	0	pb	287,44	287,44
EE-A7_02	Estación transformadora 1	7,60	0	0	0	pb	7,60	7,60
EE-A7_03	Edificio instalaciones	78,43	0	0	0	pb	78,43	78,43
EE-A7_04	Almacenes	66,35	0	0	0	pb	66,35	66,35
EE-A7_05	Edificio instalaciones	34,74	0	0	0	pb	34,74	34,74
EE-A7_06	Estación transformadora 2	16,38	0	0	0	pb	16,38	16,38
EE-A7_07	Estación transformadora 3	16,38	0	0	0	pb	16,38	16,38
EE-A7_08	Edificio control de entrada	26,88	0	0	0	pb	26,88	26,88
EE-A7_01	EM de Botafoch	4.831,55	492,90	670,01	P1: 1.197,43 P2: 1,283,99*	pb+2	5.491,95	7.559,42
EP-A7_02	Pérgolas aparcamiento	0	0	2.500,00	0	pb	625,00	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		5.365,75	492,90	3.170,01	-	pb+2	6.651,15	8.093,62
Margen crecimiento para la ampliación de las instalaciones								
Ampliación EM / nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y al preembarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques		8.000	0	0	16.000	pb+2	8000	24.000

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJPBNA4M/JG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 122 de 791





Área 7: Dársena de Botafoc					Superficie del área (m2)			143.337
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Reserva para construcción futura de pérgolas		0	0	150	0	pb	37,50	0
TOTAL RESERVA		8.000	0	150	16.000	pb+2	8.037,50	24.000
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		13.365,75	492,90	3.320,01	12.481,42	pb+2	14.688,65	32.093,62

*Superficie edificación: 884,88 m², superficie terrazas,porches: 798,22 m², superficie pérgolas: 442,42 m²

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 123 de 791



Tabla 31: Edificación existente en el Área 8

Área 8: Faro de Botafoch								Superficie del área (m²)		1.082
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB	Edificabilidad		
							(m²)	(%)	(m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A8_01	Faro	91,26	0	0	P1: 91,26	pb+1	91,26	8,43%	182,52	0,169
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	65,54	0	0	P1: 65,54	pb+1	65,54	6,06%	131,08	0,121
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	14,49%	313,6	0,290

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 123 de 791



Tabla 32: Nueva ordenación establecida por el Plan Especial para el Área 8

Área 8: Faro de Botafoc						Superficie del área (m2)		1.082
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A8_01	Faro	91,26	0	0	P1: 91,26	pb+1	91,26	182,52
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	65,54	0	0	P1: 65,54	pb+1	65,54	131,08
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	313,60
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	313,60

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 125 de 731



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº2: PLANOS DE INFORMACIÓN

INDICE

PLANO EA-01: EMPLAZAMIENTO Y PLANO GENERAL DEL PUERTO DE EIVISSA	3
PLANO EA-02: SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE EIVISSA	4
PLANO EA-03: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES DEL PUERTO DE EIVISSA EN VIGOR 21/07/2021	5
PLANO EA-04: ATRIBUCIÓN DE USOS Y EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS DE LA DEUP APROBADA POR ORDEN TMA/549/2021 DE 20 DE MAYO DE 2021	6
PLANO EA-05: DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS I Y II DE AGUAS DEL PUERTO DE EIVISSA DE LA DEUP APROBADA POR ORDEN TMA/549/2021 DE 20 DE MAYO DE 2021	7
PLANO INS-01: RED DE DRENAJE Y VERTIDOS AL MAR DEL PUERTO DE EIVISSA	8
PLANO INS-02: RED DE SANEAMIENTO Y CONEXIONES A LA RED MUNICIPAL DEL PUERTO DE EIVISSA	9
PLANO INS-03: RED DE SUMINISTRO DE AGUA DEL PUERTO DE EIVISSA	10
PLANO INS-04: RED DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL PUERTO DE EIVISSA	11







PLANO EA-01: EMPLAZAMIENTO Y PLANO GENERAL DEL PUERTO DE EIVISSA





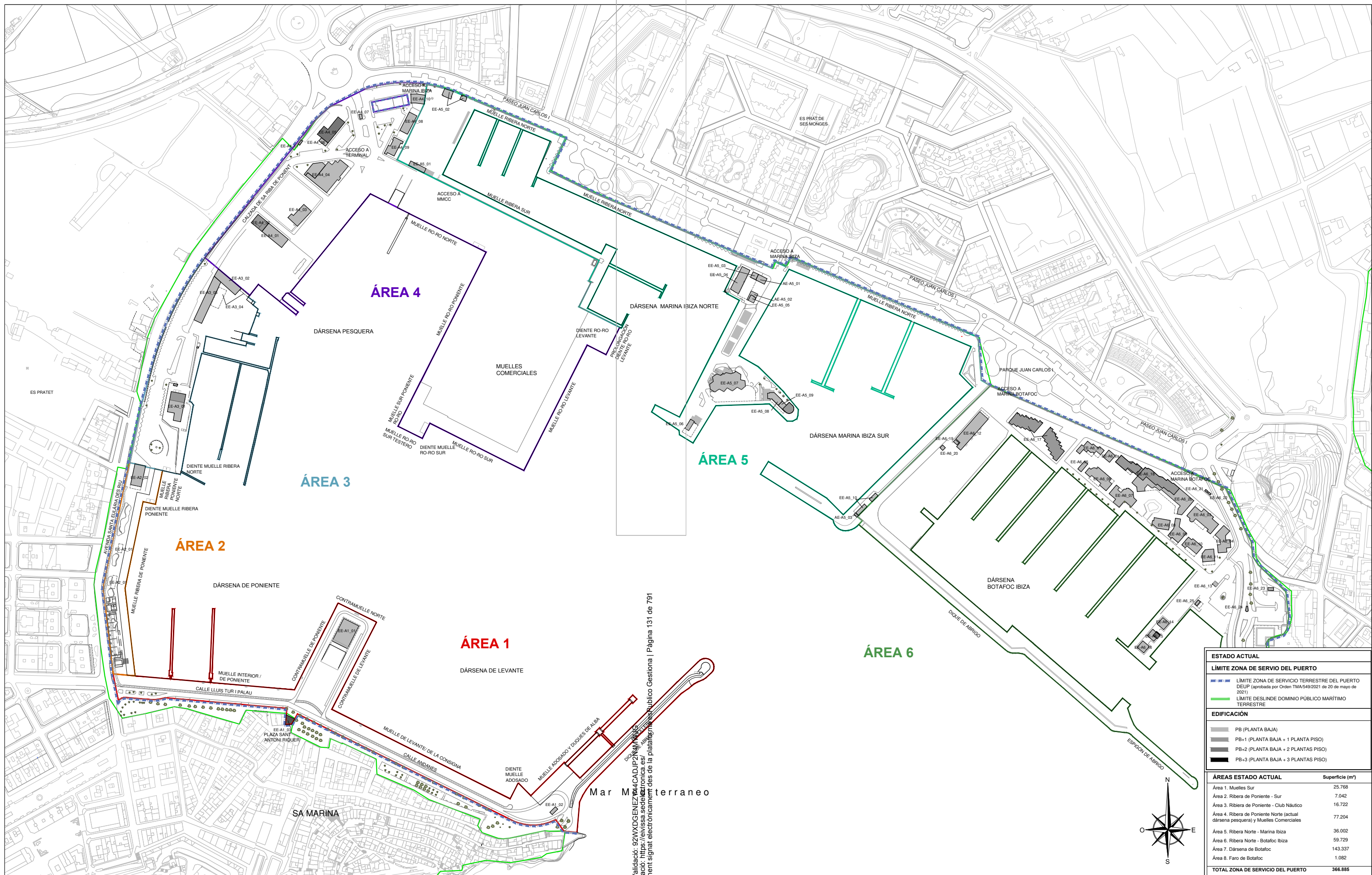
Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 129 de 791





PLANO EA-02: SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE EIVISSA





ESTADO ACTUAL	
LÍMITE ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	
	LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
EDIFICACIÓN	
	PB (PLANTA BAJA)
	PB+1 (PLANTA BAJA + 1 PLANTA PISO)
	PB+2 (PLANTA BAJA + 2 PLANTAS PISO)
	PB+3 (PLANTA BAJA + 3 PLANTAS PISO)
ÁREAS ESTADO ACTUAL	
Área	Superficie (m²)
Área 1. Muelles Sur	25.768
Área 2. Ribera de Poniente - Sur	7.042
Área 3. Ribera de Poniente - Club Náutico	16.722
Área 4. Ribera de Poniente Norte (actual dársena pesquera) y Muelles Comerciales	77.204
Área 5. Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002
Área 6. Ribera Norte - Botafoc Ibiza	59.729
Área 7. Dársena de Botafoc	143.337
Área 8. Faro de Botafoc	1.082
TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	366.885

ÁREA 6

DÁRSENA
BOTAFOC IBIZA

DIQUE DE ABRIGO

ESPIGÓN DE ABRIGO

PANTALÁN NORTE EL BOTAFOC ATRAQUE 1

PANTALÁN NORTE EL BOTAFOC ATRAQUE 2

ÁREA 7

PANTALÁN SUR EL BOTAFOC ATRAQUE 1

PANTALÁN SUR EL BOTAFOC ATRAQUE 2

DÁRSENA DE EL BOTAFOC

DIENTE DIQUE
EXTERIOR DE EL
BOTAFOC

DIQUE EL BOTAFOC

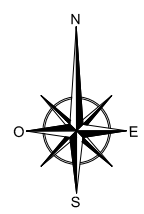
DIENTE DIQUE
INTERIOR DE EL
BOTAFOC

Mar Mediterraneo

ILLA GROSSA

ÁREA 8

ILLA DES BOTAFOC

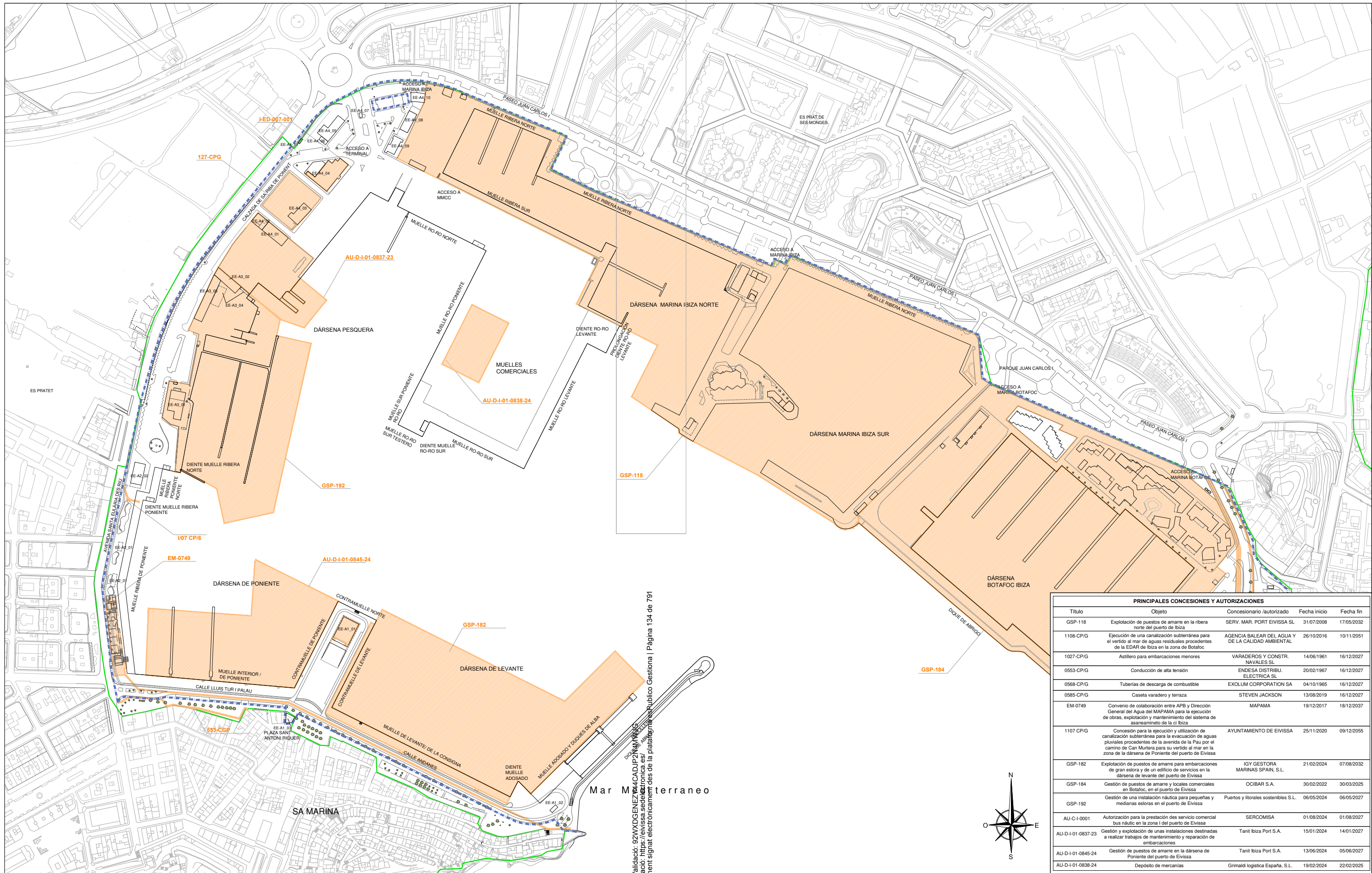


ESTADO ACTUAL	
LÍMITE ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	
	LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
EDIFICACIÓN	
	PB (PLANTA BAJA)
	PB+1 (PLANTA BAJA + 1 PLANTA PISO)
	PB+2 (PLANTA BAJA + 2 PLANTAS PISO)
	PB+3 (PLANTA BAJA + 3 PLANTAS PISO)
ÁREAS ESTADO ACTUAL	
Área	Superficie (m²)
Área 1. Muelles Sur	25.768
Área 2. Ribera de Poniente - Sur	7.042
Área 3. Ribiera de Poniente - Club Náutico	16.722
Área 4. Ribera de Poniente Norte (actual dársena pesquera) y Muelles Comerciales	77.204
Área 5. Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002
Área 6. Ribera Norte - Botafoch Ibiza	59.729
Área 7. Dársena de Botafoch	143.337
Área 8. Faro de Botafoch	1.082
TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	366.885

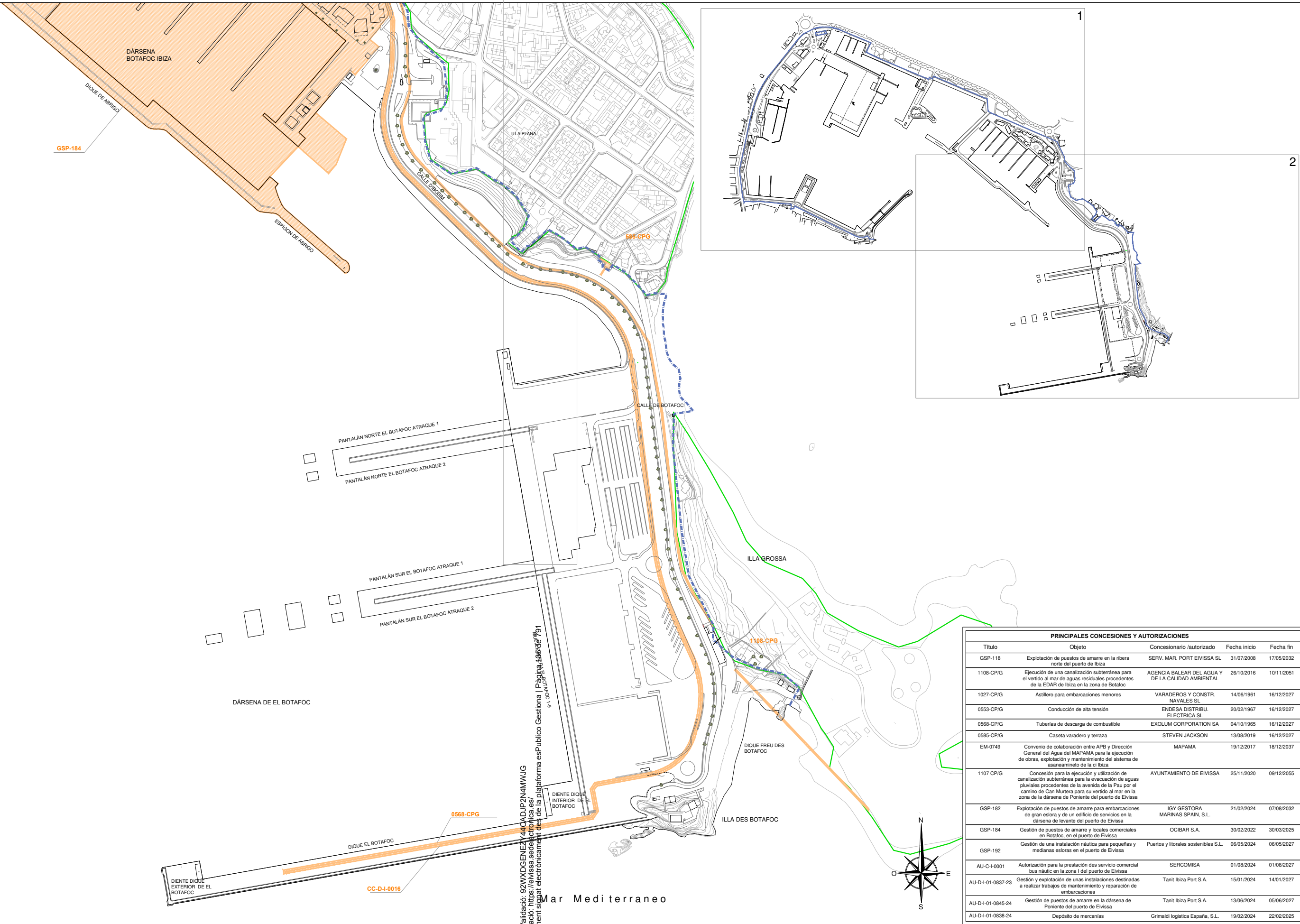


**PLANO EA-03: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES DEL PUERTO DE EIVISSA
EN VIGOR NOVIEMBRE 2024**





PRINCIPALES CONCESIONES Y AUTORIZACIONES				
Título	Objeto	Concesionario /autorizado	Fecha inicio	Fecha fin
GSP-118	Explotación de puestos de amarre en la ribera norte del puerto de Ibiza	SERV. MAR. PORT EIVISSA SL	31/07/2008	17/05/2032
1108-CP/G	Ejecución de una canalización subterránea para el vertido al mar de aguas residuales procedentes de la EDAR de Ibiza en la zona de Botafoc	AGENCIA BALEAR DEL AGUA Y DE LA CALIDAD AMBIENTAL	26/10/2016	10/11/2051
1027-CP/G	Astillero para embarcaciones menores	VARADEROS Y CONSTR. NAVALES SL	14/06/1961	16/12/2027
0553-CP/G	Conducción de alta tensión	ENDESA DISTRIBU. ELECTRICA SL	20/02/1967	16/12/2027
0568-CP/G	Tuberías de descarga de combustible	EXCLUM CORPORATION SA	04/10/1965	16/12/2027
0585-CP/G	Caseta varadero y terraza	STEVEN JACKSON	13/08/2019	16/12/2027
EM-0749	Convenio de colaboración entre APB y Dirección General del Agua del MAPAMA para la ejecución de obras, explotación y mantenimiento del sistema de saneamiento de la ci. Ibiza	MAPAMA	19/12/2017	18/12/2037
1107-CP/G	Concesión para la ejecución y utilización de canalización subterránea para la evacuación de aguas pluviales procedentes de la avenida de la Pau por el camino de Can Muniera para su vertido al mar en la zona de la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	AYUNTAMIENTO DE EIVISSA	25/11/2020	09/12/2055
GSP-182	Explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio de servicios en la dársena de levante del puerto de Eivissa	IGY GESTORA MARINAS SPAIN, S.L.	21/02/2024	07/08/2032
GSP-184	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc, en el puerto de Eivissa	OCIBAR S.A.	30/02/2022	30/03/2025
GSP-192	Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa	Puertos y litorales sostenibles S.L.	06/05/2024	06/05/2027
AU-C-I-0001	Autorización para la prestación des servicio comercial bus náutico en la zona I del puerto de Eivissa	SERCOMISA	01/08/2024	01/08/2027
AU-D-I-01-0837-23	Gestión y explotación de unas instalaciones destinadas a realizar trabajos de mantenimiento y reparación de embarcaciones	Tanit Ibiza Port S.A.	15/01/2024	14/01/2027
AU-D-I-01-0845-24	Gestión de puestos de amarre en la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	Tanit Ibiza Port S.A.	13/06/2024	05/06/2027
AU-D-I-01-0838-24	Depósito de mercancías	Grimaldi logística España, S.L.	19/02/2024	22/02/2025



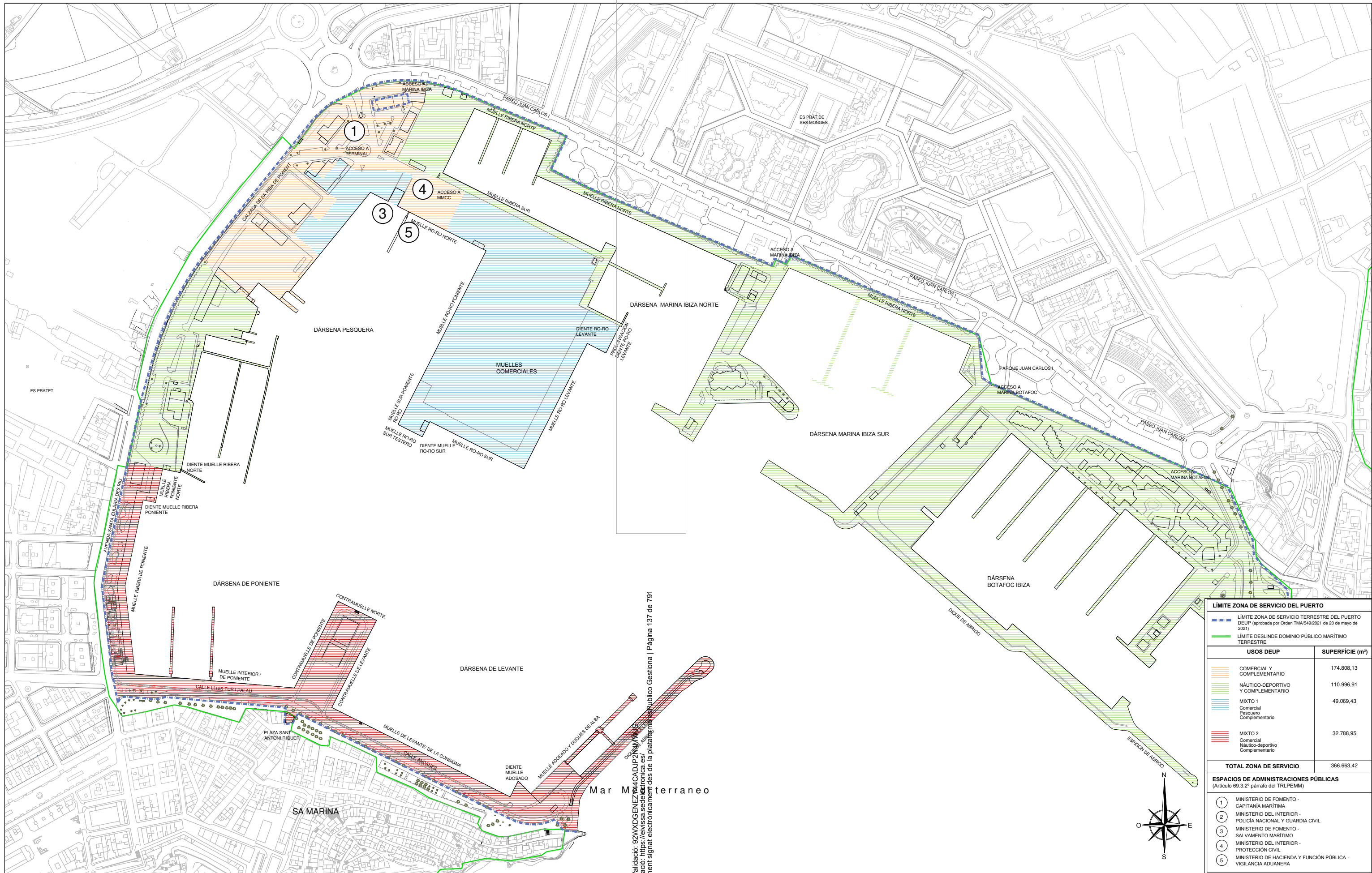
PRINCIPALES CONCESIONES Y AUTORIZACIONES				
Título	Objeto	Concesionario /autorizado	Fecha inicio	Fecha fin
GSP-118	Explotación de puestos de amarre en la ribera norte del puerto de Ibiza	SERV. MAR. PORT EIVISSA SL	31/07/2008	17/05/2032
1108-CP/G	Ejecución de una canalización subterránea para el vertido al mar de aguas residuales procedentes de la EDAR de Ibiza en la zona de Botafoc	AGENCIA BALEAR DEL AGUA Y DE LA CALIDAD AMBIENTAL	26/10/2016	10/11/2051
1027-CP/G	Astillero para embarcaciones menores	VARADEROS Y CONSTR. NAVALES SL	14/06/1961	16/12/2027
0553-CP/G	Conducción de alta tensión	ENDESA DISTRIBU. ELECTRICA SL	20/02/1967	16/12/2027
0568-CP/G	Tuberías de descarga de combustible	EXOLUM CORPORATION SA	04/10/1965	16/12/2027
0585-CP/G	Caseta varadero y terraza	STEVEN JACKSON	13/08/2019	16/12/2027
EM-0749	Convenio de colaboración entre APB y Dirección General del Agua del MAPAMA para la ejecución de obras, explotación y mantenimiento del sistema de saneamiento de la ci. Ibiza	MAPAMA	19/12/2017	18/12/2037
1107 CP/G	Concesión para la ejecución y utilización de canalización subterránea para la evacuación de aguas pluviales procedentes de la avenida de la Pau por el camino de Can Muniera para su vertido al mar en la zona de la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	AYUNTAMIENTO DE EIVISSA	25/11/2020	09/12/2055
GSP-182	Explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio de servicios en la dársena de levante del puerto de Eivissa	IGY GESTORA MARINAS SPAIN, S.L.	21/02/2024	07/08/2032
GSP-184	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc, en el puerto de Eivissa	OCIBAR S.A.	30/02/2022	30/03/2025
GSP-192	Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa	Puertos y litorales sostenibles S.L.	06/05/2024	06/05/2027
AU-C-I-0001	Autorización para la prestación des servicio comercial bus náutico en la zona I del puerto de Eivissa	SERCOMISA	01/08/2024	01/08/2027
AU-D-I-01-0837-23	Gestión y explotación de unas instalaciones destinadas a realizar trabajos de mantenimiento y reparación de embarcaciones	Tanit Ibiza Port S.A.	15/01/2024	14/01/2027
AU-D-I-01-0845-24	Gestión de puestos de amarre en la dársena de Poniente del puerto de Eivissa	Tanit Ibiza Port S.A.	13/06/2024	05/06/2027
AU-D-I-01-0838-24	Depósito de mercancías	Grimaldi logística España, S.L.	19/02/2024	22/02/2025



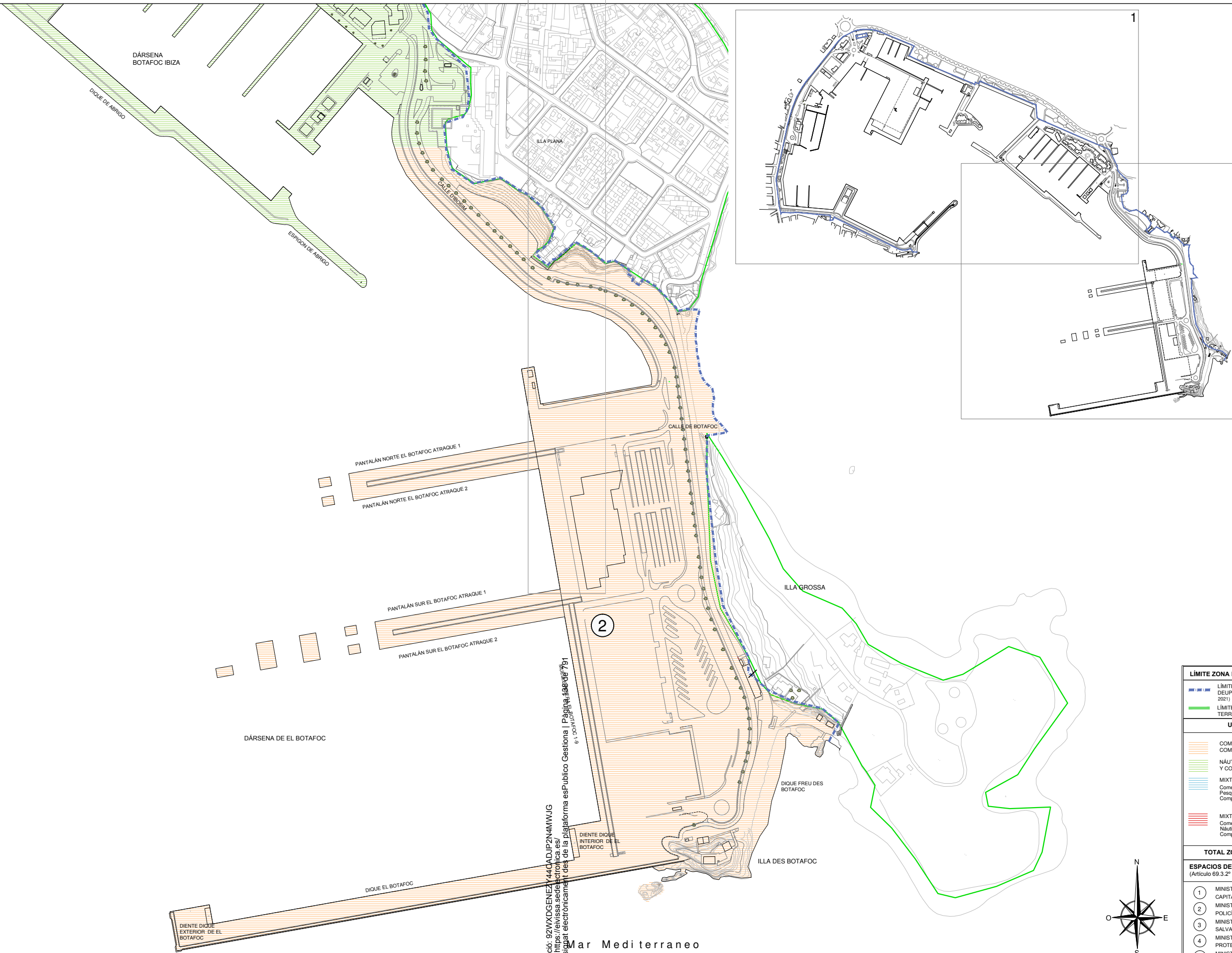


PLANO EA-04: ATRIBUCIÓN DE USOS Y EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS DE LA DEUP APROBADA POR ORDEN TMA/549/2021 DE 20 DE MAYO DE 2021

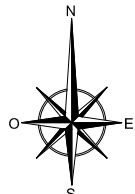




LÍMITE ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	
LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)	
LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE	
USOS DEUP	SUPERFICIE (m²)
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	174.808,13
NAÚTICO-DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO 1 Comercial Pesquero Complementario	49.069,43
MIXTO 2 Comercial Naútico-deportivo Complementario	32.788,95
TOTAL ZONA DE SERVICIO	366.663,42
ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (Artículo 69.3.2º párrafo del TRLPEMM)	
1	MINISTERIO DE FOMENTO - CAPITANÍA MARÍTIMA
2	MINISTERIO DEL INTERIOR - POLICÍA NACIONAL Y GUARDIA CIVIL
3	MINISTERIO DE FOMENTO - SALVAMENTO MARÍTIMO
4	MINISTERIO DEL INTERIOR - PROTECCIÓN CIVIL
5	MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA - VIGILANCIA ADUANERA



LÍMITE ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	
LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)	
LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE	
USOS DEUP	SUPERFICIE (m²)
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	174.808,13
NÁUTICO-DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO 1 Comercial Pesquero Complementario	49.069,43
MIXTO 2 Comercial Náutico-deportivo Complementario	32.788,95
TOTAL ZONA DE SERVICIO	366.663,42
ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (Artículo 69.3.2º párrafo del TRLPEMM)	
1	MINISTERIO DE FOMENTO - CAPITANÍA MARÍTIMA
2	MINISTERIO DEL INTERIOR - POLICÍA NACIONAL Y GUARDIA CIVIL
3	MINISTERIO DE FOMENTO - SALVAMENTO MARÍTIMO
4	MINISTERIO DEL INTERIOR - PROTECCIÓN CIVIL
5	MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA - VIGILANCIA ADUANERA





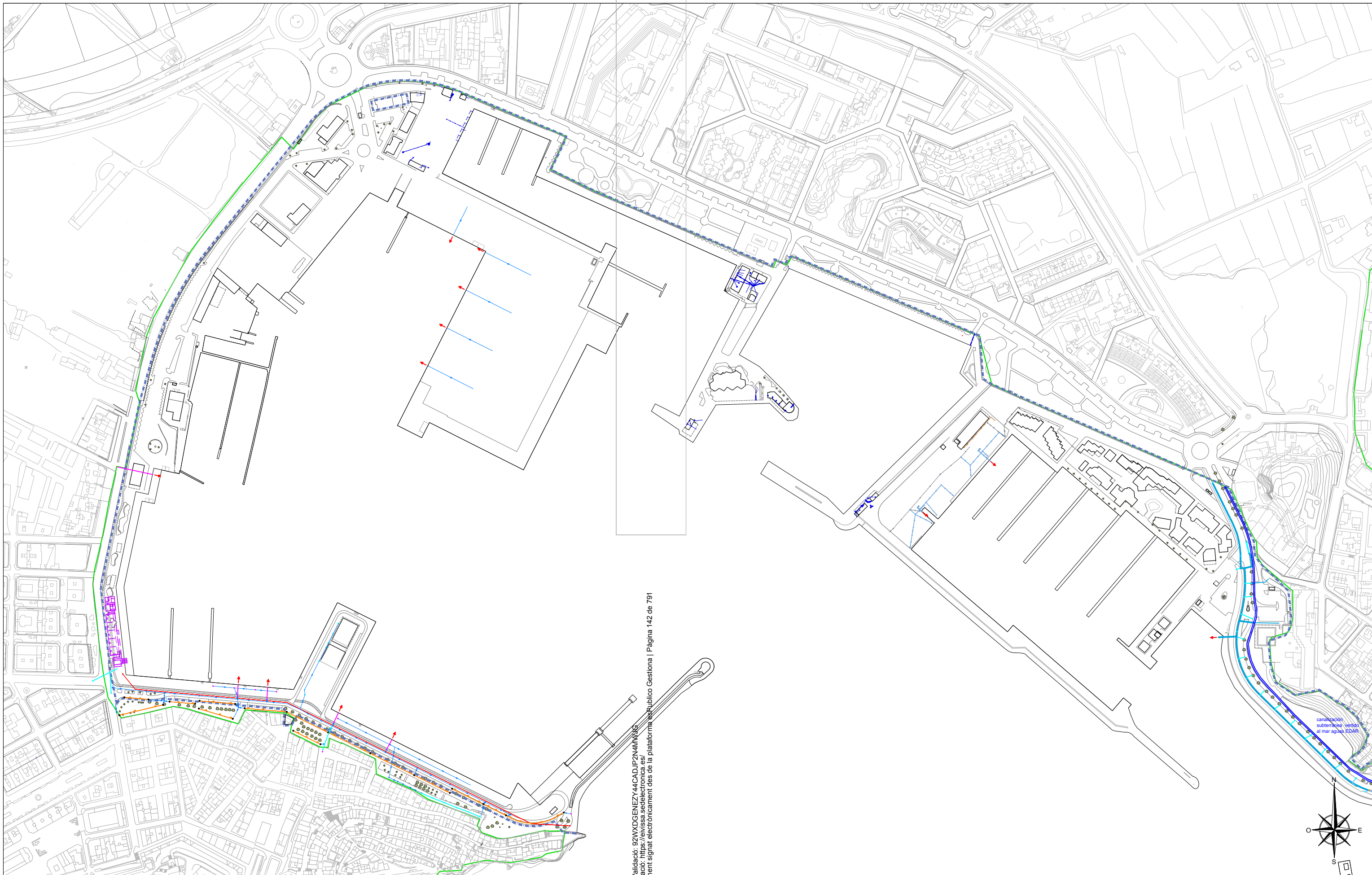
PLANO EA-05: DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS I Y II DE AGUAS DEL PUERTO DE EIVISSA DE LA DEUP APROBADA POR ORDEN TMA/549/2021 DE 20 DE MAYO DE 2021





PLANO INS-01: RED DE DRENAJE Y VERTIDOS AL MAR DEL PUERTO DE EIVISSA





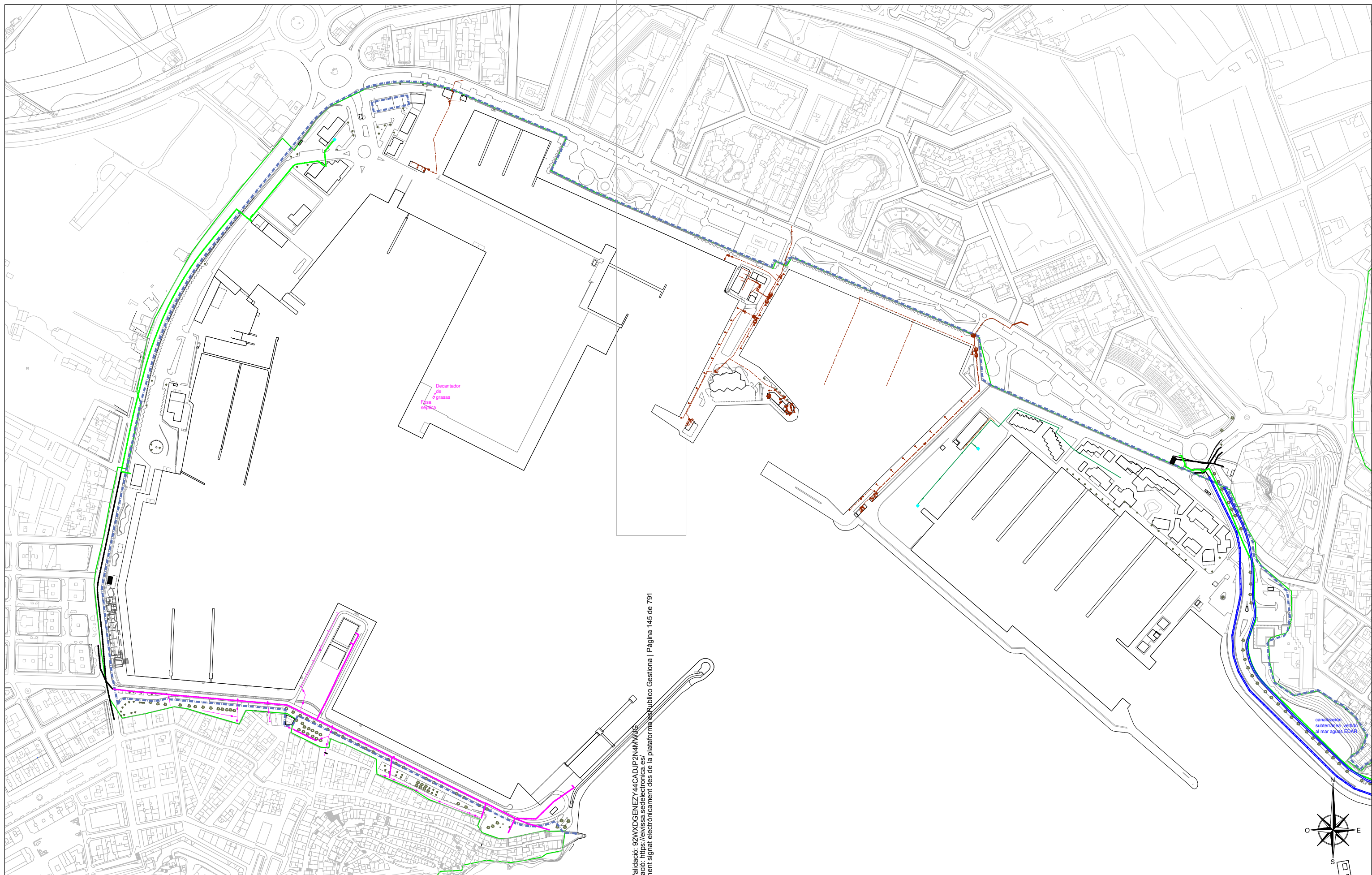
Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MNRG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestiona | Pàgina 142 de 791





PLANO INS-02: RED DE SANEAMIENTO Y CONEXIONES A LA RED MUNICIPAL DEL PUERTO DE EIVISSA





Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MNRG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestiona | Pàgina 145 de 791

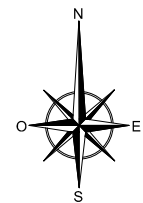




Codi Validació: 92WXDGENEZ/44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 146 de 791



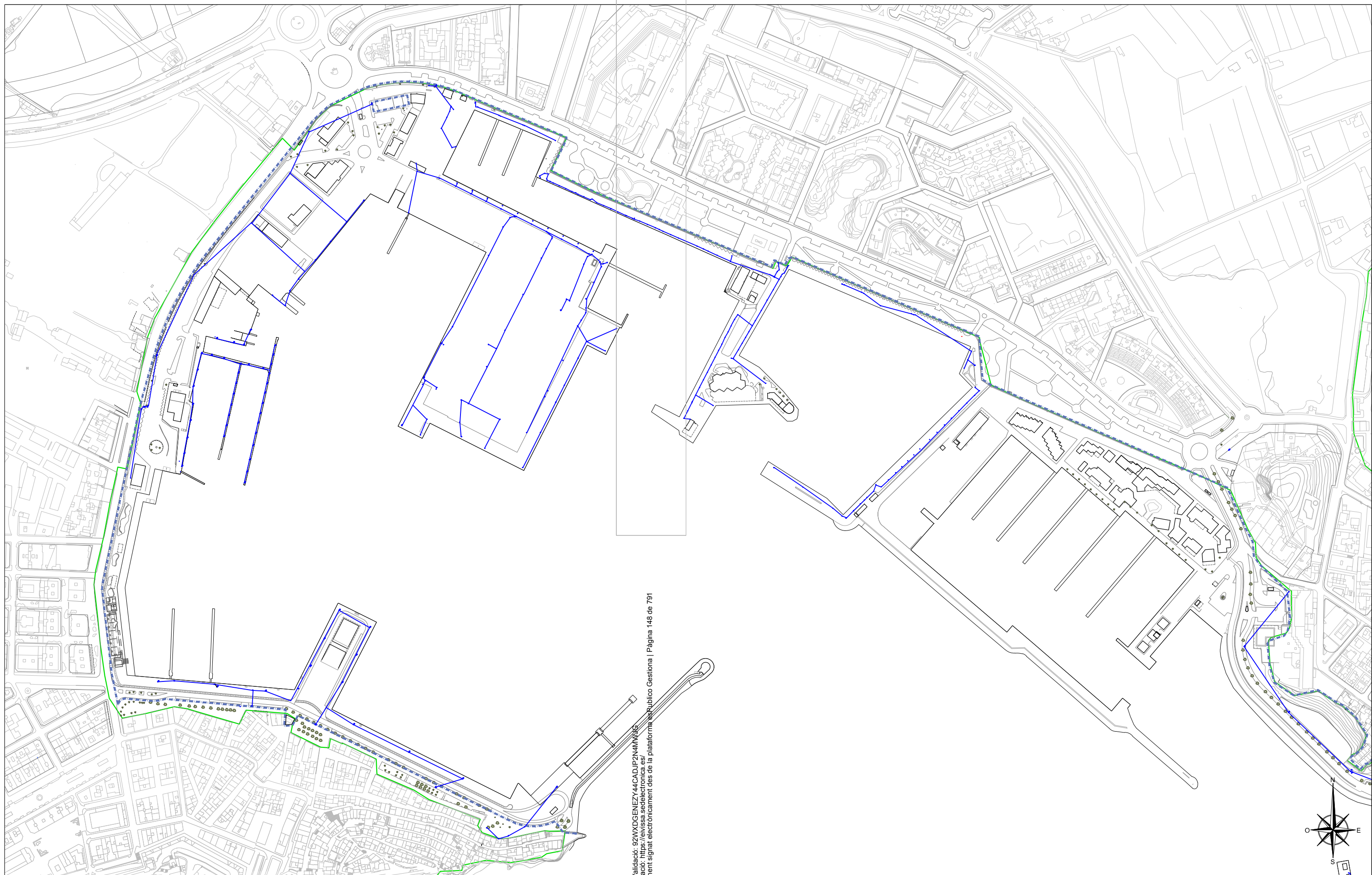
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA





PLANO INS-03: RED DE SUMINISTRO DE AGUA DEL PUERTO DE EIVISSA





Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MNRG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestiona | Pàgina 148 de 791





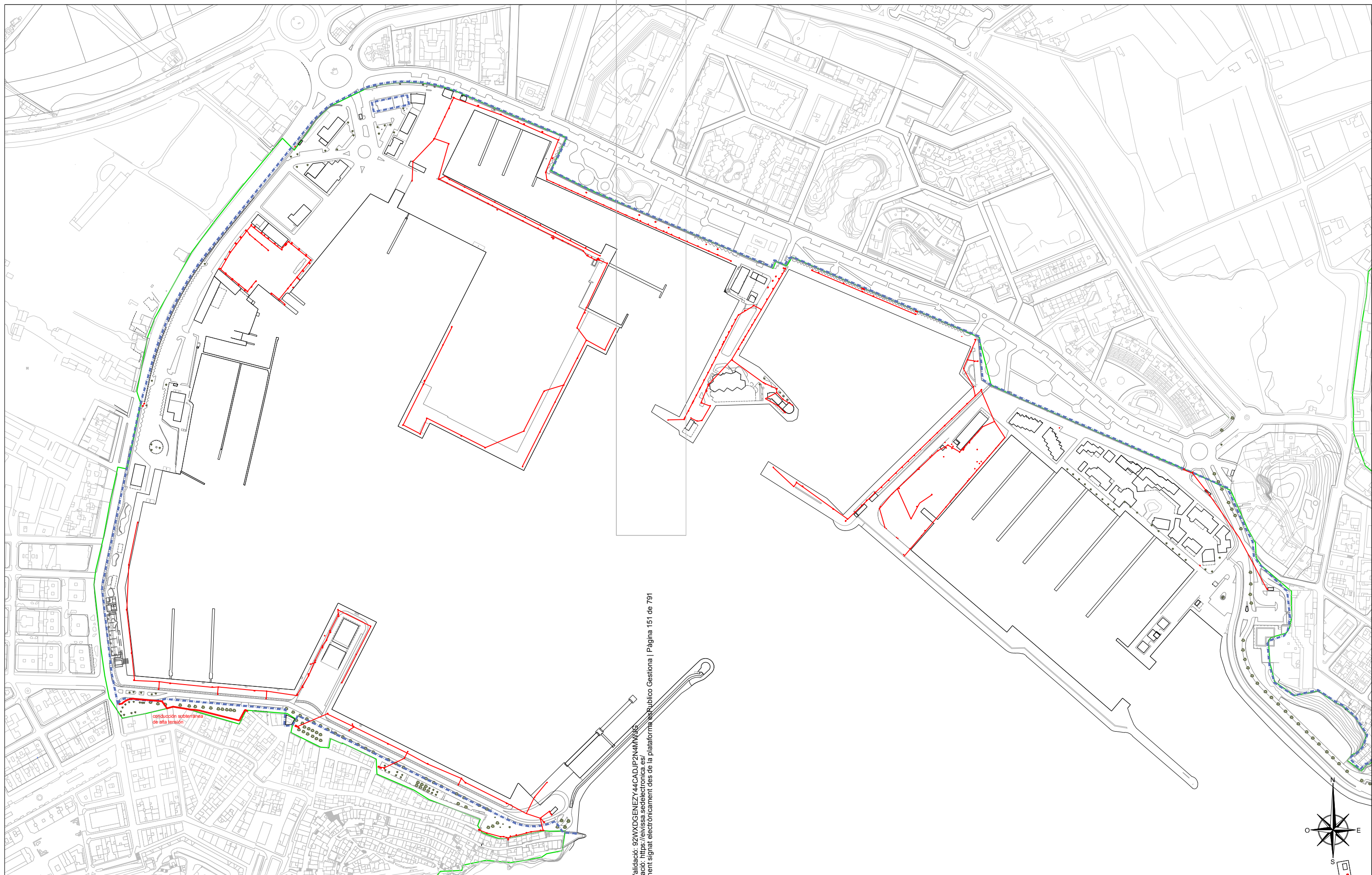
Codi Validació: 92WXDGENEZ744QADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 149 de 791





PLANO INS-04: RED DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL PUERTO DE EIVISSA





conducción subterránea
de alta tensión

Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MNRG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestiona | Pàgina 151 de 791





Codi Validació: 92WXDGENEZ744QADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/Document/signat-electronicament-des-de-la-plaforma-esPublico-Gestiona> | Pàgina 152 de 791

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

PLANO:
RED DE SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL PUERTO DE EIVISSA
(PLANO DE INFORMACIÓN)

PLANO Nº
INS-04
HOJA Nº
2/2

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº3: PLANOS DE ORDENACIÓN

INDICE

PLANO P-01: ESQUEMA DIRECTOR DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	3
PLANO P-02_1: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 1. MUELLES SUR.....	4
PLANO P-02_2: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 2. RIBERA PONIENTE - SUR.....	5
PLANO P-02_3: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 3. RIBERA PONIENTE – CLUB NÁUTICO	6
PLANO P-02_4: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 4. RIBERA PONIENTE NORTE (ACTUAL DÁRSENA PESQUERA) Y MUELLES COMERCIALES.....	7
PLANO P-02_5: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 5. RIBERA NORTE – MARINA IBIZA.....	8
PLANO P-02_6: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 6. RIBERA NORTE – MARINA BOTAFOC	9
PLANO P-02_7: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 7. DÁRSENA DE BOTAFOC	10
PLANO P-02_8: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 8. DÁRSENA DE BOTAFOC Y ÁREA 8. FARO DE BOTAFOC	11

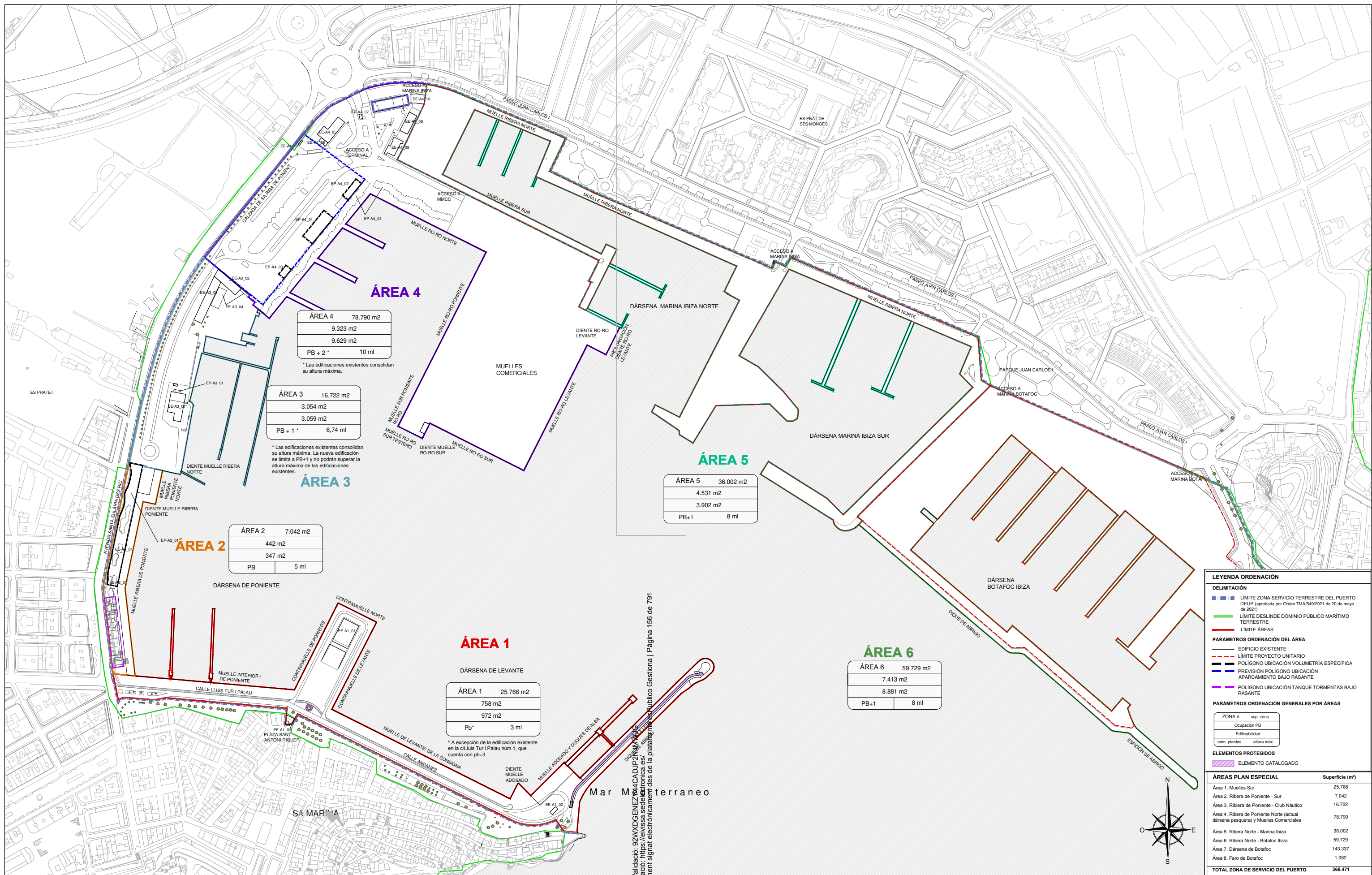






PLANO P-01: ESQUEMA DIRECTOR DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA





LEYENDA ORDENACIÓN

DELIMITACIÓN

- LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEIUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
- LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
- LÍMITE ÁREAS

PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA

- EDIFICIO EXISTENTE
- LÍMITE PROYECTO UNITARIO
- POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
- PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
- POLÍGONO UBICACIÓN TANQUE TORMENTAS BAJO RASANTE

PARÁMETROS ORDENACIÓN GENERALES POR ÁREAS

ZONA n	sup. zona
Ocupación PB	
Edificabilidad	
núm. plantas	altura máx.

ELEMENTOS PROTEGIDOS

- ELEMENTO CATALOGADO

ÁREAS PLAN ESPECIAL	Superficie (m²)
Área 1. Muelles Sur	25.768
Área 2. Ribera de Poniente - Sur	7.042
Área 3. Ribiera de Poniente - Club Náutico	16.722
Área 4. Ribera de Poniente Norte (actual dársena pesquera) y Muelles Comerciales	78.790
Área 5. Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002
Área 6. Ribera Norte - Botafoc Ibiza	59.729
Área 7. Dársena de Botafoc	143.337
Área 8. Faro de Botafoc	1.082
TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	368.471

ÁREA 6	
ÁREA 6	59.729 m2
	7.413 m2
	8.881 m2
PB+1	8 ml

ÁREA 7	
ÁREA 7	143.337 m2
	14.689 m2
	32.094 m2
PB+2	12,6 ml

ÁREA 8	
ÁREA 8	1.082 m2
	157 m2
	314 m2
Pb+1	consolidar existente

LEYENDA ORDENACIÓN

DELIMITACIÓN

LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)

LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

LÍMITE ÁREAS

PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA

EDIFICIO EXISTENTE

LÍMITE PROYECTO UNITARIO

POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA

PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE

POLÍGONO UBICACIÓN TANQUE TORMENTAS BAJO RASANTE

PARÁMETROS ORDENACIÓN GENERALES POR ÁREAS

ZONA n

sup. zona

Ocupación PB

Edificabilidad

num. plantas

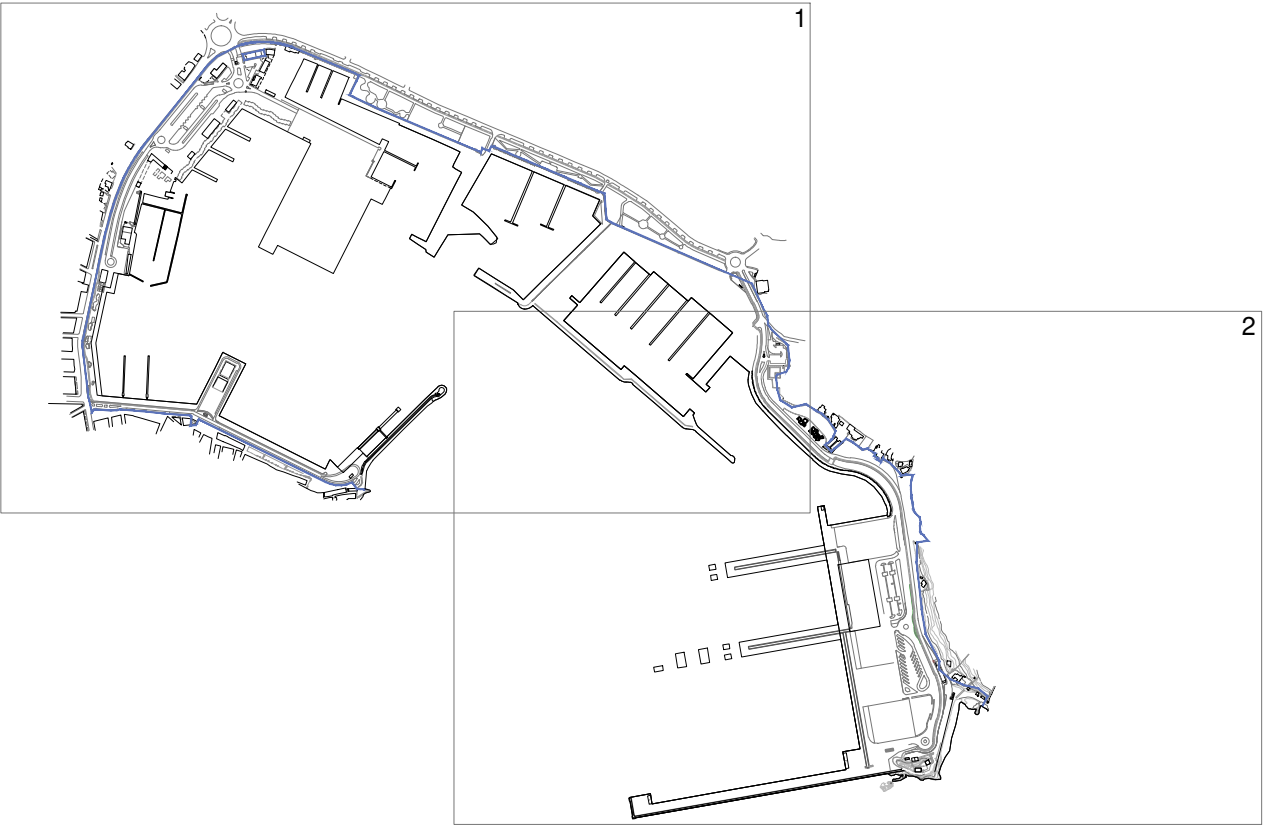
altura máx.

ELEMENTOS PROTEGIDOS

ELEMENTO CATALOGADO

ÁREAS PLAN ESPECIAL

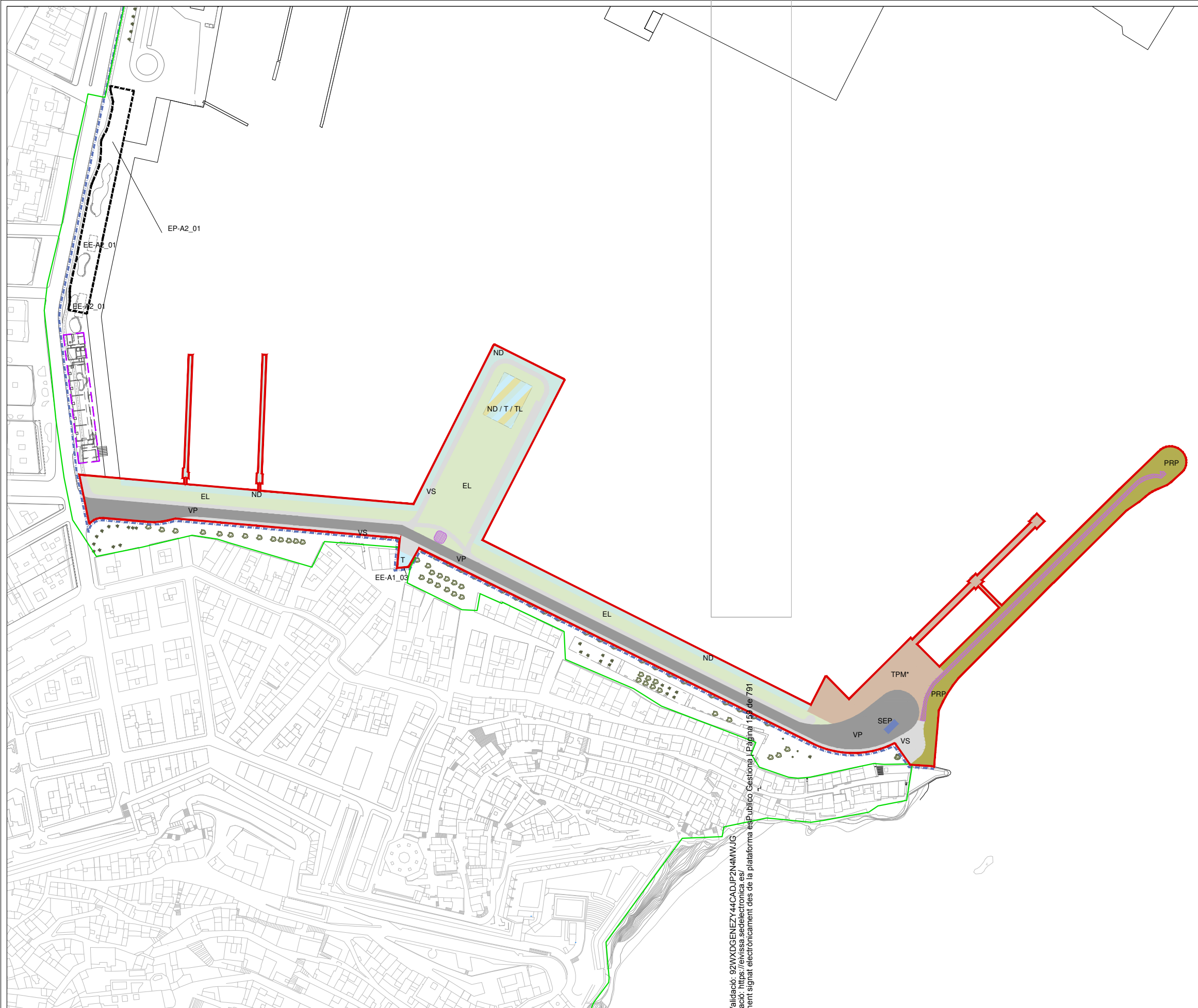
Superficie (m²)	
Área 1. Muelles Sur	25.768
Área 2. Ribera de Poniente - Sur	7.042
Área 3. Ribiera de Poniente - Club Náutico	16.722
Área 4. Ribera de Poniente Norte (actual dársena pesquera) y Muelles Comerciales	78.790
Área 5. Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002
Área 6. Ribera Norte - Botafoc Ibiza	59.729
Área 7. Dársena de Botafoc	143.337
Área 8. Faro de Botafoc	1.082
TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	368.471





PLANO P-02_1: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 1. MUELLES SUR





ÁREA 1: MUELLES SUR					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
25.768	Mixto 2: Comercial Náutico-Deportivo y Complementario	758	972	pb*	3,00

* A excepción de la edificación ubicada en la c/ Lluís Tur i Palau núm. 1, que cuenta con pb+3

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 1	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
TPM	TRÁFICO COMERCIAL PASAJEROS Y MERCANCÍAS *
TL	TRÁFICO LOCAL**
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO
T	TERCIARIO ***
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
EL	ESPACIO LIBRE
PRP	PROTECCIÓN Y RESERVA PORTUARIA

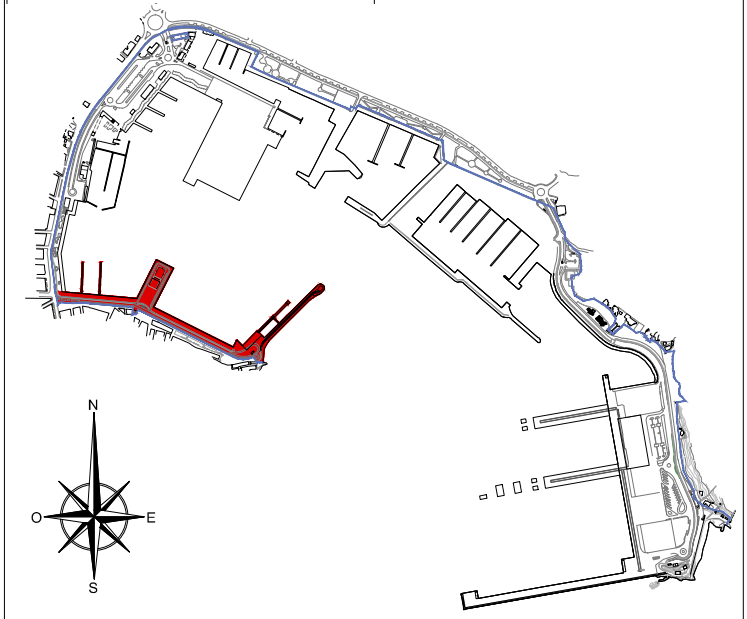
* limitado al tráfico de pasajeros de crucero.

** limitado a un 10% de la superficie edificable total del área.

*** uso permitido solo en el Edificio Lluís Tur i Palau nº 1, en el edificio Es Martell. Limitado a un 12% de la superficie edificable total del área. El uso terciario en Es Martell estará limitado a la categoría de comercios (relacionados con la náutica-deportiva) o bien establecimiento público, en concreto tipo cafetería, cantina o salas de exposiciones y conferencia.

Se excluyen la categoría de restaurantes, cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLIGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLIGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_2: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 2. RIBERA PONIENTE - SUR





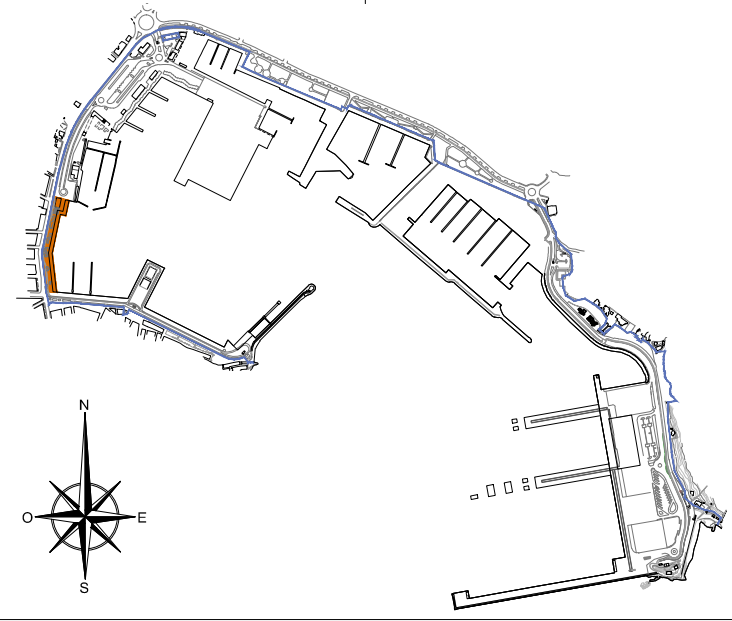
ÁREA 2: RIBERA DE PONIENTE -SUR					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
7.042	Mixto 2: Comercial Náutico-Deportivo y Complementario	442	347	pb	5,00

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 2	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
TL	TRÁFICO LOCAL*
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO**
T	TERCIARIO ***
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO

* con un porcentaje máximo del 25% de la edificabilidad del área.
** con un porcentaje máximo del 60% de la edificabilidad del área.
*** en la categoría de cafeterías, cantinas y salas de exposiciones y conferencia. El porcentaje máximo del uso terciario será del 15% de la edificabilidad del área.

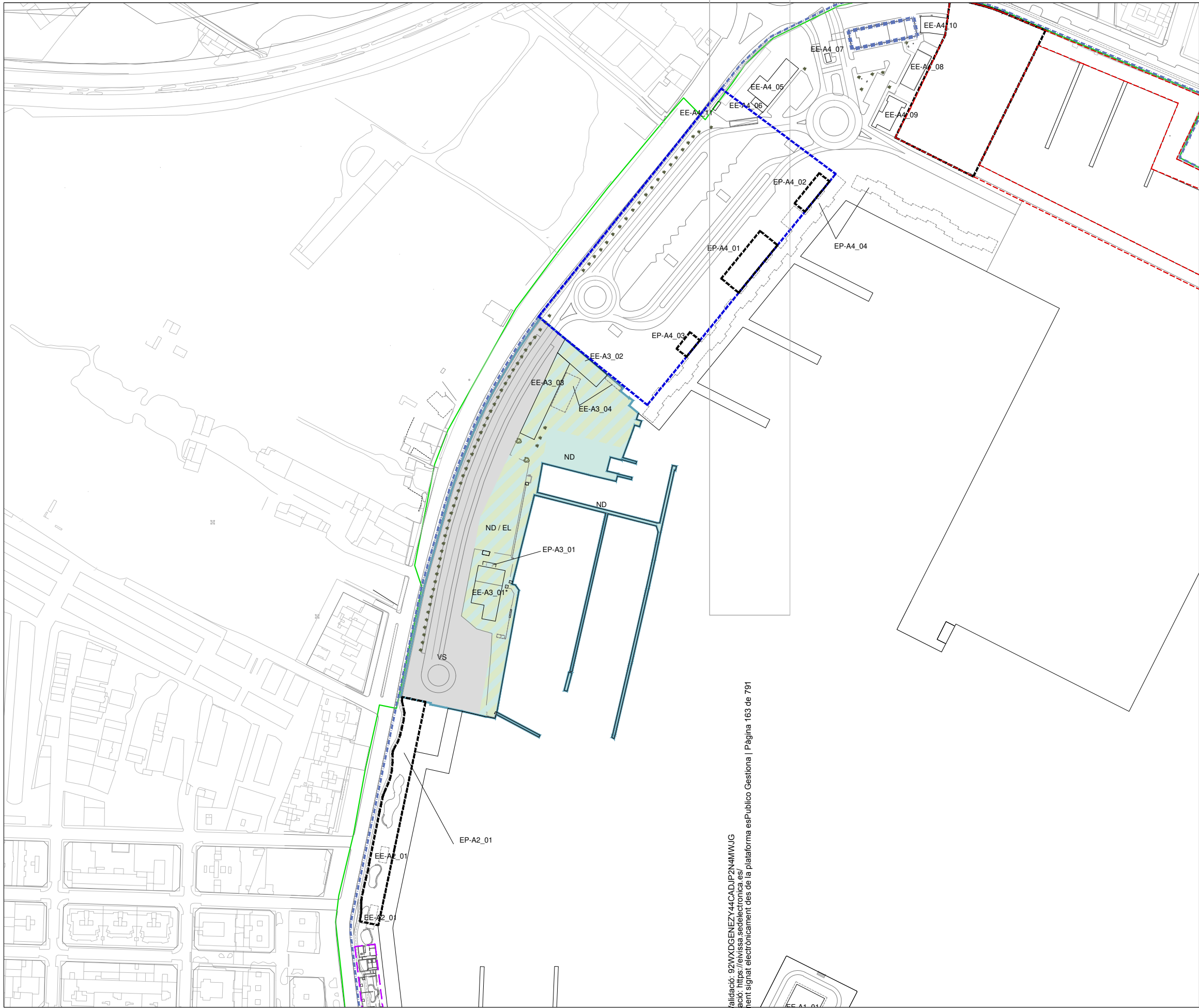
LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLIGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLIGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_3: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 3. RIBERA PONIENTE – CLUB NÁUTICO





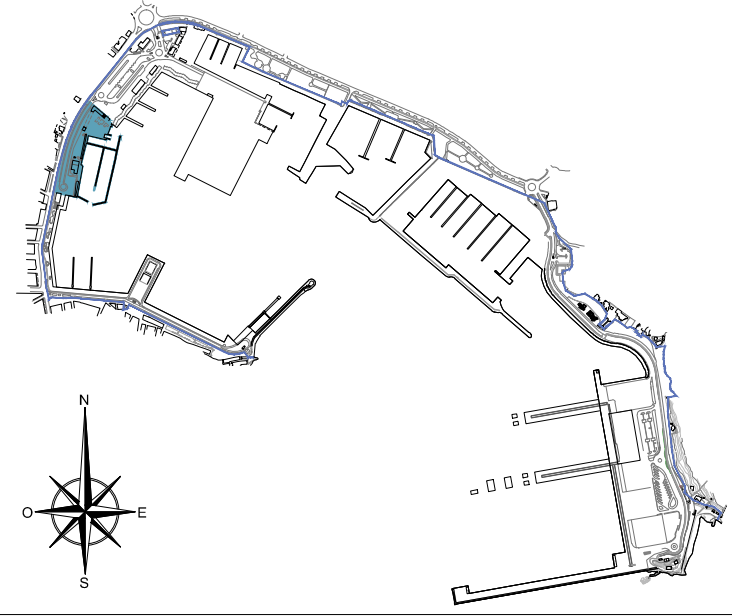
ÁREA 3: INSTALACIONES Náutico-DEPORTIVAS RIBERA DE PONIENTE					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	m
16.722	Náutico-Deportivo y Complementario	3.054	3.059	pb+1	6,74

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 3	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
T	TERCIARIO *

* condicionado bien a la categoría de establecimiento público, en concreto a bar-cafetería, restaurante y salas de exposiciones y conferencias, o bien a locales de venta de productos relacionados con la náutica con edificabilidad máxima de 50 m².

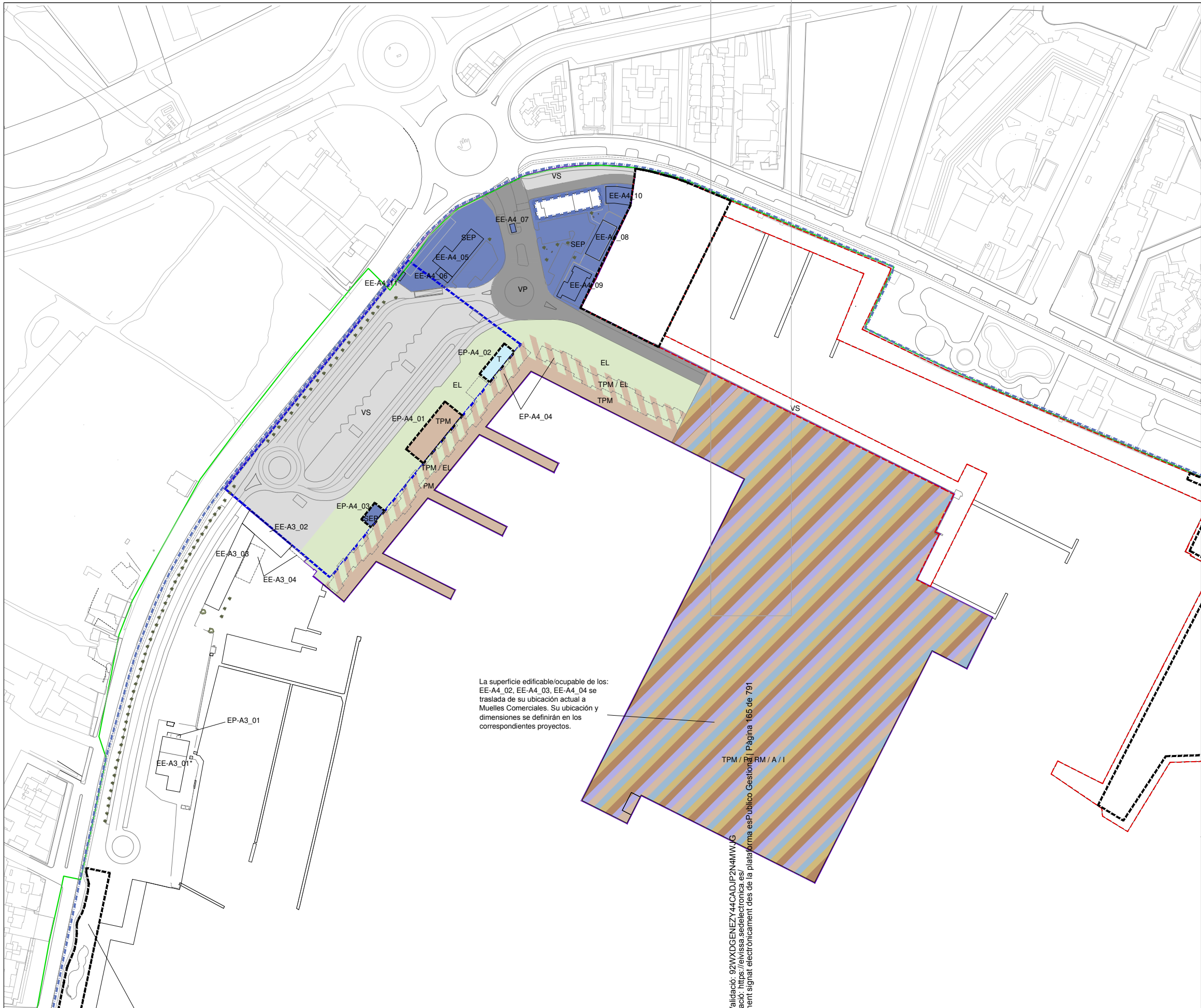
LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_4: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 4. RIBERA PONIENTE NORTE (ACTUAL DÁRSENA PESQUERA) Y MUELLES COMERCIALES





ÁREA 4: RIBERA PONIENTE - NORTE Y MUELLES COMERCIALES					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
78.790	Mixto 1 (comercial, Pesquero, Complementario)+ Comercial y Complementario	9.323	9.629	pb+2	10,00

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

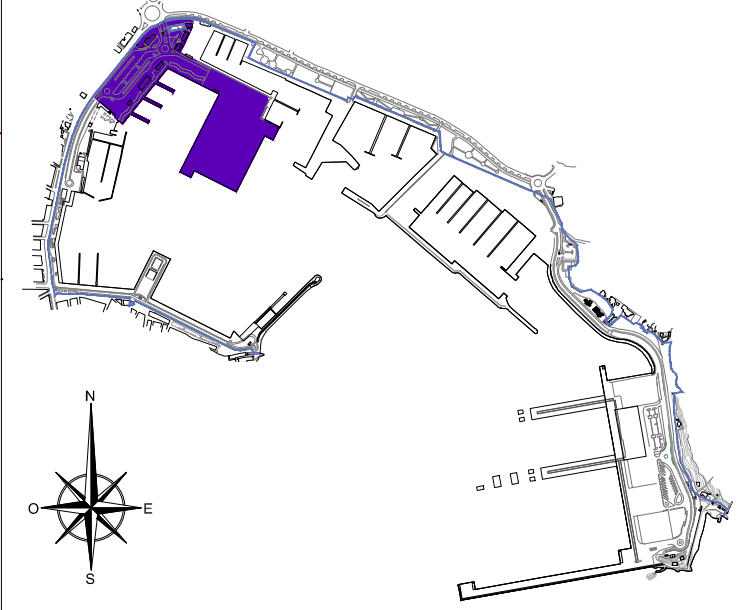
DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS	
ÁREA 4	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
TPM	TRÁFICO COMERCIAL PASAJEROS Y MERCANCÍAS
A	ALMACENAJE Y PREENBARQUE
P	PESQUERO
RM	REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
T	TERCIARIO *
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
I	INDUSTRIAL

* en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo bar-cafetería, restaurante o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo del uso terciario será del 20% de la edificabilidad del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anexo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablao flamencos y, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

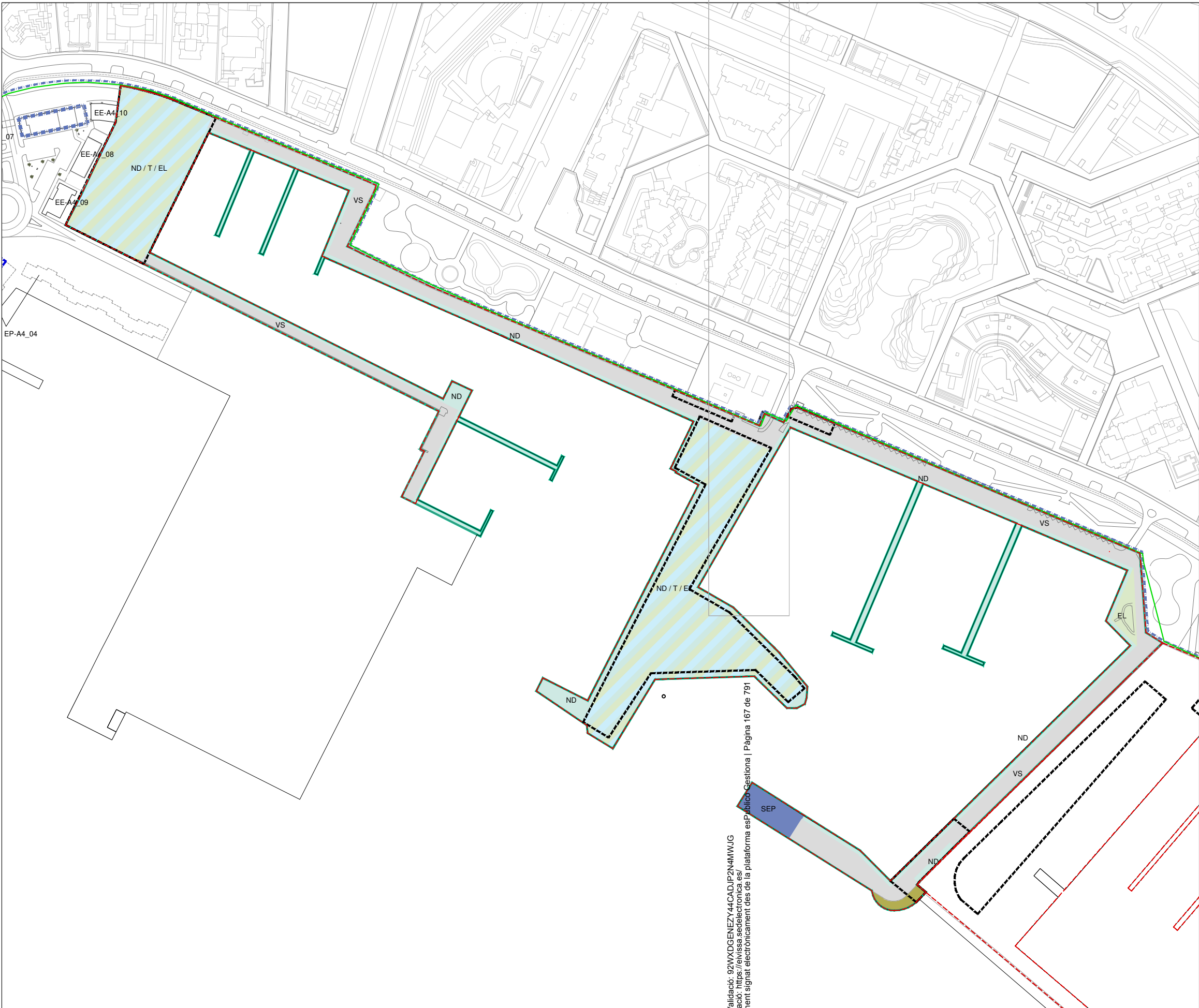
LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLIGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLIGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_5: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 5. RIBERA NORTE – MARINA IBIZA





ÁREA 5: RIBERA NORTE - MARINA IBIZA					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
36.002	Náutico-Deportivo y Complementario	4.531	3.902	pb+1	8,00

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 5	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO
T	TERCIARIO*
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
PRP	PROTECCIÓN Y RESERVA PORTUARIA

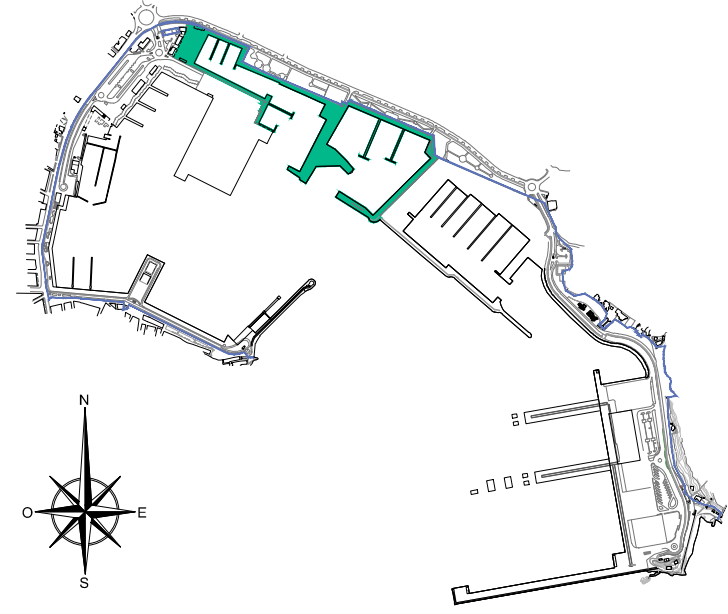
* en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo de edificabilidad del uso terciario será del 70% sobre el total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablao flamenco, con la excepción de un porcentaje máximo de la edificabilidad del 27,8 % sobre el total del área (correspondiente al local de ocio existente).

Se prohíbe la implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

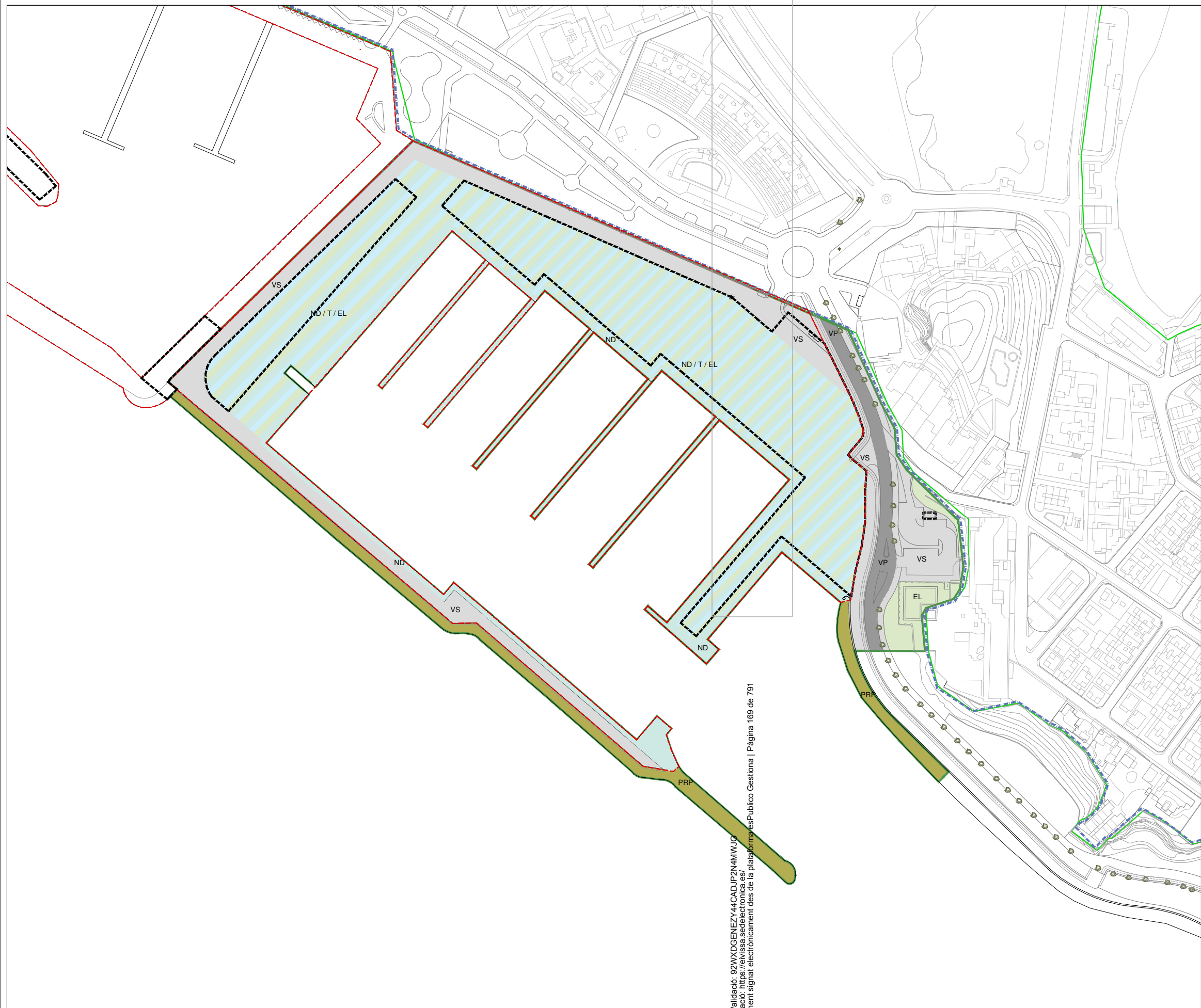
LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
■ ■ ■	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
—	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
—	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
—	EDIFICIO EXISTENTE
- - -	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
- - -	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
■ ■ ■	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
■	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_6: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 6. RIBERA NORTE – MARINA BOTAFOC





ÁREA 6: RIBERA NORTE - BOTAFOC IBAZA					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
59.729	Náutico-Deportivo y Complementario	7.413	8.881	pb+1	8,00

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

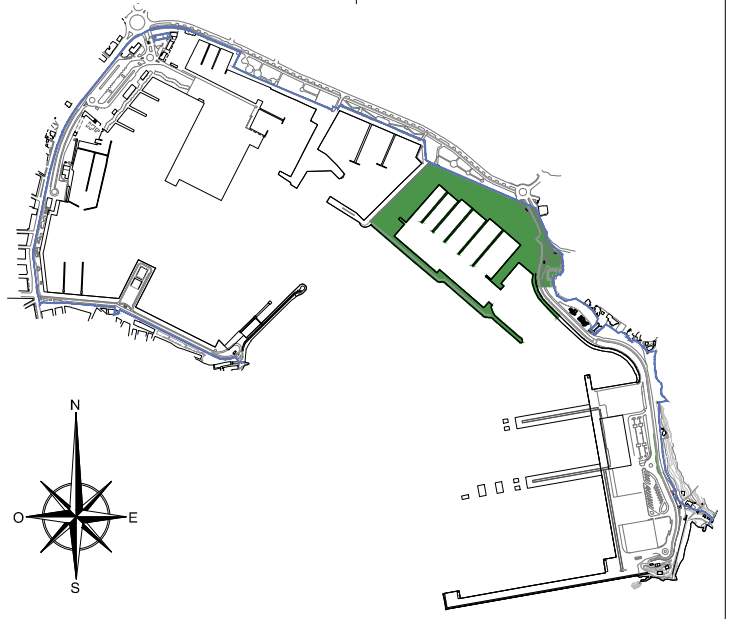
DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 6	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
ND	NÁUTICO-DEPORTIVO
T	TERCIARIO
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
PRP	PROTECCIÓN Y RESERVA PORTUARIA

* en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo de edificabilidad del uso terciario será del 50% sobre el total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tabaios flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_7: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 7. DÁRSENA DE BOTAFOC



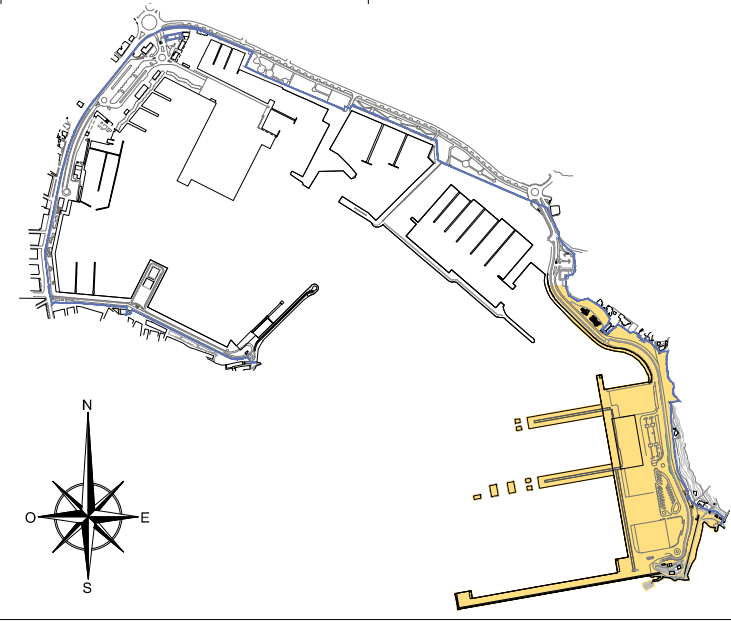


ÁREA 7: DÁRSENA DE BOTAFOC					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
143.337	Comercial y Complementario	14.689	32.094	pb+2	12,60

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 7	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
TPM	TRÁFICO COMERCIAL PASAJEROS Y MERCANCÍAS
TL	TRÁFICO LOCAL
A	ALMACENAJE Y PREEMBARQUE
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
PRP	PROTECCIÓN Y RESERVA PORTUARIA
I	INDUSTRIAL

LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
	EDIFICIO EXISTENTE
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
	ELEMENTO CATALOGADO





PLANO P-02_8: PROPUESTA DE ORDENACIÓN ÁREA 8. DÁRSENA DE BOTAFOC Y ÁREA 8. FARO DE BOTAFOC





ÁREA 7: DÁRSENA DE BOTAFOC					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
143.337	Comercial y Complementario	14.689	32.094	pb+2	12,60

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 7	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
TPM	TRÁFICO COMERCIAL PASAJEROS Y MERCANCÍAS
TL	TRÁFICO LOCAL
A	ALMACENAJE Y PREEMBARQUE
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
EL	ESPACIO LIBRE
VP	VIARIO PRINCIPAL
VS	VIARIO SECUNDARIO
PRP	PROTECCIÓN Y RESERVA PORTUARIA
I	INDUSTRIAL

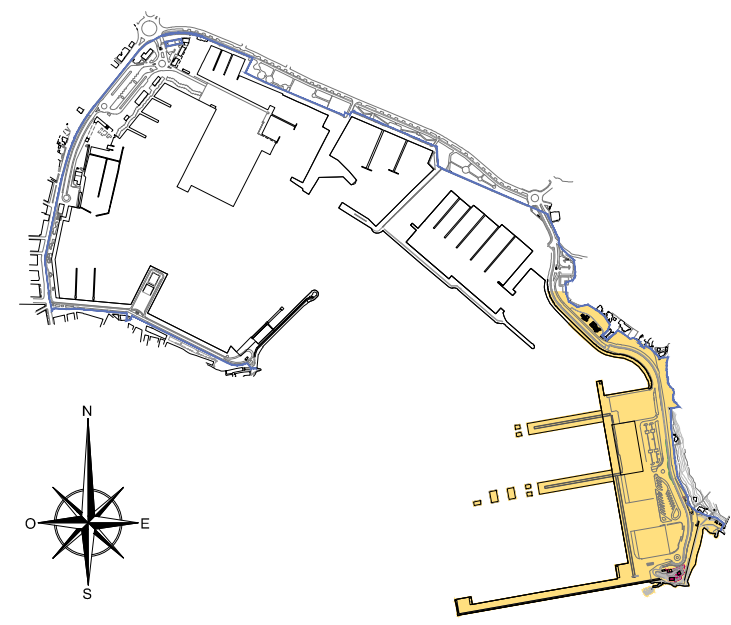
ÁREA 8: FARO DE BOTAFOC					
Superficie total del área (m2)	Uso global	Ocupación en PB (m2)	Edificabilidad (m2)	Altura máx. edificación	
				nº plantas	ml
1.082	Comercial y Complementario	157	314	pb+1	consolidar existente

La tabla con el detalle de las superficies de las edificaciones de cada área se encuentra en el documento de Normas Urbanísticas

DISTRIBUCIÓN USOS PORMENORIZADOS PERMITIDOS ÁREA 8	
CÓDIGO	USO PORMENORIZADO PERMITIDO
SEP	SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PORTUARIOS
EQ	EQUIPAMIENTO
T	TERCIARIO*
EL	ESPACIO LIBRE

* se admiten los usos de local de restauración, salas de exposiciones y conferencia o comercios, limitado a un 70% de la superficie edificable total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.



LEYENDA ORDENACIÓN	
DELIMITACIÓN	
■ ■ ■	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)
—	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
—	LÍMITE ÁREAS
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA	
—	EDIFICIO EXISTENTE
- - -	LÍMITE PROYECTO UNITARIO
—	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA
—	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE
—	POLÍGONO UBICACIÓN TANQUE TORMENTAS BAJO RASANTE
ELEMENTOS PROTEGIDOS	
■	ELEMENTO CATALOGADO



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº4: NORMAS URBANÍSTICAS

INDICE

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	3
LISTA DE TABLAS	4
TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES	5
CAPÍTULO PRIMERO: ÁMBITO, OBJETO Y EFECTOS EL PLAN ESPECIAL.....	5
Artículo 1. Objeto contenido y ámbito	5
Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general	5
Artículo 3. Vigencia del Plan Especial	5
Artículo 4. Revisión del Plan Especial	6
Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial.....	6
Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial.....	7
Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial	7
CAPÍTULO SEGUNDO: PROCEDIMIENTOS DE LA ZONA DE SERVICIO.....	8
Artículo 8. Desarrollo del Plan Especial	8
Artículo 9. Instrumentos de ejecución.....	8
Artículo 10. Proyectos de edificación y construcción.....	8
TÍTULO I. RÉGIMEN DE SUELO	10
CAPÍTULO PRIMERO: ORDENACIÓN DEL SUELO	10
Artículo 11. Elementos de ordenación	10
CAPÍTULO SEGUNDO: ESQUEMA DIRECTOR	10
Artículo 12. Esquema director.....	10
Artículo 13. La delimitación de la zona de servicio	10
SECCIÓN 1ª: ÁREAS FUNCIONALES.....	10
Artículo 14. Áreas funcionales.....	10
Artículo 15. Área 1. Muelles Sur.....	11
Artículo 16. Área 2. Ribera de Poniente - Sur.....	11
Artículo 17. Área 3. Ribera de Poniente – Instalación náutico-deportiva	11
Artículo 18. Área 4. Ribera de Poniente Norte y Muelles Comerciales	12
Artículo 19. Área 5. Ribera Norte – “Marina Ibiza”	12
Artículo 20. Área 6. Ribera Norte – “Marina Botafoc”	12
Artículo 21. Área 7. Dársena de Botafoc	12
Artículo 22. Área 8. Faro de Botafoc	12
SECCIÓN 2ª: ACCESOS Y PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	13





Artículo 23. Accesos e infraestructuras de transporte	13
SECCIÓN 3ª: RECINTOS CON CONTROL DE ACCESO.....	13
Artículo 24. Recintos con control de acceso	13
CAPÍTULO TERCERO: CALIFICACIÓN DEL SUELO	13
Artículo 25. Calificación del suelo	13
Artículo 26. Definición de la red viaria	14
Artículo 27. Áreas Normativas	14
TÍTULO II. CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN.....	15
CAPÍTULO PRIMERO: REGULACIÓN DE LOS USOS DEL SUELO Y DE LA EDIFICACIÓN	15
Artículo 28. Objeto y estructura general de los usos	15
Artículo 29. Usos globales	15
Artículo 30. Definiciones de los usos globales.....	15
Artículo 31. Usos pormenorizados	17
Artículo 32. Definición de usos pormenorizados.....	18
Artículo 33. Adscripción del suelo a los distintos usos pormenorizados	22
Artículo 34. Normativa ambiental	22
CAPÍTULO SEGUNDO: EDIFICACIONES EXISTENTES	23
Artículo 35. Situaciones en Régimen de la Edificación	23
CAPÍTULO TERCERO: NORMAS COMUNES A TODAS LAS ÁREAS DE NORMATIVA.....	23
Artículo 36. Cumplimiento de los parámetros urbanísticos y cómputo de superficies edificables	23
Artículo 37. Cómputo de superficies edificables	23
Artículo 38. Medición de la altura	25
Artículo 39. Construcciones permitidas por encima de la altura máxima	25
Artículo 40. Adaptación del edificio al terreno	26
Artículo 41. Instalaciones en régimen de autorización	27
Artículo 42. Instalaciones desmontables.....	27
Artículo 43. Condiciones medioambientales de las edificaciones.....	28
Artículo 44. Condiciones medioambientales de la urbanización.....	29
Artículo 45. Condiciones medioambientales de las actividades.....	30
Artículo 46. Condiciones medioambientales durante la ejecución de obras	32
TÍTULO III. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA.....	35
Artículo 47. Normas Urbanísticas Particulares para cada Área Normativa	35
Artículo 48. Ordenación del Área 1	36
Artículo 49. Ordenación del Área 2	42
Artículo 50. Ordenación del Área 3	48
Artículo 51. Ordenación del Área 4	54
Artículo 52. Ordenación del Área 5	62
Artículo 53. Ordenación del Área 6	69
Artículo 54. Ordenación del Área 7	76
Artículo 55. Ordenación del Área 8	83
Artículo 56. Cuadro de características.....	89





ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Baleares
BIC	Bien de Interés Cultural
CIE	Consell Insular de Eivissa
DAE	Declaración Ambiental Estratégica
DEUP	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
EAE	Estudio Ambiental Estratégico
EEMG	Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada
EM	Estación Marítima
ENP	Espacio Natural Protegido
LOUS	Ley de Ordenación y Uso del Suelo
LUIB	Ley de Urbanismo de las Islas Baleares
MMCC	Muelles Comerciales
NNUU	Normas Urbanísticas
NTC	Norma Territorial Cautelar
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
PEPE	Plan Especial del Puerto de Eivissa
PEPRI	Plan Especial de Protección y Reforma Interior
PMU	Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2007-2010
PTIE	Plan Territorial Insular de Eivissa
PUEP	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios
SU	Suelo Urbano
SR	Suelo Rústico
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
ZEPA	Zona de Especial Protección para las Aves





LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Edificación existente en el Área 1	38
Tabla 2: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 1	39
Tabla 3: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 1	40
Tabla 4: Edificación existente en el Área 2	44
Tabla 5: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 2	45
Tabla 6: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 2	46
Tabla 7: Edificación existente en el Área 3	50
Tabla 8: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 3	51
Tabla 9: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 3	52
Tabla 10: Edificación existente en el Área 4	57
Tabla 11: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 4	58
Tabla 12: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 4	60
Tabla 13: Edificación existente en el Área 5	64
Tabla 14: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 5	67
Tabla 15: Edificación existente en el Área 6	71
Tabla 16: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 6	74
Tabla 17: Edificación existente en el Área 7	78
Tabla 18: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 7	79
Tabla 19: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 7	81
Tabla 20: Edificación existente en el Área 8	85
Tabla 21: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 8	86
Tabla 22: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 8	87
Tabla 23: Cuadro de características del Plan Especial del puerto de Eivissa	90





TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos el Plan Especial

Artículo 1. Objeto contenido y ámbito

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación urbanística de los terrenos incluidos en la zona de servicio del puerto de Eivissa, incluidos en el término municipal de Eivissa, que tiene la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM).
2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación estatal y autonómica aplicable y en el TRLPEMM.
3. Su ámbito espacial se circunscribe al espacio definido por el límite de la zona de servicio establecido en la Delimitación Espacios y Usos Portuarios (DEUP), aprobado por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en la DEUP del puerto de Eivissa y en coherencia con el Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (en adelante PGOU 2023)), con los condicionantes establecidos en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y de acuerdo con lo dispuesto en los preceptos y disposiciones de la Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas y su reglamento de ejecución y desarrollo.

Artículo 3. Vigencia del Plan Especial

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Eivissa entrarán en vigor una vez publicado en el Boletín de las Illes Balears el acuerdo de su aprobación definitiva y el texto completo de las Normas Urbanísticas. Su vigencia será indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.





Artículo 4. **Revisión del Plan Especial**

1. Se entiende por revisión del Plan Especial la adopción de nuevos criterios respecto la estructura general o de la calificación del suelo.
2. La Autoridad Portuaria de Baleares podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.
3. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:
 - a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.
 - b) Cuando se modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios por cambio sustancial de los usos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.
 - c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.
 - d) Cuando lo imponga la entrada en vigor de nuevas leyes o normas de rango jerárquico superior.

Artículo 5. **Modificaciones del Plan Especial**

1. Se entiende por modificación del Plan Especial la alteración de algún o algunos de los elementos o determinaciones concretas que las integran y que pueda realizarse sin contemplar la globalidad del Plan, por no afectar aspectos sustanciales que configuran las características básicas de la ordenación y aunque dicha alteración suponga cambios aislados en la calificación del suelo.
2. La afectación de nuevos suelos a la zona de servicio del puerto implicará la adecuación del Plan Especial. Esta adecuación tendrá carácter de modificación puntual del Plan Especial, por lo que se redactará y tramitará siguiendo el procedimiento establecido en la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, o legislación que la sustituya.
3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:
 - a) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc., salvo que afecten de forma notable a la ordenación del puerto o al esquema director del plan.





Artículo 6. **Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial**

1. En los pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos (pormenorizados) asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.
2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en la DEUP y en el presente Plan Especial. Las concesiones y sus pliegos reguladores deberán de incorporar y cumplir, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en la Declaración Ambiental Estratégica (en lo sucesivo DAE).
3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos, aplicables al suelo sobre el que se pretenda obtener la concesión.

Artículo 7. **Documentos constitutivos del Plan Especial**

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

Documento nº1: Memoria
Documento nº2: Planos de Información
Documento nº3: Planos de Ordenación
Documento nº4: Normas Urbanísticas
Documentos nº5: Estudio económico-financiero y Plan de Etapas
Documento nº6: Estudio evaluación de la movilidad generada
Documento nº7: Estudio Ambiental Estratégico
Documento nº8: Resumen ejecutivo

2. Si bien el contenido normativo del presente Plan Especial queda definido por el conjunto de los documentos que lo componen, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas, los documentos que cumplen una función específica de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta se deberá ajustar de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquéllos los que prevalezcan.

3. Las Normas Urbanísticas se interpretarán atendiendo a su contenido y con sujeción a los objetivos y finalidades expresados en la memoria. En caso de discrepancia entre los documentos gráficos, tendrá primacía el de escala más precisa, salvo que del texto se desprendiera la interpretación contraria. En el supuesto de falta de coincidencia entre la documentación escrita y la gráfica tendrá prevalencia la escrita. En caso de contradicción entre diferentes tipos de documentos escritos del Plan Especial tendrá prevalencia el específico sobre el general.





Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados con un mayor nivel de detalle, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

4. Las referencias en el articulado de las Normas Urbanísticas a la legislación vigente se entenderán siempre substituidas por las modificaciones de la misma que se lleven a cabo.

Capítulo Segundo: Procedimientos de la Zona de Servicio

Artículo 8. Desarrollo del Plan Especial

1. El desarrollo del Plan Especial se llevará a cabo directamente o con los instrumentos de ejecución. Podrán ser de iniciativa pública o privada.
2. Los límites de los ámbitos definidos por el Plan Especial podrán ser objeto de reajuste por los instrumentos de ejecución del Plan Especial cuando afecten a los siguientes aspectos:
 - a) Alineaciones o líneas de edificación existentes
 - b) Características topográficas del terreno
 - c) Existencia de arbolado y otros elementos de interés según el parecer de los servicios técnicos municipales o la APB
3. Se admitirá, en relación a las superficies delimitadas en los planos del Plan Especial, un margen de error de un 5%.

Artículo 9. Instrumentos de ejecución

1. La ejecución material de las actuaciones se llevará a cabo mediante proyectos de dotación de servicios o de obras ordinarias, instrumentos previstos en el artículo 71 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears y en el TRLPEMM.
2. El objeto y determinaciones de los instrumentos de ejecución se rigen según lo que establece la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, o legislación que la sustituya o complemente, incluyendo el TRLPEMM.

Artículo 10. Proyectos de edificación y construcción

1. La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.
2. En su caso, podrá realizarse un proyecto unitario de edificación que englobará un conjunto de edificaciones y la urbanización e instalaciones de todo un ámbito delimitado en





los planos de ordenación, que se realizará de acuerdo a lo establecido en el presente artículo para los proyectos de edificación o construcción. En el proyecto unitario de edificación se definirá la ubicación y volumetría de las nuevas edificaciones, respetando los parámetros urbanísticos (ocupación, edificabilidad y altura máxima) definidos en el presente Plan Especial para el área de normativa que corresponda.

3. Los proyectos de edificación y construcción deberán considerar, en aquellos aspectos que les afecten, las determinaciones ambientales establecidas en la DAE. Se tendrán en cuenta medidas tanto de integración general relacionadas para la fase de planeamiento o redacción de proyectos, como las específicamente señaladas para cada área portuaria en las que se inscriban esos proyectos de edificación y construcción.





TÍTULO I. RÉGIMEN DE SUELO

Capítulo Primero: Ordenación del suelo

Artículo 11. Elementos de ordenación

1. El Plan Especial define la ordenación de la zona de servicio del puerto de Eivissa mediante tres instrumentos:

- a) El Esquema Director.
- b) La Calificación del Suelo.
- c) Las Normas Urbanísticas particulares para cada área normativa.

Capítulo Segundo: Esquema director

Artículo 12. Esquema director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.

2. El Esquema Director define:

- a) La delimitación de la zona de servicio.
- b) Las áreas funcionales.
- c) Los usos portuarios globales.
- d) Los accesos y principales infraestructuras de transporte.

3. El Esquema Director del puerto de Eivissa se recoge en el Plano de Ordenación nº1 (hojas 1 y 2).

Artículo 13. La delimitación de la zona de servicio

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio del puerto de Eivissa, contenida en la DEUP vigente.

Sección 1ª: Áreas funcionales

Artículo 14. Áreas funcionales

1. A efectos del presente Plan Especial se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente y predominantemente a una actividad específica.

2. El Plan trata de reflejar las actividades más o menos especializadas de cada área de la zona de servicio. Se distinguen las áreas destinadas al movimiento de pasajeros o





mercancías, las que se dedican a la pesca, a la actividad náutico-deportiva y las áreas que contienen actividades complementarias a las anteriores.

3. Se establecen las siguientes Áreas funcionales:

- a) Área 1. Muelles Sur.
- b) Área 2. Ribera de Poniente - Sur.
- c) Área 3. Ribera de Poniente –Instalación náutico-deportiva.
- d) Área 4. Ribera de Poniente Norte y Muelles Comerciales.
- e) Área 5. Ribera Norte – “Marina Ibiza”.
- f) Área 6. Ribera Norte – “Marina Botafoch”.
- g) Área 7. Dársena de Botafoch.
- h) Área 8. Faro de Botafoch.

Artículo 15. **Área 1. Muelles Sur**

Esta zona tiene una superficie de 25.768 m². Incluye los muelles de la Dársena de Levante, así como el Muelle Interior o de Poniente de la Dársena de Poniente, que están dedicados principalmente al uso Náutico-Deportivo con la excepción del atraque del Muelle Adosado y Duques de Alba en el que tienen lugar atraques de cruceros de pequeñas esloras. También operan tráficos locales o interiores de pasajeros (como el “bus nàutic”), de bahía. Los únicos edificios del área son: el edificio Es Martell en el contramuelle, el inmueble de la calle Lluís Tur i Palau número 1 y una estación transformadora en el extremo oeste de la calle Andanes.

Así mismo existe una vivienda para uso de los trabajadores de la APB.

Artículo 16. **Área 2. Ribera de Poniente - Sur**

Se encuentra en la parte Suroeste del Puerto. Tiene una superficie de 7.042 m². Actualmente acoge el tráfico Eivissa-Formentera y el único edificio del área es la Estación Marítima con Formentera. Con el traslado de la terminal Eivissa-Formentera propuesto el área se dedicará principalmente al uso Náutico-Deportivo y podrá hacerlo también al tráfico local o interior, de bahía y/o de excursiones. Se propone que la nueva/s edificación/es del área den apoyo a estos dos usos.

Artículo 17. **Área 3. Ribera de Poniente – Instalación náutico-deportiva**

El Área 3 tiene una superficie de 16.722 m². Se ubica en la parte central de la Ribera de Poniente, entre la Dársena de Poniente y la Dársena Pesquera. Se trata de una instalación náutico-deportiva para pequeñas y medianas esloras en la ribera de poniente del puerto de Eivissa, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socioculturales relacionadas con el mar.



Artículo 18. Área 4. Ribera de Poniente Norte y Muelles Comerciales

Se ubica al noroeste de la zona de servicio del puerto. Esta zona tiene una superficie de 77.204 m² que con la nueva configuración que recoge el Plan Especial pasará a ser de 78.790 m². Incluye zonas dedicadas a distintas actividades, las más destacadas son: la reparación de buques y embarcaciones, la pesca, la zona de edificios administrativos y tráfico comercial con Formentera (actualmente sólo en parte). Además de estos usos, el Plan Especial propone situar en el Área 4 la nueva Terminal Eivissa-Formentera (actualmente en el Área 2) con el objetivo de concentrar y mejorar las condiciones y operaciones para estos tráficos.

Asimismo, existe una vivienda para uso de los trabajadores de la APB.

Artículo 19. Área 5. Ribera Norte – “Marina Ibiza”

El Área 5 tiene una superficie de 35.835 m², se ubica en la ribera Norte del Puerto. Incluye las dársenas Oeste y Este de la instalación conocida como “Marina Ibiza”, destinadas al uso Náutico-Deportivo (y complementario). La edificación existente en el área se destina a servicios asociados al uso Náutico-Deportivo y establecimientos principalmente de restauración y comercios.

Artículo 20. Área 6. Ribera Norte – “Marina Botafoc”

El Área 6 tiene una superficie de 59.729 m², se ubica en la ribera Norte del Puerto. Incluye la instalación conocida como “Marina Botafoc Ibiza” con uso Náutico-Deportivo (y complementario). La edificación actual acoge servicios para el uso Náutico-Deportivo y establecimientos principalmente de restauración y comercios. Anteriormente existían también usos residenciales o habitacionales (apartamentos y apartahotel).

Artículo 21. Área 7. Dársena de Botafoc

La Dársena de Botafoc se sitúa en la parte exterior del puerto de Eivissa (Sur-Este), al abrigo del Dique de Botafoc. Tiene una superficie de 143.337 m². En los muelles y pantalanés que la conforman se concentra la mayor parte del tráfico comercial (pasajeros y mercancías, excepto graneles sólidos) de Eivissa a excepción del tráfico con Formentera.

Artículo 22. Área 8. Faro de Botafoc

Incluye el faro y la edificación anexa al mismo. El Área 8 tiene una superficie de 1.082 m². Actualmente se utiliza para las funciones de ayuda a la navegación propias de un faro, pero se prevé pueda acoger nuevos usos complementarios o no estrictamente portuarios por lo que se distingue del área adyacente (Área 7).





Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte

Artículo 23. Accesos e infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se muestran los principales accesos e infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

Sección 3ª: Recintos con control de acceso

Artículo 24. Recintos con control de acceso

1. Se prevén dos recintos con control de acceso.
2. En el Área 4 se prevé un recinto con control de acceso a vehículos para acceder a la explanada de preembarque y a la zona de maniobra.
3. En el Área 7 se prevé un recinto con control de acceso a vehículos para acceder a la explanada de preembarque y a la zona de maniobra.

Para el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y protección, en particular el código ISPS de "Protección de los Buques de Instalaciones Portuarias", podrán requerirse modificaciones y/o ampliaciones de los recintos de acceso controlado.

Capítulo Tercero: Calificación del suelo

Artículo 25. Calificación del suelo

1. Se entiende por calificación del suelo al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.
2. La calificación del suelo se establece a través de:
 - a) Definición de la red viaria.
 - b) Delimitación de las Áreas Normativas.
 - c) Normativa particular de cada área normativa.
3. La calificación del suelo se define mediante el Plano de Ordenación nº2¹, en el que figuran para cada área las alineaciones que delimitan la red viaria y los muelles, y el Título III de estas Normas.
4. En el Plano de Ordenación nº 2 se grafían los usos pormenorizados permitidos, sin perjuicio que se admiten de forma alternativa a estos los usos condicionados en las Normas particulares para cada área normativa.

¹ El Plano P-02 se compone de ocho hojas, que corresponden a las ocho Áreas Normativas





Artículo 26. Definición de la red viaria

1. La definición de la red viaria tiene por objeto determinar los espacios que permanecerán de uso público, sin que puedan ser ocupados por actividades privadas.

2. Se distingue entre la red viaria principal y la red viaria secundaria:

- a) La red viaria principal, incluye los ejes de circulación general: calle Andanes y calle Lluís Tur y Palau (Área 1), rotonda de zona edificios administrativos (Área 4) y acceso a muelles comerciales, y calle d'Ibosim (Área 8). Se grafía en los planos de ordenación P02, y su definición es vinculante –aunque podrá sufrir ajustes para adaptarse a las necesidades de la explotación portuaria- y condiciona las alineaciones de las edificaciones.
- b) La red viaria secundaria, incluye las circulaciones interiores vinculadas a los usos como son los carriles de circulación en la zona de embarque y desembarque, en la zona de reparación de embarcaciones o en las instalaciones náutico-deportivas. También tendrán consideración de viario secundario los recorridos peatonales, el carril bici y los aparcamientos en superficie.

La red viaria secundaria se grafía de forma indicativa en los planos de ordenación, manteniendo la posibilidad de ser modificada de forma justificada.

La localización de los aparcamientos no tiene un carácter vinculante, dejando abierto su posible reubicación siempre y cuando se mantenga el servicio que proporcionan, es decir, el número de plazas mínimo por área.

Cuando se requiera la modificación de los viales de circulación de la red viaria secundaria se deberá analizar la afectación en la movilidad del ámbito que genere dicho cambio, mediante el correspondiente estudio.

3. Se podrán realizar todas las obras necesarias, con respecto a la red viaria, para adecuarlas a las necesidades existentes en cada momento.

Artículo 27. Áreas Normativas

1. Se definen como cada una de las partes en que el Plan Especial divide la zona de Servicio del Puerto a los efectos de su ordenación, asignándoles una normativa particular homogénea.

2. Las Áreas Normativas corresponden a las ocho Áreas funcionales establecidas en el Esquema Director.

3. La delimitación de las Áreas de Normativa se establece en el Plano de Ordenación nº1.





TÍTULO II. CONDICIONES GENERALES DE USO Y EDIFICACIÓN

Capítulo Primero: Regulación de los usos del suelo y de la edificación

Artículo 28. Objeto y estructura general de los usos

1. Los preceptos de este Capítulo establecen las diferentes utilizaciones del suelo y de las edificaciones de la zona de servicio del Puerto, fijando los usos que pueden desarrollarse en cada una de las Áreas Normativas.

2. Estructura general de los usos.

2.1. Atendiendo al grado de generalidad, los usos pueden ser:

- a) Uso global: a cada área se le asigna un uso global que expresa su vocación funcional. Los usos globales son coherentes con las definiciones de los usos de la DEUP vigente.
- b) Uso pormenorizado: los usos pormenorizados son aquellos usos concretos a los que se destinan las áreas en las que la ordenación descompone la zona de servicio del portuaria.

2.2. En relación a su aceptación por la ordenación, los usos pueden ser:

- a) Usos permitidos: son aquellos que son admitidos por el Plan Especial en cada una de las áreas en las que se divide la zona de servicio del Puerto.
- b) Usos condicionados: son aquellos que se admitirán si se cumplen las condiciones de uso de cada área definidas en el Título III.
- c) Usos prohibidos: son los no incluidos entre los permitidos y condicionados por el Plan Especial en cada área, la implantación de los cuales no está permitida por el planeamiento, ni tan siquiera acogiendo al trámite de declaración de interés social.

Artículo 29. Usos globales

1. Se define como uso global el que expresa la vocación funcional.

2. A cada Área funcional le corresponde uno o varios usos globales. Esta asignación es coherente con la atribución de usos básicos de la DEUP vigente.

Artículo 30. Definiciones de los usos globales

1. El presente Plan Especial adopta, como usos globales, los siguientes usos:

1.1. Uso Comercial y Complementario: Corresponde a las zonas esencialmente destinadas a las operaciones vinculadas en Eivissa con el habitual tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros, tanto de líneas regulares o "tramp", como de



cruceros turísticos, con sus correspondientes zonas de pre-embarque, embarque, carga, descarga, depósito, almacenamiento, espera, y estaciones marítimas y áreas anexas, con sus accesos, viales, aparcamientos y estacionamientos de diverso tipo, etc.

Se incluye en el uso complementario cuantos conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o invernaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento y todos aquellos otros permitidos sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse temporalmente a embarcaciones menores de cualquier tipo, sean de pasajeros, sean pesqueras, sean de recreo.

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

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

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

1.3. Mixto 1: Comercial, Pesquero y Complementario: Incluye las zonas esencialmente destinadas o que pueden destinarse a la pesca profesional, con sus correspondientes servicios accesorios, como: secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacenillos y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta (lonja); servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos o actividades comerciales en general, así como el varadero y reparación de embarcaciones. También se incluyen, con las especificidades ya tratadas, los usos comercial y complementario.

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

1.4. Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario: Incluye los usos anteriormente definidos de comercial, náutico-deportivo y complementario.



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

Artículo 31. Usos pormenorizados

1. Los usos pormenorizados son aquellos usos concretos a los que se destinan las áreas en las que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.
2. Los usos pormenorizados del Plan Especial deben ser compatibles con los usos de la DEUP vigente, tal como ya se ha comentado.

Para definir los usos del Plan Especial, se ha tomado como base las definiciones de la del PGOU 2023 para los usos en los que se ha encontrado una equivalencia clara. Para el resto de usos, de carácter más portuario, se ha creado una nueva nomenclatura.

En concreto se han tomado como base los siguientes usos del PGOU 2023:

- **Uso global industrial o secundario:** es el uso productivo relativo a las actividades económicas correspondientes al sector secundario.
- **Uso global de servicios o terciario:** es el uso productivo relativo a las actividades económicas correspondientes al sector terciario.
- **Uso global de equipamientos:** es el uso dotacional relacionado con los servicios públicos por el conjunto de la población. El carácter de los usos señalados en los documentos de ordenación es indicativo, toda vez que el Plan concibe la calificación de equipamiento como un sistema discontinuo de dotación global de la ciudad. Por eso, debe mantenerse el uso global de Equipamientos (VII), en estos suelos, aunque el destino concreto pueda ir variando con los años.
- **Uso de Espacios Libres:** es el correspondiente a actividades de recreo en zonas sin edificar, condicionadas según las características de cada una y, en general con una parte mayoritaria de su superficie arbolada o con vegetación. Se admitirán que en una parte, nunca predominante, de sus superficie se puedan desarrollar actividades culturales o deportivas en el aire libre. Las edificaciones tendrán que quedar limitadas al servicio de la actividad general (pequeños quioscos, vestuarios, etc.). Asimismo, son zonas que constituyen un frente de protección que pueden acompañar las infraestructuras de comunicación, centros de producción industrial o terrenos hidráulicos, para su integración paisajística adecuada con respecto a la ordenación urbana.



Las zonas verdes colindantes con centros educativos podrán ser utilizadas para actividades de tales centros, previo convenio con el Ayuntamiento.

- **Uso Global de comunicaciones e infraestructuras:** comprende las actividades destinadas a las comunicaciones y al transporte de personas o mercancías de cualquier tipo, mediante cualquier tipo de vehículo, medio o tecnología de transporte tanto público como privado

...

Red viaria: es el uso relacionado con la circulación y el transporte terrestre. Se incluyen en este uso los espacios públicos anexos a la red viaria destinados al depósito temporal de vehículos, así como las estaciones de carga y descarga de mercancías y personas. La calificación de viario peatonal que en ocasiones se define en los planos obliga a un uso concreto de la red viaria, ya que la gestión de este dominio público corresponde al Ayuntamiento quien puede cambiar sus prioridades en el uso de sus competencias.

Artículo 32. Definición de usos pormenorizados

1. El presente Plan Especial del Puerto adopta, como usos pormenorizados, los siguientes usos:

1.1. Tráfico comercial de pasajeros y mercancías (TPM): uso que corresponde a la zona de servicio en la que se realiza la transferencia de mercancías o personas entre modo terrestres y marítimo.

Incluye:

- Áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías.
- Áreas terrestres para el embarque y desembarque de pasajeros.
- Estación marítima: edificio con locales de venta de billetes, servicios para los pasajeros, salas de espera. Admite en su interior comercios y restauración.
- Instalaciones para suministro de energía para el puerto, principalmente a buques como (electricidad, GNL, hidrógeno, biogás y otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Este uso es compatible con el uso tráfico local.

1.2. Tráfico local (TL): muelles, explanadas y elementos auxiliares dedicados al tráfico local o de bahía.

En los espacios que proceda, y con el objetivo de potenciar la relación puerto-ciudad, este uso será compatible con el de espacio libre, permitiendo el paseo peatonal.



1.3. Almacenaje y preembarque (A): se asigna a aquellas áreas en las que se depositan temporalmente las mercancías o se estacionan los vehículos desembarcados o en espera de embarque.

El depósito temporal podrá tener las siguientes casuísticas:

- Almacenaje descubierto o cubierto de plataformas, remolques, semirremolques u otras unidades de transporte de mercancías.
- Estacionamiento en áreas descubiertas o cubiertas de automóviles o remolques, semirremolques, plataformas u otras unidades de transporte de mercancías. en espera de embarque.

1.4. Pesquero (P): se asigna a aquellas áreas destinadas al desembarque, manipulación, distribución, comercialización o tratamiento de pesca.

Incluye la zona destinada al desembarco de las capturas pesqueras y los edificios asociados, como lonjas, sala de control y/o venta, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, servicios sanitarios y sociales, y eventuales locales para venta de efectos náuticos, cafetería y oficinas relacionadas con la industria pesquera; aparcamiento de vehículos y otros avituallamientos, reparación de embarcaciones y secado de redes, zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacénillos.

1.5. Náutico-Deportivo (ND): superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo necesarios a la actividad náutico-recreativa o deportiva. Incluye marinas secas, aseos, vigilancia y control para efectos náuticos y servicios relacionados con este tipo de flota y sus usuarios.

Incluye los muelles y pantalanes que dan servicio a la actividad marítimo-recreativa o deportiva. Estos espacios están siempre vinculados a la utilización de la lámina de agua para buques o embarcaciones destinadas al uso recreativo, o deportivo, planteados como zona de servicio para carga y descarga, mantenimiento y aprovisionamiento de los buques y las embarcaciones y estacionamiento de vehículos ligeros. Incluye tanto las instalaciones gestionadas directamente por la APB como las construidas y/o gestionadas por concesionarios o autorizados.

En los espacios que proceda, y con el objetivo de potenciar la relación puerto-ciudad, este uso será compatible con el de espacio libre, permitiendo el paseo peatonal, y con el tráfico local o de bahía.

1.6. Reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones (RM): áreas portuarias dedicadas a acoger actividades ligadas a la construcción y reparación naval. Incluye:

- Talleres: es el uso correspondiente a las actividades de reparación y conservación de maquinaria, herramientas y útiles, el mantenimiento y reparación de buques y embarcaciones que no implique venta de los mismos.



Incluye aquellas áreas portuarias dedicadas a acoger actividades ligadas a la construcción y reparación naval.

- Almacenes: es el uso correspondiente al depósito, conservación, guarda y distribución de objetos y/o mercancías, sin servicio de venta directa al público, pero sí a vendedores minoristas.

1.7. Servicios y equipamientos portuarios (SEP): se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o equipamientos al servicio de la actividad portuaria.

Se incluye como elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso un amplio abanico de servicios y equipamientos ligados a la actividad portuaria que no se cierra con el siguiente listado:

- Oficinas y servicios administrativos del Puerto.
- Policía y seguridad del recinto.
- Cruz Roja u otros organismos asistenciales privados o públicos (Capitanía Marítima, Aduanas, Guardia Civil, Salvamento Marítimo, Protección Civil)
- Servicios al personal, vehículos o instalaciones del Puerto.

1.8. Terciario (T): es el uso de las parcelas de la zona de servicio, en las que se desarrollan actividades de tipo terciario, para dar cabida a actividades que permitan crear una zona de transición dinámica puerto-ciudad.

Incluye:

- Comercios: locales comerciales de efectos náuticos y todo tipo de comercios y servicios relacionados con la flota náutico-deportiva y sus usuarios (muchos de ellos turistas náuticos).
- Administrativo privado o servicios: es el correspondiente a las actividades de gestión, dirección, planificación y proyecto que se desarrollan en oficinas o despachos de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el puerto.
- Establecimiento público: actividades de uso colectivo o privado integrados en el sector de la restauración y destinadas a recreo, expansión, relación y diversión de los usuarios portuarios y del conjunto de población. Se incluyen los usos relacionados en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas, excluyendo la posibilidad de implantación de cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos (con la excepción particular contemplada en el Área 5).

Queda prohibida la instalación de discotecas.



1.9. Equipamiento (EQ): uso dotacional relacionado con los servicios públicos para los usuarios portuarios y el conjunto de la población.

Se aplica a las parcelas o edificios destinados con carácter permanente a la prestación de servicios sociales o administrativos o al desarrollo de actividades culturales, recreativas, etc.

1.10. Espacio libre (EL): constituyen espacios de transición entre los usos más portuarios y la ciudad, con vocación de uso público, salvo aquellos espacios residuales que por sus condiciones topográficas no lo permiten. Incluye espacios libres y zonas verdes, plazas, paseos peatonales y marítimos.

1.11. Viario (V): es el uso relacionado con la circulación y el transporte terrestre. Se incluyen en este uso los espacios públicos anejos a la red viaria destinados al depósito temporal de vehículos, así como las estaciones de carga y descarga de mercancías y personas.

Dentro de este uso pormenorizado se incluyen dos categorías:

- **Viario principal (VP):** constituida por los viales que estructuran la zona de servicio y aseguran la comunicación de las diversas partes de ésta entre sí y con el exterior. Su definición en planos tiene carácter vinculante, aunque podrá sufrir ajustes para adaptarse a las necesidades de la explotación portuaria.
- **Viario secundario (VS):** formada por el resto de los viales incluyendo los estacionamientos, zonas peatonales y carriles bici. Su definición en planos tiene carácter indicativo, se mantiene la posibilidad de modificación de forma justificada.

La localización de los aparcamientos no tiene carácter vinculante, dejando abierto su posible reubicación siempre y cuando se mantenga el servicio que proporcionan, es decir, el número de plazas mínimo por área. Cuando se requiera la modificación de los viales de circulación de la red viaria secundaria se deberá analizar la afectación en la movilidad del ámbito que genere dicho cambio, mediante el correspondiente estudio.

Se podrán realizar todas las obras necesarias, con respecto a la red viaria, para adecuarlas a las necesidades existentes en cada momento.

1.12. Protección y Reserva Portuaria (PRP): uso que corresponde a los diques, juntamente con la escollera que conforman la protección del cerramiento del puerto y la definición de la dársena. También comprende aquellos tramos de costa que deben incluirse en el ámbito de gestión portuaria para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones portuarias aledañas.

1.13. Industrial (I): es el uso de las parcelas de la zona de servicio, en las que se desarrollan actividades de tipo industrial, para dar cabida a actividades que permitan la generación de energía para el puerto, principalmente con destino al suministro de





buques (como electricidad, GNL, hidrógeno, biogás y otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

2. Al margen de los usos definidos en este apartado, se podrán ubicar en toda la zona de servicio del puerto instalaciones para su organización técnica, lo que incluye tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, armarios de telecomunicaciones, sistemas de detección y alarma de incidencias, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades que se desarrollan en el puerto y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

3. La modificación, sustitución, traslado, etc. de los elementos del párrafo anterior no tiene incidencia en el planeamiento al considerarse elementos no sustanciales.

4. En toda la línea de muelle del Puerto se podrá atracar embarcaciones de menor porte correspondiente a servicios portuarios y auxiliares (salvamento marítimo, guardia civil, remolcadores, practica, ...) si la APB lo considera oportuno.

Artículo 33. **Adscripción del suelo a los distintos usos pormenorizados**

1. Se definen las zonas de uso pormenorizado en el Plano de Ordenación nº 2, en los ámbitos en los que se desarrolla la actividad que motiva la calificación, así como el viario a su servicio.

2. El potencial edificatorio (con instalaciones fijas) de cada área viene establecido en términos absolutos, es decir, en m², por lo que una variación en la superficie del área no comportaría cambios en el potencial edificatorio del área.

En casos puntuales se establece la ubicación de la nueva edificación prevista, mediante el polígono de ubicación de la volumetría específica, que delimita la superficie de suelo sobre la que se admite la construcción de edificaciones siempre que cumplan el resto de determinaciones del plan. Asimismo, se identifica la edificación existente cuya ubicación, y parámetros urbanísticos actuales (edificabilidad, ocupación y altura) el Plan Especial propone consolidar.

Finalmente, en algunos casos se establecen porcentajes limitativos a los parámetros urbanísticos en función de los distintos usos pormenorizados.

Artículo 34. **Normativa ambiental**

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación en cada momento, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los siguientes preceptos y disposiciones y a los que los completen, deroguen o los sustituyan:





- Artículos del 62 al 65 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 22/1988, del 28 de julio, de Costas, y su reglamento de ejecución y desarrollo.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, que aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, sobre relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Capítulo Segundo: Edificaciones existentes

Artículo 35. Situaciones en Régimen de la Edificación

1. El presente Plan Especial, de acuerdo con lo que establece la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de las Illes Balears (LUIB), establece diferentes situaciones en el Régimen de la Edificación:

- a) Edificaciones y construcciones inadecuadas.
- b) Fuera de Ordenación.

2. Tendrán consideración de edificaciones inadecuadas las previstas en Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de las Illes Balears (LUIB) o normativa que la sustituya.

3. Tendrán consideración de edificios fuera de Ordenación los que establezca la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de las Illes Balears (LUIB) o normativa que la sustituya.

Capítulo Tercero: Normas comunes a todas las Áreas de Normativa

Artículo 36. Cumplimiento de los parámetros urbanísticos y cómputo de superficies edificables

1. En cada proyecto de edificación deben ser cumplidos todos y cada uno de los parámetros límite fijados en las normas generales y en las específicas de cada área. El cumplimiento de uno de ellos no justifica la trasgresión de otro u otros y así se condicionará la edificación al o a los que más estrictos resulten para cada caso.

Artículo 37. Cómputo de superficies edificables



1. Cómputo de Ocupación

Es la superficie de la proyección vertical/ortogonal sobre un plano horizontal del área comprendida entre las líneas externas de todas las plantas, e incluye sótanos o semisótanos, porches y cuerpos o elementos salientes. Se expresa en m². Se computa de acuerdo a los siguientes criterios:

- Los porches fijos o terrazas cubiertas computan al 100% de su superficie.
- Las pérgolas fijas o cenadores fijos computan al 25% de su superficie.
- Las piscinas y sus dependencias para las instalaciones no computan, siempre y cuando se consideren enterradas (bajo rasante).
- No computarán las plantas sótano o semisótano, destinadas a aparcamiento de vehículos ni las destinadas a servicios de infraestructura e instalaciones (calefacción, aires acondicionados, maquinaria de ascensor, aljibes o cisternas, dependencias de basuras, contadores, centros de transformación, trasteros, servicios auxiliares).

2. Cómputo de Edificabilidad

Es la superficie en proyección ortogonal sobre un plano horizontal, incluidos cerramientos, de las plantas de edificación fija, que el Plan Especial del puerto de Eivissa permite construir en un área. Se expresa en m². Se computa de acuerdo a los siguientes criterios:

- La superficie de las plantas cerradas computará al 100%.
- Los porches fijos, balcones cubiertos y terrazas cubiertas computan al 50% de su superficie, cuando su perímetro esté abierto en más de un tercio ($>1/3$) de su longitud y computarán al 100% en caso contrario.
- Los cenadores o pérgolas fijas y patios no cubiertos no computan.
- Las piscinas y sus dependencias para instalaciones no computan, siempre y cuando se consideren enterradas y estén en suelo urbano.
- Tampoco computarán las áreas ocupadas por paneles fotovoltaicos.
- No computarán las plantas sótano o semisótano, destinadas a aparcamiento de vehículos ni las destinadas a servicios de infraestructura e instalaciones (calefacción, aires acondicionados, maquinaria de ascensor, aljibes o cisternas, dependencias de basuras, contadores, centros de transformación, trasteros, servicios auxiliares).

Se entiende perímetro cerrado de balcones cubiertos cuando el paramento vertical de su perímetro supera los 1,20 m. Se entiende perímetro cerrado de porches y terrazas cubiertas cuando el paramento vertical de su perímetro supera los 1,80 m.

3. Cómputo del número de plantas





A los efectos de cómputo del número de plantas se considera que cada planta podrá tener desniveles de menos de un metro (1 m) sin que deje de considerarse como una sola planta.

Artículo 38. **Medición de la altura**

1. Altura máxima de un edificio

La altura de los edificios será en todo caso igual o inferior a la altura máxima permitida en cada área (o altura reguladora). A tal efecto, la altura del edificio representará, en cada punto, la diferencia vertical de cota entre la cara superior del pavimento de menor cota de la planta baja y la cara inferior del último forjado (techo de la última planta) (o el encuentro de la cubierta con el plano de la fachada cuando el techo sea inclinado). Se podrá medir en metros o en número de plantas.

A los efectos de cómputo del número de plantas se considerará que cada planta podrá tener desniveles de menos de un metro (1 m) sin que deje de considerarse como una sola planta.

La altura real sobre el terreno o la acera dependerá de la adaptación vertical del edificio en el terreno, según se regula en el art. 40.

En terrenos inclinados (pendiente superior a 10%), el volumen resultante de la altura máxima del edificio deberá estar por debajo del plano paralelo al terreno natural, plano situado a la distancia equivalente a la altura máxima.

2. Altura total de un edificio

La altura total se medirá en cada punto, desde la cara superior del pavimento de menor cota de la planta baja, hasta lo más alto de la cara superior de la cubierta, medidos en la misma vertical. La diferencia entre altura total y máxima tiene por objeto regular la formación de cubiertas inclinadas. En el supuesto de que este margen sea insuficiente por absorber la inclinación de cubierta deseada, ésta tendrá que proyectarse de forma tal que la altura máxima del edificio sea la máxima permitida en el área correspondiente (altura reguladora).

Artículo 39. **Construcciones permitidas por encima de la altura máxima**

1. Por encima de la altura máxima de la norma o incluso en edificios existentes en situación de inadecuación, sólo se permitirán los siguientes elementos o construcciones:

- El forjado del techo de la última planta;
- La formación de azoteas y cubiertas inclinadas sin sobrepasar la altura total;
- Las barandillas y antepechos con una altura máxima de un metro y treinta centímetros (1,30 m) por encima del pavimento;
- La caja de escaleras de acceso a la azotea, que tendrá una superficie máxima construida de doce metros cuadrados (12 m²);





- La maquinaria del ascensor, si hay, de tales dimensiones que la superficie construida no superará en dos metros cuadrados (2 m²) a la mínima exigida por la normativa reguladora;
- Depósitos al servicio de la edificación, y sus correspondientes instalaciones;
- Las torres de refrigeración, las cuales ocuparán la superficie estrictamente necesaria para acoger las instalaciones que por razones técnicas se hayan de ubicar al aire libre;
- Antenas, chimeneas, conductos de aire o instalaciones de captación de energía solar (u otras energías renovables);
- Los paramentos de cierre de los elementos anteriores;
- Las piscinas.²

2. La altura de los elementos o construcciones anteriores no excederá de tres metros (3 m) por encima de la altura máxima. Se podrán, no obstante, excepcionar aquellos elementos previamente autorizados cuyas características específicas precisen una altura superior, siempre que no causen perjuicio objetivo a los predios colindantes, al paisaje o al interés general.

3. Las cañerías, conductos, torres de refrigeración, depósitos, placas solares y demás instalaciones habrán de quedar ocultos de vistas desde la vía pública, en la medida de lo posible.

4. Todos los paramentos verticales visibles desde la vía pública habrán de estar conveniente tratados a tono con la fachada del edificio.

5. Todos los elementos situados por encima de la cubierta general del edificio habrán de estar agrupados, en la medida de lo posible, persiguiendo una adecuada percepción de orden y composición.

6. Asimismo, se podrá superar la altura máxima permitida en cada área (a excepción del área 1 por motivos de protección patrimonial) para la construcción de instalaciones que garanticen la seguridad y vigilancia del tráfico marítimo, siempre que se realice de forma justificada, como son las instalaciones para ayudas a navegación de tipo óptico, acústico o radio eléctrico y las torres de control de tráfico marítimo.

Artículo 40. **Adaptación del edificio al terreno**

1. En el tipo de ordenación según regulación de parcela, las diferencias de cotas medidas verticalmente entre cualquier punto del borde exterior de la planta baja –medido desde el

² No se incorpora la parte del art. 98 de la Revisión del PGOU que hace referencia a las escaleras privadas en bloque residencial por no estar permitido dicho uso en la zona de dominio público portuario.





nivel de pavimento de dicha planta, ya sea en zona cerrada o en terrazas o porches- y el terreno natural será como máximo de un metro (1,00 m), en los terrenos sensiblemente llanos, y de un metro y cincuenta centímetros (1,50 m) en los terrenos restantes. En el último caso, si se construyen semisótanos, éstos únicamente podrán tener aperturas de ventilación adosadas al forjado de la planta baja y de una altura máxima de cincuenta centímetros (0,5 m).

2. En el tipo de ordenación según alineación a vial, el pavimento de la planta baja se situará entre 1,00 m por encima y 0,40 m por debajo respecto del punto de referencia de la acera. A estos efectos, el punto de referencia será la cota del punto medio de la anchura de la fachada, tomada en tramos no superiores a 10,00 m. Sólo se tendrá en cuenta, para esto, la parte del perímetro de la planta baja alineada a vial.

Excepcionalmente, se podrá situar el pavimento de la planta baja hasta una altura máxima de un metro y cincuenta centímetros (1,50 m) por encima el punto de referencia en el tramo que corresponda al acceso de vehículos y siempre y cuando el ancho de este tramo no sea superior a cinco metros (5,00 m) en los accesos de doble sentido, y tres metros (3,00 m) en los de sentido único. En todo caso, la altura máxima del edificio se medirá desde el nivel más bajo del pavimento de la planta baja.

3. En el interior de las parcelas sólo se permitirán los movimientos de tierras realizados con las finalidades de excavar el hueco dónde se construirán los sótanos, semisótanos y aljibes (o cisternas).

4. Las adaptaciones del edificio al terreno natural se harán de forma que se eviten las grandes excavaciones y aportaciones de tierras. Por esto los desmontes y terraplenes que se tengan que realizar en cada obra serán de similar magnitud.

5. Cuándo debido a excavaciones anteriores al presente documento, no sea posible conocer las cotas del terreno natural, se tomarán las de los planos de la APB o del Ayuntamiento y en su caso vendrán determinadas por la APB y el Ayuntamiento.

Artículo 41. **Instalaciones en régimen de autorización**

Estas instalaciones ocupando dominio público portuario en régimen de autorización, tal y como establece el artículo 75 del TRLPEMM sólo podrán ser instalaciones desmontables (reguladas en el siguiente artículo).

Artículo 42. **Instalaciones desmontables**

Será de aplicación la definición de instalaciones desmontables que establece el artículo 110.2 del *Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre por el que se aprueba el Reglamento General de Costas*, que se recoge a continuación:

Se entenderán por instalaciones desmontables aquéllas que:



- a) Precisen a lo sumo obras puntuales de cimentación, que, en todo caso, no sobresaldrán del terreno.
- b) Estén constituidas por elementos de serie prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.
- c) Se monten y desmonten mediante procesos secuenciales, pudiendo realizarse su levantamiento sin demolición y siendo el conjunto de sus elementos fácilmente transportable (artículo 51 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).

La superficie edificable con instalaciones desmontables por cada uso pormenorizado estará limitada en cada área por los siguientes porcentajes respecto la superficie edificable fija (con obras o instalaciones fijas) del área. En caso de estar limitada la superficie edificable fija (con obras o instalaciones fijas) del uso, la superficie adicional máxima para las instalaciones desmontables se calculará sobre dicha superficie:

- a) Tráfico comercial de pasajeros y mercancías (TPM): sin limitación.
- b) Tráfico local (TL): sin limitación.
- c) Almacenaje y preembarque (A): sin limitación.
- d) Pesquero (P): 20%.
- e) Náutico-Deportivo (ND): 10%.
- f) Reparación y mantenimiento de embarcaciones (RM): 20%.
- g) Servicios y equipamientos portuarios (SEP): sin limitación.
- h) Terciario (T): 10%.
- i) Equipamiento (EQ): 20%.
- j) Espacio libre (EL): 10%.
- k) Viario (V): 10%.
- l) Protección y Reserva Portuaria (PRP): no aplica.
- m) Industrial: 0%

Artículo 43. Condiciones medioambientales de las edificaciones

1. Los proyectos de nuevos edificios previstos en el presente Plan Especial deberán definir el diseño concreto de un sistema de reutilización de aguas grises y pluviales. Las medidas generales que deben incorporar serán:

- a) Todos los grifos, lavamanos, cocinas, etc. estarán dotados de sistemas de ahorro de agua, como grifos monomando con apertura en dos fases o con regulación de caudal, grifos termostáticos en el caso de la grifería de baño y ducha, inodoros de doble descarga de 6 y 3 litros, aireadores de flujo para lavabos y fregaderos o cabezales de ducha con flujo máximo de 10 litros/min a 2,5 kg/cm² de presión.
- b) Siempre que sea viable las edificaciones nuevas o remodeladas dispondrán de sistemas de recogida de lluvia para almacenarlas para un uso posterior.





- c) Se priorizará el uso de aguas grises para el riego.
2. Para minimizar el consumo de recursos los nuevos edificios deberán:
- a) Siempre que sea posible se evitará en las obras utilizar materiales nuevos, como provenientes de canteras o de nueva construcción. Se priorizará el uso de materiales reciclados de otras obras, como escombros machacados usados como áridos o bien materiales que en su fabricación incorporan materiales reciclados.
 - b) En la fase de diseño de los edificios a construir se contemplará todo el ciclo de vida de los materiales a utilizar. Se priorizarán aquellos elementos, materiales y equipos de fácil reutilización o reciclaje frente a aquellos que por su composición o características solo admiten como vía de gestión el vertido en vertedero.
3. Los proyectos que se redacten al amparo del presente Plan Especial contendrán un Anejo de Incidencias Paisajísticas, que evaluará cómo puede afectar sobre el paisaje y qué medidas se proponen para minimizar el posible impacto.
4. Es obligada la conexión a la red de saneamiento de todos los edificios incluidos en la zona de servicio del puerto.
5. Las nuevas edificaciones serán edificios de consumo energético prácticamente nulo, cumpliendo así los artículos 32.2 y 71.1a) de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética. Además, según establece el artículo 71 de esta misma Ley, las edificaciones tendrán que incluir fuentes de energía renovable en las mismas o en terrenos limítrofes o adyacentes salvo se justifique la inviabilidad técnica y deberán incorporar el uso de materiales de construcción de bajo impacto ambiental. En los proyectos de construcción o reforma se deberá incluir la certificación de construcción sostenible que garantice uso y desmantelamiento, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia energética, el ahorro de agua y la reducción de los residuos.
6. En los principales puntos de consumo de agua de las actividades se dispondrá, de manera visible, material gráfico recordando la naturaleza del agua como bien escaso, la necesidad de su ahorro y medidas y consejos para ello.

Artículo 44. Condiciones medioambientales de la urbanización

1. Se adoptarán las medidas necesarias para prevenir la contaminación lumínica. En concreto se dará cumplimiento a los requisitos de la ley 3/2005 de Protección de medio nocturno de les Illes Balears, en lo que refiere a:
- Prohibiciones.
 - Características de las instalaciones y aparatos de iluminación.
 - Características fotométricas de los pavimentos.
 - Régimen estacional y horario de usos de alumbrado.
2. En las zonas ajardinadas se utilizarán sólo especies autóctonas características de los hábitats situados en el entorno del puerto, de bajo consumo de agua, sin aplicar





fitosanitarios ni fertilizantes. El riego de estas zonas se realizará mediante sistema automatizado de goteo y mediante agua regenerada.

3. Siempre que sea técnicamente y económicamente posible se implementará, según establezca la DAE:

- Refugios climáticos (que incluyan vegetación, zonas de sombra, fuentes, nebulizadores de agua).
- Aumento de las zonas arboladas y zonas verdes.
- Promover el uso de materiales adaptados al cambio climático en pavimentos y tejados.

4. Se dotará a los edificios, zonas urbanizadas, etc. de un sistema de llaves de paso y contadores que permitan la detección y posterior reparación de fugas en las conducciones de agua.

5. Los nuevos desarrollos de urbanización adoptarán técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible. Los proyectos de obras incorporarán medidas para fomentar la infiltración de las superficies de los aparcamientos, viales, centros de rotondas, alcorques y jardines. Se propone el uso de soluciones con pavimentos permeables o el rebajamiento de bordillos en aquellas situaciones en que se pueda redirigir la escorrentía superficial hacia zonas en donde se facilite su infiltración (alcorques, zonas verdes...). Todo ello sin perjuicio del uso de otras posibles soluciones que se engloben dentro de este conjunto de técnicas de drenaje sostenible.

6. En los desarrollos de urbanización existentes, se establecerá medidas para la implantación de sistemas de drenaje sostenible y de redes separativas de pluviales y residuales, así como la construcción de tanques o balsas de tormenta que permitan la minimización de los impactos de las aguas pluviales sobre los sistemas de saneamiento.

7. Las nuevas grandes superficies tradicionalmente impermeables como aparcamientos, instalaciones deportivas y de ocio adoptarán sistemas de drenaje sostenible que minimicen el impacto de las aguas pluviales a las redes de saneamiento y drenaje y a su vez permitan el almacenamiento para su uso posterior o su reincorporación al medio.

Artículo 45. **Condiciones medioambientales de las actividades**

1. No existirá ningún tipo de vertido de aguas residuales no tratadas al mar, ni a las aguas continentales superficiales ni por infiltración al terreno. La red de aguas residuales del puerto conectará con una estación impulsora (actualmente ubicada en el extremo oeste del puerto) y finalmente se verterán a EDAR. En caso de que existan fosas sépticas serán de tipo estanco y el vertido final se hará a EDAR.

2. Las aguas pluviales no contaminadas se verterán al mar directamente. No se producirá ningún tipo de vertido de aguas pluviales tratadas a ninguna masa de agua continental.





3. Cualquier almacenamiento de sustancias peligrosas se hará en zonas específicas a tal efecto, cubiertas, pavimentadas con pavimento impermeable y resistente al tipo de producto usado y se dotará de sistemas de contención de derrames.
4. Los aparcamientos de vehículos se harán en zonas pavimentadas y con recogida de aguas pluviales para su tratamiento.
5. Todas las actividades que se desarrollen en el puerto cumplirán con la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Islas Baleares y la ordenanza municipal de ruidos.
6. Las concesiones y/o autorizaciones asegurarán el cumplimiento de la Ley 34/2007 de calidad de aire y protección de la atmosfera. Los titulares de las actividades obligarán también a sus contratos y subcontratos.
7. Se adoptarán las medidas necesarias para prevenir la contaminación lumínica de todas las actividades que se desarrollen en la zona de servicio portuaria. En concreto se dará cumplimiento a los requisitos de la ley 3/2005 de Protección de medio nocturno de les Illes Balears, prohibiendo la instalación de proyectores convencionales o láser, que emitan por encima del plano horizontal, a no ser que iluminen elementos de especial interés histórico, de acuerdo con lo determinado por vía reglamentaria, así como, luces de neón y artefactos y dispositivos aéreos de publicidad nocturna.
8. Las actividades que apliquen una tarifa al consumo de agua de sus usuarios (p.e. instalaciones náutico deportivas) establecerán un régimen tarifario que esté encaminado a incentivar el ahorro, especialmente en la época de menores recursos hídricos disponibles (verano).
9. Se requerirá a todas las actividades a que en un plazo acordado presenten un Plan de Uso Eficiente del agua.
10. Con el objetivo de monitorizar el desempeño y promover la concienciación se evitarán los contadores de agua colectivos. Cada actividad se dotará de contadores individuales con telelectura.
11. Se desarrollará una etiqueta de uso eficiente del agua para grandes consumidores del sector empresarial hotelero, hostelero y comercial que cumplan el programa de medidas. Esta acción pretende incentivar al sector terciario a aplicar medidas de ahorro de agua.
12. Todos los establecimientos industriales, comerciales o de servicios de nueva creación que tengan un consumo de agua igual o superior a 1.500 m³ anuales deben disponer de sistemas de reutilización de aguas grises y sistemas para el aprovechamiento de agua de lluvia.
13. En las instalaciones con servicios de limpieza con maquinaria industrial (varaderos y otros) con agua de abastecimiento que tengan un consumo de agua igual o superior a 1.000 m³ anuales, se establece la obligatoriedad de disponer de sistemas de reciclaje de agua en sus instalaciones y, a poder ser, sistemas para el aprovechamiento de agua de lluvia.



14. Las actividades adaptarán las medidas citadas en los puntos anteriores al PROGRAMA DE MEDIDAS EN ESCENARIOS DE SEQUÍA definido en el PLAN DE GESTIÓN SOSTENIBLE DEL AGUA Y EMERGENCIAS EN SITUACIONES DE SEQUÍA DEL MUNICIPIO DE EIVISSA en su apartado “Medidas operativas”, por lo que refiere, entre otros, a la periodicidad de las actuaciones para detectar fugas, horarios de riego, presión de duchas, penalización tarifaria de sobreconsumo, reducción del consumo total, etc.

Artículo 46. Condiciones medioambientales durante la ejecución de obras

1. Sin perjuicio de que la ordenación y regulación de usos y actividades en la lámina de agua del puerto no es objeto del presente Plan Especial, antes del inicio de la construcción de cualquier actuación que comporte dragado:

- a) Se realizarán una serie de censos de fauna para verificar que el inventario ambiental y los impactos previstos se ajustan a la realidad y diseñar, si fuese necesario, medidas preventivas y de seguimiento adicionales a las incluidas en este documento y según se establezca en la DAE.
- b) Se realizará una campaña batimétrica y geofísica con sonar de barrido lateral, perfilador de fondo y magnetómetro, con el objetivo de identificar, mapear y valorar los posibles restos arqueológicos presentes, no solo en el lecho marino sino también los enterrados. Este trabajo sería completado por equipos especializados en arqueología subacuática.
- c) Se realizará, un mapeado actualizado de las praderas presentes en el puerto y se determinará su estado de conservación.

2. Durante las operaciones de dragado y vertido de materiales durante la construcción de cualquier actuación que pudiese afectar de forma significativa la calidad del agua se colocarán barreras antiturbidez. Se optará siempre por técnicas constructivas que minimicen la emisión de turbidez.

3. Para minimizar el impacto sobre la calidad atmosférica, acústica y lumínica, se seguirán las siguientes medidas:

Calidad atmosférica y acústica:

- a) Se diseñará y ejecutará la obra (accesos, zonas de acopio de material, maquinaria, etc.) de manera que se minimice el movimiento de vehículos y el trasiego de material.
- b) Se minimizará el tiempo de funcionamiento de los vehículos (p.e. evitar mantener el motor en marcha cuando está parado).
- c) Limitación de la velocidad del tráfico rodado en la zona de la obra a un máximo de 20 km/h.
- d) Adopción de medidas de evitación de la suspensión de polvo en los viales: regado, pavimentación de viales, barreras de viento, barrido de viales, etc.





- e) Minimización de la emisión de polvo desde los camiones de transporte de material mediante el uso obligatorio de lonas.
- f) Prohibición del acceso a la obra de vehículos que no tengan Inspección Técnica de Vehículos en regla.
- g) Instalación de sistemas lava ruedas para los camiones y demás maquinaria de obra.

Calidad lumínica:

- h) Se minimizarán los trabajos nocturnos.
- i) En todo caso la iluminación de la zona de obras será la mínima necesaria para garantizar la seguridad de las personas.
- j) Se evitará colocar focos, luminarias, etc. con una potencia y orientación que afecten la calidad lumínica del entorno.

4. Las medidas a aplicar para mitigar el impacto de los residuos de obra serán:

- a) Se prohíbe terminantemente verter o quemar ningún tipo de residuo en la obra.
- b) Se almacenarán en espacios específicos, correctamente identificados i con acceso limitado.
- c) Estos espacios estarán techados y con suelo impermeable y resistente a los productos almacenados.
- d) Los residuos se almacenarán correctamente identificados (Código LER) y se segregarán en función de su compatibilidad.
- e) Los residuos se almacenarán sobre contención secundaria de volumen suficiente.
- f) Los residuos serán tratados por gestores autorizados en función de sus características.

5. Y finalmente, en cuanto a los vertidos:

- a) Durante las obras se evitarán las escorrentías y el vertido final de materiales y sustancias al medio marino o al suelo. Se minimizará la cantidad de productos peligrosos almacenados en la obra.
- b) Se minimizará la cantidad de productos peligrosos almacenados en la obra.
- c) Todos los productos químicos se almacenarán según la legislación vigente, y en todo caso siempre en recipientes adecuados y dotados de contención secundaria y sobre zonas impermeables. Se dotará los almacenamientos (si los hubiese) de medidas de contención de derrames.
- d) Los materiales aportados a la obra (áridos, etc.) estarán libres de contaminación.
- e) El puerto estará dotado de un Plan de contingencia ante vertidos y contaminación por hidrocarburos. El Plan se dotará de los medios materiales (kits antiderrame, barreras, etc.), humanos (designación y formación del personal necesario) y





organizativos (simulacros periódicos, etc.) necesarios para su correcto y eficaz funcionamiento.





TÍTULO III. NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA

Artículo 47. Normas Urbanísticas Particulares para cada Área Normativa

1. Se denominan Normas Urbanísticas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas normativas delimitadas en el Plano de Ordenación nº2 (hojas 1-8).

2. El cumplimiento de las Normas Urbanísticas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.

3. Las Normas Urbanísticas Particulares se configuran mediante la asignación de las siguientes condiciones urbanísticas:

a) Condiciones de parcelación:

Se pueden establecer magnitudes o dimensiones mínimas de parcelas susceptibles de concesión en cada área.

b) Condiciones de edificación:

Define los parámetros urbanísticos de ocupación máxima, edificabilidad, altura máxima y/o número de plantas para las edificaciones e instalaciones fijas, regulándose las instalaciones desmontables en el artículo 42. También puede hacer determinaciones sobre la tipología edificatoria y las condiciones estéticas de la edificación permitida en el área. Se pueden establecer condiciones básicas referentes a la permeabilidad visual y condiciones de paso que deberá respetar la nueva edificación.

c) Condiciones de uso – asignación de usos pormenorizados:

Define los usos concretos a los que se destinan las áreas en las que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto. En cada área normativa se determinarán los usos pormenorizados permitidos, condicionados y los prohibidos. Los usos pormenorizados mantendrán siempre coherencia con los usos de la DEUP vigente.

d) Condiciones de acceso y estacionamiento:

Se establecen las dotaciones mínimas de plazas de aparcamiento, así como indicaciones sobre la red viaria.

e) Condiciones de tramitación y desarrollo:

Se definen los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas, o en su caso la forma de modificar la ordenación establecida por el Plan Especial.

f) Criterios de integración ambiental:





Se incluyen los criterios que se definen en el documento ambiental estratégico.

4. En las tablas de las Normas Urbanísticas particulares y los Planos de Ordenación se utiliza el siguiente código para denominar a las edificaciones existentes o establecidas en el Plan Especial:

EE: edificio existente (en la fecha de redacción del Plan Especial)

EP: edificio propuesto (nuevos edificios planteados por el Plan Especial)

5. Se contabilizan las pérgolas propuestas en los proyectos previstos.

Asimismo, en todas las áreas se incluye una reserva de superficie para la futura construcción de pérgolas. Se deja abierta su ubicación para tener la necesaria flexibilidad para adaptarse a los requerimientos en cada momento, considerando la demanda cambiante que caracteriza la zona de servicio del puerto.

6. Para las instalaciones desmontables.

Artículo 48. Ordenación del Área 1

1. *Ámbito y superficie:*

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº 2, hoja 1.

Superficie: 25.768 m².

2. *Condiciones de parcelación:*

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. *Condiciones de edificación:*

Se consolida la edificabilidad de los edificios existentes: Es Martell y c/Lluis Tur i Palau nº 1 y de la estación transformadora.

Se consolida la altura máxima de las edificaciones existentes (3,00 m), con la excepción de la edificación de C/Lluis Tur i Palau nº1, que cuenta con PB + 3.

No se prevé la construcción de ninguna edificación fija para dar servicio al tráfico de cruceros. Para albergar los escáneres, y/u otros elementos de seguridad y protección que den servicio al tráfico de cruceros, se contempla la posibilidad de una instalación desmontable.

Se incorpora una reserva de 150 m² de ocupación en planta baja para la construcción futura de pérgolas.





En la Tabla 1 se muestra la edificación existente en el Área 1 y en la Tabla 2 la nueva ordenación edificatoria que establece el Plan Especial.





Tabla 1: Edificación existente en el Área 1

Edificación estado actual Plan Especial Puerto de Eivissa								Superficie del área (m²)			25.768
Área 1: Muelles Sur											
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)	
Edificios existentes (EE)											
EE-A1_01	Edificio <i>es Martell</i>	600,50	0	0	0,00	pb+1	600,50	2,33%	600,50	0,023	
EE-A1_02	Estación transformadora	36,67	0	0	0	pb	36,67	0,14%	36,67	0,001	
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluis Tur i Palau núm.1	83,76	0	0	P1:83,76 P2:83,76 P3:83,76	pb+3	83,76	0,33%	335,04	0,013	
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		720,93	0,00	0,00	-	varias	720,93	2,80%	972,21	0,038	

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico





Tabla 2: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 1

Área 1: Muelles Sur						Superficie del área (m²)		25.768
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A1_01	Edificio <i>esMartell</i>	600,50	0	0	0	pb	600,50	600,50
EE-A1_02	Estación transformadora	36,67	0	0	0	pb	36,67	36,67
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluis Tur i Palau núm.1	83,76	0	0	P1:83,76 P2:83,76 P3:83,76	pb+3	83,76	335,04
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		720,93	0	0	-	varias	720,93	972,21
Edificios propuestos (EP)								
Reserva para construcción futura de pérgolas*		0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		720,93	0	150	-	pb	758,43	972,21

* La altura de las nuevas pérgolas está limitada a PB y 5ml

** A excepción de la edificación ubicada en la c/ Lluis Tur i Palau núm. 1, que cuenta con pb+3

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGEENEZY44QADJP2N4MWJG
Verificació: https://eiviss.sedelectronica.es
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 212 de 791

Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 3: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 1

Área 1: Muelles Sur					
Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
25.768	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	758	972	pb*	3,00

* A excepción de la edificación ubicada en la c/ Lluís Tur i Palau núm. 1, que cuenta con pb+3

Fuente: Equipo redactor

4. Alineaciones de la edificación:

En el Plano de Ordenación del Área 1 (Plano de Ordenación nº2, hoja 1).

Se establece una reserva de ocupación para permitir la construcción de pérgolas dejando abierta su ubicación.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías (limitado al tráfico de pasajeros de crucero).
- Náutico-Deportivo.
- Servicios y equipamientos portuarios.
- Terciario (permitido sólo en el edificio Lluís Tur i Palau nº 1 y en el edificio Es Martell), limitado a un 12% de la superficie edificable total del área. El uso terciario en Es Martell estará limitado a la categoría de comercios (relacionados con la náutica-deportiva) o bien establecimiento público, en concreto tipo cafetería, cantina o salas de exposiciones y conferencia.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: restaurantes, cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.



- Tráfico local (interior o de bahía), limitado a un 10% de la superficie edificable total del área.
- Viario.
- Espacio libre.
- Protección y Reserva Portuaria.

Condicionados:

- Almacenaje y preembarque: limitado al embarque de pasajeros de crucero y de tráfico local, cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del Puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del Puerto.

Prohibidos:

- Pesquero.
- Reparación y mantenimiento de embarcaciones.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario, ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos (pesados y ligeros), así como las necesidades de plazas de estacionamiento de empleados y visitantes.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 120 plazas de turismo.
- 12 plazas de motocicletas.
- 13 plazas de bicicleta.

Para dar respuesta a la demanda de plazas en esta área, en el que el tráfico de vehículos puede restringirse para dar preferencia al peatón, se utilizará el nuevo aparcamiento subterráneo propuesto en el Área 4 de 700 plazas. Este aparcamiento permitirá dar respuesta a la demanda de las Áreas 1, 2, 3 y 4.

7. Condiciones de desarrollo:

No se añade ninguna nueva edificación en el Área 1.

En caso de ser necesaria la reforma y adecuación de los edificios existentes (Es Martell, Lluís Tur i Palau y estación transformadora) se deberá realizar el correspondiente Proyecto de edificación y construcción que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria de Baleares.



Para la construcción de pérgolas fijas será necesario solicitar informe a la Comisión municipal de patrimonio.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en la DAE, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento de los proyectos.

En relación al patrimonio histórico, todas las actuaciones realizadas en esta área deberán tener en cuenta, que se trata de un espacio de gran valor urbanístico y paisajístico, con el centro de Sa Vila en sus inmediaciones, que está declarado Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Además, el Área 1 forma parte del Conjunto histórico declarado por D 307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969).

Para actuaciones que afecten directa o indirectamente al conjunto de la acrópolis de Dalt Vila, es de aplicación el artículo 172 de las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

Para la construcción de pérgolas será necesario solicitar informe vinculante a la Comisión municipal de patrimonio.

Asimismo, dentro del Área 1 existen los elementos catalogados del Dique de Levante ("Es mur") y el faro de Botafoch (Ficha C041 del Catálogo Municipal de Patrimonio Histórico de Eivissa). Las actuaciones que se hagan deberán tener en cuenta el impacto que puedan tener sobre estos elementos y cumplir las determinaciones que se establecen en la ficha del Catálogo Municipal de Patrimonio Histórico.

Artículo 49. Ordenación del Área 2

1. Ámbito y superficie:

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº 2, hoja 2 de Áreas de Normativa.

Superficie: 7.042 m².

2. Condiciones de la parcelación:

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. Condiciones de edificación:

Se procederá al derribo de la actual Estación Marítima Eivissa-Formentera, y su edificabilidad actual de 347,40 m² se mantendrá para realizar una o varias edificaciones, de una sola planta, con una ubicación acordada (polígono para ubicación de volumetría





específica) entre APB y Ayuntamiento de Eivissa, que permita y facilite la permeabilidad del paseo peatonal y la accesibilidad a los muelles.

Se mantiene también para las nuevas configuraciones la ocupación en planta baja de la Estación Marítima actual y la de las pérgolas existentes, a las que se añade una reserva de 150 m² adicional para la construcción nuevas pérgolas.

La ocupación en planta baja total será de 404,84 m².

La altura máxima para esta/s nueva/s edificación/es será de 5 m y en una única planta (PB).

En la Tabla 4 se muestra la edificación existente en el Área 2 y en la Tabla 5 la nueva ordenación edificatoria establecida en el Plan Especial.





Tabla 4: Edificación existente en el Área 2

Área 2: Ribera Poniente - Sur								Superficie del área (m²)		7.042,40
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB	Edificabilidad		
							(m²)	(%)	(m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A2_01	Pérgolas muelle Poniente Sur	0,00	0	125,70	0	pb	31,43	0,45%	0	0
EE-A2_02	Estación Marítima Eivissa-Formentera	321,39	52,02	0	0	pb	373,41	5,30%	347,40	0,049
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		321,39	52,02	125,70	-	pb	404,84	5,75%	347,40	0,049

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 217 de 91



Tabla 5: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 2

Área 2: Ribera Poniente - Sur						Superficie del área (m²)		7.042
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A2_01	Pérgolas muelle Poniente Sur	0,00	0,00	125,70	0	pb	31,43	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		0	0	125,70	0	pb	31,43	0
Edificios propuestos (EP)								
EP-A2_01	Nueva edificación (reconversión EM existente)	321,39	52,02	0,00	0	pb	373,41	347,40
	Reserva para construcción futura de pérgolas	0	0	150,00	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		321,39	52,02	150,00	-	pb	410,91	347,40
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		321,39	52,02	275,70	-	pb	442,34	347,40

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 218 de 791



Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 2

Área 2: Ribera Poniente - Sur					
Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
7.042	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	442	347	pb	5,00

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se cumplirán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos en el presente Plan Especial (ver Tabla 6).
- Para las nuevas edificaciones la altura máxima se limita a 5 m y un número de plantas máximo de: PB.
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de la edificación:

El Plan Especial no define la situación exacta (huella) de esta/s nueva/s edificación/es, permitiendo cierta flexibilidad dentro del polígono definido para su ubicación. Se deberá/n realizar el/los correspondiente/s Proyecto/s de edificación y construcción en la/s ubicación/es acordada/s.

La nueva disposición de la/s nueva/s edificación/es deberá/n potenciar la permeabilidad e integración con la ciudad de los muelles.



5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Tráfico local: con un porcentaje máximo de 25% de la edificabilidad del área.
- Náutico-Deportivo: con un porcentaje máximo del 60% de la edificabilidad del área.
- Espacio libre.
- Terciario, en la categoría de cafeterías, cantinas y salas de exposiciones y conferencia. El porcentaje máximo del uso terciario será del 15% de la edificabilidad del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: restaurantes, cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

- Viario.

Condicionados:

- Servicios y equipamientos portuarios: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del Puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del Puerto.

Prohibidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías (sólo podrán atenderse los tráficos con Formentera, provisional y transitoriamente en la estación marítima actual, hasta que dispongan de las infraestructuras y puedan operar en la nueva ubicación prevista para los mismo en el área 4).
- Almacenaje y preembarque.
- Reparación y mantenimiento de embarcaciones.
- Pesquero.
- Protección y Reserva Portuaria.



6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos al área, así como las necesidades de plazas de estacionamiento que el estudio de movilidad estime necesarios.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 49 plazas de turismo.
- 6 plazas de motocicletas.
- 6 plazas de bicicleta.

Para dar respuesta a cubrir la demanda de plazas en esta área, que dispone de escasa superficie y que se dedica en gran parte a espacio libre para el peatón, se utilizará el nuevo aparcamiento subterráneo propuesto en el Área 4 de 700 plazas. Este aparcamiento permitirá dar respuesta a la demanda de las áreas 1, 2, 3 y 4.

7. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Para la construcción del nuevo edificio o edificios se deberá redactar el/los correspondiente/s Proyecto/s de edificación y construcción que fijará/n las alineaciones y volumetría. Esta figura deberá incluir las consideraciones de accesibilidad y permeabilidad que se han establecido en el presente Plan Especial.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en la DAE, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Artículo 50. Ordenación del Área 3

1. Ámbito y superficie:

Ámbito: el señalado en el Plano nº2, hoja 3.

Superficie: 16.722 m².

2. Condiciones de parcelación:

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.





3. Condiciones de edificación:

Se consolida la edificabilidad de las edificaciones actuales y se aumenta para permitir la ampliación y mejora de dichas instalaciones, manteniendo su uso actual para atender a la demanda de una instalación náutico-deportiva con amarres para embarcaciones de pequeñas y medianas esloras, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socio-culturales relacionadas con el mar .

Se aumenta la edificabilidad actual, pasando de $0,102 \text{ m}^2 / \text{m}^2$ a $0,183 \text{ m}^2 / \text{m}^2$, para permitir una superficie edificable total para el área de $3.059,50 \text{ m}^2$.

Se aumenta la ocupación en 1.346 m^2 y se añade una reserva de 150 m^2 adicional para la construcción de pérgolas.

Se consolida la altura máxima de las edificaciones existentes ($6,74 \text{ m}$). Las nuevas edificaciones o las ampliaciones no deberán superar esta altura máxima.

La ubicación exacta y dimensiones en planta de las nuevas edificaciones o de la ampliación de las instalaciones actuales se definirán dentro de los límites que se establezcan para la instalación náutico-deportiva, en el proyecto correspondiente.

En la Tabla 7 se muestra la edificación existente en el Área 3 y en la Tabla 8 la nueva ordenación edificatoria establecida en el Plan Especial.





Tabla 7: Edificación existente en el Área 3

Área 3: Ribera de Poniente - Club Náutico							Superficie del área (m²)		16.722	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A3_01	Edificio club social	503,23	0	0	P1: 175,35	pb+1	503,23	3,01%	678,58	0,041
EE-A3_02	Escuela de Vela	346,53	0	0	0	pb	346,53	2,07%	346,53	0,021
EE-A3_03	Pañoles	555,88	0	0	0	pb	555,88	3,32%	555,88	0,033
EE-A3_04	Porche vela ligera	0	265,00	0	0	pb	265,00	1,58%	132,5	0,008
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		1.405,64	265,00	0	-	varias	1.070,64	9,99%	1.713,49	0,102

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 33





Tabla 8: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 3

Área 3: Ribera de Poniente - Club Náutico						Superficie del área (m²)	16.722	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A3_01	Edificio social club	503,23	0	0	P1: 175,35	pb+1	503,23	678,58
EE-A3_02	Escuela de Vela	346,53	0	0	0	pb	346,53	346,53
EE-A3_03	Paños	555,88	0	0	0	pb	555,88	555,88
EE-A3_04	Porche vela ligera	0	265	0	0	pb	265,00	132,50
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		1.405,64	265	0	-	791 varias	1.670,64	1.713,49
Edificios propuestos (EP)								
EP-A3_01	Ampliación edificación	1.346	0	0	0	pb+1	1.346	1.346
	Reserva para construcción futura de pérgolas	0	0	150	0	pb	37,50	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		1346	0	150	-	varias	1.383,50	1.346
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		2.751,64	265	150	-	pb +1	3.054,14	3.059,49

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 224 de 791

Las actuaciones realizadas en el área deberán incentivar la integración de las actuales instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente con la zona de paseo, Avenida Santa Eulària y potenciar la permeabilidad y accesibilidad a los muelles.

Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 9: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 3

Área 3: Ribera Poniente - Club Náutico

Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
16.722	Náutico-Deportivo y Complementario	3.054	3.059	pb+1	6,74

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se mantendrán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos en el presente Plan Especial (ver Tabla 9).
- Para la/s nueva/s edificación/es la altura máxima se limita a la altura máxima de los edificios existentes (6,74 ml) y a un número de plantas máximo de PB+1.
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de la edificación:

En el Plano de Ordenación del Área 3 (Plano de Ordenación nº2, hoja 3), se muestra la edificación existente.





La/s nueva/s edificación/es se situarán dentro del recinto de la actual instalación náutico-deportiva de la Ribera de Poniente, y su ubicación exacta y dimensiones se definirán en el correspondiente Proyecto de edificación y construcción.

En este mismo sentido, se deberá elaborar el correspondiente Proyecto de Obras para concretar el diseño del espacio público y viario anexo a las instalaciones.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Náutico-Deportivo y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Náutico-Deportivo.
- Espacio libre.
- Viario.
- Terciario: limitado bien a la categoría de establecimiento público, en concreto bar-cafetería-restaurant y salas de exposiciones y conferencias, bien a locales de venta de productos relacionados con la náutica deportiva con edificabilidad máxima de 50 m² (2,4% del total de la edificabilidad establecida para el Área 3).

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

Condicionados:

- Reparación y mantenimiento de embarcaciones: limitado a varadero para pequeñas embarcaciones (de la propia instalación).
- Servicios y equipamientos portuarios: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.

Prohibidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Tráfico local.
- Almacenaje y preembarque.





- Pesquero.
- Protección y Reserva Portuaria.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos al área, así como las necesidades de plazas de estacionamiento que el estudio de movilidad estime necesarios.

Los concesionarios, en caso que ejecuten las obras de construcción de los nuevos edificios, deberán garantizar el correcto acceso y salida a sus instalaciones mediante un estudio específico de tráfico, así como un plano de localización de los accesos necesarios para la actividad.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 327 plazas de turismo.
- 32 plazas de motocicletas.
- 33 plazas de bicicleta.

Para dar respuesta a la demanda de plazas en esta área, que dispone de escasa superficie y se dedica en gran parte a espacio libre para el peatón, el nuevo aparcamiento subterráneo propuesto en el Área 4 de 700 plazas. Este aparcamiento permitirá dar respuesta a la demanda de las áreas 1, 2, 3 y 4.

7. Condiciones de desarrollo:

El presente Plan Especial no define la ubicación exacta de la/s nueva/s edificación/es.

Para llevar a cabo la/s misma/s, la ampliación de los edificios existentes o la renovación de parte de la edificación del área se deberá realizar el correspondiente Proyecto de edificación y construcción.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en la DAE, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Artículo 51. Ordenación del Área 4





1. *Ámbito y superficie:*

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº 2, hoja 4.

Superficie: 78.790 m².

2. *Condiciones de parcelación:*

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. *Condiciones de edificación:*

Se incorpora la edificabilidad para la construcción de la nueva Estación Marítima Eivissa-Formentera y la ocupación de las pérgolas previstas.

Se consolida la edificabilidad y ocupación en planta baja de las instalaciones existentes en el área. Se propone reubicar la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) y la zona de mantenimiento y reparación de embarcaciones en Muelles Comerciales. Estas instalaciones mantendrán una superficie similar a la que disponen en la actualidad. La ubicación exacta y dimensiones en planta de las nuevas edificaciones en sustitución o ampliación de las instalaciones actuales se definirán en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.

Asimismo, se establece una reserva de edificabilidad y de ocupación en planta baja de 2.500 m² para la ampliación futura de las instalaciones fijas del área.

También se añade una reserva de edificabilidad y de ocupación en planta baja de 2.000 m² con destino a la construcción futura de instalación/es de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Para la zona de edificios administrativos se consolida la edificabilidad actual permitiendo su reconfiguración. Se trasladará la sala multiusos, y resto de dependencias de la APB (actualmente anexas al edificio de usos pesqueros), al nuevo edificio de oficinas de la APB. Este edificio podrá aumentar su ocupación en planta y su volumen sin sobrepasar la altura máxima (9,5 m).

Para todo ello, el Plan Especial establece un margen de crecimiento que permite una superficie edificable adicional de 4.500 m² y una ocupación en planta baja de 150 m² de pérgolas.

La ubicación exacta y dimensiones de estas edificaciones se definirán en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.





Los proyectos que se realicen en esta Área 4 de mejora de la urbanización, incluirán la eliminación de barreras físicas en todas las superficies abiertas al uso general y la mejora de la accesibilidad en toda el Área.

En la Tabla 10 se muestra la edificación existente en el Área 4 y en la Tabla 11 la nueva ordenación edificatoria establecida en el Plan Especial.



Tabla 10: Edificación existente en el Área 4

Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales							Superficie del área (m²) 77.204			
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A4_01	Taller	379,44	0	0	0	pb	379,44	0,49%	379,44	0,005
EE-A4_02	Edificio portuario	206,63	0	0	P1:194,30	pb+1	206,63	0,27%	400,93	0,005
EE-A4_03	Edificio nuevo náutico-deportivo	312,59	0	0	0	pb	312,59	0,40%	312,59	0,004
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	842,50	0	0	0	pb	842,50	1,09%	842,50	0,011
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	237,20	208	0	0	pb	445,20	0,58%	341,20	0,004
EE-A4_05	Oficinas APB	397,40	31,78	0	P1:400,6 P2:430,3	pb+2	429,18	0,56%	1.244,19	0,016
EE-A4_06	Estación transformadora	48,08	0	0	0	pb	48,08	0,06%	48,08	0,001
EE-A4_07	Caseta control	17,05	0	0	0	pb	17,05	0,02%	17,05	0
EE-A4_08	Almacén 1	246,52	0	0	0	pb	246,52	0,32%	246,52	0,003
EE-A4_09	Caseta bombas	225,95	0	0	0	pb	225,95	0,29%	225,95	0,003
EE-A4_10	Almacén 2	176,95	0	0	0	pb	176,95	0,23%	176,95	0,002
EE-A4_11	Estación transformadora	13,04	0	0	0		13,04	0,02%	13,04	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		3.103,35	239,78	0	-	varias	3.343,13	4,33%	4.248,44	0,055

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona



Tabla 11: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 4

Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales						Superficie del área (m²)	78.790	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A4_01	Taller	379,44	0	0	0	pb	379,44	379,44
EE-A4_02	Edificio portuario	206,63	0	0	P1:194,30	pb+1	206,63	400,93
EE-A4_03	Edificio nuevo náutico-deportivo	312,59	0	0	0	pb	312,59	312,59
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	842,50	0	0	0	pb	842,50	842,50
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	237,20	208,00	0	0	pb	445,20	341,20
EE-A4_05	Oficinas APB	397,40	31,78	0	P1:400,6 P2:430,3	pb+2	429,18	1.244,19
EE-A4_06	Estación transformadora	48,08	0	0	0	pb	48,08	48,08
EE-A4_07	Caseta control	17,05	0	0	0	pb	17,05	17,05
EE-A4_08	Almacén 1	246,52	0	0	0	pb	246,52	246,52
EE-A4_09	Caseta bombas	225,95	0	0	0	pb	225,95	225,95
EE-A4_10	Almacén 2	176,95	0	0	0	pb	176,95	176,95
EE-A4_11	Estación transformadora	13,04	0	0	0	pb	13,04	13,04
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		3.103,35	239,78	0	-	varias	3.343,13	4.248,44
Edificios propuestos (EP)								
EP-A4_01	Nueva EM Eivissa-Formentera	560,98	0	0	0	pb	560,98	560,98

Codi Validació: 92MXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 231 de 791



Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales						Superficie del área (m²)		78.790
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
EP-A4_02	Cafetería	209,16	0	0	0	pb	209,16	209,16
EP-A4_03	Almacén	110,52	0	0	0	pb	110,52	110,52
EP-A4_04	Pérgolas EM	0	0	2.247,46	0	pb	561,87	0
TOTAL EDIFICIOS PROPUESTOS		880,66	0	2.247,46	-	varias	1.442,53	880,66
Margen crecimiento para la reforma y ampliación de las instalaciones								
Ampliación edificación reparación /comercial/pesca/administrativo		2.500	0	0	0	pb+1	2.500	2.500
Reserva para construcción futura de pérgolas		0	0	150	0	pb	37,50	0
Instalación para generación y suministro de energía a buque		2.000	0	0	0	pb	2.000	2.000
TOTAL RESERVA		4.500	0	150	-	pb+1	4.537,50	4.500
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		8.484,01	239,78	2.397,46	-	pb +2	9.323,16	9.629,10

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4M/JG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 232 de 791



Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 12: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 4

Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales

Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
78.790	Mixto 1 (Comercial, Pesquero, Complementario) + Comercial y Complementario	9.323	9.629	pb +2	10,00

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se mantendrán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos en el presente Plan Especial (Ver Tabla 12).
- Para la/s nueva/s edificación/es la altura máxima se limita a 10 m y a un número de plantas máximo de PB+2.
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de las edificaciones:

En el Plano de Ordenación del Área 4 (Plano de Ordenación nº2, hoja 4), se define la ubicación de la nueva Estación Marítima Eivissa-Formentera y del aparcamiento subterráneo bajo la Terminal (aunque las plantas y dimensiones exactas se definirán en el correspondiente proyecto).



Para el resto de instalaciones que se ubicarán en Muelles Comerciales (edificio/s para usos pesqueros/Cofradía, edificación/es asociada/s a la reparación, mantenimiento de embarcaciones y al uso comercial e instalación/es de generación y suministro de energía) y en la zona de edificios administrativos, su ubicación y dimensiones se definirán con exactitud en los correspondientes proyectos, en aras de una mayor flexibilidad y adaptabilidad a la demanda que puede ser cambiante. También se deja abierta la ubicación de la reserva de ocupación para pérgolas.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Comercial y Complementario / Mixto 1: Comercial, Pesquero y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Almacenaje y preembarque.
- Pesquero.
- Reparación y mantenimiento de embarcaciones.
- Servicios y equipamientos portuarios
- Terciario, en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo del uso terciario será del 20% de la edificabilidad del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros y cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

- Espacio libre.
- Viario.
- Industrial.

Condicionados:

- Tráfico local: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.





Prohibidos:

- Náutico-Deportivo.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento

La ordenación del viario, ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos (pesados y ligeros), así como las necesidades de plazas de estacionamiento de empleados

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 97 plazas de turismo.
- 7 plazas de motocicletas.
- 44 plazas de bicicleta.

Se propone un aparcamiento subterráneo de 700 plazas bajo la Estación Marítima Eivissa-Formentera para dar respuesta a la demanda de estacionamiento existente y a la previsible. Asimismo, este aparcamiento permitirá a dar respuesta a la demanda de las áreas 1, 2 y 3.

7. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Para la reordenación de la zona de edificios administrativos se deberá/n redactar el/los correspondiente/s Proyecto/s de edificación y construcción.

Para llevar a cabo la/s nueva/s edificación/es del área (Estación Marítima Eivissa-Formentera, edificio/s para usos pesqueros (Cofradía), edificaciones asociadas a la reparación y mantenimiento de embarcaciones y al tráfico comercial e instalación de generación y suministro de energía) se deberán realizar los correspondientes Proyectos de edificación y construcción.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en la DAE, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Dada la proximidad del humedal de especial protección y conservación de Ses Feixes del Prat de Vila, los edificios del Área 4 deberán tener en cuenta las restricciones que en su caso se establezcan para los mismos en los documentos de protección de dicho humedal.

Artículo 52. Ordenación del Área 5





1. *Ámbito y superficie:*

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº2, hoja 5.

Superficie: 36.002 m².

2. *Condiciones de parcelación:*

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. *Condiciones de edificación:*

Se consolida la ocupación y edificabilidad del área actual incluyendo en las mismas los correspondientes m² de las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se totaliza (para edificaciones fijas) una ocupación en PB de 4.531,10 m² (12,59%) y una edificabilidad de 3.902,43m² (0,108 m²/m²).

El desarrollo del Área 5 se hará mediante varias edificaciones situadas en cinco polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

Las actuaciones que se realicen en el área deberán mejorar la permeabilidad y accesibilidad a los muelles y la integración del Paseo Juan Carlos I con los espacios colindantes a la lámina de agua.

En la Tabla 13 se muestra la edificación existente (desmontable y no desmontable) en el Área 5. En el caso del Área 5 se propone una reordenación completa del área, dentro de los polígonos de ubicación delimitados para la volumetría y cumpliendo con los parámetros urbanísticos definidos, por lo que podría no mantenerse ninguno de los edificios existentes.





Tabla 13: Edificación existente en el Área 5

Área 5: Ribera Norte – “Marina Ibiza”						Superficie del área (m²)		36.002	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)		Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
EE-A5_01	Edificio salas técnicas, marinería, duchas y aseos (1)	117,60	0	0	0	pb		117,60	117,60
EE-A5_02	Edificio servicios náuticos (3)	139,41	0	0	0	pb		139,41	139,41
EE-A5_03	Edificio control de entrada (4)	50,25	0	0	0	pb		50,25	50,25
EE-A5_04	Supermercado (5)	326,77	0	319,92	0	pb		406,75	326,77
EE-A5_05	Edificio comercios(6)	48,71	0	0	0	pb		48,71	48,71
EE-A5_06	Edificio restauración (7)	67,80	131,32	0	0	pb		199,12	133,46
EE-A5_07	Edificio Sala de fiestas (8)	702,62	765,71	0	0	pb		1.468,33	1085,48
EE-A5_08	Edificio rest. (9)	137,51	67,80	0	0	pb		205,31	171,41
EE-A5_09	Edificio Capitanía (10)	156,68	0	0	P1: 109,99	pb+1		156,68	266,67
EE-A5_10	Edificio de duchas y aseos (11)	112,99	0	0	0	pb		112,99	112,99
EA-A5_01	Ampliación edificio control de entrada (4)	83,01	0	0	0	pb		83,01	83,01
EA-A5_02	Ampliación edificio comercios (6)	53,37	0	0	0	pb		53,37	53,37

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 237 de 791



Área 5: Ribera Norte – “Marina Ibiza” **Superficie del área (m²)** **36.002**

Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
EA-A5-03	Ampliación edificio de duchas y aseos /comercios(11)	13,75	0	0	0	pb	13,75	13,75
EA-A5-04	Ampliación terraza restaurante (11)	nd	n.d.	nd	0	pb	nd	nd
ED-A5-01	Ampliación EE-A5-01	62,06	0	0	0	pb	62,06	62,06
ED-A5-02	Ampliación EE-A5-06	81,89	0	0	0	pb	81,89	81,89
ED-A5-03	Ampliación 1 edificio 9	59,97	0	0	0	pb	59,97	59,97
ED-A5-04	Izquierda entrada control accesos	125,75	0	0	0	pb	125,75	125,75
ED-A5-05	Derecha entrada control accesos	90,17	0	0	0	pb	90,17	90,17
ED-A5-06	Edificio 12	139,96	0	0	0	pb	139,96	139,96
ED-A5-07	Edificio 13	126,36	0	0	0	pb	126,36	126,36
ED-A5-08	Edificio 14	115,20	0	0	0	pb	115,20	115,20
ED-A5-09	Módulos desmontables marina seca	98,70	0	0	0	pb	98,70	98,70
ED-A5-10	Ampliaciones Edificio Sala de fiestas (8)	149,21	0	0	0	pb	149,21	149,21
ED-A5-11	Ampliación 2 edificio 9	45,07	0	0	0	pb	45,07	45,07
ED-A5-12	Edificio 11 porche A	0	184,95	0	0	pb	184,95	92,48
ED-A5-13	Caseta de control	15,44	0	0	0	pb	15,44	15,44

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 238 de 791



Área 5: Ribera Norte – “Marina Ibiza”						Superficie del área (m²)		36.002	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)		Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
ED-A5-14	Caseta de control (marina seca)	13,50	0	0	0	pb		13,50	13,50
ED-A5-15	Edificio 11 porche B	0	167,59	0	0	pb		167,59	83,80
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES Y AMPLIACIONES		3.133,75	1.317,37	319,92	109,99	varias		4.531,10	3.902,43

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 239 de 791



Los parámetros globales del área se muestran en la Tabla 14.

Tabla 14: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 5

Área 5: Ribera Norte – “Marina Ibiza”

Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
36.002	Náutico-Deportivo y Complementario	4.531	3.902	pb+1	8,00

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se respetarán las indicaciones del presente Plan Especial sobre los polígonos de ubicación de volumetría, grafiados en los planos de ordenación.
- Se mantendrán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos para el área en el presente Plan Especial (Ver Tabla 14).
- Se consolida la altura máxima de las edificaciones fijas existentes (8,0 ml).
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de la edificación:

En el Área 5 se define la situación de las nuevas edificaciones en cinco polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

La ubicación y dimensiones exactas para el nuevo aparcamiento propuesto se definirán, de acuerdo APB y Ayuntamiento, en el correspondiente proyecto.



5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Náutico-Deportivo y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Náutico-Deportivo.
- Terciario, en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo de edificabilidad del uso terciario será del 70% sobre el total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, con la excepción de un porcentaje máximo del 27,8 % sobre el total de edificabilidad fija del área (correspondiente al local de ocio existente en la fecha de redacción del Plan) en el que sí se permitirán dichas categorías.

Se excluye en todo caso la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

- Servicios y equipamientos portuarios.
- Espacio libre.
- Viario.
- Protección y Reserva Portuaria.

Condicionados:

- Reparación y mantenimiento de embarcaciones: limitado a varadero de pequeñas esloras.
- Tráfico local: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.

Prohibidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Almacenaje y preembarque.



- Pesquero.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario, ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos (pesados y ligeros), así como las necesidades de plazas de estacionamiento de usuarios, empleados y visitantes. Las actuaciones que se realizarán en este sentido son:

- Acceso rodado a través del Área 4 y del Área 6.
- reorganizar los aparcamientos y completar la dotación de los mismos mediante un aparcamiento soterrado cuya ubicación y dimensiones deberán ser objeto de estudio específico y se definirán en el correspondiente proyecto.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 419 plazas de turismo.
- 46 plazas de motocicletas.
- 46 plazas de bicicleta.

7. Dicha demanda se podrá satisfacer parcialmente mediante el incremento de aparcamientos en las áreas colindantes. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Para la construcción de los nuevos edificios se deberá redactar el correspondiente Proyecto de edificación que fijará las alineaciones y la volumetría específicas para cada uno de ellos, cumpliendo con los parámetros globales establecidos para esta área.

Este proyecto deberá tener en cuenta las consideraciones de accesibilidad y permeabilidad a los muelles que se establecen en el presente Plan Especial.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Artículo 53. Ordenación del Área 6

1. Ámbito y superficie:

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº2, hoja 6.





Superficie: 59.729 m².

2. Condiciones de parcelación:

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. Condiciones de edificación:

Se reconfigurará totalmente la edificación del área. Para ello se fijan los parámetros urbanísticos básicos (para edificaciones fijas) de 8.881 m² de edificabilidad, y 7.413 m² de ocupación en planta baja.

El desarrollo del Área 6 se hará mediante varias edificaciones situadas en dos polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

La/s nueva/s edificación/es tendrán una altura máxima de 8 m y un número de plantas máximo de PB+1.

En la Tabla 15 se muestra la edificación existente en el Área 6. En el caso del Área 6 se propone una reordenación completa del área por lo que podría no mantenerse ninguno de los edificios existentes.



Tabla 15: Edificación existente en el Área 6

Área 6: Ribera Norte – “Marina Botafoch”							Superficie del área (m²) 59.729			
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes a otorgamiento de la concesión (EE)										
EE-A6_01	Edif. restauración/comercio (E1)	239,38	61,80	0	0	pb	301,18	0,50%	270,28	0,005
EE-A6_02a	Edif. restauración/comercio (E2)	105,43	0,00	0	0	pb	105,43	0,18%	105,43	0,002
EE-A6_02b	Edif. restauración/comercio (E2)	1.588,93	251,63	0	0	pb	1.840,56	3,08%	1.714,75	0,029
EE-A6_03	Edif. Restauración /comercio (E3)	523,60	113,84	0	0	pb	637,44	1,07%	580,52	0,010
EE-A6_04	Edif. Restauración /comercio (E4)	341,16	44,12	0	0	pb	385,28	0,65%	363,22	0,006
EE-A6_05	Edif. restauración /comercio (E5)	62,26	0,00	0	0	pb	62,26	0,10%	62,26	0,001
EE-A6_06	Edif. restauración/comercio (E6)	397,50	89,87	0	0	pb	487,37	0,82%	442,44	0,007
EE-A6_07	Edif. restauración/comercio (E7)	461,22	16,4	0	0	pb	477,62	0,80%	469,42	0,008
EE-A6_08	Edif. restauración/comercio (E8)	220,30	0	0	0	pb	220,30	0,37%	220,30	0,004
EE-A6_09	Edif. restauración/comercio (E9)	289,05	29,14	0	0	pb	318,19	0,53%	303,62	0,005
EE-A6_10	Edif. restauración/comercio (E10)	228,53	59,25	0	0	pb	287,78	0,48%	258,16	0,004
EE-A6_11	Edif. restauración/comercio (E11)	190,98	60,18	0	0	pb	251,16	0,42%	221,07	0,004
EE-A6_12	Talleres	603,80	31,4	0	0	pb	635,20	1,06%	619,50	0,010
EE-A6_13	Depósitos	26,04	0	0	0	pb	26,04	0,04%	26,04	0,000

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament a la Presidència de l'Autoritat Portuària de Balears





Área 6: Ribera Norte – “Marina Botafoch”

Superficie del área (m²) 59.729

Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
EE-A6_14	Edificio administración	104,55	0	0	0	pb	104,55	0,18%	104,55	0,002
EE-A6_15	Edificio adm./ torre control	114,08	0	0	P1:33,86 P2:30,72	pb+2	114,08	0,19%	178,66	0,003
EE-A6_16	Edificio administración	104,20	0	0	0	pb	104,20	0,17%	104,20	0,002
EE-A6_19	Estación transformadora 1	19,40	0	0	0	pb	19,40	0,03%	19,40	0,000
EE-A6_20	Edificio control de entrada varadero	20,75	0	0	0	pb	20,75	0,03%	20,75	0,000
EE-A6_21	Estación transformadora 2	5,74	0	0	0	pb	5,74	0,01%	5,74	0,000
EE-A6_22	Estación transformadora 3	7,82	0	0	0	pb	7,82	0,01%	7,82	0,000
EE-A6_23	Estación transformadora 4	21,88	0	0	0	pb	21,88	0,04%	21,88	0,000
EE-A6_24	Edificio control de entrada vial Botafoch	13,83	0	0	0	pb	13,83	0,02%	13,83	0,000
EE-A6_25	Taquillas golondrinas	19,34	0	27,01	0	pb	16,09	0,04%	19,34	0,000

Edificios existentes que tuvieran uso residencial o habitacional (EE)

EE-A6_17	Apartamentos	939,23	0	0	P1:939,23	pb + 1	939,23	1,57%	1.878,46	0,031
EA-A6_18	Ampliación edificio rest./comercio (E2) Apartahotel	0	0	0	P1:848,88	pb+1		0,00%	848,88	0,014

Ampliaciones existentes (terrazas cerradas al 100%) (AE)

Codi Validació: 92MYDGENEZY44CADJP3N4M4WJG
 Verificació: https://eivissat.es/verificacio/92MYDGENEZY44CADJP3N4M4WJG
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 245 de 789



Área 6: Ribera Norte – “Marina Botafoc” **Superficie del área (m²) 59.729**

Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E2)	0	239	0	0	pb	239,00	0,40%	119,50	0,002
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E4)	0	62	0	0	pb	62,00	0,10%	31,00	0,001
AE-A6_03	Ampliación edificio rest./comercio (E7)	0	216,00	0	0	pb	216,00	0,36%	108,00	0,002
AE-A6_04	Ampliación edificio rest./comercio (E8)	0	73,00	0	0	pb	73,00	0,12%	36,50	0,001
AE-A6_05	Ampliación edificio rest./comercio (10)	0	152,00	0	0	pb	152,00	0,25%	76,00	0,001
AE-A6_06	Ampliación Edificio rest./comercio (E11)	0	46,00	0	0	pb	46,00	0,08%	23,00	0,000
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		6.649,00	1.545,63	27,01	-	varias	8.201,38	13,73%	9.274,51	0,1553

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona



Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 16: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 6

Área 6: Ribera Norte – “Marina Botafoc”

Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
59.729	Náutico-Deportivo y Complementario	7.413	8.881	pb+1	8,00

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se respetarán las indicaciones del presente Plan Especial sobre los polígonos de ubicación de volumetría, grafiados en los planes de ordenación.
- Se mantendrán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos para el área en el presente Plan Especial (ver Tabla 16).
- Para las nuevas edificaciones la altura máxima se limita a 8 m y a un número de plantas máximo de PB+1.
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de la edificación:

En el Área 6 se define la situación de las nuevas edificaciones en dos polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.



En el Plano de Ordenación del Área 6 (Plano de Ordenación 7 hoja 6) se delimita el ámbito de estos dos polígonos de ubicación de volumetría específica.

La nueva disposición de las nuevas edificaciones deberá potenciar la permeabilidad y mejorar la integración con la ciudad de la zona portuaria.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Náutico-Deportivo y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Náutico-Deportivo.
- Terciario, en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

El porcentaje máximo de edificabilidad del uso terciario será del 50% sobre el total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

- Espacio libre.
- Viario.
- Servicios y equipamientos portuarios.
- Protección y Reserva Portuaria.
- Reparación y mantenimiento de embarcaciones

- Condicionados:

- Tráfico local: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.
- Equipamiento: cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.

Prohibidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Almacenaje y preembarque.
- Pesquero.



6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos (pesados y ligeros), así como las necesidades de plazas de estacionamiento de usuarios, empleados y visitantes. Las actuaciones que se realizarán en este sentido son:

- mejorar los accesos desde el Paseo Juan Carlos I y desde el vial a Botafoc. Asimismo, dotar de acceso rodado a través del Área 5.
- reorganizar los aparcamientos y completar la dotación de los mismos mediante un aparcamiento soterrado, para dar respuesta a la demanda actual y a la futura, cuya ubicación y dimensiones deberán ser objeto de estudio específico y se definirán en el correspondiente proyecto.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 533 plazas de turismo.
 - 60 plazas de motocicletas.
 - 53 plazas de bicicleta.
- Dicha demanda se podrá satisfacer parcialmente mediante el incremento de aparcamientos en las áreas colindantes.

7. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Para la construcción de los nuevos edificios se deberá redactar el correspondiente Proyecto de edificación que fijará las alineaciones y la volumetría específicos para cada uno de ellos, cumpliendo con los parámetros globales establecidos para esta área.

Este proyecto deberá tener en cuenta las consideraciones de accesibilidad y permeabilidad a los muelles que se establecen en el presente Plan Especial.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Artículo 54. Ordenación del Área 7

1. Ámbito y superficie:

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº2 (hojas 7 y 8) de áreas de Normativa





Superficie: 143.337 m².

2. Condiciones de parcelación:

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.

3. Condiciones de edificación:

Se consolida la edificabilidad de la nueva Estación Marítima (EM) de Botafoc, que ya está en funcionamiento desde 2023.

Se aumenta la edificabilidad hasta un total máximo de 32.094 m² que permite una superficie edificable adicional para la ampliación de la EM y/o nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y portuario y al pre-embarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Se limita la altura máxima de las edificaciones a la de la Estación Marítima (12,6 m).

La reserva de edificabilidad, permitirá también la construcción de la infraestructura de cuarentena de mercancías potencialmente susceptibles de contener especies invasoras, así como las medidas necesarias que garanticen el cumplimiento del plan de protección vigente en cada momento.

En la Tabla 17 se muestra la edificación existente en el Área 7 y en la Tabla 18 la nueva ordenación para las edificaciones fijas establecida en el Plan Especial.



Tabla 17: Edificación existente en el Área 7

Área 7: Dársena de Botafoc							Superficie del área (m²) 143.337			
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	(%)	Edificabilidad (m²)	(m²/m²)
Edificios existentes (EE)										
EE-A7_01	Aljibe	287,44	0	0	0	pb	287,44	0,20%	287,44	0,002
EE-A7_02	Estación transformadora 1	7,60	0	0	0	pb	7,60	0,01%	7,60	0,000
EE-A7_03	Edificio instalaciones	78,43	0	0	0	pb	78,43	0,05%	78,43	0,001
EE-A7_04	Almacenes	66,35	0	0	0	pb	66,35	0,05%	66,35	0,0005
EE-A7_05	Edificio instalaciones	34,74	0	0	0	pb	34,74	0,02%	34,74	0,0002
EE-A7_06	Estación transformadora 2	16,38	0	0	0	pb	16,38	0,01%	16,38	0,0001
EE-A7_07	Estación transformadora 3	16,38	0	0	0	pb	16,38	0,01%	16,38	0,0001
EE-A7_08	Edificio control de entrada	26,88	0	0	0	pb	26,88	0,02%	26,88	0,0002
EE-A7_09	EM de Botafoc	4.831,55	492,90	670,01	P1: 1.197,43 P2: 1,283,99*	pb+2	491,95	3,83%	7.559,42	0,053
EE-A7_10	Pérgolas aparcamiento	0	0	2.500,00	0	pb	25,00	0,44%	0,00	0,000
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		5365,75	492,9	3170,01	-	pb+2	6651,15	4,64%	8.093,62	0,056

*Superficie edificación: 884,88 m², superficie terrazas,porches: 798,22 m², superficie pérgolas: 442,42 m²

Fuente: Equipo Redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament



Tabla 18: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 7

Área 7: Dársena de Botafoch						Superficie del área (m2)		143.337
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A7_01	Aljibe	287,44	0	0	0	pb	287,44	287,44
EE-A7_02	Estación transformadora 1	7,60	0	0	0	pb	7,60	7,60
EE-A7_03	Edificio instalaciones	78,43	0	0	0	pb	78,43	78,43
EE-A7_04	Almacenes	66,35	0	0	0	pb	66,35	66,35
EE-A7_05	Edificio instalaciones	34,74	0	0	0	pb	34,74	34,74
EE-A7_06	Estación transformadora 2	16,38	0	0	0	pb	16,38	16,38
EE-A7_07	Estación transformadora 3	16,38	0	0	0	pb	16,38	16,38
EE-A7_08	Edificio control de entrada	26,88	0	0	0	pb	26,88	26,88
EE-A7_01	EM de Botafoch	4.831,55	492,90	670,01	P1: 1.197,43 P2: 1,283,99*	pb+2	5.491,95	7.559,42
EP-A7_02	Pérgolas aparcamiento	0	0	2.500,00	0	pb	625,00	0
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		5.365,75	492,90	3.170,01	-	pb+2	6.651,15	8.093,62
Margen crecimiento para la ampliación de las instalaciones								
Ampliación EM / nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y al preembarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques		8.000	0	0	16.000	pb+2	8000	24.000

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJPBNA4M/JG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 252 de 791





Área 7: Dársena de Botafoc						Superficie del área (m2)			143.337
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m²)	Edificabilidad (m²)	
Reserva para construcción futura de pérgolas		0	0	150	0	pb	37,50	0	
TOTAL RESERVA		8.000	0	150	16.000	pb+2	8.037,50	24.000	
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		13.365,75	492,90	3.320,01	12.481,42	pb+2	14.688,65	32.093,62	

*Superficie edificación: 884,88 m², superficie terrazas, porches: 798,22 m², superficie pérgolas: 442,42 m²

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 253 de 791



Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 19: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 7

Área 7: Dársena de Botafoc

Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
143.337	Comercial y Complementario	14.689	32.094	pb+2	12,60

Fuente: Equipo redactor

Con el fin de dotar de cierta homogeneidad y garantizar la calidad del entorno, serán de obligado cumplimiento las siguientes consideraciones constructivas:

- Se mantendrán los parámetros de ocupación y edificabilidad establecidos en el presente Plan Especial (ver Tabla 19).
- En caso de una futura ampliación de la Estación Marítima, no deberá aumentar en ningún caso la altura máxima de la misma (12,6 m). Su eventual ampliación se realizará en un sentido principalmente longitudinal.
- En caso de realizarse nueva edificación la altura máxima también se limita a la altura máxima de la EM.
- Atendiendo a la ubicación singular, las edificaciones se realizarán en materiales duraderos y de calidad.
- Todos los paramentos de los edificios que se sitúen en esta área deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios (en caso que el proyecto lo haga la concesionaria) cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.
- En el caso que los proyectos de ejecución de los edificios no sean desarrollados por la propia Autoridad Portuaria, los proyectos de ejecución estarán sujetos a aprobación por parte de la Autoridad Portuaria para garantizar la coherencia estética de la zona.

4. Alineaciones de la edificación:

En el Plano de Ordenación del Área 7 (Plano nº2, hojas 7 y 8), se muestra la ordenación de dicha área.



La ubicación y dimensiones de las instalaciones que podrían ejecutarse con la reserva de edificabilidad se definirán en el correspondiente proyecto.

Asimismo, la ubicación de la reserva de ocupación para pérgolas se deja abierta.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Comercial y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Almacenaje y preembarque.
- Servicios y equipamientos portuarios.
- Espacio libre.
- Viario.
- Protección y Reserva Portuaria.
- Tráfico local.
- Industrial.

Condicionados:

- Terciario: vinculados a la Estación Marítima, con una limitación de 1.500 m² en la Estación Marítima. Adicionalmente se permitirán 500 m² de uso terciario en caso de ampliación de la Estación Marítima. Así, el uso terciario quedará limitado a un máximo del 6,23% de la superficie edificable total del área.

El uso terciario desarrollará actividades comprendidas en la categoría de comercios, administrativo privado o servicios o bien establecimiento público, en concreto tipo restaurante, bares o similares, cafés y cafeterías o salas de exposiciones y conferencia.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.

- Equipamiento: en la Estación Marítima cuando la APB justifique que no se puede realizar en otra parte del puerto.

Prohibidos:

- Náutico-Deportivo.
- Pesquero.



- Reparación y mantenimiento de embarcaciones.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento

La ordenación del viario, ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos (pesados y ligeros), así como las necesidades de plazas de estacionamiento de usuarios, empleados y visitantes.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 82 plazas de turismo.
- 5 plazas de motocicletas.
- 11 plazas de bicicleta.

7. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Para llevar a cabo las instalaciones que podrían ejecutarse con la reserva de edificabilidad se deberá realizar Proyecto de edificación y construcción que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria.

8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

Artículo 55. Ordenación del Área 8

1. Ámbito y superficie:

Ámbito: el señalado en el Plano de Ordenación nº2, hoja 8.

Superficie: 1.082 m².

2. Condiciones de parcelación:

No se establecen condiciones de parcelación en esta Área.





3. Condiciones de edificación:

Se consolidan los edificios e instalaciones en su ocupación y perfil actual, autorizando su reforma y adecuación, teniendo en cuenta que el edificio del faro forma parte del Catálogo de Patrimonio Histórico de la ciudad de Eivissa.

Se propiciará la rehabilitación y restauración de estas edificaciones con valor patrimonial.

En la Tabla 20 se muestra la edificación existente en el Área 8 y en la Tabla 21 la nueva ordenación edificatoria establecida en el Plan Especial, que la consolida.





Tabla 20: Edificación existente en el Área 8

Área 8: Faro de Bofafoc								Superficie del área (m²)		1.082	
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m²)	Superficie terrazas, porches (m²)	Superficie pérgolas (m²)	Superficie edificación en PX (m²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB	Edificabilidad			
							(m²)	(%)	(m²)	(m²/m²)	
Edificios existentes (EE)											
EE-A8_01	Faro	91,26	0	0	P1: 91,26	pb+1	91,26	8,43%	182,52	0,169	
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	65,54	0	0	P1: 65,54	pb+1	65,54	6,06%	131,08	0,121	
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	14,49%	313,6	0,290	

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 138 de 791



Tabla 21: Nueva ordenación edificatoria establecida por el Plan Especial para el Área 8

Área 8: Faro de Botafoch						Superficie del área (m ²)		1.082
Código	Edificios	Superficie edificación en PB (m ²)	Superficie terrazas, porches (m ²)	Superficie pérgolas (m ²)	Superficie edificación en PX (m ²)	Altura edificada / máxima (nº de plantas)	Ocupación en PB (m ²)	Edificabilidad (m ²)
Edificios existentes (EE)								
EE-A8_01	Faro	91,26	0	0	P1: 91,26	pb+1	91,26	182,52
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	65,54	0	0	P1: 65,54	pb+1	65,54	131,08
TOTAL EDIFICIOS EXISTENTES		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	313,60
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL		156,80	0	0	-	pb+1	156,80	313,60

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 259 de 731



Los parámetros globales del área se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 22: Parámetros globales ordenación edificaciones fijas Área 8

Área 8: Faro de Botafoc					
Superficie total del área (m ²)	Uso global	Ocupación PB	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
		m ²	m ²	nº plantas	ml
1.082	Comercial y Complementario	157	314	pb+1	consolidar existente

Fuente: Equipo redactor

4. Alineaciones de la edificación:

En el Plano de Ordenación del Área 8 (Plano de Ordenación nº2, hoja 8), se grafía la ubicación de la edificación existente actualmente en el área que es la que se consolida tanto su ubicación como parámetros urbanísticos actuales.

5. Condiciones de uso:

Uso global:

- Comercial y Complementario.

Usos pormenorizados según su aceptación por la ordenación:

Permitidos:

- Servicios y equipamientos portuarios: el faro y las dependencias anexas actualmente tienen este uso. Cuando dejen de ser dependencias de los fareros o necesarias para actividades portuarias podrán liberarse de este uso.
- Una vez se liberen del uso de servicios y equipamientos portuarios*.
 - o Equipamiento.
 - o Terciario: se admiten los usos de local de restauración, salas de exposiciones y conferencia o comercios, limitado a un 70% de la superficie edificable total del área.

Se excluye la posibilidad de implantación de las siguientes categorías relacionadas en el grupo IV del Anejo del Reglamento de Policía de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas: cafés-cantantes, cafés-teatros, cafés-conciertos y tablaos flamencos, así como discotecas, salas de baile o salas de fiesta.



- Espacio libre.

* No se descarta la posibilidad de dar continuidad al uso actual de forma total o parcialmente.

Condicionados: no existen.

Prohibidos:

- Tráfico comercial de pasajeros y mercancías.
- Tráfico local.
- Almacenaje y preembarque.
- Pesquero.
- Náutico-Deportivo.
- Reparación y mantenimiento de embarcaciones.
- Viario.
- Protección y Reserva Portuaria.

6. Condiciones de acceso y aparcamiento:

La ordenación del viario, ha de garantizar el correcto acceso y salida de los vehículos al área.

Según el Estudio de Evaluación de la movilidad Generada del presente Plan Especial, los estándares mínimos de aparcamiento exigibles en esta área serán los siguientes:

- 6 plazas de turismo.
- 1 plazas de motocicletas.
- 0 plazas de bicicleta.

7. Condiciones de desarrollo y proyecto:

Las intervenciones preferentes según la ficha del Faro de Botafoc del Catálogo Municipal de Patrimonio Histórico de Eivissa (C040) son las de restauración, conservación, consolidación y rehabilitación.

Para realizar cualquiera de estas actuaciones se deberá realizar el pertinente proyecto, que deberá aprobado por la Autoridad Portuaria y tener el Informe favorable de la Comisión Municipal de Patrimonio y el de la Administración de Costas, tal y como figura en la ficha del catálogo. Asimismo, las actuaciones deberán cumplir las directrices y determinaciones incluidas en dicha ficha.





8. Integración ambiental:

Considerando las actuaciones urbanísticas previstas, se atenderán todas las medidas protectoras y correctoras definidas en el Estudio Ambiental Estratégico, y particularmente las medidas protectoras y correctoras definidas para la fase de construcción y la fase de funcionamiento.

En relación a la protección del patrimonio, y como se ha dicho en el apartado anterior, las actuaciones realizadas en la edificación de esta área deberán seguir las directrices establecidas en la ficha del Catálogo Municipal de Patrimonio Histórico de Eivissa y los proyectos de intervención deberán tener el informe favorable de la Comisión Municipal de Patrimonio y el de la Administración de Costas, además de ser aprobado por la Autoridad Portuaria.

Artículo 56. Cuadro de características

En la Tabla 23 se presenta el cuadro de características del Plan Especial del puerto de Eivissa con los índices generales de los parámetros urbanísticos de cada Área Normativa.



Tabla 23: Cuadro de características del Plan Especial del puerto de Eivissa

Cuadro de características Plan Especial Puerto de Eivissa						
Área	Superficie total del área	Uso global	Ocupación pb	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
			m2	m2	nº plantas	ml
Área 1: Muelles Sur	25.768	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	758	972	pb*	3,0
Área 2: Ribera Poniente - Sur	7.042	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	442	347	pb	5,0
Área 3: Ribera Poniente - Club Náutico	16.722	Náutico-Deportivo y Complementario	3.054	3.054	pb+1	6,7
Área 4: Ribera Poniente -Norte y Muelles Comerciales	78.790	Mixto 1 (Comercial, Pesquero, Complementario) + Comercial y Complementario	9.323	9.323	pb +2	10,0
Área 5: Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002	Náutico-Deportivo y Complementario	4.531	3.054	pb+1	8,0

Codi Validació: 92WYDGGENEZY44CADJP2N1WJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 263 de 263





Cuadro de características Plan Especial Puerto de Eivissa

Área	Superficie total del área	Uso global	Ocupación pb m2	Edificabilidad m2	Altura máxima edificaciones	
					nº plantas	ml
Área 6: Ribera Norte-Marina Botafoc	59.729	Náutico-Deportivo y Complementario	7.413	8.881	pb+1	8,0
Área 7: Dársena de Botafoc	143.337	Comercial y Complementario	14.689	32.094	pb+2	12,6
Área 8: Faro de Botafoc	1.082	Comercial y Complementario	157	314	pb+1	consolidar existente

* A excepción de la Edificación existente c/Luis Tur i Palau núm.1, que cuenta con PB+3

Fuente: Equipo redactor

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 264 de 791



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº5: ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

INDICE

ACRÓNIMOS	3
LISTA DE FIGURAS	4
LISTA DE TABLAS	4
1 INVENTARIO DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS	5
2 CUANTIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN	6
2.1 ANALISIS DE LA INVERSIÓN PREVISTA EN EL PUERTO DE EIVISSA.....	6
2.1.1 Plan de Empresa 2025.....	6
2.1.2 Ordenación superficies Ribera de Poniente (actuación 1).....	12
2.1.3 Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente - Área 3 (actuación 2).....	12
2.1.4 Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB en el Área 4 (actuación 3).	12
2.1.5 Aparcamiento subterráneo Área 4 (actuación 4).....	12
2.1.6 Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (actuación 5).....	12
2.1.7 Nuevo varadero en Muelles Comerciales - Área 4 (actuación 6).....	12
2.1.8 Nueva Cofradía de pescadores (actuación 7).....	12
2.1.9 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc - Área 6 (actuación 8).....	12
2.1.10 Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente - Área 2 (actuación 9).....	13
2.1.11 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Ibiza - Área 5 (actuación 10).	13
2.1.12 Construcción aparcamiento subterráneo - Áreas 5-6 (actuación 11).....	13
2.1.13 Adaptación Faro de Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad - Área 8 (actuación 12).....	13
2.2 CUANTIFICACIÓN DE LAS INVERSIONES SEGUN LAS ACTUACIONES.....	13
3 MODELO DE GESTIÓN	16
3.1 ANALISIS DEL MODELO DE GESTIÓN ACTUAL Y PROPUESTA DE MODELO DE GESTIÓN POR ÁREAS.....	16
3.1.1 Área 1.....	16
3.1.2 Área 2.....	17
3.1.3 Área 3.....	17
3.1.4 Área 4.....	18
3.1.5 Área 5.....	19
3.1.6 Área 6.....	19



3.1.7	Àrea 7.....	19
3.1.8	Àrea 8.....	20
3.2	PROPUESTA DE ASIGNACION DE INVERSIONES.....	21
4	PLAN DE ETAPAS	23
5	PRINCIPALES RESULTADOS DE LA MEMORIA DE VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	28
	ANEXO Nº 1: MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA	32
	ANEXO Nº 2: INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	33



ACRÓNIMOS

APB: Autoridad Portuaria de Baleares

BIC: Bien de Interés Cultural

CI: Consell Insular

LIC: Lugar de Importancia Comunitaria

NNSS: Normas Subsidiarias

PEM: Presupuesto Ejecución Material

PEPE: Plan Especial del Puerto de Eivissa

DEUP: Delimitación Espacios y Usos Portuarios

PPTP: Pliego de Prescripciones Técnicas

PTI: Plan Territorial Insular de Eivissa

TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante

PB: Planta baja

ND: No disponible



LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 : PROPUESTA PLAN DE ETAPAS DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA.....	27
--	----

LISTA DE TABLAS

TABLA 1 : PLAN DE INVERSIONES 2024-2028	7
TABLA 2 : INVERSION AJENA PREVISTA EN EL PLAN DE INVERSIONES 2024-2028.....	11
TABLA 3 : ESTIMACION DE LAS INVERSIONES NO CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE INVERSIONES 2024-2028 ..	13
TABLA 4 : VALORACION DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS.....	15
TABLA 5: RESUMEN DE ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL EIVISSA	30



1 INVENTARIO DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS

Para hacer la valoración de las inversiones se consideran aquellas obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la ordenación y de la urbanización propuesta por el presente Plan Especial.

Se excluyen las obras propiamente marítimas: diques, muelles, ... Asimismo, tampoco se contemplan las partidas de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización y similares, por no tratarse de inversiones.

De acuerdo con los criterios de desarrollo completo del Plan Especial, las actuaciones a llevar a cabo son las siguientes:

Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2).

Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente (Área 3).

Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4).

Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4).

Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4).

Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4).

Actuación 7: Traslado instalaciones pesca a Muelles Comerciales (Área 4).

Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoch (Área 6).

Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2).

Actuación 10: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Ibiza (Área 5).

Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Áreas 5-6).

Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoch para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8).



2 CUANTIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN

2.1 Análisis de la inversión prevista en el Puerto de Eivissa

Con el objetivo de cuantificar la inversión necesaria para la realización de todas las actuaciones propuestas en el Plan Especial, se parte del Plan de Empresa 2025 de la APB.

2.1.1 Plan de Empresa 2025

El Plan de inversiones de la Autoridad Portuaria de Baleares 2024-2028 incluido en el Plan de Empresa 2025, prevé una inversión de 145.130 miles € para el Puerto de Eivissa, desglosado según se define en la Tabla 1.

Asimismo, el Plan de Inversiones recoge la inversión ajena prevista en el puerto de Eivissa para el mismo período de tiempo (2024-2028), que se muestra en la siguiente Tabla 2.

Algunas de las actuaciones incluidas en el Plan de Inversiones 2024-2028 corresponden a la financiación necesaria para desarrollar las actuaciones previstas en el Plan Especial reflejadas en el Plan de Etapas.



Tabla 1 : Plan de inversiones 2024-2028

Plan de inversiones 2024-2028 (miles de euros)						Inversión por años				
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	Real 2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC										
BL00233	Adecuación de las explanadas para el tráfico de mercancías y pasajeros en el Botafoc	3.700	0	0	100	1.600	2.000	0	0	0
BL00234	Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoc	8.000	0	0	0	200	4.000	3.800	0	0
BL00077	Estación Marítima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc	19.596	14.543	5.053	0	0	0	0	0	0
BL00161	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc	2.900	0	0	600	2.300	0	0	0	0
BL00162	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique	1.000	0	0	0	0	200	800	0	0
BL00163	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc	6.000	0	0	0	0	1.900	4.100	0	0
BL00083	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales	1.200	0	0	0	0	0	200	1.000	0
ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00210_01	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE) (sin MRR)	791	0	0	0	791	0	0	0	0
BL00165	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa (Cruceros)	6.634	0	0	0	0	0	0	1.000	5.634

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 271 de 791



Plan de inversiones 2024-2028 (miles de euros)						Inversión por años				
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	Real 2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC										
BL00166	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto	2.150	0	0	0	1.000	1.150	0	0	0
BL00167	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa	3.701	0	0	0	200	2.501	1.000	0	0
BL00168	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa	16.942	0	0	0	0	0	4.000	6.000	6.942
BL00241	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los pantalanos para ferrys de los Muelles de BoPtaAfToSc	6.040	0	0	140	3.000	2.000	0	0	0
ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO										
BL00210	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)	819	0	0	119	700	0	0	0	0
ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00169	Mejora de los elementos de la masa arbórea del Puerto de Eivissa	5.200	0	0	0	2.000	3.000	2.000	0	0
BL00170	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa	1.186	0	0	186	1.000	0	0	0	0
RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA										
BL00228	Edificio Cofradía pescadores en MMCC	2.100	0	0	100	0	0	500	1.500	0
BL00232	Nuevas dependencias para la policía portuaria en las explanadas del Botafoc	2.800	0	0	0	2.000	2.000	500	0	0
BL00235	Adecuación de un edificio para los servicios marítimos y portuarios del Puerto de Eivissa	1.050	0	0	0	850	400	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublica Gestió de Documentació



Plan de inversiones 2024-2028 (miles de euros)						Inversión por años				
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	Real 2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC										
BL00236	Adecuación y mejora de la red de abastecimiento de agua del puerto de Eivissa	1.500	0	0	100	1.000	400	0	0	0
BL00237	Acondicionamiento estructural del muelle de Ribera del puerto de Eivissa	400	0	0	0	400	0	0	0	0
BL00238	Dragado en los puertos de Eivissa y La Savina	4.000	0	0	0	0	500	2.000	1.500	0
BL00066	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc	2.997	97	0	300	1.200	1.400	0	0	0
BL00078	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400	0	0	0	0	0	0	400	4.000
BL00171	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.	5.000	0	0	0	0	0	200	4.800	0
BL00172	Instalaciones destinadas a la protección contra incendios en el Muelle Adosado al Dique Botafoc {SyP}	1.100	0	0	0	0	0	600	500	0
BL00173	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa	3.000	0	0	0	0	2.100	900	0	0
BL00117	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc	12.889	0	11.301	1.588	0	0	0	0	0
BL00079	Edificio Cofradía pescadores en muelle de Ribera	1.135	1.135	0	0	0	0	0	0	0
BL00174	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto	10.000	0	0	0	0	0	0	3.200	6.800
BL00175	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa	1.800	0	0	0	0	0	0	0	0
BL00176	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur	1.000	0	0	0	0	0	1.000	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 273 de 791



Plan de inversiones 2024-2028 (miles de euros)											
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2022	Real 2023	2024	Inversión por años					
						2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	
EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC											
BL00177	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoc	1.500	0	0	0	0	1.000	500	0	0	
BL00178	Nueva red containcendios en los MMCC (SyP)	1.500	0	0	0	0	600	900	0	0	
BL00179	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa	1.100	0	0	0	400	700	0	0	0	
TOTAL		145.130	15.775	16.354	3.233	17.641	25.851	23.000	19.900	23.376	

Fuente: Equipo redactor con la base del Plan de Inversiones de la APB 2024-2028

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 274 de 791



Tabla 2 : Inversión ajena prevista en el Plan de inversiones 2024-2028

Plan de inversiones 2024-2028 (miles de euros)						Inversión por años				
Código de la inversión	Actuación	Total inversión	Real acumulado 31/12/2022	Real 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes
AJ-BL00013	Estación Marítima en los Muelles de Botafoc (condicionado al modelo de gestión de terminales)	5.000	0	0	0	0	4.000	1.000	0	0
	Mejora del actual varadero de reparación de embarcaciones en el puerto de Eivissa	1.000	0	0	500	500	0	0	0	0
AJ-BL00017	Nuevo Varadero en los actuales MMCC del Puerto de Eivissa	6.000	0	0	0	1.000	3.000	2.000	0	0
AJ-BL00042	Explotación del bar-cafeteria de la estación marítima de formentera en el Puerto de Eivissa (EM-775)	254	0	0	254	0	0	0	0	0
AJ-BL00043	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc del Puerto de Eivissa (EM-762.1)	600	0	600	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00044	Aparcamiento subterráneo en el acceso Norte del puerto de Ibiza	30.000	0	0	0	0	4.000	4.000	4.000	18.000
AJ-BL00045	AOT. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa" (E.M.-770)	1.000	500	500	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00046	Concesión. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa"	4.300	0	0	0	550	2.000	1.750	0	0
AJ-BL00047	Explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio en el Muelle de Levante del Puerto de Eivissa(EM700.3)	4.000	0	0	2.000	0	0	0	0	0
AJ-BL00053	Concesion. Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc del puerto de Eivissa	30.000	0	0	0	0	8.000	10.000	10.000	2.000
TOTAL		82.154	500	1.100	2.754	4.050	21.000	18.750	14.000	20.000

Fuente: Equipo redactor con la base del Plan de Inversiones de la APB 2024-2028

Codi Verificació: 22WXYDGENEZY4402NUP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/Documentos/22WXYDGENEZY4402NUP2N4MWJG



2.1.2 Ordenación superficies Ribera de Poniente (actuación 1)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025: Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa (BL00170) con una inversión prevista de **1.186 miles de euros** en los años 2024-2025.

2.1.3 Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente - Área 3 (actuación 2).

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025 (inversión ajena): Concesión. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa" (AJ-BL00046) con una inversión prevista de **4.300 miles de euros** en los años 2025-2026-2027.

2.1.4 Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB en el Área 4 (actuación 3).

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025: Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa (BL00173) con una inversión prevista de **3.000 miles de euros** en los años 2026-2027.

2.1.5 Aparcamiento subterráneo Área 4 (actuación 4)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025 (inversión ajena): Aparcamiento subterráneo en el acceso Norte del puerto de Ibiza(AJ-BL00044) con una inversión prevista de **30.000 miles de euros** en los años 2026-2027-2028-2029.

2.1.6 Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (actuación 5)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (BL00078) con una inversión prevista de **4.400 miles de euros** en los años 2028-2029.

2.1.7 Nuevo varadero en Muelles Comerciales - Área 4 (actuación 6)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025 (inversión ajena): Nuevo Varadero en los actuales MMCC del Puerto de Eivissa (AJ-BL00017) con una inversión prevista de **6.000 miles de euros** en los años 2025-2026-2027.

2.1.8 Nueva Cofradía de pescadores (actuación 7)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025: Edificio Cofradía pescadores en MMCC (BL00228) con una inversión prevista **2.100 miles de euros** en los años 2027 y 2028.

2.1.9 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc - Área 6 (actuación 8)

Esta actuación corresponde a la actuación del Plan de Empresa 2025 (inversión ajena): Concesión. Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc del puerto de Eivissa (AJ-BL00053) con una inversión prevista de **30.000 miles de euros** en los años 2026-2027-2028-2029.



2.1.10 Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente - Área 2 (actuación 9)

Esta actuación no figura en el Plan de Empresa 2025 por lo que en el siguiente apartado se realiza una aproximación de su coste.

2.1.11 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Ibiza - Área 5 (actuación 10).

Esta actuación no figura en el Plan de Empresa 2025 por lo que en el siguiente apartado se realiza una aproximación de su coste.

2.1.12 Construcción aparcamiento subterráneo - Áreas 5-6 (actuación 11)

Esta actuación no figura en el Plan de Empresa 2025 por lo que en el siguiente apartado se realiza una aproximación de su coste.

2.1.13 Adaptación Faro de Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad - Área 8 (actuación 12)

Esta actuación no figura en el Plan de Empresa 2025 por lo que en el siguiente apartado se realiza una aproximación de su coste.

2.2 Cuantificación de las inversiones según las actuaciones

En el caso de las actuaciones que no figuran en el Plan de Inversiones 2024-2028 y de las que tampoco existe en este momento proyecto, se ha realizado una aproximación en base a los precios de construcción habituales de 20124 en la Isla de Eivissa. Esta estimación de precios se muestra en la Tabla 3.

Tabla 3 : Estimación de las inversiones no contempladas en el Plan de Inversiones 2024-2028

Valoración actuaciones Plan Especial Puerto de Eivissa			
Actuación	Superficie (m2)	Coste (euros/m2) 2024	Valoración inversión (euros)
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)			764.471
Derribo actual EM Eiviss-Formentera	347	277	96.227
Construcción nueva edificación	347	1.926	668.244
Actuación 10: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Ibiza (Área 5)			8.596.440
Derribo edificación actual	3.902	277	1.082.069
Construcción nueva edificación	3.902	1.926	7.514.370
Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 5-6)			26.682.479
Construcción aparcamiento *	15.000	1.779	26.682.479
Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)			604.693



Valoración actuaciones Plan Especial Puerto de Eivissa

Actuación	Superficie (m2)	Coste (euros/m2) 2024	Valoración inversión (euros)
Rehabilitación edificación existente	314	1.926	604.693

* para el precio de construcción del aparcamiento se establece la misma ratio euros/m2 que el aparcamiento del área 4

Fuente: Equipo redactor

Finalmente, en la Tabla 4 se muestra el resumen de todas las actuaciones y su previsión de inversión, cuya suma es una aproximación de la inversión total necesaria para realizar todas las actuaciones propuestas en el Plan Especial.



Tabla 4 : Valoración de las actuaciones propuestas

Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del Puerto de Eivissa	
Actuaciones propuestas	Inversión (euros)
Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2)	1.186.000,00
Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente (Área 3)	4.300.000,00
Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4)	3.000.000,00
Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4)	30.000.000,00
Actuación 5: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4)	4.400.000,00
Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4)	6.000.000,00
Actuación 7: Traslado instalaciones pesca en Muelles Comerciales (Área 4)	2.100.000,00
Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Área 6)	30.000.000,00
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)	764.471,00
Actuación 10: Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5)	8.596.440,00
Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 5-6)	26.682.479,00
Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)	604.693,00
TOTAL INVERSIÓN ACTUACIONES PLAN ESPECIAL	117.634.083,00

Fuente: EPC

La estimación de la inversión necesaria para realizar todas las actuaciones **es de 117.634.083 euros** (incluye 13 % de gastos generales, el 6% de beneficio industrial), en todo el horizonte temporal del Plan Especial del Puerto de Eivissa (IVA excluido).

Hay que tener en cuenta que parte de esta inversión correrá a cargo de inversores privados, en función del modelo de gestión que se adopte, que se analiza en Modelo de Gestión.



3 MODELO DE GESTIÓN

El objetivo es analizar el actual modelo de gestión de las diferentes instalaciones del puerto y las posibles alternativas de gestión directa o indirecta, de las nuevas actuaciones que recoge el presente Plan Especial.

Con carácter general es aplicable el Artículo 66. *Modelo de gestión del dominio público portuario*, del TRLPEMM.

Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario.

1. *La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.*
2. *Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.*
3. *La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.*

En el Plano de Información EA-03 se muestran las principales concesiones y autorizaciones actuales (a noviembre de 2024) del puerto de Eivissa.

3.1 Análisis del modelo de gestión actual y propuesta de modelo de gestión por áreas

3.1.1 Área 1

Concesiones y autorizaciones actuales

GSP-182: La dársena de Levante está concesionada la explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio de servicios, a IGY Gestora Marinas Spain, S.L., desde 21/02/2024 hasta 07/08/2032.

AU-D-I-01-0845-24: La dársena de Poniente tiene una autorización para la gestión de los puestos de amarre, a Tanit Ibiza Port S.A. desde el 13/06/24 hasta el 05/06/2027.

Instalaciones en gestión directa

No existen en este área instalaciones gestionadas directamente por la APB, salvo la utilización determinados días al año del Muelle adosado y duques de alba para el tráfico de cruceros.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

En esta área no se prevé ninguna actuación relevante (más allá de inversiones sobre la lámina de agua), por este motivo no se prevén cambios relevantes en su gestión.

Por lo que respecta la concesión de la dársena de Levante, tiene vigencia hasta 2032 y el Plan Especial en redacción, mantiene como uso principal el náutico-deportivo.



En el caso de la dársena de Poniente, actualmente con la autorización, puede verse afectada por la actuación del Área 2, de liberar del uso comercial vinculado al tráfico Eivissa-Formentera, lo que supone que esta pueda acoger nuevos usos náutico-deportivos. Esto podría modificar la superficie concesionable para el uso náutico deportivo en esta dársena.

3.1.2 Área 2

Concesiones y autorizaciones actuales

No existen ninguna concesión y/o autorización en esta área.

Instalaciones en gestión directa

Actualmente en esta área opera el tráfico con Formentera. El Muelle Ribera de Poniente tiene un ancho de 24 m que se divide en una zona de maniobra (embarque/desembarque de pasajeros) de 14 m ancho y un paseo peatonal de 10 m de ancho. En la zona de operación se dispone de cuatro áreas de sombra protegidas con pérgolas. En este mismo muelle se emplaza la Estación Marítima de pasajeros que consta de una planta, con un total de 347 m² construidos. En la misma estación hay taquillas de venta de billetes, servicios, restauración y locales comerciales. Junto a la estación se encuentra la zona de intercambio modal con aparcamiento de autobuses y taxis, para los pasajeros que embarcan/desembarcan.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

Con el traslado del tráfico Eivissa-Formentera al Área 4, se libera el Muelle de Ribera de Poniente. El Plan Especial establece que este área pasa a destinarse a los usos: tráfico local y náutico-deportivo (principalmente este último), dotando de edificabilidad (la misma de la EM existente) para la construcción de nueva/s edificación/es que den apoyo a los nuevos usos.

Esto abre la posibilidad de otorgar una o varias concesiones/autorizaciones que gestionen estos nuevos usos. Asimismo, y como se ha comentado anteriormente, también podrían verse afectadas las concesiones/autorizaciones náutico-deportivas del Área 1 y/o del Área 3, ya que podría aumentar la superficie de lámina de agua concesionada, así como sus atraques que podrían ampliarse hasta el Muelle de Ribera de Poniente.

3.1.3 Área 3

Concesiones y autorizaciones actuales

Actualmente en las concesiones/autorizaciones de esta área son:

GSP-192: Concesión de la gestión de la instalación náutica para pequeñas y medianas esloras a Puertos y litorales sostenibles S.L. desde 06/05/2024 hasta el 06/05/2027.

Instalaciones en gestión directa

Prácticamente la totalidad de este área son las instalaciones náutico-deportivas concesionadas. El resto de área la conforman los viales de acceso a dichas instalaciones, por tanto, no existen otras instalaciones en gestión directa.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

Las previsiones del Plan Especial para esta área son las de ampliación de las actuales instalaciones. Por tanto, se prevé que la gestión de la mayor parte del área siga en régimen de concesión.



3.1.4 Área 4

Concesiones y autorizaciones actuales

Actualmente en las concesiones/autorizaciones de esta área son:

AU-D-I-01-0837-23: Gestión y explotación de unas instalaciones destinadas a realizar trabajos de mantenimiento y reparación de embarcaciones autorizado a Tanit Ibiza Port S.A. desde 15/01/2024 hasta el 14/01/2027.

127-CP/G: Astillero para embarcaciones menores concesionado a Varaderos y construcciones navales S.L. Esta concesionada desde 14/06/1961 y finaliza en el 16/12/2027.

I-ED-007-001: Ocupación del edificio de la Cofradía de Pescadores

Instalaciones en gestión directa

En el Área 4 encontramos una zona de edificios, que acogen los siguientes servicios administrativos:

- Oficinas de la Autoridad Portuaria
- Comandancia de Marina (no incluida en la Zona de Servicio del Puerto)

Asimismo, existen varias edificaciones como almacenes o para acoger instalaciones.

Ninguno de estos edificios está en régimen de autorización o concesión.

Por otro lado, los muelles pesqueros y los muelles comerciales del Área 4 son públicos.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

Las actuaciones previstas en el área plantean la reorganización de los usos y actividades. De forma sucinta, la propuesta se puede concretar en las siguientes actuaciones:

- Traslado a la actual ubicación de la zona de reparación y dársena pesquera, la Terminal Eivissa-Formentera.
- Construcción, bajo la citada Terminal, de un aparcamiento subterráneo.
- La zona dedicada a la pesca se reubica en Muelles Comerciales.
- La zona de reparación y mantenimiento, también pasa a ocupar parte de los Muelles Comerciales.
- En Muelles Comerciales, se mantiene también el tráfico ro-ro y ro-pax de Formentera.
- Se prevé la ampliación del edificio de oficinas de la APB.

Estas actuaciones suponen la modificación del modelo de gestión, que se puede concretar en:

- Nueva Terminal Eivissa-Formentera: se prevé que la edificación la construya la APB. Se plantea la posibilidad de utilizarla de forma directa o mediante una concesión.
- Está previsto que la construcción del nuevo aparcamiento se haga con inversión ajena.
- Nuevo edificio de la Cofradía de Pescadores: se prevé que la ocupación del edificio de la Cofradía se mantenga otorgada en concesión, tal y como está actualmente. En cuanto a la construcción de este edificio se asume la hipótesis de que será a cargo de la APB.
- Nuevo varadero trasladado: se prevé que la gestión se haga en concesión (según Plan de Empresa 2025).
- La ampliación del edificio de oficinas de la APB correrá a cargo de la misma, y la gestión seguirá también en manos a la APB.



3.1.5 Área 5

Concesiones y autorizaciones actuales

Actualmente en las concesiones/autorizaciones de esta área son:

GSP-118: Concesión que consiste en la explotación de puestos de amarre, así como de los edificios y zonas de servicios en la ribera norte del Puerto de Eivissa. Se otorgó en el 31/07/2008 hasta 17/05/2032 a Serveis Marítims Port Eivissa S.L.

Instalaciones en gestión directa

La totalidad del área está incluida dentro del ámbito de gestión del título concesional GSP-118. No existe ninguna instalación en gestión directa.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

El Plan Especial prevé la reconfiguración del Área 5. El desarrollo se hará mediante varias edificaciones situadas en cinco polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

Asimismo, se prevé la construcción de un aparcamiento soterrado.

Se prevé que la APB otorgue en concesión la parcela y el concesionario y que este construya y explote los edificios y el aparcamiento.

3.1.6 Área 6

Concesiones y autorizaciones actuales

Actualmente en las concesiones/autorizaciones de esta área son:

GSP-184: Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc, concesionado a OCIBAR S.A. desde el 30/02/2022 hasta el 30/03/2025.

Instalaciones en gestión directa

La totalidad del área está incluida dentro del ámbito de la concesión GSP-184, excepto el edificio que actualmente acoge uso de viviendas.

No existe ninguna instalación de gestión directa.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

El Plan Especial propone la reconfiguración de toda la edificación del área, manteniendo la edificabilidad de la concesión original, pero eliminando sobreocupaciones y el uso de viviendas.

Asimismo, se prevé la construcción de un aparcamiento soterrado.

Se prevé que la APB otorgue en concesión la parcela y el concesionario y que este construya y explote los edificios y el aparcamiento.

3.1.7 Área 7

Concesiones y autorizaciones actuales



Actualmente no existe en el área ninguna concesión o autorización.

Instalaciones en gestión directa

En el área 7 se encuentra la terminal comercial del puerto de Eivissa, que acoge el tráfico regular (excepto el de Eivissa con Formentera), el tráfico de cruceros y el de mercancías.

Está en gestión directa: la línea de atraque, (muelles, dique y los dos pantalanos) la Estación Marítima y las explanadas para el estacionamiento de vehículos asociados al tráfico ro-ro.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

La Estación Marítima está actualmente en gestión directa.

En cuanto a la gestión futura, existen varias alternativas en el modelo de gestión que son:

- Alternativa 1: La APB gestiona 100% de forma directa la terminal.
- Alternativa 2: La APB gestiona de forma directa la terminal, pero alquila los locales comerciales y el restaurante.
- Alternativa 3: La gestión de toda la terminal se otorga en concesión.

La APB decidirá la mejor alternativa de gestión de forma que se preste de la mejor manera posible, el servicio portuario al pasaje.

3.1.8 Área 8

Concesiones y autorizaciones actuales

Actualmente no existe en el área ninguna concesión o autorización.

Instalaciones en gestión directa

El faro y las edificaciones anexas al mismo son gestionadas de forma directa por la APB.

Modelo de gestión que se propone en el Plan Especial

El Plan Especial propone implantar usos vinculados con la interacción puerto-ciudad para la edificación de este área, una vez pierda su función portuaria.

Esto conlleva que se abran varias opciones para su gestión futura, que son:

- Alternativa 1: La APB se encarga de la rehabilitación y puesta en valor de los edificios y después concede la explotación a un tercero.
- Alternativa 2: La APB otorga en concesión la parcela y el concesionario se encarga de la rehabilitación y puesta en valor de la edificación y de la posterior explotación.
- Alternativa 3: La APB cede estos espacios al Ayuntamiento de Eivissa para que puedan acoger un equipamiento. En este caso el Ayuntamiento asumiría la rehabilitación y puesta en valor de la edificación.

La APB decidirá la alternativa de gestión más adecuada, que permita la puesta en valor de los espacios, teniendo en cuenta la viabilidad financiera de las inversiones a acometer y el mantenimiento.



3.2 Propuesta de asignación de inversiones

Una vez analizado el modelo de gestión de las instalaciones previstas por el Plan Especial, se concluye que hay principalmente dos modelos, que tienen que ver con el uso al que se destinan estas instalaciones:

- Las actuaciones que incluyen nuevas edificaciones o ampliaciones de las existentes en instalaciones náutico-deportivas y que actualmente están en régimen de concesión o autorización, se asume que se realizarán por el propio concesionario o por uno nuevo. También se realizará en gestión indirecta la actuación de nuevo varadero en Muelles Comerciales, que actualmente también está concesionado.
- Las actuaciones de construcción de instalaciones que están relacionadas con el resto de usos: tráfico comercial (las dos estaciones marítimas), con la pesca (edificio de la Cofradía), administrativo (ampliación edificio oficinas APB), así como las de ordenación de la urbanización, se harán de forma directa, aunque se puedan otorgar en concesión la totalidad o parte de su gestión.

Asimismo, se plantea que pueda haber inversión por parte del Ayuntamiento de Eivissa y otras administraciones o instituciones, en las actuaciones vinculadas con el uso puerto-ciudad.

El objetivo de este apartado es la asignación de las actuaciones previstas a los distintos agentes que pueden intervenir en la inversión.

Distinguimos, básicamente tres agentes: la Autoridad Portuaria, quien lógicamente realizará la mayor parte de las actuaciones, las entidades privadas que pueden acceder a realizar actuaciones al ser concesionarias de alguna instalación o edificación de la zona de servicio, y, por último, cabe la posibilidad que el Ayuntamiento de Eivissa asuma determinadas actuaciones puerto-ciudad. También podría plantearse con otras administraciones o instituciones públicas.

El criterio para asignar a los diferentes agentes es el siguiente:

Autoridad Portuaria:

- Construcción y explotación de instalaciones y/o edificios, dentro de la zona de servicio del Puerto, que tienen como objetivo el mantenimiento o la mejora del funcionamiento de la actividad portuaria en general y que no tiene sentido, o no es posible, la construcción/explotación por empresas privadas.
- Construcción y explotación de instalaciones/edificaciones, que previo concurso, puedan ser explotados por la iniciativa privada. Será el mismo caso anterior, solo que ahora solamente la explotación sería objeto de concesión a un privado.
- Construcción y explotación de otras instalaciones y/o edificios para los que la APB decida adoptar este modelo de gestión, es decir decida reservárselos para su gestión directa.

Iniciativa privada:

- Construcción y explotación de instalaciones y/o edificaciones que, orientados al interés general, que tenga sentido su explotación por una entidad privada y como tal sea otorgado en autorización/concesión previa el concurso y/o los trámites oportunos.



- Explotación de instalaciones y/o edificaciones, previamente construidas por la APB.

Ayuntamiento de Eivissa y otras administraciones o instituciones públicas:

- Construcción y/o explotación de determinadas instalaciones y/o edificaciones que, por su propia función y/o naturaleza entran dentro del ámbito de competencias de estas instituciones, como, por ejemplo, la restauración del patrimonio.

A continuación, se resume una estimación, según lo analizado en esta fase, de quien se hará cargo de las actuaciones propuestas en el Plan Especial:

Actuaciones a cargo de la Autoridad Portuaria

- Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2).
- Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4).
- Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4).
- Actuación 7: Traslado instalaciones pesca a Muelles Comerciales (Área 4)
- Actuación 8: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2).

Actuaciones a cargo de la iniciativa privada

- Actuación 2: Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente (Área 3).
- Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4).
- Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4).
- Actuación 9: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Área 6).
- Actuación 10: Mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5).
- Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Áreas 5-6).

Actuaciones con participación del Ayuntamiento u otras administraciones

Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8).



4 PLAN DE ETAPAS

Se prevé que la mayoría de actuaciones propuestas del presente Plan Especial se desarrollen en 8 años desde su fecha de aprobación. Cabe recordar que el Plan Especial es de vigencia ilimitada, y que el presente Plan de Etapas es solo una aproximación del alcance temporal de ejecución de las principales actuaciones propuestas.

Estas actuaciones se ordenan en el tiempo, según los criterios establecidos por la APB, plasmados en el Plan de Empresa, y que tienen que ver con la demanda de nuevas infraestructuras o renovación de las existentes, las fechas de vencimiento de las concesiones actuales, así como los acuerdos vigentes.

Los plazos que se consideran son aproximados, dada la incertidumbre que se tiene en este tipo de planes. Incluyen no solo el período de construcción, sino aquel lapso de tiempo que tiene que ver con la redacción y tramitación de los correspondientes proyectos.

Se asume que las actuaciones que no figuran en el Plan de Empresa 2025 no están aún programadas, por lo que su desarrollo temporal habrá de concretarse en el próximo Plan de Empresa.

A corto plazo, la actuación más importante es la construcción de la nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera, que centralizará estos tráfico (buques de pasajeros, de mercancías y mixtos) en el Área 4. Para ello, se prevé una reorganización de los usos que actualmente se desarrollan en el área, con la reubicación del varadero y las instalaciones de pesca en Muelles Comerciales. Asimismo, está prevista la mejora/ampliación del edificio de oficinas y la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo la nueva Terminal.

Después del traslado de la Terminal Eivissa-Formentera, está prevista y la ordenación de superficies del Muelle de Ribera (Área 2).

También a corto plazo, está prevista la reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente (Área 3) y la reordenación total del Área 6 que corresponde a Marina Botafoch. Esta actuación está sujeta al final de la concesión actual y a la redacción del procedimiento concurso de la concesión que ha de incluir la definición detallada de la ordenación del área y que incluye una segunda actuación que corresponde a la construcción de un aparcamiento subterráneo.

El Plan Especial propone la rehabilitación y puesta en valor del faro y las edificaciones anexas y la implantación de usos vinculados con la interacción puerto-ciudad. Para completar esta actuación es necesario definir qué uso es el más adecuado, y si para su desarrollo se puede establecer algún tipo de colaboración con alguna otra administración o institución, como el Ayuntamiento, por ello se prevé se desarrolle a medio-largo plazo.

También a medio-largo plazo están previstas las actuaciones de renovación de las instalaciones náutico-deportivas de Marina Ibiza y la construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2).

Actuación 1: Ordenación de superficies del Muelle de Ribera (Área 2)

Responsable: Autoridad Portuaria

Etapas: 2023



La renovación del espacio público es una de las prioridades de la propuesta del Plan Especial. Por ello, ya está en marcha la reordenación del Muelle de Ribera Poniente y en particular, el que concierne a esta actuación. Forma parte de un conjunto de actuaciones cuyo objetivo es el de mejorar la accesibilidad de los muelles.

La presente actuación va ligada con la actuación 9, en la que se propone el derribo de la actual EM, que se encuentra en el área 2, y la construcción de nueva edificación que ha de acoger a los nuevos usos del área.

Las mejoras previstas siguen la línea de las actuaciones realizadas en los Muelles Sur (Área 1).

Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente (Área3)

Responsable: Empresa concesionaria

Etapas: 2027-2028

Igual que la actuación anterior, ya está realizado el proyecto de las obras de reforma de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente que tienen como objetivo mejorar y ampliar las instalaciones y servicios que ofrece el club hoy en día. Actualmente, el proyecto está pendiente de las últimas modificaciones para su aprobación final. Una vez se obtenga dicha aprobación se procederá a la ejecución de las citadas obras.

Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4).

Responsable: Autoridad Portuaria

Etapas: 2027-2028

Está prevista la reforma y ampliación de la sede de la APB en Eivissa. Asimismo, se propone trasladar la sala multiusos y resto de dependencias de la APB anexas a la lonja al futuro edificio de oficinas renovado.

Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4).

Responsable: Autoridad Portuaria

Etapas: -2029-2030

Previo construcción de la nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera y bajo la misma, está prevista la ejecución de un aparcamiento subterráneo, que ha de dar servicio a la al Área 4 y a las adyacentes.

Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera.

Responsable: Autoridad Portuaria

Etapas: 2031-2032

Está previsto en el Plan de Empresa 2025 la construcción de la nueva terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera.

Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4)

Responsable: Empresa concesionaria



Etapa: 2027-2028

El traslado de la Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera, ocupa el actual espacio destinado a las concesiones de reparación y mantenimiento de embarcaciones. Por este motivo, una vez finalicen las concesiones dedicadas a este está prevista la construcción de un nuevo varadero en Muelles Comerciales .

Actuación 7: Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales

Responsable: APB

Etapa: 2027-2028

Igual que en la anterior actuación, debido a la construcción de la Nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera, es necesario el traslado de las instalaciones de pesca, que actualmente ocupan en gran parte la zona dónde se construirá la citada terminal.

Con este objetivo se han elaborado varias alternativas para su recolocación, todas con el denominador común de emplazar la pesca en Muelles Comerciales. Una vez se acabe de concretar su ubicación, de común acuerdo con el sector pesquero, se procederá a construir las instalaciones necesarias para el desarrollo de la actividad, como puede ser el edificio de la Cofradía.

Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Área 6)

Responsable: Empresa concesionaria

Etapa: 2028-2030

El Plan Especial prevé la reordenación Marina Botafoc (Área 6) y la renovación total de su edificación.. Para ello, se deberá realizar el pertinente concurso de otorgamiento de la concesión en el que se deberá realizar el proyecto detallado de la nueva ordenación del área.

Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)

Responsable: APB

Etapa: 2033-2034

Una vez liberado el Muelle de Ribera de Poniente fruto del traslado al área 4 de los tráficos Eivissa-Formentera, se podrá procede al derribo de la actual Estación Marítima y a la construcción de la nueva edificación. Está previsto que esta nueva edificación se podrá ubicar a lo largo del Muelle de Ribera de Poniente con una situación acordada que permitirá dotar a al paseo peatonal de mayor accesibilidad y permeabilidad.

Actuación 10: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5)

Responsable: Empresa concesionaria

Etapa: 2033-2034

Existe el proyecto de mejora de las instalaciones de la Marina Ibiza que incluye además de actuaciones de reforma de parte de la edificación, actuaciones de mejora de la permeabilidad y accesibilidad de los muelles y de integración del Paseo Juan Carlos I con la lámina de agua. Una vez se apruebe el proyecto se procederá a las obras pertinentes.



Actuación 11: Construcción de un nuevo aparcamiento subterráneo (Áreas 5 y 6)

Responsable: Empresa concesionaria

Etapas: 2028-2029

Se prevé la construcción de un aparcamiento subterráneo en las áreas 5 y 6 que dé servicio a la demanda generada por la nueva ordenación, así como, para resolver la demanda existente en dichas áreas.

Actuación 12: Adaptación del Faro de Botafoc y la edificación anexa al mismo para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)

Responsable: APB / posible implicación del Ayuntamiento o alguna otra Administración o institución.

Etapas: 2032

Una vez esta edificación pierda su uso estrictamente portuario, el Plan Especial propone que se implanten nuevos vinculados al ocio y restauración, o bien a algún equipamiento cultural. Para adecuar esta edificación será necesaria la rehabilitación y puesta en valor de la misma. El desarrollo de esta propuesta se deberá estudiar de manera que se establezca un uso compatible y respetuoso con las características tipológicas de la edificación.



Figura 1 : Propuesta Plan de etapas del Plan Especial del Puerto de Eivissa

Propuesta Plan de etapas - Plan Especial Puerto de Eivissa																																								
Actuaciones	2025				2026				2027				2028				2029				2030				2031				2032				2033				2034			
	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T				
Actuación 1: Ordenación de superficies de Ribera (Área 2)																																								
Actuación 2: Reforma y acondicionamiento las instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente (Área 3)																																								
Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4)																																								
Actuación 4: Construcción del aparcamiento subterráneo (Área 4)																																								
Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera																																								
Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4)																																								
Actuación 7: Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales																																								
Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoch (Área 6)																																								
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle de Ribera de Poniente (Área 2)																																								
Actuación 10: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5)																																								
Actuación 11: Construcción de un nuevo aparcamiento subterráneo (Área 5 y 6)																																								
Actuación 12: Adaptación del Faro de Botafoch y la edificación anexa al mismo para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)																																								
sin programar																																								

Fuente: EPC

Codi Validació: 92WYDGENEZX4ACADJ2N4MJJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 291 de 791



5 PRINCIPALES RESULTADOS DE LA MEMORIA DE VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Se ha realizado, tal y como establece la legislación autonómica y estatal vigente, los siguientes documentos:

- Memoria de viabilidad económica (anexo 1)
- Informe de sostenibilidad económica (anexo 2)

La memoria de viabilidad económica, incluye un análisis de la rentabilidad financiera de las actuaciones, desde el punto de vista de las Administraciones Públicas afectadas y su impacto en las haciendas públicas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias, que en este caso es la Autoridad Portuaria, y la comprobación que las repercusiones sobre los costes del suelo (traducidos en forma de cánon concesional dentro de la zona de servicio portuario) son aceptables para asegurar la rentabilidad financiera de las empresas privadas potencialmente inversoras.

Para realizar dicha memoria, se utiliza la metodología MEIPOR 2016 (Método de Evaluación de Inversiones Portuarias), al tratarse de una metodología probada que es utilizada habitualmente por Puertos del Estado para valorar proyectos de inversión.

El Informe de Sostenibilidad Económica se estructura en dos partes diferenciadas: el estudio del impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas y el análisis de la adecuación del suelo destinado a usos productivos.

En este apartado se presentan las principales conclusiones del análisis de rentabilidad financiera realizado. El documento completo de la memoria de viabilidad económica y el informe de sostenibilidad económica se incorporan como anexos al presente documento.

Los principales resultados del estudio de viabilidad económico-financiera, que se muestran gráficamente en la Tabla 5, han sido los siguientes:

- De las doce actuaciones incluidas en el Plan Especial las siguientes no requieren evaluación económico-financiera, según los criterios del OPPE:
 - Actuación 1: Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8, de 1,186 millones de euros.
 - Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB, de 3 millones de euros.
 - Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente, que se estima de 764.471 euros.
 - Actuación 12: Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, de 604.693 millones de euros.

No obstante, las únicas actuaciones que podrían considerarse como partes de un proyecto de inversión técnico, financiera y funcionalmente completo serían la actuación 1 y 9, con un presupuesto global de 1.950.471€ y, por tanto, por debajo de los límites requeridos por el OPPE.

- Dos de las actuaciones previstas en el Plan Especial, la nº10 (Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza) y la nº2 (Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente), son proyectos de inversión cuyo contenido esencial sobrepasa ampliamente el alcance del Plan Especial, ya que su objeto es la explotación de los puestos de amarre para embarcaciones náutico-deportivas, mientras



que la razón de su presencia explícita en el Plan Especial es debida alaumento de la edificabilidad.

Por ello, no se realiza un análisis de rentabilidad de estos dos proyectos de inversión.

- Para el resto de actuaciones recogidas en la Tabla 5, se ha comprobado para cada proyecto de inversión técnico, financiero y funcionalmente completo que:
 - La sostenibilidad financiera del proyecto para la Autoridad Portuaria es adecuada, en todos los casos.
 - El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para el Promotor Inmobiliario es positivo, en su caso.
 - Las sostenibilidad financiera del proyecto para el Promotor Inmobiliario es adecuada, en todos los casos.



Tabla 5: Resumen de actuaciones incluidas en el Plan Especial del Eivissa

Área	nº Actuación	Nombre	Inversión (€)	Evaluación financiera requerida	Modelo de Gestión		TIRF APB (%)	VANF APB (€)	Sost. financiera APB	TIRF Op. Participe (%)	VANF Op. Participe (€)	Sost. financiera Op. Participe	TIRE (%)	VANE (€)
					Construcción	Explotación								
2	1	Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8	1.186.000,00	No										
2	9	Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente	764.471,00	No										
2	1 y 9*	Total actuaciones nº 1 y nº 9	1.950.471,00	No	Directa	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
3	4	Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico deportivas Ribera de Poniente	4.300.000,00	No**	Indirecta	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
4	5	Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB	1.200.000,00	No	Directa	Directa	-	-	-	-	-	-	-	-
4	6	Construcción del aparcamiento subterráneo	30.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	14,87%	25.221.897,66	Adecuada	-	-
4	5	Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400.000,00											
4	7	Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales	6.000.000,00											
4	5 y 7*	Total Actuaciones nº 5 y nº 7	10.400.000,00	Sí	Directa	Directa	-9,66%	-5.622.142,79	Adecuada	-	-	-	43,04%	2.707.063,49
4	6	Nuevo varadero en Muelles Comerciales	6.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	8,18%	401.128,99	Adecuada	-	-
5	10	Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza	8.596.440,00	No**	Indirecta	Indirecta								
6	8	Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc	30.000.000,00											
6	11	Construcción de un aparcamiento subterráneo	26.682.479,00											
6	8 y 11*	Total Actuaciones nº 8 y nº 12	56.682.479,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	Adecuada	9,04%	9.108.516,05	Adecuada	-	-
8	12	Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	604.693,00	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Se analizan conjuntamente pues se entiende que son actuaciones vinculadas entre sí que constituyen un mismo proyecto de inversión

**No se realiza el análisis de rentabilidad pues estas actuaciones sobrepasan el alcance del Plan Especial

Fuente: EPC

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 294 de 791



En estas condiciones, se demuestra como todas las actuaciones contenidas en el Plan Especial del puerto de Eivissa tienen aseguradas su viabilidad económico-financiera, en términos de rentabilidad, respetando lo establecido en el TRLPEMM, el deber legal de la conservación y permitiendo un equilibrio entre beneficios y cargas de las empresas privadas que inviertan en el dominio público portuario, mediante el otorgamiento de concesión o autorización.

Asimismo, en aquellas inversiones en las que se requiere por la normativa del Organismo Público Puertos del Estado, se demuestra la viabilidad respecto al punto de vista económico-social.

La mayor parte del ámbito del Plan Especial se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, por la propia legislación sectorial, los usos residenciales que, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos.

Asimismo, las bases de la ordenación y las propuestas del Plan Especial responden de forma coherente con los objetivos del PGOU (Revisión de 2016, en tramitación) sobre el desarrollo de la zona de servicio portuaria así como el DEUP que establece la delimitación de la zona de servicio y los usos globales a los que se debe adaptar el Plan Especial.

Por tanto, queda adecuadamente justificada la procedencia de la ordenación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general.



ANEXO Nº 1: MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

ANEXO 1: MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

INDICE

ACRÓNIMOS	2
LISTA DE FIGURAS	3
LISTA DE TABLAS	4
1 INTRODUCCIÓN Y MARCO NORMATIVO.....	6
2 DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA E HIPÓTESIS BÁSICAS.....	8
2.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA METODOLOGÍA A APLICAR.....	8
2.2 ACTUACIONES OBJETO DE ANÁLISIS	9
3 EVALUACIÓN FINANCIERA DE LAS ACTUACIONES CONTENIDAS EN EL PLAN ESPECIAL	13
3.1 ACTUACIONES EN EL ÁREA 4.....	13
3.1.1 Construcción del aparcamiento subterráneo del área 4 (Actuación 4)	13
3.1.2 Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Actuación 5) y Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales (Actuación 7)	22
3.2 ACTUACIONES EN EL ÁREA 5.....	28
3.2.1 Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Actuación 8).....	28
3.3 ACTUACIONES EN EL ÁREA 6.....	36
3.3.1 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc (Actuación 8) y Construcción de un aparcamiento subterráneo (Actuación 11).....	36
4 RESULTADOS DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.....	48



ACRÓNIMOS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Balearea
EPC	Estrada Port Consulting, S.L.
OPPE	Organismo Público Puertos del Estado
t	Toneladas
m	Miles o metros
M	Millones
CAGR	<i>Compound Annual Growth Rate</i>
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
PE	Plan Especial
CIE	Consell Insular d'Eivissa
MEIPOR	Método de Evaluación de Inversiones Portuarias
Pax	Pasajero
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante
EM	Estación Marítima
TM	Terminal Marítima



LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: FORMULA DE CALCULO DE LA TASA FINANCIERA DE DESCUENTO DEL PROYECTO	15
--	----



LISTA DE TABLAS

TABLA 1: ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN ESPECIAL, INVERSION Y MODELO DE GESTION, POR AREA.....	12
TABLA 2: ESTIMACION DE SUPERFICIES EN CONCESION O AUTORIZADAS PARA LA SITUACION SIN Y CON PROYECTO (m ²).....	13
TABLA 3: OCUPACION MEDIA DEL APARCAMIENTO, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (PLAZAS OCUPADAS, EN MEDIA).....	14
TABLA 4: COSTES DE INVERSION DEL PROMOTOR INMOBILIARIO, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€).....	16
TABLA 5: COSTES DE OPERACION DEL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	18
TABLA 7: INGRESOS DE OPERACION DEL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	19
TABLA 9: FLUJOS DE CAJA LIBRES DEL PROYECTO PARA EL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	19
TABLA 10: RESULTADOS DEL ANALISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO (€ Y %).....	20
TABLA 12: SOSTENIBILIDAD FINANCIERA PARA EL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	20
TABLA 13: ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LA OCUPACION MEDIA (€ Y %).....	21
TABLA 14: ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LA VARIACION DE LAS TARIFAS (€ Y %).....	21
TABLA 15: ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A LOS COSTES DE INVERSION (€ Y %).....	21
TABLA 16: RESULTADOS DEL ESTUDIO FINANCIERO (€ Y %)	22
TABLA 17 : DESGLOSE DE LOS COSTES DE INVERSION POR CONCEPTOS (%)	23
TABLA 18: COSTES DE INVERSION, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€).....	24
TABLA 19: COSTES DE OPERACION, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€).....	25
TABLA 20: INGRESOS DE OPERACION, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€)	25
TABLA 21: RENTABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO (€ Y %).....	26
TABLA 22: SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (MILES DE €).....	26
TABLA 23: VARIACION DEL EXCEDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (€)	27
TABLA 24: VARIACION DEL EXCEDENTE DE LA SOCIEDAD/COLECTIVIDAD (€)	27
TABLA 25: RENTABILIDAD ECONOMICA DEL PROYECTO (€ Y %)	27
TABLA 26: RESULTADOS DEL ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO (€ Y %)	28
TABLA 27: SUPERFICIE EN CONCESION ESTIMADA PARA LA SITUACION SIN Y CON PROYECTO (m ²).....	29
TABLA 28: COSTES DE INVERSION DEL OPERADOR PARTICIPE, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€).....	31
TABLA 29: INGRESOS DEL VARADERO Y TOTALES DE MARINA BOTAFOC, 2012-2014 (€ Y %).....	31
TABLA 30: COSTES DE PERSONAL TOTALES DE MARINA BOTAFOC, 2012-2014Y ESTIMACION EN 2025 (%)	32
TABLA 31: COSTES DE OPERACION DEL OPERADOR PARTICIPE (€).....	33
TABLA 32: INGRESOS DE OPERACION DEL OPERADOR PARTICIPE (€).....	33
TABLA 33: FLUJOS DE CAJA LIBRES DEL PROYECTO PARA EL OPERADOR PARTICIPE (€).....	34
TABLA 34: RESULTADOS DEL ANALISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO (€ Y %)	34
TABLA 35 : SOSTENIBILIDAD FINANCIERA PARA EL OPERADOR PARTICIPE (€)	35
TABLA 36 : RESULTADOS DEL ESTUDIO FINANCIERO (€ Y %)	35
TABLA 37: ESTIMACION DE SUPERFICIES TERRESTRE EN CONCESION O AUTORIZADAS PARA LA SITUACION SIN Y CON PROYECTO (m ²)	37
TABLA 38 : ESTIMACION DE SUPERFICIES EN EL SUBSUELO (APARCAMIENTO) EN CONCESION O AUTORIZADAS PARA LA SITUACION SIN Y CON PROYECTO (m ²)	37
TABLA 39: OCUPACION MEDIA DEL APARCAMIENTO, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (PLAZAS OCUPADAS).....	38
TABLA 40: NUMERO Y DIMENSIONES DE ATRAQUES DISPONIBLES EN EL PUERTO DEPORTIVO MARINA BOTAFOC	38
TABLA 41 : COSTES DE INVERSION DEL OPERADOR PARTICIPE, SITUACION SIN Y CON PROYECTO (€)	40
TABLA 42: COSTES DE OPERACION DEL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	42
TABLA 43: INGRESOS DE OPERACION DEL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	43
TABLA 44: FLUJOS DE CAJA LIBRES DEL PROYECTO PARA EL PROMOTOR INMOBILIARIO (€).....	44
TABLA 45: RESULTADOS DEL ANALISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO (€ Y %).....	44



TABLA 46: SOSTENIBILIDAD FINANCIERA PARA EL PROMOTOR INMOBILIARIO (€)	45
TABLA 47: ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LA OCUPACION MEDIA (€ Y %)	45
TABLA 48: ANALISIS DE SENSIBILIDAD A LA VARIACION DE LAS TARIFAS (€ Y %)	46
TABLA 49: ANALISIS DE SENSIBILIDAD RESPECTO A LOS COSTES DE INVERSION (€ Y %)	46
TABLA 50: RESULTADOS DEL ESTUDIO FINANCIERO (€ Y %)	46
TABLA 51: RESUMEN DE ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL EIVISSA	49



1 INTRODUCCIÓN Y MARCO NORMATIVO

El presente documento se redacta una Memoria de viabilidad económica, en coherencia con lo establecido en la LUIB (Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de les Illes Balears) y el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*.

En el artículo 45.6 de la LUIB se determina:

*a) Una **memoria de viabilidad económica que analice la rentabilidad de la actuación**, así como un informe de sostenibilidad económica, en que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las haciendas públicas afectadas, formulados ambos en los términos establecidos por la presente ley y, en concreto, por el artículo 47 y la legislación estatal de suelo para la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en funcionamiento y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y la adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

Asimismo, en el RD 7/2015 se establece:

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. (art 22.4).

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación (art. 22.5).

Por tanto a la vista de todo lo anterior se realiza una memoria de viabilidad económica, coherentemente con las legislaciones autonómicas y estatales.

Asimismo, y en coherencia con la legislación reseñada, se realiza un informe de sostenibilidad económica (Ver Anexo2).

La memoria de viabilidad económica, incluye un análisis de la rentabilidad financiera de las actuaciones, desde el punto de vista de las Administraciones Públicas afectadas y su impacto en las haciendas públicas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias, que en este caso es la Autoridad Portuaria, y la comprobación que las repercusiones sobre los costes del suelo (traducidos en forma de cánón concesional dentro de la zona de servicio portuario) son aceptables para asegurar la rentabilidad financiera de las empresas privadas potencialmente inversoras.

Al tratarse de una actuación en dominio público portuario, no procedería el análisis del avance de equidistribución que especifica el art. 45.6 de la LUIB, ya que el modelo ocupación del suelo, es del tipo de concesión o autorización, sin la existencia de propietarios del suelo, como puede suceder en el planeamiento general.



En todo caso, se seguirá lo estipulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TRLPEMM), y demás legislación aplicable, para determinar los costes del suelo, que pagarán los concesionarios o autorizados a la Autoridad Portuaria por la utilización privativa del dominio público portuario.



2 DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA E HIPÓTESIS BÁSICAS

2.1 Descripción general de la metodología a aplicar

Para el análisis de la rentabilidad financiera de las actuaciones se aplicará la metodología MEIPOR 2016 del OPPE (Organismo Puertos del Estado). Se trata de analizar el conjunto de actuaciones previstas en el Plan Especial, lo que se denomina la Situación CON Proyecto, respecto la situación actual o Situación SIN Proyecto.

Por Proyecto se entiende, en general, cada actuación independiente, o conjunto de actuaciones vinculadas entre si, que comporta una determinada inversión.

Como norma general, se realizará únicamente el análisis financiero de la citada metodología. No se considera el análisis económico-social, salvo en evaluaciones que se hayan realizado previamente, donde se añade a modo informativo.

La determinación de beneficios y cargas que genera el Proyecto para los diferentes agentes que participan en el mismo se basa en un enfoque incremental o diferencial, es decir, la valoración de los flujos de caja deberá hacerse mediante la estimación de los costes e ingresos diferenciales entre las situaciones CON Proyecto y SIN Proyecto.

En este sentido, no se tendrán en cuenta posibles impactos o flujos preexistentes, ni aquéllos cuya magnitud o características no varíen apreciablemente entre las dos situaciones.

Es de significar que la metodología MEIPOR 2016 no exige que la rentabilidad financiera del Proyecto sea positiva para la Autoridad Portuaria (Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para la Autoridad Portuaria sean positivos), sino que la sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria sea adecuada, es decir, que todos los flujos de caja netos acumulados sean positivos para cada año de estudio¹.

Sin embargo, MEIPOR 2016 sí que exige que la rentabilidad financiera para el Promotor Inmobiliario u Operador Participe sea positiva.

Por tanto, el objetivo del presente documento es constatar, para cada actuación o conjunto de actuaciones, que:

- La sostenibilidad financiera de la APB es adecuada.
- La rentabilidad financiera del Operador Participe u Promotor Inmobiliario, en su caso, es positiva.
- La sostenibilidad financiera del Operador Participe u Promotor Inmobiliario, en su caso, es positiva.

En aquellos proyectos de inversión donde los costes de inversión y operación corran a cargo del Promotor Inmobiliario u Operador Participe, quedará garantizado que la sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria es positiva.

¹ No se ha considerado la rentabilidad financiera del Capital tanto para la AP como el Operador Participe, al suponerse que todas las inversiones se realizan con recursos propios por lo que, en este caso, equivaldría a la rentabilidad financiera del Proyecto.



Esto será así ya que los flujos de caja netos serán positivos para la APB, por los ingresos operativos correspondientes, entre otros, a las tasas de ocupación y actividad de las concesiones o, en su caso, las concesiones, asociadas a cada proyecto de inversión a satisfacer a la misma por el Promotor Inmobiliario u Operador Participe.

En estos casos no procede la evaluación de la rentabilidad financiera de la APB, dado que todos los costes del proyecto de inversión corren a cargo del Operador Participe.

Finalmente, cabe destacar como el OPPE establece unos límites económicos mínimos a partir de los cuales los proyectos de inversión deben acompañarse de un estudio de rentabilidad, que vienen determinados por:

- Proyectos de inversión, a cargo de la Autoridad Portuaria, con presupuestos (sin IVA) superiores a 3.000.000 €.
- Proyectos de inversión, a cargo de la Autoridad Portuaria, con presupuestos (sin IVA) superiores al 10% del importe de la cifra de negocio correspondiente al último ejercicio cerrado de la APB.

2.2 Actuaciones objeto de análisis

Los proyectos de inversión susceptibles de ser evaluados, diferenciados por áreas funcionales en que se ha descompuesto la zona de servicio a efectos del Plan Especial, están constituidos por las siguientes actuaciones:

Área 2

- Ordenación de superficies de Ribera Poniente (Actuación nº1).
- Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Actuación nº9).

Área 3

- Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente (Actuación nº2).

Área 4

- Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Actuación nº3).
- Construcción aparcamiento subterráneo (Actuación nº4).
- Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Actuación nº5).
- Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Actuación nº6).
- Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales (Actuación nº7).

Área 5

- Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Actuación nº10).
- Construcción aparcamiento subterráneo (Actuación nº11).



Área 6

- Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Actuación nº8).
- Construcción aparcamiento subterráneo (Actuación nº11).

Área 8

- Adaptación Faro de Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad (Actuación nº12).

La mayor parte de estas inversiones se encuentran recogidas en el Plan de Inversiones 2024-2028, del Plan de Empresa 2025, en adelante PE2025.

Cabe destacar como, hasta la fecha, han sido elaborado el estudio económico-financiero con metodología MEIPOR 2016, lo que ha permitido la aprobación de las inversiones por parte del OPPE. Se trata de:

- El “PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA TERMINAL MARÍTIMA PARA EL TRÁFICO EIVISSA-FORMENTERA”, con un presupuesto de inversión de 4.945.858,32 €, ubicada en el Área 4 (correspondería con la actuación nº5).

Ante esta circunstancia, en el presente documento tan solo se hará un resumen de los principales inputs y resultados y, en su caso modificados/ampliados, del mencionado estudios económico-financieros.

Dos de las actuaciones previstas en el Plan Especial, la nº10 (Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza) y la nº2 (Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente), son proyectos de inversión cuyo contenido esencial sobrepasa ampliamente el alcance del Plan Especial, ya que su objeto es la explotación de los puestos de amarre para embarcaciones náutico-deportivas, mientras que la razón de su presencia explícita en el Plan Especial es debida a un ligero aumento de la edificabilidad.

Por ello, en el presente documento no se realizará un análisis de rentabilidad de estos dos proyectos de inversión.

Por otro lado, tal como se ha comentado, el OPPE tiene unos umbrales mínimos por debajo de los cuales no es obligatorio realizar un estudio de rentabilidad de un proyecto de inversión, que han sido mencionados antes.

En base a esto, en las siguientes actuaciones no se realizarán análisis de rentabilidad:

- Actuación 1: Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8, de 1,186 millones de euros.
- Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB, de 3 millones de euros.
- Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente, que se estima de 764.471 euros.
- Actuación 12: Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, de 604.693 millones de euros.



De estas cuatro actuaciones, las únicas que podrían considerarse como partes de un proyecto de inversión financiera y funcionalmente completo serían las actuaciones 1 y 9, con un presupuesto global de 1.950.471€.

Así, estos dos proyectos de inversión son iguales o quedan por debajo de 3.000.000 € o del 10% del importe neto cifra de negocio de la APB (105,18 millones de euros€ en el año 2023).

Dada la naturaleza distinta o independiente de la mayoría de actuaciones, se realiza un estudio de viabilidad financiera para cada una de ellas, cuando son independientes, o de actuaciones vinculadas entre si.

Como consecuencia de esto si éstas evaluaciones cumplen con los requisitos de la metodología MEIPOR 2016, se puede afirmar que el Plan Especial del puerto de Eivissa, cumplirá igualmente con la misma.

En la Tabla 1 se muestran las actuaciones incluidas en el Plan Especial, su inversión y modelo de gestión (en caso de que sea requerida su evaluación financiera) y su agrupación en proyectos de inversión técnicos, financieramente y funcionamente completos.



Tabla 1: Actuaciones incluidas en el Plan Especial, inversión y modelo de gestión, por área

Área	nº Actuación	Nombre	Inversión (€)	Evaluación financiera requerida
2	1	Ordenación de superficies de Ribera Poniente 8	1.186.000,00	No
2	9	Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente	764.471,00	No
2	1 y 9*	Total actuaciones nº 1 y nº 9	1.950.471,00	No
3	2	Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente	4.300.000,00	No**
4	3	Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB	3.000.000,00	No
4	4	Aparcamiento subterráneo	30.000.000,00	Sí
4	5	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400.000,00	
4	7	Nueva Cofradía de pescadores	6.000.000,00	
4	5 y 7*	Total Actuaciones nº 5 y nº 7	10.400.000,00	Sí
4	6	Nuevo varadero en Muelles Comerciales	6.000.000,00	Sí
5	10	Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza	8.596.440,00	No**
6	8	Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoch	30.000.000,00	
6	11	Construcción de un aparcamiento subterráneo (Áreas 5 y 6)	26.682.479,00	
6	8 y 11*	Total Actuaciones nº 8 y nº 11	56.682.479,00	Sí
8	12	Adaptación Faro Botafoch para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	604.693,00	No
*Se analizan conjuntamente pues se entiende que son actuaciones vinculadas entre si que constituyen un mismo proyecto de inversión				
**No se realiza el análisis de rentabilidad pues estas actuaciones sobrepasan el alcance del Plan Especial				

Fuente:EPC

Visto que el contexto, los objetivos, las definiciones de los distintos proyectos y los análisis de alternativas de gestión ya han sido expuestos en fases anteriores, se procederá a realizar directamente, en su caso, el análisis de la demanda, el análisis financiero y las conclusiones para cada una de estas actuaciones.



3 EVALUACIÓN FINANCIERA DE LAS ACTUACIONES CONTENIDAS EN EL PLAN ESPECIAL

3.1 Actuaciones en el Área 4

3.1.1 Construcción del aparcamiento subterráneo del área 4 (Actuación 4)

Está previsto que sea un Promotor Inmobiliario u Operador Participe quien se encargue de la ejecución de la construcción del aparcamiento subterráneo y de su explotación.

Así, a continuación, se realiza un análisis de rentabilidad financiera y la sostenibilidad financiera para el Promotor Inmobiliario dado que para la APB tan solo se generan ingresos por tasas de ocupación y actividad. Estos ingresos de la APB se muestran en el Anexo 2: Informe de Sostenibilidad Económica.

3.1.1.1 Análisis de la demanda

Superficies en concesión

Se estima que la superficie en concesión requerida por el presente proyecto de inversión será de 18.272,55 m².

Tabla 2: Estimación de superficies en concesión o autorizadas para la Situación SIN y CON Proyecto (m²)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273
DIFERENCIAL	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273	18.273

Fuente: EPC

Tráfico previsto

Tiene como objetivo caracterizar la demanda que generará ingresos para los agentes que intervienen en el proyecto.

No obstante, dada la naturaleza de este proyecto parece bastante lógico que no genere tráfico marítimo alguno.

Lo que sí tiene sentido es analizar los ingresos derivados del cobro de la tarifa de aparcamiento.

Existe un importante déficit de este tipo de infraestructuras en la localidad de Eivissa, especialmente en la zona de La Marina, por lo que se estima que la demanda podría ser bastante elevada, proponiéndose en el presente análisis una ocupación media del 40 %.

En cualquier caso, dada la incertidumbre que podrían rodear a esta variable, se realiza un análisis de sensibilidad.

La capacidad total del aparcamiento será 691 plazas, según el Proyecto de Aparcamiento.



Además, se tomará como hipótesis de partida que el horario comercial de esta nueva infraestructura será de 24 horas durante los 365 días del año.

Finalmente, en base a estas hipótesis, obtiene la ocupación media diaria del aparcamiento, que será de 276 plazas.

Tabla 3: Ocupación media del aparcamiento, Situación SIN y CON Proyecto (plazas ocupadas, en media)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	276	276	276	276	276	276	276	276
DIFERENCIAL	0	276	276	276	276	276	276	276	276

Fuente: EPC

3.1.1.2 Análisis financiero

En primer lugar, se detallan las principales hipótesis de partida del análisis financiero:

Consideraciones iniciales

- Horizonte temporal**

Como horizonte temporal se ha tomado 35 años. La vida útil de las principales inversiones a ejecutar tiene 35 años, a lo que hay que sumar el primer y el año de obras.²

- Criterio de actualización de precios**

Se utilizan precios nominales, que generalmente se actualizarán según el IPC, previsto en el 1% interanual para todo el periodo de estudio.

Se asume igualmente que la tasa de ocupación y actividad se actualizarán a la mitad del ritmo que el crecimiento previsto del IPC, ya que los últimos 4 años, estas tasas han tenido crecimiento nulo en los Presupuestos Generales del Estado.

- Consideración de impuestos**

Tal como exige el MEIPOR 2016 se considerarán únicamente los impuestos directos (impuestos de sociedades) y no los impuestos indirectos (IVA).

Para el Promotor Inmobiliario se considera un 30% de impuesto de sociedades respecto al beneficio anual obtenido.

Identificación y caracterización de agentes

En el presente análisis de rentabilidad se consideran el siguiente agente:

- Un operador partícipe, que construye el aparcamiento y explota y alquila las plazas de aparcamiento a otras empresas o usuarios.

² Según el MEIPOR 2004 el activo "Almacenes, talleres, garajes y oficinas, y casetas de pesca, armadores y similares" tiene una vida útil de 35 años.



Identificación de efectos financieros

Los principales efectos financieros para el Promotor Inmobiliario serían los siguientes:

- Costes de inversión, para la construcción del aparcamiento.
- Costes de operación: costes de explotación (personal) y mantenimiento.
- Tasas de ocupación y actividad, a pagar a la Autoridad Portuaria, por la ocupación de la concesión.
- Gastos generales (13%), donde se incluyen el personal administrativo u otros aprovisionamientos.
- Ingresos operativos, por el alquiler de las plazas de aparcamiento.

Cálculo de los Flujos de Caja Libres del Proyecto

• Tasa de descuento financiera del Proyecto

El MEIPOR considera la tasa de descuento financiera del Proyecto en función de las fuentes de financiación del mismo:

Figura 1: Fórmula de cálculo de la Tasa Financiera de Descuento del Proyecto

Fórmula de cálculo de la Tasa Financiera de Descuento del Proyecto
$i_{financ.proy} = k_e * (1 - d) + k_d * d * (1 - t)$
siendo: • $i_{financ.proy}$: Tasa financiera de descuento del proyecto • k_e: Tasa de coste de oportunidad de los recursos propios aportados para la financiación del proyecto • k_d: Tasa de coste de oportunidad de la deuda utilizada para la financiación del proyecto • d: % de financiación del proyecto (sin considerar subvenciones) a través de deuda • $(1 - d)$: % de financiación del proyecto (sin considerar subvenciones) a través de recursos propios • t: tasa impositiva (corresponde con el tipo del Impuesto de Sociedades a pagar)

Fuente: MEIPOR 2016

Según el MEIPOR 2016 se tomarán por defecto los siguientes valores:

- k_e : se tomará para el Operador partícipe es 7,5%.
- k_d : 3,2%.
- d : es igual a 0% ya que se asume que toda la inversión se financia con recursos propios.
- t : Es la tasa impositiva, que corresponde con el valor (en %) del Impuesto de Sociedades a pagar.

Asimismo, para el Promotor Inmobiliario la Tasa de descuento financiera de Descuento del Proyecto será de 7,5%.



• **Cálculo de los Flujos de Caja Libres del Proyecto para el Promotor Inmobiliario**

Costes de inversión

El operador Partícipe asumiría todos los costes de inversión, estimados en 30.000.000 € según el Plan de Empresa 2025.

Además, se asume una reposición de pavimento, de tipo hidráulico, con un coste estimado del 20% del total de la inversión, a cargo igualmente de la Autoridad Portuaria, cada 15 años, correspondiente a la vida útil de “camino, zonas de circulación y aparcamientos, depósitos” en MEIPOR 2016.

No se consideran costes de inversión en la situación SIN Proyecto y, por lo tanto, la inversión en las situaciones CON Proyecto y SIN Proyecto es la siguiente:

Tabla 4: Costes de inversión del Promotor Inmobiliario, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814	0	0
Ejecución aparcamiento	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814		
DIFERENCIAL	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814	0	0

Fuente: EPC

Costes de explotación

Tal como se ha apuntado, la explotación del aparcamiento la realizará un Promotor Inmobiliario, por lo que la Autoridad Portuaria no asumirá ningún coste de explotación del mismo.

Para el caso del Promotor Inmobiliario, dentro de los costes de operación, se encuentran:

- Costes de mantenimiento, estimados en:
 - Un 3%, según la categoría “viviendas y otros edificios” en el MEIPOR 2004, para el 80 % de la inversión.
 - Un 1,5 %, según la categoría “aparcamientos de vehículos (pavimento hidráulico)” en el MEIPOR 2004, para el 20 % de la inversión restante.

Así, ponderando ambos porcentajes, se obtiene un mantenimiento del 2,7% anual sobre el total de la inversión inicial.
- Costes de explotación (personal). Se toma como hipótesis que será necesario cubrir un puesto de trabajo durante las 24 horas del día. Así, el número de trabajadores en plantilla vendrá determinado por:
 - 365 días anuales a 24 h/día, por lo que, para cada puesto de trabajo será necesario cubrir $365 \times 24 = 8.760$ horas anuales.
 - Si tenemos en cuenta que anualmente 23 días laborables correspondientes a vacaciones, 14 festivos, 52 sábados y 52 domingos, resulta que cada trabajador



asistirá a su puesto de trabajo durante 225 días/año que, con una jornada laboral de 8 horas, representa 1.800 horas/año.

Así, para cubrir este puesto de trabajo serán necesarios 4,86 trabajadores, es decir, cinco personas, quedando ese pequeño porcentaje sobrante destinado a bajas laborales u otras eventualidades.

Se asume que los trabajadores serán retribuidos conforme al salario medio de las Islas Baleares, que en 2024 alcanza los 2.188,12 €, a lo que corresponde sumar un 31,55 % de cotizaciones sociales a cargo de la empresa.

Tasa de ocupación y Tasa de actividad

En este caso se considera una tasa de ocupación cuya base imponible es la ocupación de terrenos y aguas del puerto, sin considerar el valor de las obras e instalaciones ejecutadas por el mismo concesionario.

Para calcular la base imponible se toma la valoración de terrenos de dominio público y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Eivissa, según la Valoración de los Terrenos y Lámina de Agua, publicado por la APB, con fecha de 01/01/2013³, que para el área objeto de proyecto “Área VII: Muelle Pesquero-Autoridad Portuaria” los terrenos alcanzan un valor de 204,87 €/m² y año.

Por lo tanto, la tasa de ocupación se calcularía en función del tipo de actividad de la concesión o autorización, según se define en el art. 176.1 del TRLPEMM considerándose, en este caso, una actividad o auxiliar de las actividades portuarias, asociadas la TM Eivissa-Formentera y Marina Ibiza, por lo que la tasa de ocupación será el resultado del sumando de los siguientes tres conceptos:⁴

- 2,75% del valor de los terrenos: $0,0275 \cdot 204,87 \cdot 18.273 = 102.946,2 \text{ €}$.

Por otro lado, se calcula la tasa de actividad como el 20% por la ocupación de terrenos, que es uno de los mínimos que establece el TRLPEMM.

Dichas tasas se actualizarán con la mitad del ritmo de crecimiento del IPC, es decir al 0,5% anualmente, debido que los últimos años no se han actualizado.

Gastos generales de la empresa

Se ha asumido un 13% de gastos generales, sobre los costes de personal y de mantenimiento, de tal manera que pueda reflejarse los costes por personal administrativo y otros suministros.

En la Tabla 5 se muestra un resumen de los costes de operación del Promotor Inmobiliario:

- ♦ ³ Está actualment pendiente de aprobación la nueva valoración de terrenos y làmina de agua, però hasta su aprobación es vigente la realizada el 2013.
- ♦ ⁴ Se ha considerado un 2,75% para el valor de los terrenos, correspondiente a la ocupación del subsuelo (art. 176.1 b), en lugar del 6,5 % indicado en el artículo 176.1 c), dado que su uso no impide la utilización de la superficie.



Tabla 5: Costes de operación del Promotor Inmobiliario (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Ocupación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Actividad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos generales/gestión	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	139.595	1.179.684	1.190.780	1.201.983	1.213.294	1.224.715	1.345.193	1.477.884	1.624.046
Mantenimiento	0	745.380	752.834	760.362	767.966	775.645	856.795	946.435	1.045.453
Personal	0	174.435	176.180	177.942	179.721	181.518	200.509	221.487	244.659
Tasa de Ocupación	102.946	103.461	103.978	104.498	105.021	105.546	110.943	116.617	122.581
Tasa de Actividad	20.589	20.692	20.796	20.900	21.004	21.109	22.189	23.323	24.516
Gastos generales/gestión	16.060	135.716	136.992	138.281	139.582	140.896	154.757	170.022	186.837
DIFERENCIAL	139.595	1.179.684	1.190.780	1.201.983	1.213.294	1.224.715	1.345.193	1.477.884	1.624.046
Mantenimiento	0	745.380	752.834	760.362	767.966	775.645	856.795	946.435	1.045.453
Personal	0	174.435	176.180	177.942	179.721	181.518	200.509	221.487	244.659
Tasa de Ocupación	102.946	103.461	103.978	104.498	105.021	105.546	110.943	116.617	122.581
Tasa de Actividad	20.589	20.692	20.796	20.900	21.004	21.109	22.189	23.323	24.516
Gastos generales/gestión	16.060	135.716	136.992	138.281	139.582	140.896	154.757	170.022	186.837

Fuente: EPC

Ingresos de operación

En el caso del Promotor Inmobiliario, para el cálculo de los ingresos por el alquiler de las plazas de aparcamiento se ha tomado en cuenta la tarifa de aplicación de manera provisional en la zona de La Marina, en el año 2014, que ascendía a 0,04 €/min.

No obstante, para la realización del presente análisis, se plante aplicar un precio superior, de 0,05 €/min, debido a los siguientes factores:

- La naturaleza del aparcamiento, de carácter subterráneo.
- El incremento del IPC de 2014 a 2024, por encima del 23,2%.
- La ubicación del aparcamiento, muy próximo al centro de Eivissa.
- Otros servicios prestados en las instalaciones, como el de vigilancia, tanto por personal propio como por sistemas de videovigilancia.

Con estas hipótesis, los ingresos máximos anuales de cada plaza alcanzarían los 26.280 €.

Asumiendo, el porcentaje de ocupación previsto y los ingresos máximos por plaza se obtendrían los siguientes ingresos totales:



Tabla 6: Ingresos de operación del Promotor Inmobiliario (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	8.433.037	9.315.319	10.289.908
Plazas rotación	0	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	8.433.037	9.315.319	10.289.908
DIFERENCIAL	0	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	8.433.037	9.315.319	10.289.908

Fuente: EPC

En base a los diferentes efectos financieros considerados se obtienen en la Tabla 7 los flujos de caja libre del Proyecto para el Promotor Inmobiliario:

Tabla 7: Flujos de caja libres del Proyecto para el Promotor Inmobiliario (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	35
INGRESOS OPERATIVOS	0	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	8.433.037	9.315.319	10.289.908
COSTES DE OPERACIÓN	139.595	1.179.684	1.190.780	1.201.983	1.213.294	1.224.715	1.345.193	1.477.884	1.624.046
COSTES DE INVERSIÓN	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814	0	0
IMPUESTOS	0	1.847.024	1.865.704	1.884.573	1.903.631	1.922.881	36.609	2.351.231	2.599.759
FLUJOS DE CAJA DIFERENCIALES	-30.139.595	4.309.722	4.353.310	4.397.337	4.441.806	4.486.723	85.421	5.486.205	6.066.103

Fuente: EPC

Resultado del análisis de rentabilidad financiera del Proyecto

Después de estimar los flujos de caja diferenciales libres del proyecto y las fuentes de financiación, el siguiente paso en el análisis es la evaluación de la rentabilidad financiera para el Promotor Inmobiliario.

Se utilizarán dos indicadores principales:

- Valor Actual Neto Financiero del proyecto de inversión – VANF (I).
- Tasa Interna de Rentabilidad Financiera asociada - TIRF (I).

El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto - VANF (I) se define como la suma del valor de los flujos de caja diferenciales descontados al año inicial del proyecto, aplicando una Tasa Financiera de Descuento del Proyecto adecuada para cada agente.

La Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del proyecto-TIRF (I) se define como la tasa de descuento financiero que significa un VANF (I) igual a 0.

Adicionalmente, se calcula el *Payback* o Período de Recuperación de la inversión- Payback (I), que mide cuánto tiempo se tardará en recuperar la inversión inicial con los flujos de explotación del proyecto. Para el cálculo del *Payback* se han utilizado flujos de caja del proyecto no descontados.



Los resultados del análisis de rentabilidad financiera son los siguientes:

Tabla 8: Resultados del análisis de rentabilidad financiera del Proyecto (€ y %)

	Promotor Inmobiliario
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	25.221.897,66 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	14,87%
Payback del Proyecto-Payback (I)	7 años

Fuente: EPC

El VANF – (I) para el Promotor Inmobiliario es positivo, lo que constituye uno de los requisitos para la aceptabilidad del Proyecto, según los criterios del MEIPOR 2016.

Sostenibilidad financiera

Los flujos de caja netos acumulados son positivos en todo el periodo de estudio siempre y cuando aporte una cantidad suplementaria de 139.595 €, por lo tanto, el proyecto es financieramente sostenible para el Promotor Inmobiliario.

Tabla 9: Sostenibilidad financiera para el Promotor Inmobiliario (€)

	obras	1	2	3	4	5	15	25	35
ENTRADAS DE CAJA	30.000.000	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	15.398.851	9.315.319	10.289.908
Fuentes de financiación	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814	0	0
Ingresos de Operación	0	7.336.430	7.409.794	7.483.892	7.558.731	7.634.318	8.433.037	9.315.319	10.289.908
SALIDAS DE CAJA	30.139.595	3.026.708	3.056.484	3.086.555	3.116.925	3.147.596	8.347.616	3.829.114	4.223.805
Costes de Operación	139.595	1.179.684	1.190.780	1.201.983	1.213.294	1.224.715	1.345.193	1.477.884	1.624.046
Costes de Inversión (sin valor residual)	30.000.000	0	0	0	0	0	6.965.814	0	0
Impuestos	0	1.847.024	1.865.704	1.884.573	1.903.631	1.922.881	36.609	2.351.231	2.599.759
Devolución del Principal									
Costes Financieros									
FLUJOS DE CAJA NETOS	-139.595	4.309.722	4.353.310	4.397.337	4.441.806	4.486.723	7.051.235	5.486.205	6.066.103
FLUJOS DE CAJA NETOS ACUMULADOS	-139.595	4.170.127	8.523.437	12.920.774	17.362.580	21.849.302	71.378.321	123.835.869	181.839.531

Fuente: EPC

3.1.1.3 Análisis de sensibilidad

En el presente análisis de rentabilidad, se plantea dadas las incertidumbres que pueden plantearse sobre la demanda, las tarifas o los costes de inversión se realiza un análisis de sensibilidad a estas tres variables:

En primer lugar, se realiza dicho análisis a la ocupación media:



Tabla 10: Análisis de sensibilidad a la ocupación media (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Ocupación Media	40%	45%	35%	30%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (I)- Promotor Inmobiliario	25.221.897,66 €	33.373.405,32 €	16.982.478,05 €	8.731.549,00 €
TIRF (I)- Promotor Inmobiliario	14,87%	17,10%	12,57%	10,19%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF(I) para el promotor Imbibiliario es positivo en todos los casos.

En segundo lugar, se realiza dicho análisis respecto a la variación, en porcentaje, de las tarifas propuestas:

Tabla 11: Análisis de sensibilidad a la variación de las tarifas (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Variación de las tarifas (%)	100%	110%	90%	70%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (I)- Promotor Inmobiliario	25.221.897,66 €	31.743.103,79 €	18.632.663,86 €	5.431.177,38 €
TIRF (I)- Promotor Inmobiliario	14,87%	16,66%	13,04%	9,20%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF(I) para el promotor Imbibiliario es positivo en todos los casos.

Finalmente, se realiza dicho análisis respecto a los costes de inversión:

Tabla 12: Análisis de sensibilidad respecto a los costes de inversión (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Variación de los costes de Inversión	100%	90%	110%	130%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (I)- Promotor Inmobiliario	25.221.897,66 €	28.914.577,97 €	21.465.896,48 €	13.930.875,22 €
TIRF (I)- Promotor Inmobiliario	14,87%	16,76%	13,29%	10,78%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF(I) para el promotor Imbibiliario también es positivo en todos los casos.

3.1.1.4 Conclusiones

Los principales resultados del estudio de viabilidad financiera han sido los siguientes:



Tabla 13: Resultados del estudio financiero (€ y %)

	Promotor Inmobiliario
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	25.221.897,66 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	14,87%
Payback del Proyecto-Payback (I)	7 años

Fuente: EPC

Se ha comprobado como el proyecto cumple con los requisitos del MEIPOR 2016 teniendo en cuenta que la Autoridad Portuaria no realiza la inversión y tan solo tendrá ingresos asociados a la ejecución del Proyecto:

- El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para el Promotor Inmobiliario es positivo.
- La sostenibilidad financiera del proyecto para el Promotor Inmobiliario es adecuada todos los años siempre y cuando aporte 139.595 € de fondos adicionales.

En el análisis de sensibilidad se ha comprobado que el VAN(I) para el Promotor Inmobiliario es positivo en todos los escenarios.

En estas condiciones, se demuestra como el proyecto es viable desde el punto financiero, según las previsiones e hipótesis planteadas en este documento, respondiendo a los objetivos que exige la metodología MEIPOR 2016.

3.1.2 Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Actuación 5) y Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales (Actuación 7)

La Actuación 5, como ya ha sido dicho, fue objeto de evaluación económico-financiera en el Anejo 17 del "PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA TERMINAL MARÍTIMA PARA EL TRÁFICO EIVISSA-FORMENTERA", con fecha de febrero de 2018, en lo sucesivo MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018.

No obstante, en el presente documento se realiza un análisis conjuntamente con la Actuación 7, dado que se no se consideran independientes, al entenderse que es necesario, con carácter previo a la ejecución de la nueva TM Eivissa-Formentera, la demolición y reposición de la actual lonja de pescadores.

Se ajustan los costes de estas actuaciones a los previstos en el Plan de Empresa 2025:

- Actuación 5: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4): 4.400.000 euros
- Actuación 7: Traslado instalaciones pesca en Muelles Comerciales (Área 4): 2.100.00 euros

Por todo ello, a continuación, se pretende modificar el análisis realizado en el MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018, realizando un ajuste en el coste de inversión de la Actuación 5 e incluyendo del coste de inversión previsto en la Actuación 7.

Se considera que no habrá efectos diferenciales para la Autoridad Portuaria, con respecto a los indicados en el MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018, más allá de los costes de inversión.



En cuanto al modelo de gestión se prevé que la APB se encargue de la ejecución de la construcción de la terminal. Respecto a su gestión se plantean dos opciones:

- Gestión directa.
- Mediante el otorgamiento en concesión.

En el MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018 se analiza el modelo de gestión directa, que es el que se realiza en el presente documento.

3.1.2.1 Análisis de la demanda

Se trata de un proyecto de interacción puerto-ciudad, en el que no se producen variaciones en la demanda de tráfico.

El proyecto se justifica económicamente mediante el incremento en el valor de los terrenos y de las viviendas colindantes.

3.1.2.2 Análisis financiero

Consideraciones iniciales

- **Horizonte temporal**

El horizonte temporal considerado para el proyecto es de 30 años, en línea con el valor por defecto recomendado en la metodología MEIPOR.

- **Criterio de actualización de precios**

En el análisis financiero se utilizan precios nominales, es decir, se aplican actualizaciones sobre los ingresos/costes unitarios para cada año del horizonte temporal.

Para ello, se aplica el IPC sobre los precios/costes unitarios cada año del horizonte temporal.

- **Consideración de impuestos**

Tal como exige el MEIPOR 2016 se considerarán únicamente los impuestos directos (impuestos de sociedades) y no los impuestos indirectos (IVA).

Cálculo de los Flujos de Caja Libres del Proyecto

- **Costes de inversión**

De cara a asociar los costes de inversión con los costes de Energía, Personal y Otros, se establece lo siguiente según el RD 1359/2011, cuya utilidad es para el análisis económico, pero por metodología se incluye ya en el análisis financiero.

Tabla 14 : Desglose de los costes de inversión por conceptos (%)

Costes de inversión	Inversión (€)
Personal	17%
Energía	2%
Otros conceptos	81%

Fuente: EPC



Los costes de inversión ascienden a 6.500.000 € en el año 0 del horizonte temporal. Todos los costes de inversión serán asumidos por la APB. En la situación SIN Proyecto no se requiere de ningún tipo de inversión.

Se muestra, en la Tabla 15, los costes de inversión para la Situación SIN y CON Proyecto:

Tabla 15: Costes de inversión, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TM Eivissa - Fomentera	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deribo actual cofradía	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Construcción Nueva Cofradía	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Energía	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros conceptos	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	6.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0
TM Eivissa - Fomentera	4.400.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Construcción Nueva Cofradía	2.100.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	1.105.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Energía	130.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros conceptos	5.265.000	0	0	0	0	0	0	0	0
DIFERENCIAL	6.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0
TM Eivissa - Fomentera	4.400.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Construcción Nueva Cofradía	2.100.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	1.105.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Energía	88.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros conceptos	5.265.000	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

• Costes de operación

Dado que los costes de explotación y mantenimiento de la nueva lonja se asume que correrán a cargo de la cofradía de pescadores, los costes de operación serán los que se planteaban en el Anejo 17: Estudio Económico-Financiero 2018.

Se muestra, en la Tabla 16, los costes de operación para la Situación SIN y CON Proyecto:



Tabla 16: Costes de operación, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	237.000	241.000	245.200	249.500	253.800	258.300	306.700	364.600	397.600
Personal	67.700	68.600	69.600	70.600	71.600	72.700	83.700	96.500	103.600
Energía	129.800	132.400	135.000	137.700	140.400	143.200	174.100	211.800	233.600
Otros	39.500	40.000	40.600	41.200	41.800	42.400	48.900	56.300	60.400
SITUACIÓN CON PROYECTO	237.000	207.700	210.700	213.700	216.800	219.900	253.400	292.100	313.500
Personal	67.700	61.800	62.700	63.600	64.500	65.400	75.400	86.900	93.300
Energía	129.800	109.900	111.500	113.100	114.700	116.300	134.100	154.500	165.900
Otros	39.500	36.000	36.600	37.100	37.600	38.100	44.000	50.700	54.400
DIFERENCIAL	0	-33.400	-34.600	-35.800	-37.100	-38.400	-53.300	-72.600	-84.100
Personal	0	-6.900	-7.000	-7.100	-7.200	-7.300	-8.400	-9.700	-10.400
Energía	0	-22.500	-23.600	-24.600	-25.700	-26.900	-40.100	-57.300	-67.700
Otros	0	-4.000	-4.100	-4.100	-4.200	-4.200	-4.900	-5.600	-6.000

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

• Ingresos de operación

De igual forma que para los costes de operación no se prevén variaciones en los ingresos de operación para la APB respecto del Anejo 17: Estudio Económico-Financiero 2018.

Se muestra, en la Tabla 17, los ingresos de operación para la Situación SIN y CON Proyecto:

Tabla 17: Ingresos de operación, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	0	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	75.400	76.500	77.600	78.700	79.800	81.000	93.300	107.600	115.500
Tasas portuarias	49.200	49.900	50.600	51.400	52.100	52.800	60.900	70.200	75.300
Tasa de ocupación	26.200	26.600	27.000	27.400	27.800	28.100	32.400	37.400	40.100
SITUACIÓN CON PROYECTO	75.400	72.400	73.400	74.400	75.500	76.600	88.300	101.700	109.200
Tasas portuarias	49.200	15.200	15.400	15.700	15.900	16.100	18.600	21.400	23.000
Tasa de ocupación	26.200	57.100	57.900	58.800	59.600	60.500	69.700	80.300	86.200
DIFERENCIAL	0	-4.200	-4.200	-4.300	-4.300	-4.400	-5.100	-5.800	-6.300
Tasas portuarias	0	-34.700	-35.200	-35.700	-36.200	-36.700	-42.300	-48.800	-52.400
Tasa de ocupación	0	30.500	31.000	31.400	31.900	32.300	37.300	42.900	46.100

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

Rentabilidad financiera del Proyecto

Se muestra en la Tabla 18 la rentabilidad financiera del proyecto:



Tabla 18: Rentabilidad financiera del Proyecto (€ y %)

	Autoridad Portuaria
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	5,00%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	-5.622.142,79 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	-9,66%
Payback del Proyecto-Payback (I)	-

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

Se observa como el VANF (I) es negativo, lo que no supone un impedimento para la aceptabilidad del proyecto según los criterios del MEIPOR 2016.

Sostenibilidad financiera

Se muestra en la Tabla 19 la sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria:

Tabla 19: Sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria (miles de €)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
ENTRADAS DE CAJA	6.500.000	-4.200	-4.200	-4.300	-4.300	-4.400	-5.100	-5.800	-6.300
Fuentes de financiación	6.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos de Operación	0	-4.200	-4.200	-4.300	-4.300	-4.400	-5.100	-5.800	-6.300
SALIDAS DE CAJA	6.500.000	-33.400	-34.600	-35.800	-37.100	-38.400	-53.300	-72.599	-84.094
Costes de Operación	0	-33.400	-34.600	-35.800	-37.100	-38.400	-53.300	-72.600	-84.100
Costes de Inversión (sin valor residual)	6.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuestos	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Devolución del Principal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes Financieros	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FLUJOS DE CAJA NETOS	0	29.200	30.400	31.500	32.800	34.000	48.200	66.799	77.794
FLUJOS DE CAJA NETOS ACUMULADOS	0	29.200	59.600	91.100	123.900	157.900	573.006	1.153.633	1.519.953

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

Se observa como la sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria es adecuada, no teniendo que aportar fondos propios adicionales en todo el periodo de estudio, motivado por los menores costes de operación fundamentalmente.

3.1.2.3 Análisis económico

A continuación, se muestran los principales resultados del análisis económico:

Cuantificación de efectos

- Variación del excedente de la Autoridad Portuaria**

Se muestra en la Tabla 20 la variación del excedente de la Autoridad Portuaria:



Tabla 20: Variación del excedente de la Autoridad Portuaria (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
INGRESOS OPERATIVOS	0	-4.021	-4.021	-4.021	-4.021	-4.021	-4.021	-4.021	-4.021
Personal	0	-564	-564	-564	-564	-564	-564	-564	-564
Energía	0	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55
Otros	0	-3.402	-3.402	-3.402	-3.402	-3.402	-3.402	-3.402	-3.402
COSTES DE OPERACIÓN	0	31.974	31.974	31.974	31.974	31.974	31.974	31.974	31.974
Personal	0	4.486	4.486	4.486	4.486	4.486	4.486	4.486	4.486
Energía	0	434	434	434	434	434	434	434	434
Otros	0	27.054	27.054	27.054	27.054	27.054	27.054	27.054	27.054
COSTES DE INVERSIÓN	-6.222.450	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	872.950	0	0	0	0	0	0	0	0
Energía	84.500	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros	5.265.000	0	0	0	0	0	0	0	0
VARIACIÓN DEL EXCEDENTE	-6.222.450	27.953	27.953	27.953	27.953	27.953	27.953	27.953	27.953

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

• **Variación del excedente de la Sociedad/colectividad**

Se muestra en la Tabla 21 la variación del excedente de la Sociedad/colectividad:

Tabla 21: Variación del excedente de la Sociedad/colectividad (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
Revalorización urbanística	0	8.808.000	0	0	0	0	0	0	0
VARIACIÓN DEL EXCEDENTE	0	8.808.000	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

Rentabilidad económica del proyecto

Se muestra en la Tabla 22 la rentabilidad económica del proyecto:

Tabla 22: Rentabilidad económica del proyecto (€ y %)

Tasa Social de Descuento del Proyecto	3,50%
Valor Actual Neto Económico del Proyecto - VANE (I)	2.707.063,49 €
Tasa Interna de Rendimiento Económico del Proyecto - TIRE (I)	43,04%

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018



Tal como se puede observar la TIRE (I) alcanza el 43,04%, muy por encima del 3,5% exigido para la aceptabilidad del mismo.

3.1.2.4 Conclusiones

Los principales resultados del estudio de viabilidad económico-financiera han sido los siguientes:

Tabla 23: Resultados del estudio económico-financiero (€ y %)

D.1. RENTABILIDAD FINANCIERA DEL PROYECTO

	Autoridad Portuaria
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	5,00%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	-5.622.142,79 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	-9,66%
Payback del Proyecto-Payback (I)	-

F.- RENTABILIDAD ECONÓMICA

Tasa Social de Descuento del Proyecto	3,50%
Valor Actual Neto Económico del Proyecto - VANE (I)	2.707.063,49 €
Tasa Interna de Rendimiento Económico del Proyecto - TIRE (I)	43,04%

Fuente: EPC a partir de datos de MEIPOR TM Eivissa-Formentera 2018

Se ha comprobado como el proyecto cumple con los requisitos del MEIPOR 2016:

- El Valor Actual Neto Financiero del proyecto para la Autoridad Portuaria es negativo, si bien no es obligatorio para la aceptabilidad del proyecto según MEIPOR 2016.
- El Valor Actual Neto Económico del Proyecto es positivo.
- La sostenibilidad financiera del proyecto para la Autoridad Portuaria es adecuada todos los años sin que deban aportarse fondos adicionales.

En estas condiciones, se demuestra como el proyecto es viable desde el punto económico-financiero, según las previsiones e hipótesis planteadas en este documento, respondiendo a los objetivos que exige la metodología MEIPOR 2016.

3.2 Actuaciones en el Área 5

3.2.1 Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Actuación 8)

3.2.1.1 Análisis de la demanda

En el Plan de Empresa 2025 se observa como está previsto que se un Operador Participe quien se encargue de la ejecución de la construcción nuevo varadero y, en consecuencia, que la explotación del mismo sea otorgada en concesión a este operador.



Así, a continuación, se realiza un análisis de rentabilidad financiera y de sostenibilidad financiera para el Operador Participe.

No es necesario un análisis de rentabilidad o de sostenibilidad financiera para la Autoridad Portuaria ya que al no soportar ningún coste de inversión u operación se garantiza que la sostenibilidad financiera es adecuada, debido a los ingresos generados por las tasas de ocupación y actividad, a satisfacer por el Operador Participe.

Superficie en concesión

Para calcular la superficie del nuevo varadero se han considerado las siguientes hipótesis:

- Se parte de la inversión prevista en el Plan de Empresa 2025 para el nuevo varadero en el puerto de Eivissa, estimada en 6 millones de euros.
- Así mismo se toma como referencia el varadero previsto en el puerto de Alcúdia, con una inversión de 4,5 millones de euros y una superficie de 12.000 m².
- Se asume como hipótesis que la superficie variará en función del coste de inversión.

Así se estima el nuevo varadero de Muelles Comerciales podría ocupar unos 9.000 m².

Tabla 24: Superficie en concesión estimada para la Situación SIN y CON Proyecto (m²)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
DIFERENCIAL	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000

Fuente: EPC

Tráfico previsto

Este punto tiene como objetivo caracterizar la demanda que generará ingresos para los agentes que intervienen en el proyecto.

En este caso, se analizará únicamente al Operador Participe, por las motivaciones expuestas en apartados anteriores si bien, dada la naturaleza del proyecto, parece bastante lógico que no se genere tráfico marítimo.

3.2.1.2 Análisis financiero

Consideraciones iniciales

En primer lugar, se detallan las principales hipótesis de partida del análisis financiero:



- **Horizonte temporal**

El horizonte temporal considerado para el proyecto es de 30 años, en línea con el valor por defecto recomendado en la metodología MEIPOR.

La vida útil de las principales inversiones a ejecutar tiene 30 años, a lo que hay sumar el primer año de obras.⁵

- **Criterio de actualización de precios**

Se utilizan precios nominales, que generalmente se actualizarán según el IPC, previsto en el 1% interanual para todo el periodo de estudio.

Se asume igualmente que la tasa de ocupación y actividad se actualizarán a la mitad del ritmo que el crecimiento previsto del IPC, ya que los últimos años, estas tasas han tenido crecimiento nulo en los Presupuestos Generales del Estado.

- **Consideración de impuestos**

Tal como exige el MEIPOR 2016 se considerarán únicamente los impuestos directos (impuestos de sociedades) y no los impuestos indirectos (IVA).

Para el Operador Participe se considera un 30% de impuesto de sociedades respecto el beneficio anual obtenido.

Identificación y caracterización de agentes

Tal como se ha comentado, se considera se realizará el análisis para un Operador Participe, que se supone que invierte y explota las instalaciones del nuevo varadero.

Identificación de efectos financieros

Los principales efectos financieros para el Operador Participe serían los siguientes:

- Costes de inversión, para la construcción del nuevo varadero.
- Costes de operación: costes de explotación (personal) y mantenimiento.
- Tasa de ocupación de actividad a pagar a la Autoridad Portuaria, por la ocupación de la concesión.
- Gastos generales (13%), donde se asumen la parte de personal administrativo u otros aprovisionamientos.
- Ingresos por prestación de los servicios propios de un varadero (Izado y botadura, varada, inspección y limpieza de casco, reparación, etc...).

Cálculo de los Flujos de Caja Libres del proyecto

- **Tasa de descuento financiera del Proyecto**

Para el cálculo de la tasa de descuento financiera del proyecto se tomarán las mismas hipótesis que las empleadas en las evaluaciones financieras anteriores, es decir, un 7,5%.

- **Cálculo de los Flujos de Caja Libres del proyecto para el Promotor Inmobiliario**

Costes de inversión

⁵ Según el MEIPOR 2016 el activo "Varaderos" tiene una vida útil de 30 años.



El Operador Participe asumiría todos los costes de inversión, estimados en 6.000.000 €, a realizar íntegramente durante la fase de obras, de un año de duración, según el Plan de Empresa 2025.

No se consideran costes de inversión en la situación SIN Proyecto, por lo tanto, la inversión en las situaciones SIN Proyecto y CON Proyecto es la siguiente:

Tabla 25: Costes de inversión del Operador Participe, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	6.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0
DIFERENCIAL	6.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: EPC

Costes de explotación

Dentro de los costes de operación, se encuentran:

- Costes de mantenimiento, estimados en un 1%, según la categoría “varadero” en el MEIPOR 2004.
- Costes de personal: se tomará como hipótesis de partida los ingresos y gastos de la “*Memoria y Modelo Económico-Financiero del puerto deportivo Botafoc, de junio 2015*”.

Se estima que los costes de personal serán proporcionales al porcentaje que suponen los ingresos del varadero respecto la cifra de negocio total (ver Tabla 26):

Tabla 26: Ingresos del varadero y totales de Marina Botafoc, 2012-2014 (€ y %)

	2012	2013	2014	Promedio 2012-2014	
				€	% resp. Ingresos tot.
Ingresos Varadero (€)	770.888 €	736.764 €	805.574 €	771.075 €	22,0%
Ingresos totales (€)	3.481.888 €	3.456.830 €	3.587.355 €	3.508.691 €	100,0%

Fuente: Memoria y Modelo Económico – Financiero del puerto deportivo Marina Botafoc

Así, la cifra de negocio del varadero alcanza el 22% de los ingresos totales del puerto deportivo de Marina Botafoc.

En la Tabla 27 se muestran los costes de personal del puerto deportivo Marina Botafoc para el periodo 2012-2014, su promedio y su actualización prevista a 2025 según la variación del IPC real y prevista:



Tabla 27: Costes de personal totales de Marina Botafoch, 2012-2014y estimación en 2025 (%)

	2012	2013	2014	Promedio 2012-2014	2024	Estimación 2025
Costes total personal (€)	612.810 €	518.565 €	572.589 €	567.988 €	697.489 €	704.464 €

Fuente: EPC a partir de datos de la Memoria y Modelo Económico – Financiero del puerto deportivo Marina Botafoch

Finalmente, para estimar los costes de personal del nuevo varadero en Muelles Comerciales se toma como hipótesis que este coste se incrementa linealmente en función de la superficie.

Así, los costes de personal estimados de personal en el año 2025 en el nuevo varadero alcanzan los 145.284,5 €/año.

Tasa de ocupación y tasa de actividad

En este caso se considera una Tasa de Ocupación cuya base imponible es la ocupación de terrenos del puerto, sin tener en cuenta el valor de las obras e instalaciones existentes puesto que se considera que el proyecto no afectaría a dicho valor.

Por lo tanto, la Tasa de Ocupación se calcularía multiplicando la valoración de los terrenos por el gravamen establecido, en función del tipo de actividad de la concesión o autorización, según se define en el art. 176.1 del TRLPEMM.

En este caso se aplicará de acuerdo a “*Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento*”.

Para calcular la base imponible se toma la valoración de terrenos de dominio público y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Eivissa, según la Valoración de los Terrenos y Lámina de Agua, publicado por la APB, con fecha de 01/01/2013⁶, que para el área objeto de proyecto “Área VI: Muelle Comercial” los terrenos alcanzan un valor de 298,62 €/m² y año.

Por otro lado, se estima que la Tasa de actividad es el 20% de la Tasa de Ocupación según establece como mínimo el TRLPEMM.

Dichas tasas de actualizará con la mitad del ritmo de crecimiento del IPC, es decir al 0,2% anualmente, debido que los últimos años no se ha actualizado.

En función de los citados valores y de la previsión de la superficie en concesión que se muestra en el apartado 3.2.1.1, se obtienen los valores de las tasas portuarias en la Situación SIN y CON Proyecto.

Gastos generales de la empresa

Se ha asumido un 13% de gastos generales, sobre los costes de personal, mantenimiento y tasas, de tal manera que pueda reflejarse los costes por personal administrativo y otros suministros.

⁶ Está actualment pendiente de aprobación la nueva valoración de terrenos y lámina de agua, però hasta su aprobación es vigente la realizada el 2013.



En la Tabla 28 se muestra un resumen de los costes de operación del Operador Partícipe:

Tabla 28: Costes de operación del Operador Partícipe (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Ocupación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Actividad	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos generales/gestión	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	470.086	472.966	475.872	478.802	481.758	512.752	546.545	564.577
Mantenimiento		60.600	61.206	61.818	62.436	63.061	69.658	76.946	80.871
Personal		145.285	146.737	148.205	149.687	151.184	167.001	184.473	193.883
Tasa de Ocupación		175.042	175.392	175.743	176.094	176.447	180.007	183.640	185.484
Tasa de Actividad		35.078	35.219	35.360	35.501	35.644	37.097	38.609	39.388
Gastos generales/gestión		54.081	54.412	54.746	55.083	55.423	58.989	62.877	64.951
DIFERENCIAL	0	470.086	472.966	475.872	478.802	481.758	512.752	546.545	564.577
Mantenimiento	0	60.600	61.206	61.818	62.436	63.061	69.658	76.946	80.871
Personal	0	145.285	146.737	148.205	149.687	151.184	167.001	184.473	193.883
Tasa de Ocupación	0	175.042	175.392	175.743	176.094	176.447	180.007	183.640	185.484
Tasa de Actividad	0	35.078	35.219	35.360	35.501	35.644	37.097	38.609	39.388
Gastos generales/gestión	0	84.685	85.531	86.387	87.251	88.123	97.343	107.527	113.012

Fuente: EPC

Ingresos de operación

Para el cálculo de los ingresos se ha tomado de base los ingresos del varadero del puerto deportivo Marina Botafoch (ver Tabla 26), incrementándolos en un 20% que se justifica porque las nuevas instalaciones en MMCC ofrecerán más servicios y podrán atender esloras mayores.

Asimismo se ha realizado un ajuste lineal en función del diferencial de superficie prevista:

Tabla 29: Ingresos de operación del Operador Partícipe (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	1.081.022	1.091.832	1.102.750	1.113.778	1.124.915	1.242.606	1.372.611	1.442.627
DIFERENCIAL	0	1.081.022	1.091.832	1.102.750	1.113.778	1.124.915	1.242.606	1.372.611	1.442.627

Fuente: EPC

En base a los diferentes efectos financieros considerados se obtienen en la Tabla 30 los flujos de caja libre del Proyecto para el Operador Partícipe:



Tabla 30: Flujos de caja libres del Proyecto para el Operador Partícipe (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
INGRESOS OPERATIVOS	0	1.081.022	1.091.832	1.102.750	1.113.778	1.124.915	1.242.606	1.372.611	1.442.627
COSTES DE OPERACIÓN	0	470.086	472.966	475.872	478.802	481.758	512.752	546.545	564.577
COSTES DE INVERSIÓN	6.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0
IMPUESTOS	0	123.281	125.660	128.063	130.493	132.947	158.956	187.820	203.415
FLUJOS DE CAJA DIFERENCIALES	-6.000.000	487.655	493.206	498.815	504.483	510.210	570.898	638.246	674.635

Fuente: EPC

Resultado del análisis de rentabilidad financiera del proyecto

Después de estimar los flujos de caja diferenciales libres del proyecto para cada agente y las fuentes de financiación, el siguiente paso en el análisis es la evaluación de la rentabilidad financiera para el Operador Partícipe.

Los resultados del análisis de rentabilidad financiera son los siguientes:

Tabla 31: Resultados del análisis de rentabilidad financiera del proyecto (€ y %)

	Operador Partícipe
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	401.128,99 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	8,18%
Payback del Proyecto-Payback (I)	12 años

Fuente: EPC

El VANF – (I) para el Operador Partícipe es positivo, lo que constituye uno de los requisitos para la aceptabilidad del proyecto, según los criterios del MEIPOR 2016.

Sostenibilidad financiera del Operador Partícipe

Los flujos de caja netos acumulados son positivos en todo el periodo de estudio, por lo tanto, el proyecto es financieramente sostenible para la Operador Partícipe.



Tabla 32 : Sostenibilidad financiera para el Operador Partícipe (€)

	Obras	1	2	3	4	5	15	25	30
ENTRADAS DE CAJA	0	1.081.022	1.091.832	1.102.750	1.113.778	1.124.915	1.242.606	1.372.611	1.442.627
Fuentes de financiación	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos de Operación	0	1.081.022	1.091.832	1.102.750	1.113.778	1.124.915	1.242.606	1.372.611	1.442.627
SALIDAS DE CAJA	6.000.000	593.366	598.626	603.935	609.295	614.705	671.709	734.365	767.992
Costes de Operación	0	470.086	472.966	475.872	478.802	481.758	512.752	546.545	564.577
Costes de Inversión (sin valor residual)	6.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0
Impuestos	0	123.281	125.660	128.063	130.493	132.947	158.956	187.820	203.415
Devolución del Principal									
Costes Financieros									
FLUJOS DE CAJA NETOS	-6.000.000	487.655	493.206	498.815	504.483	510.210	570.898	638.246	674.635
FLUJOS DE CAJA NETOS ACUMULADOS	-6.000.000	-5.512.345	-5.019.139	-4.520.324	-4.015.842	-3.505.632	1.925.030	7.998.647	11.298.290

Fuente: EPC

No tendrá que aportar recursos propios adicionales en todo el periodo de estudio para que la sostenibilidad financiera sea adecuada, es decir, que los flujos de caja netos acumulados sean positivos y, por tanto, cumpla con lo exigido en el MEIPOR 2016.

3.2.1.3 Conclusiones

Los principales resultados del estudio de viabilidad financiera han sido los siguientes:

Tabla 33 : Resultados del estudio financiero (€ y %)

	Operador Partícipe
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	401.128,99 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	8,18%
Payback del Proyecto-Payback (I)	12 años

Fuente: EPC

Se ha comprobado como el Proyecto cumple con los requisitos del MEIPOR 2016:

- La sostenibilidad financiera del proyecto para la Autoridad Portuaria es adecuada, dado que no soporta ningún tipo de coste y percibirá ingresos por tasas de ocupación y actividad.
- El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para el Operador Partícipe es positivo.
- La sostenibilidad financiera del proyecto para el Operador Partícipe es adecuada todos los años sin que se deban aportar fondos adicionales.



En estas condiciones, se demuestra como el proyecto es viable desde el punto financiero, según las previsiones e hipótesis planteadas en este documento, respondiendo a los objetivos que exige la metodología MEIPOR 2016.

3.3 Actuaciones en el Área 6

3.3.1 Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc (Actuación 8) y Construcción de un aparcamiento subterráneo (Actuación 11)

Tal como se ha enunciado el Plan Especial establece la reconfiguración de toda la edificación del área, manteniendo la edificabilidad de la concesión original y eliminando el uso de viviendas.

Asimismo, en este mismo en las áreas 5 y 6, se prevé la construcción de un aparcamiento soterrado.

En la presente evaluación financiera se analiza la gestión indirecta de ambas actuaciones, en su conjunto, dado que se consideran dos actuaciones vinculadas que conforman un proyecto de inversión. Así la APB otorga en concesión la parcela y el concesionario construye y explota los edificios y el aparcamiento.

Así, a continuación, se realiza un análisis de rentabilidad financiera para el Promotor Inmobiliario y su sostenibilidad financiera.

En cambio, para la APB, no es necesario ningún análisis, ya que no asume ningún coste de operación o inversión, garantizando así que su sostenibilidad financiera sea adecuada, merced a los ingresos por tasas de ocupación y actividad a satisfacer por el Promotor Inmobiliario.

3.3.1.1 Análisis de la demanda

Superficie en concesión

- Instalaciones náutico-deportivas

En relación a la superficie total de la concesión no se estima que se vayan a producir variaciones respecto a la situación actual por lo que se mantendrán la superficie terrestre y la lámina de agua otorgadas en concesión.

El Plan Especial plantea que la superficie edificable de 8.880,51 m².

Se establece que el porcentaje máximo de edificabilidad del uso terciario será del 50% sobre el total del área. No se distingue entre si se dedicaran a restauración o bien comercios.

Por ello, se plantean las siguientes hipótesis:

- Para uso Náutico-Deportivo un 50% que equivale a 4.440,26 m²
- para la distribución de los usos incluidos en Terciario se utiliza la distribución actual:
 - Comercios (un 78%) : 3.470 m²
 - Restauración (un 22%): 971 m²

En la Tabla 34 se muestran las superficies edificables previstas para la Situación SIN y CON Proyecto:



Tabla 34: Estimación de superficies terrestre en concesión o autorizadas para la Situación SIN y CON Proyecto (m²)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	30	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Administración	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comercio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Restauración	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	0	0	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881
Administración	0	0	0	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440
Comercio	0	0	0	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470
Restauración	0	0	0	971	971	971	971	971	971	971	971
DIFERENCIAL	0	0	0	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881	8.881
Administración	0	0	0	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440	4.440
Comercio	0	0	0	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470	3.470
Restauración	0	0	0	971	971	971	971	971	971	971	971

Fuente: EPC

• **Aparcamiento subterráneo**

Se estima que la demanda de superficie requerida por el aparcamiento soterrado será de 15.000 m².

Tabla 35 : Estimación de superficies en el subsuelo (aparcamiento) en concesión o autorizadas para la Situación SIN y CON Proyecto (m²)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	30	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
DIFERENCIAL	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000

Fuente: EPC

Se tomará como hipótesis de partida que el horario comercial de esta nueva infraestructura será de 24h durante los 365 días del año.

Se prevé una ocupación media anual del 40% de las plazas de aparcamiento, a semejanza de lo estimado para el aparcamiento subterráneo de la nueva TM Eivissa-Formentera.

Dado que en este caso existen las mismas incertidumbres sobre la demanda que en el aparcamiento del área, se realiza en apartados posteriores un análisis de sensibilidad sobre esta variable.

Para el cálculo de la capacidad del aparcamiento de Marina Botafoc, se partirá de la ratio m²/plaza del Proyecto de Aparcamiento Subterráneo en la Ribera Norte del Puerto de Eivissa:

- $18.272,55 / 691 \text{ plazas} = 26,44 \text{ m}^2/\text{plaza}$.

Así, con una superficie estimada de 15.000 m², se estima una capacidad para 568 vehículos.

En base a estas hipótesis, se estima que la ocupación media del aparcamiento será de 228 vehículos.



Tabla 36: Ocupación media del aparcamiento, Situación SIN y CON Proyecto (plazas ocupadas)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	30	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	0	0	228	228	228	228	228	228	228	228	228
DIFERENCIAL	0	0	228	228	228	228	228	228	228	228	228

Fuente: EPC

Tráfico previsto

Dada la naturaleza de este proyecto parece bastante lógico que no genere tráfico marítimo alguno.

Puestos de amarre

Se asume que no se generarán nuevos puestos de amarre, por lo que continuarán habiendo los mismos, que según datos de Ocibar alcanzan los 430 puestos de amarre y, en consecuencia, los ingresos y gastos generados por esta actividad serán similares a los actuales,

Así, según el actual concesionario alcanzan las siguientes dimensiones:

Tabla 37: Número y dimensiones de atraques disponibles en el puerto deportivo Marina Botafoc

Largo (m)	Ancho (m)	número (ud)	Superficie (m ²)
6	3	42	630
8	3	70	1.680
10	4	96	3.360
12	4	120	5.760
15	5	26	1.872
16	5	24	1.920
20	6	28	3.080
25	7	16	2.600
30	7	8	1.776
Total		430	22.678

Fuente: EPC

3.3.1.2 Análisis financiero

Consideraciones iniciales

En primer lugar, se detallan las principales hipótesis de partida del análisis financiero:

- Horizonte temporal**

Como horizonte temporal se ha tomado 35 años. La vida útil de las principales inversiones a ejecutar tiene 35 años, a lo que hay sumar los dos primeros años de obras.⁷

⁷ Según el MEIPOR 2004 el activo "Almacenes, talleres, garajes y oficinas, y casetas de pesca, armadores y similares" tiene una vida útil de 35 años.



- **Criterio de actualización de precios**

Se utilizan precios nominales, que generalmente se actualizarán según el IPC, previsto en el 1% interanual para todo el periodo de estudio.

Se asume igualmente que la tasa de ocupación y actividad se actualizarán a la mitad del ritmo que el crecimiento previsto del IPC, ya que los últimos 4 años, estas tasas han tenido crecimiento nulo en los Presupuestos Generales del Estado.

- **Consideración de impuestos**

Tal como exige el MEIPOR 2016 se considerarán únicamente los impuestos directos (impuestos de sociedades) y no los impuestos indirectos (IVA).

Para el Promotor Inmobiliario se considera un 30% de impuesto de sociedades respecto el beneficio anual obtenido.

Identificación y caracterización de agentes

Se considera se realizará el análisis para un operador partícipe, denominado el Promotor Inmobiliario, que se supone invierte todas las actuaciones necesarias para realizar el aparcamiento y alquila las plazas de aparcamiento a otras empresas o usuarios.

Identificación de efectos financieros

Los principales efectos financieros para el Promotor Inmobiliario serían los siguientes:

- Costes de inversión para la construcción de todas las obras e instalaciones de Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc y el aparcamiento soterrado.
- Costes de operación: costes de personal y mantenimiento.
- Tasa de ocupación y Tasa de actividad a pagar a la Autoridad Portuaria, por la ocupación de las concesiones.
- Costes de gastos generales (13%), donde se asumen la parte de personal administrativo u otros aprovisionamientos.
- Ingresos por:
 - Alquiler de las plazas de aparcamiento.
 - Gestión de puestos de atraque.
 - Suministros a puestos de atraque.
 - Alquiler de locales comerciales y restaurantes.

Cálculo de los Flujos de Caja Libres del Proyecto

- **Tasa de descuento financiera del Proyecto**

Se considera que para el Promotor Inmobiliario la tasa de descuento financiera de Descuento del Proyecto será de 7,5%, por los mismos criterios que en apartados anteriores.

- **Cálculo de los Flujos de Caja Libres del Proyecto para el Promotor Inmobiliario y la Autoridad Portuaria**

Costes de inversión



El operador participe asumiría todos los costes de inversión, estimados en:

- 26.682.479 €, durante la fase de obras, distribuidos en dos anualidades, para la construcción del aparcamiento, según valoración de actuaciones realizada en el Informe económico-financiero.
- 30.000.000 €, durante la fase de obras, distribuidos en dos anualidades, para las obras e instalaciones de renovación de las instalaciones náutico-deportivas, coste definido en el Plan de Empresa 2025.

Se asume una reposición de los pavimentos y otros, con un coste estimado del 20% del total de la inversión, cada 15 años, correspondiente a la vida útil de “caminos, zonas de circulación y aparcamientos, depósitos” en MEIPOR 2016.

No se consideran costes de inversión en la situación SIN Proyecto, por lo tanto, la inversión en las situaciones CON Proyecto y SIN Proyecto es la siguiente:

Tabla 38 : Costes de inversión del Operador Participe, Situación SIN y CON Proyecto (€)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instalaciones náutico-deportivas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	28.341.240	28.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
Aparcamiento	13.341.240	13.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
Instalaciones náutico-deportivas	15.000.000	15.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0
DIFERENCIAL	28.341.240	28.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
Aparcamiento	13.341.240	13.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
Instalaciones náutico-deportivas	15.000.000	15.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: EPC

Costes de explotación

Dentro de los costes de operación, se encuentran:

- Costes de mantenimiento:
 - Estimados en un 3%, según la categoría “viviendas y otros edificios” en el MEIPOR 2004.
 - Estimados en un 2,7% para el aparcamiento subterráneo, a similitud del ubicado en la zona de la TM Eivissa-Formentera.
- Costes de personal: se asume, como hipótesis conservadora, que los costes de personal serán similares a los de la Memoria Económico Financiera del puerto deportivo Marina Botafoc, pese a no seguir desarrollándose la actividad de marina seca y varadero.

Así, asumiendo esta hipótesis, el resultado quedará del lado de la seguridad.

Tasa de ocupación y Tasa de actividad



Instalaciones náutico-deportivas

Se asume que la tasa de ocupación y la tasa de actividad de las instalaciones náutico deportivas serán del mismo importe que las que se abonan por el actual concesionario, ya que no se estima un incremento de la superficie de la concesión.

Esta hipótesis es igualmente conservadora, ya que en la nueva concesión no se podrán ubicar hoteles, viviendas y no se considera la actividad de varadero y marina seca.

Estas tasas vienen recogidas en la *“Resolución de la Autoridad Portuaria de Baleares por la que se anuncia el otorgamiento de una concesión administrativa a la empresa OCIBAR S.A., para la gestión de puestos de amarre y locales comerciales de Botafoc en el Puerto de Eivissa (E.M.762)”*:

- Tasa de ocupación: 2.307.533,78 €.
- Tasa de actividad: 1.288.799,12 €.

Aparcamiento subterráneo

En este caso se considera una Tasa de Ocupación cuya base imponible es la ocupación de terrenos, sin tener en cuenta el valor de las obras e instalaciones existentes puesto que se considera que el Proyecto no afectaría a dicho valor.

Por lo tanto, la Tasa de Ocupación se calcularía multiplicando la valoración de los terrenos por el gravamen establecido, en función del tipo de actividad de la concesión o autorización, según se define en el art. 176.1 del TRLPEMM.

En este caso se considera un 2,75% *“ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos”*.

Para calcular la base imponible se toma la valoración de terrenos de dominio público y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Eivissa, según la Valoración de los Terrenos y Lámina de Agua, publicado por la APB, con fecha de 01/01/2013⁸, que para el área objeto de proyecto “Área III: Marina de Botafoc” los terrenos alcanzan un valor de 417,01 €/m² y año.

Por otro lado, se calcula la Tasa de Actividad como el 100% de la Tasa de Ocupación en este caso, al realizar la inversión el Operador Participe, que es uno de los máximos que establece el TRLPEMM, ante los elevados ingresos esperados, lo que se supone como un escenario muy conservador.

En función de los citados valores y de la previsión de la superficie en concesión que se muestra en el apartado 3.3.1.1, se obtienen los ingresos en la Situación SIN y CON Proyecto.

Dichas tasas, tanto de las instalaciones náutico-deportivas como las del aparcamiento subterráneo se actualizarán con la mitad del ritmo de crecimiento del IPC, es decir al 0,5% anualmente, debido que los últimos años no se ha actualizado.

Gastos generales de la empresa

Se ha asumido un 13% de gastos generales, sobre los costes de personal, mantenimiento y tasas, de tal manera que pueda reflejarse los costes por personal administrativo y otros suministros.

⁸ Está actualmente pendiente de aprobación la nueva valoración de terrenos y lámina de agua, pero hasta su aprobación es vigente la realizada el 2013.



En la Tabla 39 se muestra un resumen de los costes de operación del Promotor Inmobiliario:

Tabla 39: Costes de operación del Promotor Inmobiliario (€)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes de mantenimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marina Botafoc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costes de operación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Ocupación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marina Botafoc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de Actividad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Marina Botafoc	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gastos generales/gestión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	6.403.230	6.837.644	6.883.646	6.929.996	6.976.698	7.023.753	7.071.165	7.565.597	8.099.209	8.210.240
Costes de mantenimiento	1.627.667	1.643.944	1.660.383	1.676.987	1.693.757	1.710.695	1.727.802	1.908.568	2.108.246	2.328.815
Aparcamiento	727.667	734.944	742.293	749.716	757.213	764.786	772.433	853.247	942.516	1.041.124
Marina Botafoc	900.000	909.000	918.090	927.271	936.544	945.909	955.368	1.055.321	1.165.731	1.287.692
Costes de operación	4.775.563	5.193.700	5.223.263	5.253.009	5.282.941	5.313.058	5.343.364	5.657.029	5.990.963	5.881.425
Personal	629.829	636.127	642.488	648.913	655.402	661.956	668.576	738.524	815.790	901.139
Tasa de Ocupación	2.307.534	2.491.948	2.504.408	2.516.930	2.529.515	2.542.162	2.554.873	2.685.530	2.822.868	2.761.381
Aparcamiento	0	172.877	173.741	174.610	175.483	176.360	177.242	186.306	195.834	0
Marina Botafoc	2.307.534	2.319.071	2.330.667	2.342.320	2.354.032	2.365.802	2.377.631	2.499.223	2.627.034	2.761.381
Tasa de Actividad	1.288.799	1.468.120	1.475.460	1.482.838	1.490.252	1.497.703	1.505.192	1.582.167	1.663.080	1.542.281
Aparcamiento	0	172.877	173.741	174.610	175.483	176.360	177.242	186.306	195.834	0
Marina Botafoc	1.288.799	1.295.243	1.301.719	1.308.228	1.314.769	1.321.343	1.327.950	1.395.861	1.467.246	1.542.281
Gastos generales/gestión	549.401	597.505	600.906	604.329	607.772	611.237	614.723	650.809	689.226	676.624
DIFERENCIAL	6.403.230	6.837.644	6.883.646	6.929.996	6.976.698	7.023.753	7.071.165	7.565.597	8.099.209	8.210.240
Costes de mantenimiento	1.627.667	1.643.944	1.660.383	1.676.987	1.693.757	1.710.695	1.727.802	1.908.568	2.108.246	2.328.815
Aparcamiento	727.667	734.944	742.293	749.716	757.213	764.786	772.433	853.247	942.516	1.041.124
Marina Botafoc	900.000	909.000	918.090	927.271	936.544	945.909	955.368	1.055.321	1.165.731	1.287.692
Costes de operación	4.775.563	5.193.700	5.223.263	5.253.009	5.282.941	5.313.058	5.343.364	5.657.029	5.990.963	5.881.425
Personal	629.829	636.127	642.488	648.913	655.402	661.956	668.576	738.524	815.790	901.139
Tasa de Ocupación	2.307.534	2.491.948	2.504.408	2.516.930	2.529.515	2.542.162	2.554.873	2.685.530	2.822.868	2.761.381
Aparcamiento	0	172.877	173.741	174.610	175.483	176.360	177.242	186.306	195.834	0
Marina Botafoc	2.307.534	2.319.071	2.330.667	2.342.320	2.354.032	2.365.802	2.377.631	2.499.223	2.627.034	2.761.381
Tasa de Actividad	1.288.799	1.468.120	1.475.460	1.482.838	1.490.252	1.497.703	1.505.192	1.582.167	1.663.080	1.542.281
Aparcamiento	0	172.877	173.741	174.610	175.483	176.360	177.242	186.306	195.834	0
Marina Botafoc	1.288.799	1.295.243	1.301.719	1.308.228	1.314.769	1.321.343	1.327.950	1.395.861	1.467.246	1.542.281
Gastos generales/gestión	549.401	597.505	600.906	604.329	607.772	611.237	614.723	650.809	689.226	676.624

Fuente: EPC

Ingresos de operación

Instalaciones náutico-deportivas

Para calcular los ingresos se ha tomado en consideración los siguientes valores indicados en la Memoria Económica para el año 2019:

- Gestión puestos de amarre: 0,8 m²/día.



- Comercio: 97 €/m² año.
- Restaurante: 72 €/m² año.
- Suministros a puestos de amarre: 292.033 €/año.
- Otros ingresos: 196.356 €/año.

Aparcamiento subterráneo

Para el cálculo de los ingresos se ha tomado en cuenta las tarifas de la Actuación 7, analizada en puntos anteriores, es decir, 0,05 €/hora.

Así, los ingresos máximos teóricos anuales de cada plaza de aparcamiento alcanzan aproximadamente los 26.280 €/año.

Asumiendo, las hipótesis anteriores se obtendrían los siguientes ingresos:

Tabla 40: Ingresos de operación del Promotor Inmobiliario (€)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	35
SITUACIÓN SIN PROYECTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aparcamiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instalaciones náutico-deportivas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amarre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comercio/restauración	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locales comerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Restauración	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suministros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros Ingresos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SITUACIÓN CON PROYECTO	7.400.310	7.474.313	14.036.461	14.176.826	14.318.594	14.461.780	14.606.398	16.134.550	17.822.581	19.492.295
Aparcamiento	0	0	6.112.276	6.173.399	6.235.133	6.297.484	6.360.459	7.025.904	7.760.969	8.488.057
Instalaciones náutico-deportivas	7.400.310	7.474.313	7.924.185	8.003.427	8.083.461	8.164.296	8.245.939	9.108.647	10.061.613	11.004.238
Amarre	6.890.855	6.959.763	7.029.361	7.099.655	7.170.651	7.242.358	7.314.781	8.080.069	8.925.423	9.761.604
Comercio/restauración	0	0	375.129	378.881	382.669	386.496	390.361	431.202	476.315	520.938
Locales comerciales	0	0	273.209	275.941	278.701	281.488	284.303	314.047	346.903	379.403
Restauración	0	0	101.920	102.939	103.969	105.008	106.058	117.154	129.411	141.535
Suministros	313.099	316.230	319.392	322.586	325.812	329.070	332.361	367.133	405.543	443.537
Otros Ingresos	196.356	198.320	200.303	202.306	204.329	206.372	208.436	230.243	254.331	278.158
DIFERENCIAL	7.400.310	7.474.313	14.036.461	14.176.826	14.318.594	14.461.780	14.606.398	16.134.550	17.822.581	19.492.295
Aparcamiento	0	0	6.112.276	6.173.399	6.235.133	6.297.484	6.360.459	7.025.904	7.760.969	8.488.057
Instalaciones náutico-deportivas	7.400.310	7.474.313	7.924.185	8.003.427	8.083.461	8.164.296	8.245.939	9.108.647	10.061.613	11.004.238
Amarre	6.890.855	6.959.763	7.029.361	7.099.655	7.170.651	7.242.358	7.314.781	8.080.069	8.925.423	9.761.604
Comercio/restauración	0	0	375.129	378.881	382.669	386.496	390.361	431.202	476.315	520.938
Locales comerciales	0	0	273.209	275.941	278.701	281.488	284.303	314.047	346.903	379.403
Restauración	0	0	101.920	102.939	103.969	105.008	106.058	117.154	129.411	141.535
Suministros	313.099	316.230	319.392	322.586	325.812	329.070	332.361	367.133	405.543	443.537
Otros Ingresos	196.356	198.320	200.303	202.306	204.329	206.372	208.436	230.243	254.331	278.158

Fuente: EPC

En base a los diferentes efectos financieros considerados se obtienen en la Tabla 41 los flujos de caja libre del proyecto para el Promotor Inmobiliario:



Tabla 41: Flujos de caja libres del proyecto para el Promotor Inmobiliario (€)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	35
INGRESOS OPERATIVOS	7.400.310	7.474.313	14.036.461	14.176.826	14.318.594	14.461.780	14.606.398	16.134.550	17.822.581	19.492.295
COSTES DE OPERACIÓN	6.403.230	6.837.644	6.883.646	6.929.996	6.976.698	7.023.753	7.071.165	7.565.597	8.099.209	8.210.240
COSTES DE INVERSIÓN	28.341.240	28.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
IMPUESTOS	0	0	2.145.845	2.174.049	2.202.569	2.231.408	2.260.570	655.620	2.917.012	4.942.446
FLUJOS DE CAJA DIFERENCIALES	-27.344.160	-27.972.730	5.006.971	5.072.781	5.139.327	5.206.619	5.274.663	1.529.781	6.806.360	11.532.373

Fuente: EPC

Resultado del análisis de rentabilidad financiera del Proyecto

Después de estimar los flujos de caja diferenciales libres del proyecto para cada agente y las fuentes de financiación, el siguiente paso en el análisis es la evaluación de la rentabilidad financiera para el Promotor Inmobiliario.

Se utilizarán dos indicadores principales:

- Valor Actual Neto Financiero del proyecto de inversión – VANF (I).
- Tasa Interna de Rentabilidad Financiera asociada - TIRF (I).

El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto - VANF (I) se define como la suma del valor de los flujos de caja diferenciales descontados al año inicial del proyecto, aplicando una Tasa Financiera de Descuento del Proyecto adecuada para cada agente.

La Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del proyecto-TIRF (I) se define como la tasa de descuento financiero que significa un VANF (I) igual a 0.

Adicionalmente, se calcula el *Payback* o Período de Recuperación de la inversión- *Payback* (I), que mide cuánto tiempo se tardará en recuperar la inversión inicial con los flujos de explotación del proyecto. Para el cálculo del *Payback* se han utilizado flujos de caja del proyecto no descontados.

Los resultados del análisis de rentabilidad financiera son los siguientes:

Tabla 42: Resultados del análisis de rentabilidad financiera del Proyecto (€ y %)

	Promotor Inmobiliario
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	9.108.516,05 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	9,04%
Payback del Proyecto-Payback (I)	11 años

Fuente: EPC

El VANF – (I) para el Promotor Inmobiliario es positivo, lo que constituye uno de los requisitos para la aceptabilidad del Proyecto, según los criterios del MEIPOR 2016.



Sostenibilidad financiera del Promotor Inmobiliario

Los flujos de caja netos acumulados son positivos en todo el periodo de estudio, por lo tanto, el proyecto es financieramente sostenible para el Promotor Inmobiliario.

Tabla 43: Sostenibilidad financiera para el Promotor Inmobiliario (€)

	Obras		1	2	3	4	5	15	25	35
ENTRADAS DE CAJA	7.400.310	7.474.313	14.036.461	14.176.826	14.318.594	14.461.780	14.606.398	16.134.550	17.822.581	19.492.295
Fuentes de financiación	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ingresos de Operación	7.400.310	7.474.313	14.036.461	14.176.826	14.318.594	14.461.780	14.606.398	16.134.550	17.822.581	19.492.295
SALIDAS DE CAJA	34.744.469	35.447.043	9.029.491	9.104.045	9.179.267	9.255.161	9.331.735	14.604.769	11.016.221	7.959.922
Costes de Operación	6.403.230	6.837.644	6.883.646	6.929.996	6.976.698	7.023.753	7.071.165	7.565.597	8.099.209	8.210.240
Costes de Inversión (sin valor residual)	28.341.240	28.609.398	0	0	0	0	0	6.383.552	0	-5.192.764
Impuestos	0	0	2.145.845	2.174.049	2.202.569	2.231.408	2.260.570	655.620	2.917.012	4.942.446
Devolución del Principal										
Costes Financieros										
FLUJOS DE CAJA NETOS	-27.344.160	-27.972.730	5.006.971	5.072.781	5.139.327	5.206.619	5.274.663	1.529.781	6.806.360	11.532.373
FLUJOS DE CAJA NETOS ACUMULADOS	-27.344.160	-55.316.889	-50.309.919	-45.237.138	-40.097.811	-34.891.192	-29.616.529	22.575.324	86.929.117	158.507.928

Fuente: EPC

El Promotor Inmobiliario no tendrá que aportar recursos propios adicionales en todo el periodo de estudio para que la sostenibilidad financiera sea adecuada, es decir, que los flujos de caja netos acumulados sean positivos y, por tanto, cumpla con lo exigido en el MEIPOR 2016.

3.3.1.3 Análisis de sensibilidad

Dadas las incertidumbres que pueden plantearse sobre la ocupación media, las tarifas o los costes de inversión, se realiza un análisis de sensibilidad respecto estas tres variables:

En primer lugar, se realiza dicho análisis a la ocupación media:

Tabla 44: Análisis de sensibilidad a la ocupación media (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Ocupación Media	40%	45%	35%	30%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (I)- Promotor Inmobiliario	9.108.516,05 €	15.264.478,63 €	2.732.697,68 €	-3.423.264,90 €
TIRF (I)- Promotor Inmobiliario	9,04%	10,02%	7,97%	6,89%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF es positivo para el Promotor Inmobiliario excepto en la hipótesis Pesimista 2.

En segundo lugar, se realiza dicho análisis respecto a la variación, en porcentaje, de las tarifas propuestas:



Tabla 45: Análisis de sensibilidad a la variación de las tarifas (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Variación de las tarifas (%)	100%	110%	90%	70%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (C)- Aut. Portuaria	-29.743.585,01 €	21.955.075,54 €	-3.738.043,43 €	-29.743.585,01 €
TIRF (C)- Aut. Portuaria	1,76%	11,16%	6,86%	1,76%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF es positivo para el Promotor Inmobiliario en el escenario base y en el optimista, en cambio en el pesimista 1 y pesimista 2 el VANF es negativo.

Finalmente, se realiza dicho análisis respecto a los costes de inversión:

Tabla 46: Análisis de sensibilidad respecto a los costes de inversión (€ y %)

	Base	Optimista	Pesimista 1	Pesimista 2
VARIABLE CRÍTICA				
Variación de los costes de Inversión	100%	90%	110%	130%
INDICADORES DE RENTABILIDAD (financiera)				
VANF (I)- Promotor Inmobiliario	9.108.516,05 €	16.057.889,31 €	2.159.142,80 €	-11.766.120,55 €
TIRF (I)- Promotor Inmobiliario	9,04%	10,45%	7,84%	5,88%

Fuente: EPC

Se observa como el VANF es positivo igualmente positivo para el Promotor Inmobiliario en todos los casos, a excepción del escenario pesimista 2, con un incremento del 30 % en los costes de inversión.

En este sentido, no obstante, cabe pensar que pueda haber una cierta reducción en el volumen de inversión, en lugar de un incremento, teniendo en cuenta la situación actual del mercado de la construcción de las infraestructuras portuarias, dado que su valor ha sido obtenido a través de un Proyecto Técnico de calidad, que cumple con los criterios técnicos previstos en la Normativa vigente, teniendo, además, la APB un alto conocimiento de la realidad del comportamiento de los terrenos portuarios. Esta reducción de la inversión redundaría en una rentabilidad financiera más favorable del Proyecto.

3.3.1.4 Conclusiones

Los principales resultados del estudio de viabilidad financiera han sido los siguientes:

Tabla 47: Resultados del estudio financiero (€ y %)

	Promotor Inmobiliario
Tasa Financiera de Descuento del Proyecto	7,50%
Valor Actual Neto Financiero del Proyecto-VANF (I)	9.108.516,05 €
Tasa Interna de Rentabilidad Financiera del Proyecto-TIRF (I)	9,04%
Payback del Proyecto-Payback (I)	11 años

Fuente: EPC



Se ha comprobado como el proyecto cumple con los requisitos del MEIPOR 2016:

- El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para el Promotor Inmobiliario es positivo.
- La sostenibilidad financiera del proyecto para la Autoridad Portuaria es adecuada, dado que no soporta ningún tipo de coste y percibirá ingresos por tasas portuarias.
- La sostenibilidad financiera del proyecto para el Promotor Inmobiliario es adecuada todos los años sin que se deban aportar fondos adicionales.

En estas condiciones, se demuestra como el proyecto es viable desde el punto financiero, según las previsiones e hipótesis planteadas en este documento, respondiendo a los objetivos que exige la metodología MEIPOR 2016.



4 RESULTADOS DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

Los principales resultados del estudio de viabilidad económico-financiera, que se muestran gráficamente en la Tabla 48, han sido los siguientes:

- De las doce actuaciones incluidas en el Plan Especial las siguientes no requieren evaluación económico-financiera, según los criterios del OPPE:
 - Actuación 1: Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8, de 1,186 millones de euros.
 - Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB, de 3 millones de euros.
 - Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente, que se estima de 764.471 euros.
 - Actuación 12: Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, de 604.693 millones de euros.

No obstante, las únicas actuaciones que podrían considerarse como partes de un proyecto de inversión técnico, financiera y funcionalmente completo serían la actuación 1 y 9, con un presupuesto global de 1.950.471€ y, por tanto, por debajo de los límites requeridos por el OPPE.

- Dos de las actuaciones previstas en el Plan Especial, la nº10 (Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza) y la nº2 (Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente), son proyectos de inversión cuyo contenido esencial sobrepasa ampliamente el alcance del Plan Especial, ya que su objeto es la explotación de los puestos de amarre para embarcaciones náutico-deportivas, mientras que la razón de su presencia explícita en el Plan Especial es debida al aumento de la edificabilidad.

Por ello, en el presente documento no se realizará un análisis de rentabilidad de estos dos proyectos de inversión.

- Para el resto de actuaciones recogidas en la Tabla 48, se ha comprobado para cada proyecto de inversión técnico, financiero y funcionalmente completo que:
 - La sostenibilidad financiera del proyecto para la Autoridad Portuaria es adecuada, en todos los casos.
 - El Valor Actual Neto Financiero del Proyecto para el Promotor Inmobiliario es positivo, en su caso.
 - La sostenibilidad financiera del proyecto para el Promotor Inmobiliario es adecuada, en todos los casos.



Tabla 48: Resumen de actuaciones incluidas en el Plan Especial del Eivissa

Área	nº Actuación	Nombre	Inversión (€)	Evaluación financiera requerida	Modelo de Gestión		TIRF APB (%)	VANF APB (€)	Sost. financiera APB	TIRF Op. Participe (%)	VANF Op. Participe (€)	Sost. financiera Op. Participe	TIRE (%)	VANE (€)
					Construcción	Explotación								
2	1	Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8	1.186.000,00	No										
2	9	Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente	764.471,00	No										
2	1 y 9*	Total actuaciones nº 1 y nº 9	1.950.471,00	No	Directa	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
3	4	Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico deportivas Ribera de Poniente	4.300.000,00	No**	Indirecta	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
4	5	Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB	1.200.000,00	No	Directa	Directa	-	-	-	-	-	-	-	-
4	6	Construcción del aparcamiento subterráneo	30.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	14,87%	25.221.897,66	Adecuada	-	-
4	5	Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400.000,00											
4	7	Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales	6.000.000,00											
4	5 y 7*	Total Actuaciones nº 5 y nº 7	10.400.000,00	Sí	Directa	Directa	-9,66%	-5.622.142,79	Adecuada	-	-	-	43,04%	2.707.063,49
4	6	Nuevo varadero en Muelles Comerciales	6.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	8,18%	401.128,99	Adecuada	-	-
5	10	Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza	8.596.440,00	No**	Indirecta	Indirecta								
6	8	Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc	30.000.000,00											
6	11	Construcción de un aparcamiento subterráneo	26.682.479,00											
6	8 y 11*	Total Actuaciones nº 8 y nº 12	56.682.479,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	Adecuada	9,04%	9.108.516,05	Adecuada	-	-
8	12	Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	604.693,00	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Se analizan conjuntamente pues se entiende que son actuaciones vinculadas entre sí que constituyen un mismo proyecto de inversión

**No se realiza el análisis de rentabilidad pues estas actuaciones sobrepasan el alcance del Plan Especial

Fuente: EPC

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 345 de 791



En estas condiciones, se demuestra como todas las actuaciones contenidas en el Plan Especial del puerto de Eivissa tienen aseguradas su viabilidad económico-financiera, en términos de rentabilidad, respetando lo establecido en el TRLPEMM, el deber legal de la conservación y permitiendo un equilibrio entre beneficios y cargas de las empresas privadas que inviertan en el dominio público portuario, mediante el otorgamiento de concesión o autorización.

Asimismo, en aquellas inversiones en las que se requiere por la normativa del Organismo Público Puertos del Estado, se demuestra la viabilidad respecto al punto de vista económico-social.



ANEXO N° 2: INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PLAN DE ETAPAS

ANEXO 2: INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

INDICE

ACRÓNIMOS	2
LISTA DE FIGURAS	3
LISTA DE TABLAS	4
1 INTRODUCCIÓN	5
1.1 NECESIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA	5
1.2 CONTENIDO	5
1.3 ANTECEDENTES.....	5
1.3.1 Antecedentes de planeamiento.....	5
1.3.2 Particularidades del ámbito ordenado.....	6
2 IMPACTO EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS.....	7
2.1 DETERMINACION DE LAS HACIENDAS PUBLICAS AFECTADAS	7
2.2 DETERMINACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS, SERVICIOS E INSTALACIONES RESULTANTES DE LA ACTUACION	7
2.3 METODOLOGIA Y CONTENIDO DEL ANALISIS DE RENTABILIDAD	7
2.4 VALORACION DE LAS INFRAESTRUCTURAS, SERVICIOS E INSTALACIONES	8
2.5 VALORACION DEL MANTENIMIENTO DE LOS ELEMENTOS DE URBANIZACION O LA PUESTA EN MARCHA Y LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS	8
2.1 DETERMINACION DE LOS INGRESOS QUE DERIVEN DE LA ACTUACION PARA LA ADMINISTRACION.....	9
2.1.1 Ingresos de la APB.....	9
2.1.2 Ingresos del Ayuntamiento.....	10
2.1 CONCLUSION: ANALISIS DEL IMPACTO DE LA ACTUACION EN LA HACIENDA PUBLICA.....	11
2.1.1 Análisis del impacto sobre la APB.....	11
2.1.2 Análisis del impacto sobre el Ayuntamiento	13
3 LA ADECUACIÓN DEL SUELO A USOS PRODUCTIVOS.....	14



ACRÓNIMOS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Balearea
EPC	Estrada Port Consulting, S.L.
OPPE	Organismo Público Puertos del Estado
t	Toneladas
m	Miles o metros
M	Millones
CAGR	<i>Compound Annual Growth Rate</i>
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
PE	Plan Especial
CIE	Consell Insular d'Eivissa
MEIPOR	Método de Evaluación de Inversiones Portuarias
Pax	Pasajero
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos y la Marina Mercante
EM	Estación Marítima
TM	Terminal Marítima



LISTA DE FIGURAS

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.



LISTA DE TABLAS

TABLA 1 : VALORACION DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS	8
TABLA 2 : VALORACION MANTENIMIENTO ANUAL DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS	9
TABLA 3 : INGRESOS ANUALES APB DE LAS ACTUACIONES PROPUESTAS	10
TABLA 4: RESUMEN DE ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL PLAN ESPECIAL DEL EIVISSA	12



1 INTRODUCCIÓN

1.1 Necesidad del Informe de Sostenibilidad económica

En el presente anexo se redacta informe de sostenibilidad económica, en coherencia con lo establecido en la LUIB (Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de Urbanismo de les Illes Balears) y el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*.

En el artículo 45.6 de la LUIB se determina:

a) *Una memoria de viabilidad económica que analice la rentabilidad de la actuación, así como un **informe de sostenibilidad económica**, en que se ponderará en particular el **impacto de la actuación en las haciendas públicas afectadas**, formulados ambos en los términos establecidos por la presente ley y, en concreto, por el artículo 47 y la legislación estatal de suelo para la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en funcionamiento y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y la adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

Asimismo, en el RD 7/2015 se establece:

4. *La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un **informe o memoria de sostenibilidad económica**, en el que se ponderará, en particular, **el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.** (art 22.4).*

5. *La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación (art. 22.5).*

Por tanto a la vista de todo lo anterior se realiza el presente Informe de sostenibilidad económica, coherentemente con las legislaciones autonómicas y estatales.

1.2 Contenido

El contenido de un Informe de Sostenibilidad Económica se estructura en dos partes diferenciadas. Por un lado, el estudio del impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas; y por el otro, el análisis de la adecuación del suelo destinado a usos productivos.

1.3 Antecedentes

1.3.1 Antecedentes de planeamiento

La Zona de Servicio del puerto de Eivissa, en el término municipal de Eivissa, cuyo ámbito es objeto del presente Plan Especial, es calificado por el PGOU 2023 como Sistema General, aspecto que condiciona el contenido de este Informe de Sostenibilidad Económica, ya que:



- No se establecen cesiones al Ayuntamiento para el establecimiento de equipamientos y dotaciones de carácter y uso público.
- La titularidad de todos los terrenos corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares (APB).
- Una parte de los terrenos se destinan a uso productivo en régimen de concesión y autorización a entidades privadas.

1.3.2 Particularidades del ámbito ordenado

El alcance y contenido de documento depende en gran medida del alcance y naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento, que como es el caso del presente Plan Especial presenta una serie de particularidades y diferencias respecto al planeamiento, ya sea general o de desarrollo urbanístico propio de las ciudades entendidas desde el punto de vista más amplio.

A este respecto ha de destacarse que la totalidad del espacio ordenado mediante el presente Plan Especial se trata de un espacio perteneciente a la APB, que con sus propios recursos y por mediación de los ingresos recibidos de los concesionarios y empresas que operan en el puerto es la única gestora de dicho espacio, no existiendo infraestructuras ni equipamientos gestionar por el Ayuntamiento de Eivissa.

Como fuente de impacto positivo (ingresos) en las Haciendas Públicas citadas (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Eivissa) como consecuencia del presente Plan Especial, ha de destacarse las derivadas de cualquier inversión que se lleve a cabo en los terrenos de los concesionarios, ya sea en forma de nuevas tasas de actividad y ocupación (Autoridad Portuaria) como de tasas en concepto de licencias (tasas, ICIO, etc.) o impuestos municipales (IBI/IBIC, actividades económicas, etc.).

Por último, ha de indicarse también que las particularidades del ámbito condicionan el contenido de este informe en lo que respecta al estudio de suficiencia de suelo productivo, ya que en este ámbito se dan las dos siguientes situaciones:

- 1) La mayoría del suelo se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, por la propia legislación sectorial, los usos residenciales que, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos.
- 2) Se ordenan nuevos suelos con usos productivo que han sido incorporados en la DEUP.

En los capítulos que siguen se abordan con el alcance y amplitud necesarios los aspectos aquí recogidos a modo de introducción del presente Informe de Sostenibilidad Económica.



2 IMPACTO EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS

2.1 Determinación de las haciendas públicas afectadas

Como se ha indicado anteriormente, la principal Administración afectada es la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), al ser la propietaria única de los terrenos ubicados en el ámbito del Plan Especial. Se entiende como administración pública al ser un organismo dependiente del Organismo Público Puertos del Estado, dependiente a su vez del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Al encontrarse en el término municipal de Eivissa, será el Ayuntamiento de Eivissa la segunda de las administraciones afectadas, no identificándose ninguna adicional.

2.2 Determinación de las infraestructuras, servicios e instalaciones resultantes de la actuación

Tal como se establece en el Estudio económico-financiero el presente Plan Especial, se recogen a continuación las actuaciones previstas que serán asumidas por las Administraciones Públicas afectadas (Autoridad Portuaria y Ayuntamiento):

Actuaciones a cargo de la Autoridad Portuaria

- Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2).
- Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4).
- Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4).
- Actuación 7: Traslado instalaciones pesca a Muelles Comerciales (Área 4)
- Actuación 8: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2).

Actuaciones con participación del Ayuntamiento u otras administraciones

Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8).

2.3 Metodología y contenido del análisis de rentabilidad

En el Anexo 1: Memoria de Viabilidad Económica se ha realizado el análisis de la rentabilidad financiera de las actuaciones, cuyos resultados se recogen a continuación.

Para la realización de dicho análisis se ha tomado como referencia la *“Revisión y actualización del método de evaluación de inversiones portuarias (MEIPOR 2016)”*, en lo sucesivo MEIPOR 2016, del Organismo Público Puertos del Estado.

Esta metodología es empleada para evaluar las rentabilidades financiera y económica de los proyectos de inversión promovidos por las Autoridades Portuarias.

Con carácter general, en el presente Informe de Sostenibilidad Económica se ha tomado un horizonte temporal de 30 años, que es el que establece por defecto el MEIPOR 2016.

Por otro lado, según criterios del Organismo Público Puertos del Estado deben someterse a evaluación económico-financiera aquellos proyectos cuyo importe sea superior a 3.000.000 €.



2.4 Valoración de las infraestructuras, servicios e instalaciones

A continuación, se muestra la inversión prevista para cada actuación, de acuerdo con el Estudio económico-financiero del Plan Especial.

Tabla 1 : Valoración de las actuaciones propuestas

Valoración de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del Puerto de Eivissa		
Actuaciones propuestas	Inversión APB (euros)	Inversión ajena (euros)
Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2)	1.186.000,00	-
Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente (Área 3)	-	4.300.000,00
Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4)	3.000.000,00	-
Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4)	-	30.000.000,00
Actuación 5: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4)	4.400.000,00	-
Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4)	-	6.000.000,00
Actuación 7: Traslado instalaciones pesca en Muelles Comerciales (Área 4)	2.100.000,00	-
Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Área 6)	-	30.000.000,00
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)	764.471,00	-
Actuación 10: Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5)	-	8.596.440,00
Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 5-6)	-	26.682.479,00
Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)	604.693,00	-
TOTAL INVERSIÓN ACTUACIONES PLAN ESPECIAL	12.055.164,00	105.578.919,00

Fuente: EPC

2.5 Valoración del mantenimiento de los elementos de urbanización o la puesta en marcha y la prestación de los servicios

En la siguiente tabla se muestra una aproximación de los costes de mantenimiento anual asociados a la APB.

Estos han sido estimados según la tabla de costes anuales de mantenimiento respecto al valor de la inversión movilizadora por el proyecto, del MEIPOR 2004.



Tabla 2 : Valoración mantenimiento anual de las actuaciones propuestas

Valoración del mantenimiento anual de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del Puerto de Eivissa	
Actuaciones propuestas (inversión APB)	Mantenimiento anual (euros)
Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2)	17.790,00
Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4)	90.000,00
Actuación 5: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4)	88.000,00
Actuación 7: Traslado instalaciones pesca en Muelles Comerciales (Área 4)	63.000,00
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)	22.934,13
Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)	18.140,79
TOTAL MANTENIMIENTO ACTUACIONES PLAN ESPECIAL	299.864,92

Fuente: EPC

2.1 Determinación de los ingresos que deriven de la Actuación para la Administración

2.1.1 Ingresos de la APB

Los ingresos de la APB serán principalmente los relativos a las tasas de ocupación y actividad en aquellas obras y actuaciones donde se prevén que se otorguen nuevas superficies.

Por el contrario, aquellas actuaciones que supongan reducciones en las superficies concesionables es conllevarán una merma de ingresos para la APB.

2.1.1.1 Tasa de ocupación

Para el cálculo de la tasa de ocupación se ha seguido lo dispuesto en el artículo 176 del TRLPEMM y la valoración de terrenos de dominio público y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Eivissa, según la Valoración de los Terrenos y Lámina de Agua, publicado por la APB, con fecha de 01/01/2013¹.

2.1.1.2 Tasa de actividad

En cuanto a la tasa de actividad se han asumido los siguientes límites establecidos en el artículo 188 del TRLPEMM:

20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación para los usos pesqueros y náuticos deportivos.

100% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación para los usos vinculados a la interacción puerto ciudad, dado el potencial de ingresos que pueden generar este tipo de actividades, en particular en zonas con alta edificabilidad y usos de Actividades Económicas.

En la siguiente tabla se muestran los ingresos de la APB.

Se han considerado las actuaciones que se ha analizado su viabilidad en el Anexo 1, dado que el resto de actuaciones están por debajo de los 3 Meuros y se considera que no tienen efectos

¹ Está actualmente pendiente de aprobación la nueva valoración de terrenos y lámina de agua, però hasta su aprobación es vigente la realizada el 2013.



diferenciales sobre los ingresos de la APB o bien, es muy difícil cuantificar cuales serían los ingresos diferenciales.

Tabla 3 : Ingresos anuales APB de las actuaciones propuestas

Ingresos anuales APB de las actuaciones propuestas por el Plan Especial del Puerto de Eivissa	
Actuaciones propuestas	Ingresos APB (euros)
Actuación 1: Ordenación de superficies Ribera Poniente (Área 2)	-
Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente (Área 3)	-
Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB (Área 4)	-
Actuación 4: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 4)	123.535,00
Actuación 5: Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera (Área 4)	75.400,00
Actuación 7: Traslado instalaciones pesca en Muelles Comerciales (Área 4)	
Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales (Área 4)	210.120,00
Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc (Área 6)	3.596.333,00
Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle Ribera de Poniente (Área 2)	-
Actuación 10: Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza (Área 5)	-
Actuación 11: Construcción aparcamiento subterráneo (Área 5-6)	345.754,00
Actuación 12: Adaptación Faro de Botafoc para acoger uso vinculados a la interacción puerto-ciudad (Área 8)	-
TOTAL INVERSIÓN ACTUACIONES PLAN ESPECIAL	4.351.142,00

Fuente: EPC

2.1.2 Ingresos del Ayuntamiento

Los ingresos del Ayuntamiento de Eivissa se concretan en los siguientes:

- Impuestos directos, que incluye el relativo al de actividades económicas.
- Tasas y otros ingresos (incluyendo las tasas por prestación de servicios públicos y realización de actividades administrativas, tasas por tramitación de licencias, por tramitación de instrumentos de planeamiento urbanístico, etc.).
- Ingresos patrimoniales, que englobaría las rentas de bienes inmuebles del sector.

Por todo lo anterior, el desarrollo del sector traerá consigo una serie de beneficios económicos al Ayuntamiento de Eivissa en forma de impuestos, como:

- IMPUESTOS DE UN ÚNICO PAGO, que serán aquellos que solamente se abonarán una sola vez:



- Licencias municipales. Para mantener un criterio conservador no se han estimado las posibles inversiones de mejora, mantenimiento y optimización propias de las actividades ya implantadas, aunque por la tipología de actividad este tipo de inversiones son bastante habituales.
- IMPUESTOS PERIÓDICOS, que son aquellos que se abonan periódicamente y repercuten sobre aquellas infraestructuras que necesitan una mayor conservación y mantenimiento:
 - Impuestos sobre Bienes Inmuebles y sobre Bienes Inmuebles de Características Especiales.
 - Impuestos de actividades económicas, por el ejercicio de actividades empresariales, profesionales o artísticas.

El Plan Especial del puerto de Eivissa prevé el aumento de la edificabilidad total del puerto, que alcanzaría en su máximo desarrollo los 0,16 m²/m².

Esto redundará en los siguientes beneficios para las arcas municipales debido a los siguientes motivos:

- La realización de obras en el dominio público portuario, tanto por la Autoridad Portuaria como por las empresas concesionarias, que redundará en licencias obras y otras tasas.
- Creación e instalación de empresas en el puerto y de la facturación de las mismas, redundando en mayor recaudación de impuestos por actividades económicas.
- Incremento substancial de los metros edificables, lo que redundará en ingresos por IBI, tasas y otros tributos municipales.
- Todo ello irá relacionado con un incremento de la actividad en el municipio de Eivissa y en particular, en la zona más próxima al puerto

Al no disponer de datos específicos de la recaudación por parte del Ayuntamiento de la APB y las empresas concesionarias, no se ha incluido la cifra de ingresos correspondientes al Ayuntamiento por la ejecución del Plan Especial.

2.1 Conclusión: Análisis del impacto de la actuación en la Hacienda Pública

2.1.1 Análisis del impacto sobre la APB

Para calcular el impacto de las actuaciones previstas en el Plan Especial sobre la APB se ha calculado según el MEIPOR 2016, los flujos de caja libres del Proyecto para la APB, es decir, los ingresos operativos, menos los costes de operación, mantenimiento e inversiones. Asimismo, cabe restar los impuestos directos (impuesto de sociedades). Dicho análisis se recoge en el Anexo 1.

En la Tabla 4 se muestran los resultados del análisis de rentabilidad de las actuaciones consideradas.

Se demuestra como todas las actuaciones contenidas en el Plan Especial del puerto de Eivissa tienen aseguradas su viabilidad económico-financiera, en términos de rentabilidad, respetando lo establecido en el TRLPEMM, el deber legal de la conservación y permitiendo un equilibrio entre beneficios y cargas de las empresas privadas que inviertan en el dominio público portuario, mediante el otorgamiento de concesión o autorización.

Asimismo, en aquellas inversiones en las que se requiere por la normativa del Organismo Público Puertos del Estado, se demuestra la viabilidad respecto al punto de vista económico-social.



Tabla 4: Resumen de actuaciones incluidas en el Plan Especial del Eivissa

Área	nº Actuación	Nombre	Inversión (€)	Evaluación financiera requerida	Modelo de Gestión		TIRF APB (%)	VANF APB (€)	Sost. financiera APB	TIRF Op. Participe (%)	VANF Op. Participe (€)	Sost. financiera Op. Participe	TIRE (%)	VANE (€)
					Construcción	Explotación								
2	1	Ordenación de superficies del Muelle de Ribera Poniente 8	1.186.000,00	No										
2	9	Construcción de nueva edificación en el Muelle Ribera de Poniente	764.471,00	No										
2	1 y 9*	Total actuaciones nº 1 y nº 9	1.950.471,00	No	Directa	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
3	4	Reforma y acondicionamiento instalaciones náutico deportivas Ribera de Poniente	4.300.000,00	No**	Indirecta	Indirecta	-	-	-	-	-	-	-	-
4	5	Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB	1.200.000,00	No	Directa	Directa	-	-	-	-	-	-	-	-
4	6	Construcción del aparcamiento subterráneo	30.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	14,87%	25.221.897,66	Adecuada	-	-
4	5	Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	4.400.000,00											
4	7	Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales	6.000.000,00											
4	5 y 7*	Total Actuaciones nº 5 y nº 7	10.400.000,00	Sí	Directa	Directa	-9,66%	-5.622.142,79	Adecuada	-	-	-	43,04%	2.707.063,49
4	6	Nuevo varadero en Muelles Comerciales	6.000.000,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	-	8,18%	401.128,99	Adecuada	-	-
5	10	Ampliación / mejora de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza	8.596.440,00	No**	Indirecta	Indirecta								
6	8	Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la Dársena Marina Botafoc	30.000.000,00											
6	11	Construcción de un aparcamiento subterráneo	26.682.479,00											
6	8 y 11*	Total Actuaciones nº 8 y nº 12	56.682.479,00	Sí	Indirecta	Indirecta	-	-	Adecuada	9,04%	9.108.516,05	Adecuada	-	-
8	12	Adaptación Faro Botafoc para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	604.693,00	No	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Se analizan conjuntamente pues se entiende que son actuaciones vinculadas entre sí que constituyen un mismo proyecto de inversión

**No se realiza el análisis de rentabilidad pues estas actuaciones sobrepasan el alcance del Plan Especial

Fuente: EPC

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 359 de 791



2.1.2 Análisis del impacto sobre el Ayuntamiento

En el presente Informe de Sostenibilidad Económica se ha asumido que el Ayuntamiento no correría a cargo de ninguna inversión ni gastos de mantenimiento.

Al no disponer de datos específicos de la recaudación por parte del Ayuntamiento de la APB y las empresas concesionarias, no se ha incluido la cifra de ingresos ni se puede cuantificar el impacto correspondiente al Ayuntamiento por la ejecución del Plan Especial.

No obstante, pero por todo lo expuesto anteriormente y al no asumir ningún coste de inversión, se considera que el impacto de las actuaciones y actividades previstas en el Plan Especial en la Hacienda pública del Ayuntamiento será positivo.



3 LA ADECUACIÓN DEL SUELO A USOS PRODUCTIVOS

Adicionalmente al impacto en las Haciendas Públicas, la legislación prescribe la necesidad de analizar la adecuación y suficiencia de disposición de suelo destinado a usos productivos que debe contemplar un instrumento de planeamiento urbanístico.

El objetivo de este análisis es doble:

- Por un lado, estudiar si la ordenación contempla una distribución de usos urbanísticos que incluya suelo para actividades económicas generadoras de empleo en una proporción adecuada al uso residencial previsto, en aras de favorecer la sostenibilidad social y ambiental del modelo urbano.
- Por otro, analizar si la incorporación de nuevos espacios productivos, se acomodan y ajustan a las previsiones que al respecto se determinen en el planeamiento general.

El presente Plan Especial presenta dos particularidades, que limitan el alcance del doble objetivo reseñado:

- La mayor parte del ámbito se destina a uso productivo, prohibiéndose en el mismo, por la propia legislación sectorial, los usos residenciales que, en su caso debieran ser en base a los que valorar la adecuación y suficiencia de los usos productivos.

Efectivamente el artículo 72 del TRLPEMM establece que en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, entendidos éstos como los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, 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.

Asimismo, en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

En todo caso, están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación (art. 72.3 del TRLPEMM).



- El Plan Especial ordena los suelos de uso productivo que previamente han sido incorporados al DEUP.

En esta tipología de planeamiento, es práctica habitual que en el Informe de Sostenibilidad Económica se limite a justificar la procedencia de la ordenación de la actuación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general, a través de un análisis de la oferta de suelo existente y la adecuación a la demanda real, la existencia de usos productivos en zonas próximas o la previsión de ocupación de los productos inmobiliarios resultantes.

A este respecto, han de destacarse los siguientes aspectos de la ordenación propuesta en el Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (en adelante PGOU 2023), que justifican la procedencia de la ordenación propuesta por el presente Plan Especial.

El objeto del PGOU 2023 es dotar al municipio de Eivissa de un Instrumento de Ordenación Urbanística, adecuado a la dinámica socio urbanística actual y adaptado a la cambiante incidencia de las normativas supramunicipales, definiendo un modelo territorial sostenible sobre la base de un crecimiento que se tiene que mantener dentro unos topes razonables.

En la memoria de gestión se incluye una ficha dedicada al Plan Especial del área portuaria (ficha nº 47). Los objetivos criterios recomendados que se recogen en dicha ficha para el desarrollo del Plan Especial del puerto son de forma resumida los siguientes:

- *Configurar una zona portuaria equilibrada, en diversas Áreas caracterizadas por la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios.*
- *Consolidación y regulación del aprovechamiento edificatorio y urbanístico del Puerto. Determinación de parámetros y usos urbanísticos por Áreas.*
- *Modernización, mejora y remodelación de las instalaciones náutico-deportivas.*
- *Reestructuración y localización del tránsito marítimo Eivissa-Formentera. Nueva Terminal de pasajeros.*
- *Ejecutar la nueva Terminal de Pasajeros y Mercancías de interés general. Optimizar la zona portuaria del muelle des Botafoc.*
- *Reducción del impacto ambiental de las concesiones náuticas-deportivas.*
- *Mejora de la accesibilidad e interacción ciudad-puerto. Incremento de la permeabilidad y acceso desde la ciudad hasta la lámina de agua.*
- *Potenciar una movilidad sostenible tanto en el interior de la zona portuaria como en su relación con el conjunto de vías urbanas. Priorizar el carril - bici, analizar la viabilidad de transporte marítimo entre Áreas del puerto. Creación de aparcamientos para cumplir con la dotación mínima exigible.*
- *Nuevo edificio de Cofradía de pescadores y zona de Varadero*
- *Incorporación de la zona del Faro des Botafoc a la ordenación urbana portuaria, promoviendo su rehabilitación y una regulación de usos.*



Desde el PGOU 2023 se facilita la tramitación del planeamiento de desarrollo con: Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle.

La zona de servicio del puerto está calificada como Sistema General, de forma coherente con el TRLPMM. La regulación particular de cada uno de los usos a los cuales se vinculan los elementos de los sistemas generales, incluyendo las condiciones que se habrán de respetar en su ejecución, se regirá por las condiciones establecidas en estas Normas para cada área concreta del territorio municipal y en la normativa sectorial específica aplicable en función del uso característico de cada sistema general. Se establece que el desarrollo y ejecución de dichos sistemas se podrá realizar mediante planes especiales.

En la memoria de gestión se incluye una ficha dedicada al Plan Especial del área portuaria. Los objetivos que se recogen en dicha ficha para el desarrollo del Plan Especial del puerto son de forma resumida los siguientes:

- Nueva ordenación de las actividades portuarias.
- Apertura de los espacios del Puerto para ligarlos a la ciudad.
- Recuperación del frente marítimo para la ciudad.

El Plan Especial trata de responder a estos objetivos, tal como se establece en los siguientes Objetivos específicos de la Memoria, así como otros objetivos de carácter legal, ambiental y económico:

- Dotar de una herramienta urbanística a la APB y al Ayuntamiento de Eivissa para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario.
- Establecer un consenso entre Ayuntamiento y APB en relación con aspectos urbanísticos, necesario para otorgar las correspondientes licencias y autorizaciones de actividades y obras en el puerto.
- Establecer un marco claro de seguridad jurídica para los operadores y concesionarios del puerto, en cuanto otorgamiento de concesiones, autorizaciones y realización de inversiones.
- Evitar sobreocupaciones del dominio público o ciertos usos no permitidos por el TRLPMM (uso residencial).
- Racionalizar los espacios y usos portuarios en aras del aumento de la eficiencia portuaria.
- Mejorar la interacción puerto-ciudad, fomentando los paseos ciudadanos, abriendo el puerto a la ciudad, siempre que se garantice la correcta explotación portuaria.

Asimismo, para la definición de los usos del presente Plan Especial se ha utilizado como base la nomenclatura de usos del PGOU 2023, siempre que haya un uso equivalente, así como la normativa y las definiciones de ocupación, edificabilidad, etc.

Todo ello se enmarca en los usos globales establecidos en la DEUP, el cual según el TRLPMM, define el límite de la zona de servicio establecido en el DEUP vigente donde circunscribirse el ámbito de actuación del Plan Especial.

Por todo lo recogido anteriormente, queda adecuadamente justificada la procedencia de la ordenación en cuanto a su acomodación al desarrollo urbano conforme a las previsiones de programación y gestión contenidas en el planeamiento general.



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº6: ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA (EEMG)

INDICE

ACRÓNIMOS	3
LISTA DE FIGURAS	4
LISTA DE TABLAS	5
1 INTRODUCCIÓN.....	7
1.1 ANTECEDENTES	7
1.2 MARCO LEGAL	7
1.3 OBJETIVOS Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO.....	8
1.4 EQUIPO DE TRABAJO	9
2 METODOLOGÍA DE TRABAJO.....	10
3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE EIVISSA	11
3.1 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS RESIDENTES.....	11
3.1.1 <i>Reparto modal de los viajes.....</i>	<i>11</i>
3.1.2 <i>Motivos de los viajes.....</i>	<i>13</i>
3.1.3 <i>Distribución horaria de los viajes</i>	<i>14</i>
3.2 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TURISTAS	15
3.2.1 <i>Estimación de los viajes</i>	<i>15</i>
3.2.2 <i>Reparto modal de los viajes.....</i>	<i>16</i>
3.2.3 <i>Distribución horaria de los viajes</i>	<i>16</i>
4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA	18
4.1 INTRODUCCIÓN.....	18
4.2 PARÁMETROS DE GENERACIÓN DE VIAJES Y DEMANDA DE APARCAMIENTOS.....	18
4.2.1 <i>Aparcamiento de bicicletas</i>	<i>19</i>
4.2.2 <i>Aparcamiento de vehículos.....</i>	<i>19</i>
4.3 SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE EIVISSA	20
4.3.1 <i>Viajes generados por las líneas de pasajeros en la situación actual</i>	<i>20</i>
4.3.2 <i>Viajes generados por el transporte de mercancías en la situación actual.....</i>	<i>22</i>
4.3.3 <i>Viajes generados por los amarres en la situación actual.....</i>	<i>23</i>
4.3.4 <i>Viajes generados por las instalaciones en la situación actual.....</i>	<i>24</i>
4.3.5 <i>Totalidad de viajes generados en la situación actual</i>	<i>29</i>
4.4 PLAN ESPECIAL PROPUESTO PARA EL PUERTO DE EIVISSA	30
4.4.1 <i>Viajes generados por los futuros amarres.....</i>	<i>31</i>



4.4.2	<i>Viajes generados por las instalaciones propuestas</i>	32
4.4.3	<i>Totalidad de viajes generados de la propuesta de Plan Especial</i>	37
5	ANÁLISIS DE LA RED EXISTENTE	38
5.1	RED VIARIA.....	38
5.1.1	<i>Itinerarios de vehículos motorizados en el ámbito del puerto</i>	38
5.1.2	<i>Aparcamientos para vehículos motorizados dentro del puerto</i>	40
5.2	RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	40
5.2.1	<i>Itinerarios en transporte público en el ámbito del puerto</i>	40
5.3	RED PARA MODOS NO MOTORIZADOS.....	42
5.3.1	<i>Itinerarios para peatones</i>	42
5.3.2	<i>Itinerarios para bicicletas</i>	43
6	IMPACTO DE LA MOVILIDAD SOBRE LOS VIALES	45
6.1.1	<i>Previsiones de tráfico para un horizonte de 10 años</i>	51
7	APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULOS Y BICICLETAS	55
7.1	APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULOS PRIVADOS	55
7.1.1	<i>Oferta de aparcamientos en la situación actual</i>	55
7.1.2	<i>Demanda de aparcamientos en la situación actual y con la propuesta del Plan Especial</i> 55	
7.1.3	<i>Aparcamiento para personas con movilidad reducida</i>	59
7.1.4	<i>Plazas de aparcamiento con sistema de recarga para vehículos eléctricos</i>	60
7.2	APARCAMIENTOS PARA OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.....	61
7.3	APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS.....	62
8	REDES PROPUESTAS POR EL NUEVO PLAN ESPECIAL	65
8.1	RED VIARIA.....	65
8.1.1	<i>Parámetros de planificación generales</i>	65
8.1.2	<i>Definición de la nueva red de vehículo privado</i>	65
8.2	RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	66
8.2.1	<i>Parámetros de planificación generales</i>	66
8.2.2	<i>Definición de la nueva red de transporte público</i>	67
8.3	ITINERARIOS PARA PEATONES	67
8.3.1	<i>Parámetros de planificación generales</i>	67
8.3.2	<i>Definición de la nueva red de peatones</i>	68
8.4	ITINERARIOS PARA BICICLETAS	69
8.4.1	<i>Parámetros de planificación generales</i>	69
8.4.2	<i>Definición de la nueva red ciclable</i>	69
9	CONCLUSIONES	71
10	PLANOS	75



ACRÓNIMOS

AIM: Asesoría de infraestructuras y movilidad

APB: Autoridad Portuaria de Baleares

EPC: Estrada Port Consulting SL

IEB: Instituto de Estadística de las Islas Baleares

LOUS: Ley Ordenación y Uso del Suelo

LUIB: Ley de Urbanismo de las Islas Baleares

NNUU: Normas Urbanísticas

PGOU: Plan General de Ordenación Urbana

PDMIB: Plan Director Sectorial de la Movilidad de las Islas Baleares

PEPE: Plan Especial del Puerto de Eivissa

PTI: Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera

PMUS: Plan Director de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa

PDSMIB: Plan Director Sectorial de la Movilidad de las Islas Baleares

UTI: Unidades de Transporte Intermodal



LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 : FUENTES DE INFORMACIÓN Y FASES EN LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO	10
FIGURA 2 : DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES EN EIVISSA, ISLAS BALEARES Y ESPAÑA, POR MODO DE TRANSPORTE	12
FIGURA 3 : DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES DEL MUNICIPIO DE EIVISSA POR MODO DE TRANSPORTE	13
FIGURA 4 : DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES SEGÚN EL MOTIVO.....	13
FIGURA 5 : DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LOS VIAJES DE IDA Y LOS VIAJES DE VUELTA.....	14
FIGURA 6: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MENSUAL DE PASAJEROS EN EL PUERTO DE EIVISSA (AÑO 2023).	15
FIGURA 7 : DISTRIBUCIÓN DE LOS VIAJES DE LOS TURISTAS POR MODO DE TRANSPORTE.....	16
FIGURA 8 : DISTRIBUCIÓN HORARIA DE LOS VIAJES DE LOS TURISTAS.....	17
FIGURA 9 : ACCESOS AL PUERTO DE EIVISSA. EN AMARILLO LAS RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN, EN VERDE LA RED VIARIA URBANA Y EN ROJO LOS PUNTOS DE ACCESO AL PUERTO.	38
FIGURA 10 : LÍNEAS REGULARES DE AUTOBÚS QUE OPERAN EN EL ÁMBITO DEL PUERTO	41
FIGURA 11 : AFOROS HORA PUNTA VERANO 2017 EN LA ROTONDA DE LOS PODENCOS.	46
FIGURA 12 : PLAZAS DE APARCAMIENTO RESERVADAS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.....	60



LISTA DE TABLAS

TABLA 1 : EQUIPO REDACTOR DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA.....	9
TABLA 2 : PASAJEROS REGISTRADOS EN EL PUERTO DE EIVISSA EN AGOSTO 2023.....	15
TABLA 3 : RATIOS DE GENERACIÓN DE VIAJES.....	18
TABLA 4 : RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS.....	19
TABLA 5 : RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS.....	20
TABLA 6 : TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO DE EIVISSA PARA AGOSTO 2023.....	20
TABLA 7 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LAS LÍNEAS DE CRUCEROS.....	21
TABLA 8 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LAS LÍNEAS REGULARES.....	22
TABLA 9 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LAS LÍNEAS DE PASAJEROS.....	22
TABLA 10 : AMARRES ACTUALES POR ESLORA.....	23
TABLA 11 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LOS AMARRES EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	23
TABLA 12 : CÁLCULO DE LA MOVILIDAD GENERADA POR LAS INSTALACIONES EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	24
TABLA 13 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LAS INSTALACIONES ACTUALES.....	29
TABLA 14 : CÁLCULO DE LA MOVILIDAD GENERADA TOTAL EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	29
TABLA 15 : REPARTO MODAL DEL TOTAL DE LOS VIAJES GENERADOS EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	30
TABLA 16 : COMPARATIVA DE LA SUPERFICIE CONSTRUIDA ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PEPE.....	31
TABLA 17 : COMPARATIVA DEL NÚMERO DE AMARRES NÁUTICO-DEPORTIVO ESTADO ACTUAL Y PROPUESTA PEPE.....	31
TABLA 18 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LOS FUTUROS AMARRES.....	32
TABLA 19 : CÁLCULO DE LA MOVILIDAD GENERADA POR LAS INSTALACIONES PROPUESTAS.....	32
TABLA 20 : REPARTO MODAL DE LOS VIAJES GENERADOS POR LAS INSTALACIONES DEL PEPE.....	36
TABLA 21 : CÁLCULO DE LA MOVILIDAD GENERADA TOTAL EN LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL.....	37
TABLA 22 : REPARTO MODAL DEL TOTAL DE LOS VIAJES GENERADOS DE LA PROPUESTA DE PLAN ESPECIAL.....	37
TABLA 23 : OFERTA ACTUAL DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL PUERTO.....	40
TABLA 24 : TRÁFICO DIARIO MÁXIMO DE VEHÍCULOS LIGEROS GENERADO POR EL PUERTO.....	45
TABLA 25 : TRÁFICO DIARIO MÁXIMO DE VEHÍCULOS PESADOS GENERADO POR EL PUERTO.....	46
TABLA 26 : TRÁFICO DIARIO MÁXIMO TOTAL (VEHÍCULOS LIGEROS + PESADOS) GENERADO POR EL PUERTO.....	46
TABLA 27 : TRÁFICO DE ENTRADA Y SALIDA DE BOTAFOC AFORADO EN OCTUBRE DE 2019.....	47
TABLA 28 : TRÁFICO DE ENTRADA Y SALIDA DE LA ROTONDA DE LOS PODENCOS AFORADO EN OCTUBRE DE 2019.....	47
TABLA 29 : INTENSIDADES DE TRÁFICO DIARIAS ESTIMADAS EN LA ACTUALIDAD.....	48
TABLA 30 : INTENSIDADES DE TRÁFICO DIARIAS ESTIMADAS PARA LA PROPUESTA PEPE.....	48
TABLA 31 : TRÁFICO TOTAL EN HORA PUNTA ESTIMADO PARA LOS VIALES DEL PUERTO.....	50
TABLA 32 : CARACTERIZACIÓN DE LOS NIVELES DE SERVICIO.....	50
TABLA 33 : PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO PORTUARIO DEL PLAN DE EMPRESA 2024.....	52
TABLA 34 : PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL TRÁFICO PORTUARIO.....	53
TABLA 35 : TRÁFICO TOTAL ESTIMADO PARA EL AÑO 2035.....	53
TABLA 36 : GRADOS DE SATURACIÓN ESTIMADOS PARA LA HORA PUNTA DEL AÑO 2035.....	54
TABLA 37 : OFERTA ACTUAL DE PLAZAS DE APARCAMIENTO EN EL PUERTO.....	55
TABLA 38 : DEMANDA DIARIA DE TURISMOS QUE NECESITAN APARCAMIENTO.....	55
TABLA 39 : DEMANDA DIARIA DE MOTOCICLETAS QUE NECESITAN APARCAMIENTO.....	56
TABLA 40 : COMPARATIVA PLAZAS DE APARCAMIENTO ACTUALES Y LAS NECESARIAS SEGÚN LA DEMANDA FUTURA (PUERTO PEPE).....	57
TABLA 41 : RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS.....	57
TABLA 42 : CÁLCULO DE LA RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO SEGÚN ART. 121 NNUU DEL PGOU 2023.....	58
TABLA 43 : PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA TURISMOS.....	58



TABLA 44 : PROPUESTA DE DISTRIBUCIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA MOTOCICLETAS	59
TABLA 45 : PROPUESTA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA CARGA Y DESCARGA	61
TABLA 46 : RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS.....	62
TABLA 47 : COMPARATIVA DE LA DEMANDA DIARIA DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS Y LA RESERVA MÍNIMA DE PLAZAS SEGÚN DECRETO	63
TABLA 48 : PROPUESTA DE PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS.....	63



1 INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El presente documento constituye el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada (EEMG) del Plan Especial del Puerto de Eivissa, elaborado por la empresa de consultoría ESTRADA PORT CONSULTING SL, y que se integra en el contrato de “A.T. PARA LA ELABORACIÓN, FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA”, adjudicado por la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante la APB).

El Plan Especial del Puerto de Eivissa (PEPE) tiene por objeto la reordenación de la zona de servicio del puerto. Actualmente el puerto de Eivissa no tiene plan especial vigente, ya que el aprobado en el año 1993 fue posteriormente anulado.

El presente EEMG se redacta en base a la Memoria de ordenación, las Normas Urbanísticas y los planos de ordenación, documentos en los que se establece el esquema director de ordenación, las actuaciones, usos, superficies ocupadas máximas y superficies edificables. Por tanto, el presente trabajo debe servir para la validación de las redes viarias que establece el Plan Especial del puerto de Eivissa y para determinar los requisitos de oferta de aparcamientos.

1.2 Marco legal

De acuerdo con las indicaciones recogidas por la Ley 12/2017, Ley de Urbanismo de las Islas Baleares del 29 de diciembre de 2017, las figuras de planeamiento especial deben contener un estudio que evalúe la movilidad generada por los grandes centros generadores que se prevean y defina las medidas y requerimientos a adoptar.

Por otro lado, la ley 4/2014 de *Transportes terrestre y movilidad sostenible de las Islas Baleares* también promueve las políticas de movilidad sostenible, entendiéndola como aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonable y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

Además, en el artículo 194 de la ley 4/2014 se definen los estudios de movilidad de los grandes centros generadores como los instrumentos de evaluación que establecen las medidas y las actuaciones necesarias para garantizar que las necesidades de movilidad generadas por los desarrollos urbanísticos se satisfagan.

Se debe, por lo tanto, acompañar el Plan Especial del Puerto de Eivissa de un estudio de movilidad que avale la idoneidad del desarrollo urbanístico planeado con el fin de garantizar unas condiciones de movilidad segura y sostenible.

A falta de una normativa común para el conjunto del estado español, así como de legislación propia en las Islas Baleares, en el presente estudio se utilizará como documento de referencia el *decreto 344/2006 de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada* publicado por la Generalitat de Cataluña el 21 de Setiembre de 2006.



1.3 Objetivos y estructura del documento

Los objetivos a los que da respuesta el presente trabajo son los siguientes:

- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocados por la nueva planificación del puerto de Eivissa. Además, también se extrapolará el análisis a un horizonte de 10 años, de acuerdo con los crecimientos previstos por la APB para cada una de las actividades portuarias.
- Evaluar la capacidad de absorción de los sistemas viarios.
- Evaluar la adecuación entre la oferta y la demanda de aparcamiento (tanto de vehículos como de bicicletas).
- Definir las características que deben tener las redes por las que se deberá repartir la nueva movilidad.

El estudio se desarrolla en los capítulos siguientes:

- El capítulo I es la **Introducción** del documento.
- El capítulo II explica la **Metodología de trabajo** que se ha seguido.
- En el capítulo III se presenta el **Análisis de la movilidad de Eivissa**, en el cual se caracteriza la movilidad general de la isla para los residentes y los turistas. Los datos en los que se basa el análisis son los recogidos en el Plan Director de Movilidad de Eivissa aprobado en diciembre de 2010, el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares redactado en octubre del 2017 y las estadísticas oficiales publicadas en el Instituto de Estadística de las Islas Baleares y por la APB.
- En el capítulo IV se presenta el **Análisis de la movilidad generada**, donde se evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocados por la nueva ordenación del puerto. También, se analiza el **impacto de la movilidad generada sobre los viales del puerto y la oferta y demanda de plazas de aparcamiento**.
- En el capítulo V se recoge el **Análisis de la red existente**, en el cual se describen y se realiza la diagnosis de las principales infraestructuras de transporte que sirven al puerto.
- En el capítulo VII se concretan las **Redes propuestas por el nuevo Plan Especial**. En este apartado se establecen los **criterios de diseño que deberían tener las nuevas redes de transporte**.



1.4 Equipo de trabajo

El EEMG ha sido realizado por la empresa AIM: ASESORÍA INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD, en estrecha colaboración con el resto del equipo multidisciplinar redactor del Plan Especial, dirigido y a cargo de ESTRADA PORT CONSULTING SL.

En la siguiente tabla se presenta el equipo redactor del Plan Especial y sus funciones:

Tabla 1: Equipo redactor del Plan Especial del Puerto de Eivissa

Nombre	Titulación	Empresa	Función	DNI/NIE
José Luis Estrada	Dr. ICCP	EPC	Delegado del Consultor	17982601M
Alberto Estrada	ICCP	EPC	Jefe del Proyecto	75889700G
Anna Maria Ribas	Arquitecta	EPC	Arquitecta	47773958Z
José Antonio Malo	ICCP	AIM SL	Experto en movilidad	43682500A
Laura Nuel	ICCP	AIM SL	Experto en movilidad	47660238Y
Koldo Diez-Caballero	Ldo. CC Ambientales	Tecnoambiente	Rble. tramitación ambiental	52592684X
Pablo Molina	Ldo. Derecho	Garrigues	Ldo. Derecho	46140788M

ICCP: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Fuente: Equipo redactor



2 METODOLOGÍA DE TRABAJO

El presente estudio se ha desarrollado en varias fases, en las cuales se han empleado las fuentes e instrumentos descritos en la figura siguiente.

Figura 1 : Fuentes de información y fases en la realización del estudio



Fuente: Equipo redactor



3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE EIVISSA

En el presente capítulo se caracteriza la movilidad general de la isla para los residentes y los turistas. Se incorpora información relativa a la movilidad registrada durante el año 2017 y 2019. También se añaden datos referentes a los repartos modales, los motivos de los desplazamientos y la distribución horaria de los mismos.

Las estadísticas utilizadas en este apartado se obtienen de diversas fuentes, entre las que destacan las siguientes:

- El Instituto de Estadística de las Islas Baleares
- La Autoridad Portuaria de Baleares
- El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa 2020¹
- El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares 2019-2026²

3.1 Análisis de la movilidad de los residentes

3.1.1 Reparto modal de los viajes

De acuerdo con los datos recogidos en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (en adelante PDSMIB), en la isla de Eivissa los desplazamientos en día laborable de residentes mayores de 15 años ascienden a **270.011 viajes**, con una media diaria de **2,62 viajes por persona al día**.

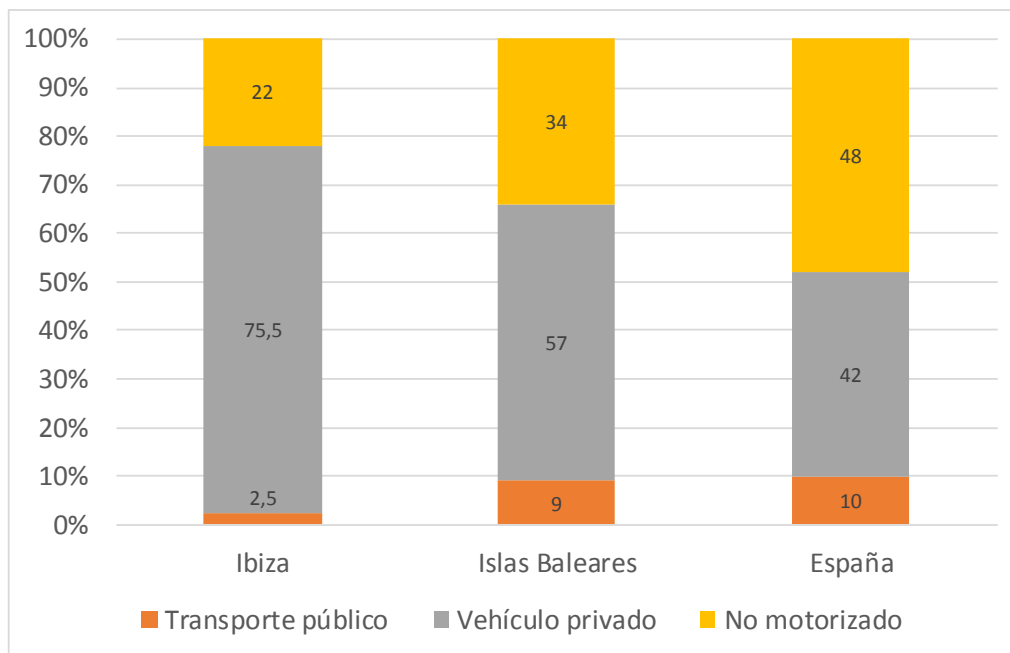
Respecto a la distribución de los viajes por transporte, **el modo predominante en la isla es el vehículo privado con el 75,5% de los viajes**. Se trata de una cuota elevada, que se sitúa por encima de la registrada a nivel autonómico (donde los viajes en vehículo privado representan el 57% del total) y estatal (con el 42% de los viajes).

¹ El último documento disponible data de 2020

² Aprobado en noviembre 2018, es el último Plan aprobado sobre movilidad de las Islas Baleares.



Figura 2 : Distribución de los viajes en Eivissa, Islas Baleares y España, por modo de transporte



Fuente: Equipo redactor en base al PDSMIB

Por otro lado, en Eivissa, el transporte público únicamente sirve al 2,5% del total de viajes realizados por los residentes de la isla. El peso tan reducido del transporte público en la isla denota un déficit importante del servicio frente a los otros modos de transporte.

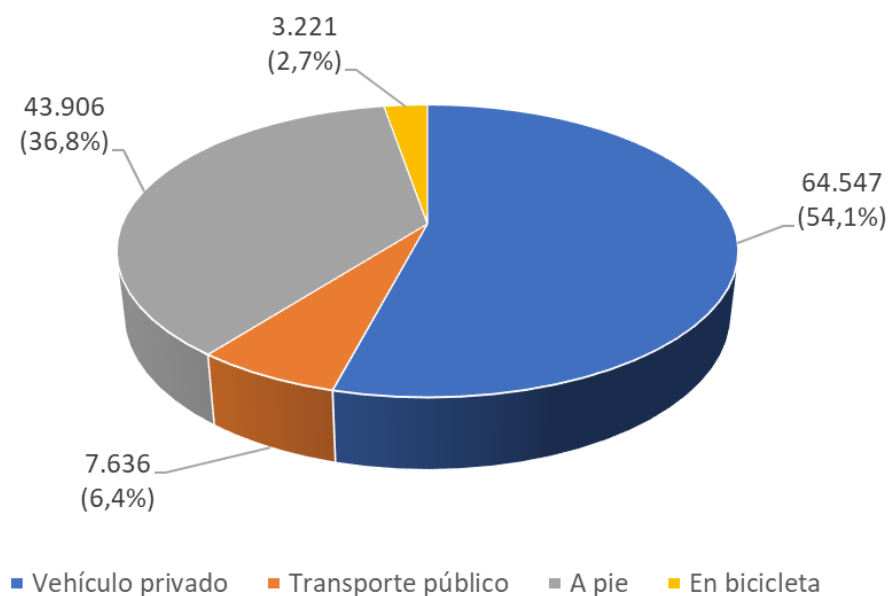
Los viajes en modos no motorizados representan el 22% del total. El desglose de los mismos resulta en que, respecto al global, el 21% se realizan a pie, siendo el segundo modo más utilizado por detrás del vehículo privado, y sólo el 1% se hacen en bicicleta.

Si se reduce la escala de estudio al municipio de Eivissa, los valores anteriormente expuesto varían sustancialmente. En este caso, y de acuerdo con los datos del Plan Director de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa 2020(en adelante PMUS), los desplazamientos totales registrados en la ciudad en un día laborable ascienden aproximadamente a 119.311. Entre éstos, el 78% corresponden a viajes internos y el 22% a viajes externos, por lo que la autocontención del municipio es muy alta. Es decir, la gran mayoría de los viajes generados por el municipio tienen su origen y destino dentro del mismo.

Por otro lado, según el PMUS, el 36,8% de los desplazamientos realizados por los residentes del municipio de Eivissa son a pie, el 54,1% en vehículo privado (siendo la relación entre motocicletas y turismos de 1 a 4), el 2,7% en bicicleta y el 6,4% restante en transporte público (principalmente en autobús urbano).



Figura 3 : Distribución de los viajes del municipio de Eivissa por modo de transporte

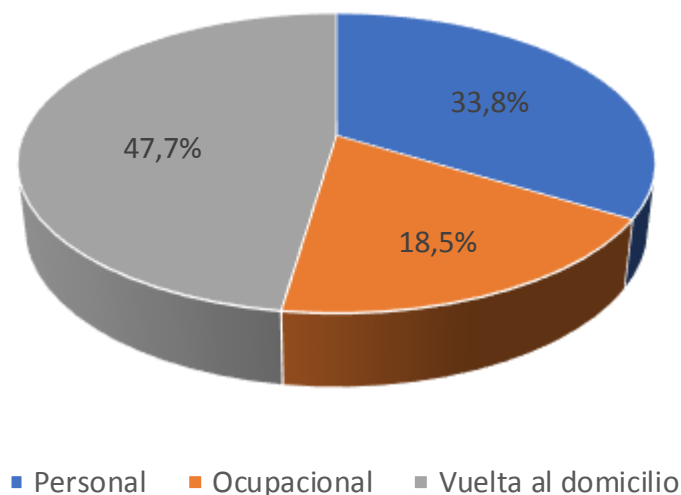


Fuente: Equipo redactor en base al Plan Director de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa 2019

3.1.2 Motivos de los viajes

De los 270.011 viajes diarios realizados en un día laborable por los residentes de la isla, aproximadamente 91.264 viajes (el 33,8%) se realizan por motivos personales, 49.952 (el 18,5%) por motivos ocupacionales, y 128.795 (el 47,7%) son viajes de vuelta al domicilio.

Figura 4 : Distribución de los viajes según el motivo



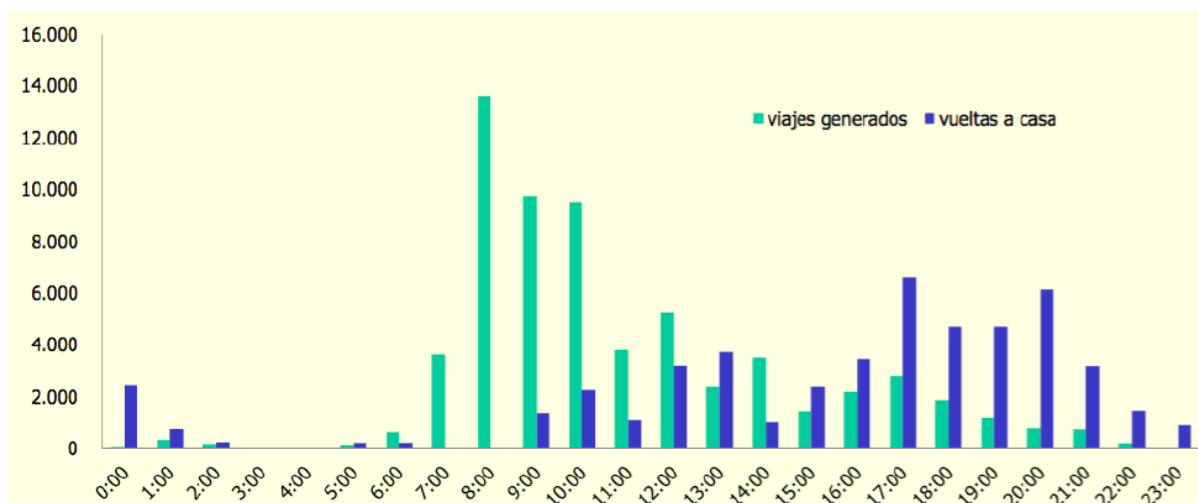
Fuente: Equipo redactor en base al PDSMIB



3.1.3 Distribución horaria de los viajes

Respecto a la distribución horaria de los viajes realizados a lo largo del día dentro del municipio de Ibiza, se observa como la punta de la mañana se produce entre las 7:45 y las 9h (30% de los desplazamientos). Por la tarde, las puntas son más suavizadas y se reparten entre las 17 y las 21:15h. La hora punta de la franja de la tarde presenta una magnitud menor que la de la mañana porque el incremento de la movilidad se prolonga por más tiempo.

Figura 5 : Distribución horaria de los viajes de ida y los viajes de vuelta



Fuente: Equipo redactor en base al Plan Director de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa 2020

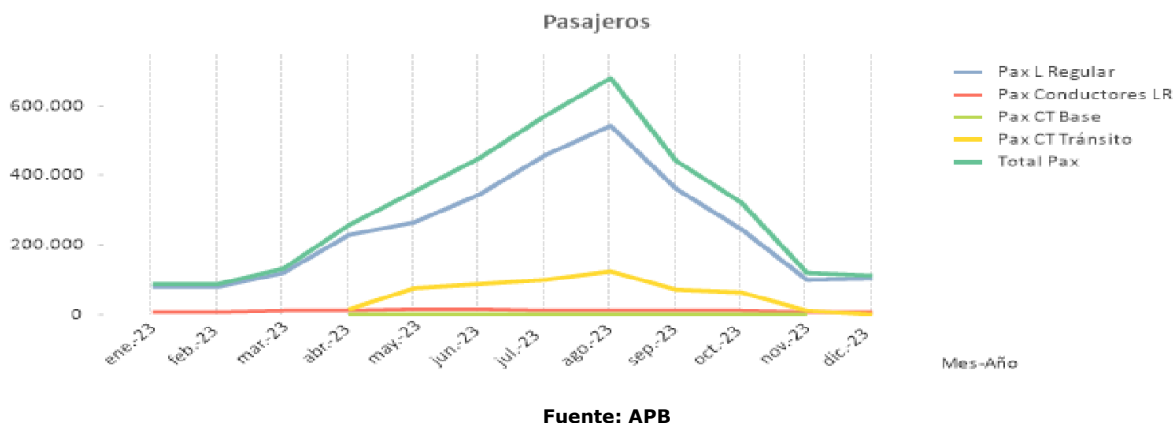


3.2 Análisis de la movilidad de los turistas

3.2.1 Estimación de los viajes

Según el PDSMIB, el 25% de los turistas que visitan Eivissa acceden a la isla por el puerto. De acuerdo con las estadísticas publicadas por la APB, el mes de agosto es el mes punta en tráfico de pasajeros, así como en vehículos en régimen de pasaje.

Figura 6: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el puerto de Eivissa (año 2023).



Los pasajeros en línea regular es el tráfico más numeroso (principalmente el tráfico con Formentera), seguido, a mucha distancia de los pasajeros de crucero en tránsito.

En particular, durante el mes de agosto de 2023 (mes punta) pasaron por sus instalaciones un total de **678.585 pasajeros (392.295 de los cuales son pasajeros en línea regular con La Savina)**, que representa el 18,8% del total de pasajeros registrado para todo el año.

Tabla 2 : Pasajeros registrados en el puerto de Eivissa en agosto 2023

PASAJEROS EN AGOSTO DEL AÑO 2023		
Tráfico		Agosto 2023
Líneas regulares	Savina	392.295
	Otros destinos nacionales	161.957
Cruceros	En tránsito	124.062
	Base	271
Volumen total mensual		678.585
Volumen total anual		3.620.128

Fuente: Equipo redactor en base a las estadísticas de APB

Asimismo, si se tiene en cuenta que el máximo número de plazas de alojamientos turísticos es de aproximadamente 78.670 plazas y que la ocupación media de la isla para los meses de agosto de los últimos tres años es del 90,9%, se estima que en un día de agosto se concentran un total de **71.512 turistas** en Eivissa.



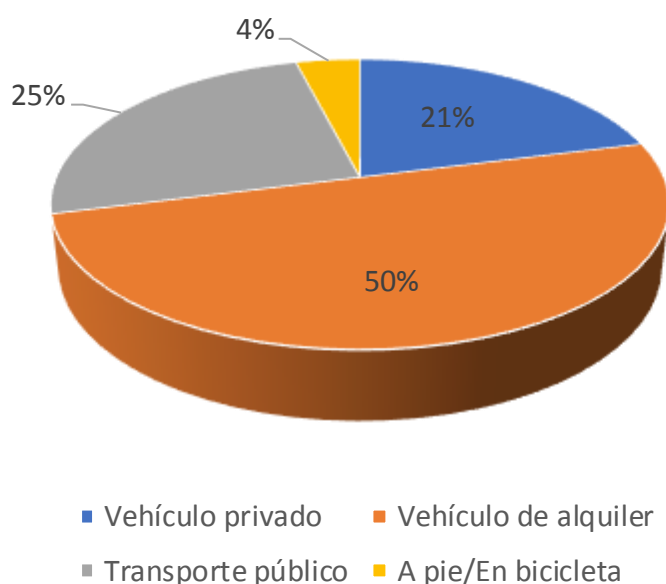
Según el PDSMIB, la ratio de viajes que los visitantes realizan al día es de 2,6 viajes/día, muy similar a los 2,62 viajes realizados por los residentes, con lo que se obtienen un total de 185.932 viajes diarios.

3.2.2 Reparto modal de los viajes

Respecto a la distribución de los viajes por modo de transporte, en comparación al reparto de los viajes realizados por los residentes se observa que los modos no motorizados pierden una parte importante de su peso en favor de los viajes realizados en transporte público. La cuota del **transporte público aumenta hasta el 25%** y los desplazamientos **a pie o en bicicleta se reducen al 4% del total**.

Aunque los modos motorizados siguen siendo los más utilizados, con un 71% de los viajes, su uso retrocede ligeramente respecto a los viajes realizados por los residentes.

Figura 7 : Distribución de los viajes de los turistas por modo de transporte



Fuente: Equipo redactor en base al PDSMIB

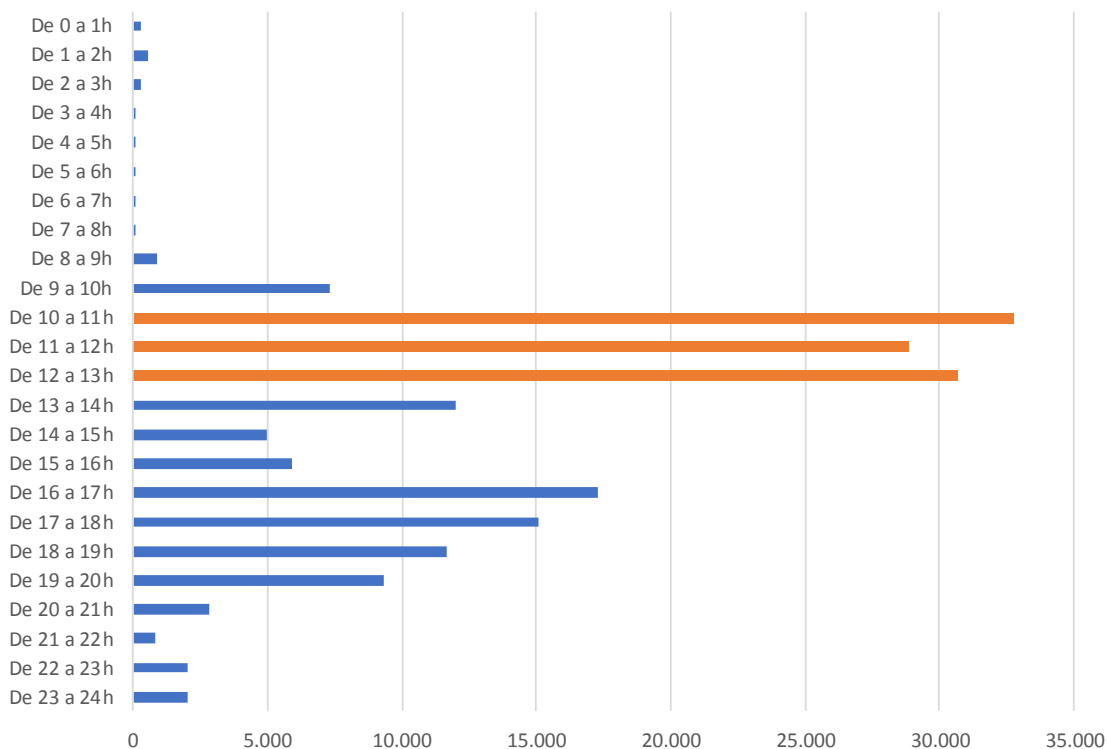
La mitad de los viajes realizados en la isla por visitantes se hacen en vehículo de alquiler. **El uso generalizado de los vehículos de alquiler se explica por la facilidad y la comodidad del proceso de alquiler, las carencias en la oferta de transporte público colectivo y una oferta de taxis escasa en algunas rutas y con precios poco competitivos.**

3.2.3 Distribución horaria de los viajes

Los viajes realizados por los visitantes presentan una distribución horaria muy diferente a la descrita para los residentes. De acuerdo con el PDSMIB, en un día del mes de julio, la primera punta horaria se produce entre las 10 h y las 11 h, momento del día en que se inician un total de 32.771 viajes (el 17,6% del total). La segunda punta se localiza entre las 12 h y las 13 h, con 30.697 viajes (el 16,5%). En total, entre las 10 h y las 13 h se realizan cerca del 50% de los viajes. La otra mitad restante se reparte a lo largo del día, siendo especialmente importante la franja horaria entre las 16 h y las 20 h, con el 28,7% del total.



Figura 8 : Distribución horaria de los viajes de los turistas



Fuente: Equipo redactor en base al PDSMIB



4 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD GENERADA

4.1 Introducción

El contenido básico del Plan Especial, según lo que establece de ley 12/2017 (LUIB), incluye un estudio que evalúe la movilidad generada por los grandes centros generadores que se prevean y defina las medidas y requerimientos a adoptar.

En el presente apartado, se evalúa la movilidad generada por el puerto de Eivissa en la actualidad y según los nuevos parámetros urbanísticos propuestos en el nuevo Plan Especial del Puerto. Asimismo, se realizará la comparativa entre ambos estados de desarrollo de las instalaciones y se analizará la idoneidad para absorber los viajes generados.

Por otro lado, la movilidad del puerto se completará con los viajes generados por las líneas regulares de pasajeros, el transporte de mercancías y por los amarres existentes. Estos viajes se calcularán a partir de la información aportada por la APB.

Todos los cálculos se realizan bajo hipótesis conservadoras de máxima afluencia de visitantes en el puerto.

4.2 Parámetros de generación de viajes y demanda de aparcamientos

A falta de una normativa común para el conjunto del estado español, así como de legislación propia en las Islas Baleares, la estimación de los viajes generados por los servicios del puerto se realizará de acuerdo a las ratios definidas en el *Decreto 344/2006, de 21 de septiembre 2006, de Regulación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada de la Generalitat de Catalunya*. Su uso no es obligado, pero sí que está muy extendido por tratarse del único documento de referencia relativo al cálculo de la movilidad generada en España.

De este modo, los viajes generados por las diferentes actividades y usos del suelo se estimarán a partir de las siguientes ratios.

Tabla 3 : Ratios de generación de viajes

VIAJES GENERADOS/DÍA	
Uso del suelo	Ratio
Vivienda	7 viajes/vivienda o 3 viajes/persona
Residencial	10 viajes/100 m ²
Comercial	50 viajes/100 m ²
Oficinas	15 viajes/100 m ²
Industrial	5 viajes/100 m ²
Equipamientos	20 viajes/100 m ²
Zonas verdes	5 viajes/100 m ²
Franja costera	5 viajes/m de playa

Fuente: Equipo redactor, a partir del Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya



4.2.1 Aparcamiento de bicicletas

En cuanto al aparcamiento de bicicletas, en el documento de Normas urbanísticas, anejo IV Normas de Urbanización del PGOU 2023, se establece la ratio de 1 plaza por cada 10 plazas para automóviles como dotación orientativa.

Por otro lado, el anexo II del decreto 344/2006 especifica la reserva mínima de plazas para bicicletas en función de las actividades y los usos del suelo. Las ratios definidas en dicho anexo, las cuales ser recogen en la tabla siguiente.

Tabla 4 : Reserva mínima de plazas de aparcamiento de bicicletas

PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS

Uso del suelo	Ratio
Vivienda	2 plazas/vivienda
Comercial	1 plaza/100 m ²
Oficinas	1 plaza/100 m ²
Industrial	1 plaza/100 m ²
Equipamientos docentes	5 plazas/100 m ²
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas/100 m ²
Otros equipamientos públicos	1 plaza/100 m ²
Zonas verdes	1 plaza/100 m ²
Franja costanera	1 plaza/100 m ²
Estaciones de ferrocarril	1 plaza/30 plazas ofrecidas de circulación
Estaciones de autobuses interurbanos	0,5 plazas/30 plazas ofrecidas de circulación

Fuente: Equipo redactor, a partir del Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya

En el presente estudio se tendrán en cuenta los dos documentos citados anteriormente para definir la reserva de plazas necesarias.

4.2.2 Aparcamiento de vehículos

En el artículo 121 de las normas urbanísticas del PGOU 2023, se establecen las reservas mínimas de aparcamiento de vehículos fuera de la vía pública. En concreto, se definen las siguientes ratios.



Tabla 5 : Reserva mínima de plazas de aparcamiento de vehículos

PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS	
Uso del suelo	Ratio
Vivienda	1,5 plaza/vivienda
Comercial < 400 m ²	1 plaza/100 m ²
Comercial ≥ 400 m ²	1 plaza/50 m ²
Administrativo	1 plaza/100 m ²
Social y cultural	1 plaza/100 m ²
Establecimientos públicos y recreativos	1 plaza/50 m ²
Industrial, almacenes o talleres	1 plaza/80 m ² útiles

Fuente: Equipo redactor, a partir del Art.121 del PGOU 2023

4.3 Situación actual del puerto de Eivissa

A continuación, se recogen los resultados obtenidos relativos a los viajes generados por el actual puerto de Eivissa. Se especifican también las hipótesis de cálculo que se han tenido en cuenta para la estimación de dicha movilidad.

4.3.1 Viajes generados por las líneas de pasajeros en la situación actual

De acuerdo con la información facilitada por la APB, en el año 2023 el puerto de Eivissa registró un total de 3.620.128 pasajeros, 443.144 vehículos en régimen de pasaje y 3.418.889 toneladas de mercancías (160.799 UTIS).

La Dársena de Poniente concentra el 55,4% de los pasajeros y el 26,2% de los vehículos en régimen de pasaje (tráfico Eivissa-Formentera).

Los Muelles de Botafoc concentran el 42,2% de los pasajeros y el 69,2% de los vehículos en régimen de pasaje.

Respecto a las mercancías, el 79,2% se movilizan a través de los Muelles de Botafoc, el 10,9% en Muelles Comerciales y el 9,9% restante en la dársena de Poniente.

La siguiente tabla recoge el desglose del tráfico marítimo según la zona del puerto.

Tabla 6 : Tráfico marítimo del puerto de Eivissa para agosto 2023³

Zona del puerto	TRÁFICO MARÍTIMO AÑO 2023				
	Pasajeros			Vehículos en pasaje	Mercancía general (T)
	Línea Regular	Crucero	Total		
Total Dársena de Levante	0	0	0	0	0
Total Dársena de Poniente	375.456	32	375.488	16.975	1.456
Total Muelles Comerciales	16.658	0	16.658	2.941	1.603
Total Muelles de Botafoc	161.504	124.333	285.837	44.840	11.637
Total Puerto	553.618	124.365	677.983	64.756	14.696

Fuente: Equipo redactor en base a datos estadísticos de la APB

³ Existen pequeñas diferencias entre la información suministrada por la APB para este estudio con la estadística publicada por la APB, pero si incidencia se considera despreciable de cara al objeto de este estudio, cuyos resultados se obtienen a partir de tráfico punta diarios y horarios.



Siguiendo con las estadísticas obtenidas de la APB (página web), el mes de agosto del 2023 se registraron un total de **678.585 pasajeros** (el 18,7% de la afluencia anual) y **67.999 vehículos en régimen de pasaje** (el 15,3% de la anualidad)³.

Del análisis del tráfico de pasajeros registrado en el puerto para el mes de agosto del 2023, se obtienen los siguientes picos de actividad de cada una de las zonas del puerto.

- Dársena de Levante (Área 1): en agosto no hubo tráfico
- Dársena de Poniente (Área 2): el día 8 de agosto se registraron 13.644 pasajeros y 596 vehículos.
- Muelles Comerciales (Área 4): el día 19 de agosto se registraron 1.319 pasajeros y 338 vehículos.
- Muelles de Botafoc (Área 7): el día 15 de agosto se registraron 9.477 pasajeros de cruceros y 6.602 pasajeros y 1.871 vehículos del tráfico de líneas regulares. En total, los muelles concentraron 16.080 pasajeros y 1.871 vehículos.

En total, de la superposición de los máximos registrados en cada una de las zonas del puerto, se obtiene un pico teórico de afluencia de **31.044 visitantes/día** y **2.805 vehículos en régimen de pasaje/día**.

Respecto al reparto modal de los viajes, éste dependerá de la tipología de pasajero (proveniente de crucero o de líneas regulares) y de la oferta de transporte que se tenga en cada zona del puerto.

En el caso de los cruceristas, de acuerdo con los datos facilitados por una naviera que opera en el puerto de Eivissa y la empresa Interpuerros (principal touroperador del puerto), el modo de transporte más utilizado por los pasajeros para salir (y entrar) de las instalaciones portuarias es la flota de autocares que se fletan desde los mismos barcos. Para los cruceristas que atracan en los Muelles de Botafoc, el segundo modo más empleado son los buses lanzadera que disponen las navieras para comunicar esta zona del puerto con el núcleo histórico de la ciudad, seguidos de los taxis y, por último, los viajes a pie, en bicicleta y los realizados en vehículo privado (o alquilado).

Tabla 7 : Reparto modal de los viajes generados por las líneas de cruceros

REPARTO MODAL VIAJES GENERADOS LÍNEAS DE CRUCEROS			
Modo de transporte	Muelles de Botafoc (Área 7)		Total
	%	Viajes/día	Viajes/día
Vehículo privado	6	568	568
Taxi	15	1.421	1.421
Autobuses de transporte público	17	1.611	1.611
Autocares	54	5.118	5.118
A pie o en bicicleta	8	759	759
Total	100	9.477	9.477

Fuente: Equipo redactor en base a datos facilitados por una naviera de cruceros que opera en el Puerto de Eivissa

En el reparto modal del pasaje de las líneas regulares se observa un repunte importante del uso del vehículo privado. El peso es significativo para los viajeros que desembarcan en los Muelles de Botafoc. En este caso, casi el 60% de los pasajeros deciden utilizar este modo de transporte (ya sea con su propio vehículo o bien alquilándolo en alguna de las compañías instaladas en los muelles). El valor se reduce hasta el 25% en el caso de los pasajeros que atracan en la Dársena de Poniente y en los Muelles Comerciales.



Otra de las diferencias significativas que se observa entre las dos zonas del puerto es el resultado de la proximidad con el casco histórico de la ciudad. En el caso de las zonas más cercanas a la ciudad (Poniente y Muelles Comerciales), se estima que aproximadamente el 40% del pasaje accederá (o saldrá) del puerto a pie o en bicicleta. Se trata del modo utilizado en el último tramo del trayecto, ya que un porcentaje de estos pasajeros muy posiblemente aparque su vehículo fuera de las instalaciones portuarias. Por el contrario, la ubicación de Botafoc disuade a mucha gente de acceder a pie o en bicicleta, representando únicamente el 8% de los desplazamientos.

Por otro lado, la zona de Poniente cuenta con el servicio de 3 líneas diferentes de autobús público, dotándola de una buena accesibilidad en transporte público (30% de los desplazamientos). En la actualidad, no existe ninguna línea de transporte público que comunique los Muelles de Botafoc. La carencia de servicio se cubre con buses lanzaderas que fletan las navieras que operan en esta zona del puerto y que permite a los pasajeros acceder a los muelles desde la avenida de Santa Eulària.

Tabla 8 : Reparto modal de los viajes generados por las líneas regulares

REPARTO MODAL VIAJES GENERADOS LÍNEAS REGULARES							
Modo de transporte	Dársena de Poniente (Área 2)		Muelles Comerciales (Área 4)		Muelles de Botafoc (Área 7)		Total
	%	Viajes/día	%	Viajes/día	%	Viajes/día	Viajes/día
Turismo privado	24,2	3.301	24,2	319	41,9	2.766	6.386
Motocicleta privada	0,8	109	0,8	10	2,4	158	277
Vehículos de alquiler	0	0	0	0	15,3	1.010	1.010
Taxi	5	683	5	66	15	991	1.740
Autobuses de transporte público	30	4.094	30	396	17	1.123	5.613
Autocares	0	0	0	0	0,4	26	26
A pie o en bicicleta	40	5.458	40	528	8	529	6.515
Total	100	13.645	100	1.319	100	6.603	21.567

Fuente: Equipo redactor

De los **31.044 viajes/día** generados por el global de las líneas de pasajeros que operan en el puerto, **16.080 viajes/día** se generan en los **Muelles de Botafoc (Área 7)**, **13.645 viajes/día** en la **Dársena de Poniente (Área 2)**, y **1.319 viajes/día** en los **Muelles Comerciales (Área 4)**.

Tabla 9 : Reparto modal de los viajes generados por las líneas de pasajeros

REPARTO MODAL VIAJES GENERADOS LÍNEAS DE PASAJEROS									
Modo de transporte	Dársena de (Área 1)		Dársena de Poniente (Área 2)		Muelles Comerciales (Área 4)		Muelles de Botafoc (Área 7)		Total
	%	Viajes/día	%	Viajes/día	%	Viajes/día	%	Viajes/día	Viajes/día
Turismo privado	0	0	24,2	3.301	24,2	319	9	3.334	6.954
Motocicleta privada	0	0	0,8	109	0,8	10	0,2	158	277
Vehículos de alquiler	0	0	0	0	0	0	1,3	1.010	1.010
Taxi	1	0	5	683	5	66	15	2.412	3.161
Autobuses transporte público	0	0	30	4.094	30	396	17	2.734	7.224
Autocares	30	0	0	0	0	0	49,5	5.144	5.144
A pie o en bicicleta	66,2	0	38,4	5.458	38,4	528	7,7	1.288	7.274
Total	100	0	100	13.645	100	1.319	100	16.080	31.044

Fuente: Equipo redactor

4.3.2 Viajes generados por el transporte de mercancías en la situación actual

Para valorar la movilidad generada por el embarque y desembarque de mercancías se tienen en cuenta los datos relativos a las Unidades de Transporte Intermodal registradas en el puerto obtenidos de los datos de tráfico del año 2023 facilitados por la APB.



En el 2023 **desembarcaron de 79.827 UTIs y embarcaron 80.972 UTIs**. El mes de agosto concentró el 9,1% de tráfico anual de mercancías, registrando un total de **160.799 UTIs**.

De acuerdo con los datos de mercancías tratadas en cada una de las zonas del puerto se obtiene que del total de **14.680 UTIs movilizadas en agosto de 2023**, aproximadamente 11.637 lo hicieron en los Muelles de Botafoch y 1.603 en los Muelles Comerciales.

Si consideramos que una UTI representa un viaje en vehículo motorizado, se obtiene que **el día de máximo tráfico de mercancías del año las instalaciones portuarias generan 636 viajes/día**, 603 viajes/día en los Muelles de Botafoch (Área 7), 33 viajes/día en los Muelles Comerciales (Área 4).

4.3.3 Viajes generados por los amarres en la situación actual

La mayor parte de amarres actuales de embarcaciones náutico-deportivas del puerto se explotan en régimen de concesión. En total, el puerto cuenta con 1.233 amarres de gestión indirecta y 3 de gestión directa.

Tabla 10 : Amarres actuales por eslora

AMARRES ACTUALES							
Eslora	Gestió directa Muelle Adosado	Dársena de Levante	Darsena de Poniente	Dársena de Ribera de Poniente	Dársena Marina Ibiza	Dársena Marina Botafoch	Total
E < 8	0	0	6	227	114	112	459
8 ≤ E ≤ 12	0	0	55	35	142	215	447
12 < E ≤ 24	0	0	18	36	88	78	220
E > 24	3	16	11	0	50	27	107
Total	3	16	90	298	394	432	1.233

Fuente: Equipo redactor en base a datos de la APB

Para estimar los viajes generados por los amarres durante la punta del año, y de acuerdo a estudios previos realizados en entornos similares, se define un 75% de utilización máxima de las embarcaciones náutico-deportivas en un día. Por otro lado, se establece que la ocupación media de las embarcaciones es de 2,5 personas/embarcación.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en un día de máxima utilización de los amarres éstos generarán un total de **4.794 viajes/día**.

Por otro lado, se considera que el reparto modal de los viajes puede asimilarse al de los residentes de la isla, con un mayor uso del vehículo privado.

Tabla 11 : Reparto modal de los viajes generados por los amarres en la situación actual

VIAJES GENERADOS AL DÍA POR LOS AMARRES FUTUROS DE CADA ÁREA					
Modo de transporte	En vehículo privado 75,50%	En transporte público 2,50%	A pie 21%	En bicicleta 1%	Total
Área 1	311	10	84	5	410
Área 2	127	5	35	2	169
Área 3	844	27	234	12	1.117
Área 4	0	0	0	0	0
Área 5	1.115	37	311	15	1.478
Área 6	1.223	41	340	16	1.620
Área 7	0	0	0	0	0
Área 8	0	0	0	0	0
Total	3.620	120	1.004	50	4.794



Fuente: Equipo redactor

4.3.4 Viajes generados por las instalaciones en la situación actual

Finalmente, los viajes generados por el puerto de Eivissa se completan con los desplazamientos generados por sus instalaciones.

La movilidad generada por las diferentes actividades y usos del suelo se estimarán de acuerdo a las ratios establecidas en el decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya, y que se han expuesto anteriormente.

En total, se estima que los servicios actuales del puerto generan **6.887 viajes/día** (ver

Tabla 12).

Si se analiza la movilidad generada en cada una de las áreas definidas en el PE se observa que con la distribución actual de usos el **49,5% de los viajes** se generan por los servicios ubicados en el **área 6**, siendo un importante nodo de atracción la **zona de restauración y locales comerciales**. Seguidamente, se encuentra el **área 5** que también cuenta con una importante concentración de comercios y que aglutina el **23,3% de los viajes** del puerto. En tercer lugar, con un volumen de viajes muy inferior al mencionado para las áreas anteriores, se encuentra el área 7 con 11,9% de los viajes siendo la Estación Marítima de Botafoch el principal foco de generación y el área 4 con el 6,1% de los viajes, siendo las oficinas de la APB y la cofradía los principales focos de generación. A continuación, con el 4,5% de los viajes se encuentra el área 3, donde la movilidad viene generada principalmente por el Club Social. Por último, se sitúan el resto de áreas que no cuentan con importantes centros generadores de movilidad y que sólo concentran el 3,3% de los viajes en el caso del área 1, el 0,9% del área 2 y el 0,6% en el área 8.

La tabla siguiente recoge el cálculo de los viajes generados por las diferentes edificaciones y superficies del puerto.

Tabla 12 : Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones en la situación actual

SITUACIÓN ACTUAL - VIAJES GENERADOS/DÍA						
Núm. edificio	Nombre edificio	Actividad	Sup. Construida x edificio (m2)	Uso	Ratio decreto (viajes/día)	Viajes generados
Área 1			972,2			229
EE-A1_01	Edificio es Martell	Servicios Náutico-Deportivos	600,5	Equipamiento	20	120
EE-A1_02	Estación transformadora	Instalaciones	36,7	Instalaciones	-	-
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluís Tur i Palau núm.1	Comercios, administrativo privado y público	335,0	50 % oficinas y 50% comercial	15-50	109
Área 2			347,4			61
EE-A2_01	Estación Marítima Eivissa-Formentera	Estación Marítima	347,4	50 % oficinas y 50% equipamientos	15-20	61



	Pérgolas muelle Poniente Sur	-	0,0	-	-	-
--	------------------------------	---	-----	---	---	---

Área 3		1.713,5				307
---------------	--	----------------	--	--	--	------------

EE-A3_01	Edificio social club	Club social, restauración y servicios a los socios	678,6	50% equipamientos y 50% comercial	20-50	238
EE-A3_02	Escuela de Vela	Escuela	346,5	Equipamiento	20	69
EE-A3_03	Pañoles	-	555,9	-	-	-
EE-A3_04	Porche vela ligera	-	132,5	-	-	-

Área 4		4.248,4				421
---------------	--	----------------	--	--	--	------------

EE-A4_01	Taller	Reparación y mantenimiento embarcaciones	379,4	Industrial	5	19
EE-A4_02	Edificio portuario (transmapi)	Reparación y mantenimiento embarcaciones	400,9	Industrial	5	20
EE-A4_03	Edificio nueva náutico deportiva	Reparación y mantenimiento embarcaciones	312,6	Industrial	5	16
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	Pesquero	842,5	Oficinas	15	126
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	Servicios y equipamientos portuarios	341,2	Oficinas	15	51
EE-A4_05	Oficinas APB *	Servicios y equipamientos portuarios	1.244,2	Oficinas	15	187
EE-A4_06	Estación transformadora	Instalaciones	48,1	Instalaciones	-	-
EE-A4_07	Caseta control	Servicios y equipamientos portuarios	17,1	Oficinas	15	3
EE-A4_08	Almacén 1	Servicios y equipamientos portuarios	246,5	Equipamiento	-	-
EE-A4_09	Caseta bombas GESA	Instalaciones	226,0	Instalaciones	-	-
EE-A4_10	Almacén 2	Servicios y equipamientos portuarios	177,0	Equipamiento	-	-
EE-A4_11	Estación transformadora	Instalaciones	13,0	Instalaciones	-	-

Área 5		3.902,4				1.601
---------------	--	----------------	--	--	--	--------------

EE-A5_01	Edificio duchas y aseos (1)	Servicios	117,6	Equipamiento	-	-
EE-A5_02	Edificio servicios náuticos (3)	Comercios	139,4	Comercial	50	70
EE-A5_03	Edificio control de entrada (4)	Oficinas	50,3	Oficinas	15	8
EE-A5_04	Supermercado (5)	Comercios	326,8	Comercial	50	163
EE-A5_05	Edificio comercios(6)	Comercios	48,7	Comercial	50	24



EE-A5_06	Edificio restauración (Calma) (7)	Restauración	133,5	Comercial	50	67
EE-A5_07	Edificio Club social (Lio)(8)	Club social	1.085,5	Comercial	50	543
EE-A5_08	Edificio rest.(Capuccino) (9)	Restauración	171,4	Comercial	50	86
EE-A5_09	Edificio Capitanía (10)	Oficinas	266,7	Oficinas	15	40
EE-A5_10	Edificio de duchas y aseos (11)	Servicios	113,0	Equipamiento	-	-
EA-A5_11	Ampliación edificio control de entrada (4)	Restauración	83,01	Comercial	50	42
EA-A5_02	Ampliación edificio comercios (6)	Comercios	53,37	Comercial	50	27
EA-A5-03	Ampliación edificio de duchas y aseos /comercios(11)	Servicios	13,75	Equipamiento	-	-
EA-A5-04	Ampliación terraza restaurante (11)	Restauración	nd	Comercial	-	-
ED-A5-01	Ampliación EE-A5-01	Servicios	62,06	Equipamiento	-	-
ED-A5-02	Ampliación EE-A5-06	Restauración	81,89	Comercial	50	41
ED-A5-03	Ampliación 1 edificio 9	Restauración	59,97	Comercial	50	30
ED-A5-04	Izquierda entrada control accesos	Oficinas	125,75	Oficinas	15	19
ED-A5-05	Derecha entrada control accesos	Oficinas	90,17	Oficinas	15	14
ED-A5-06	Edificio 12	Comercios	139,96	Comercial	50	70
ED-A5-07	Edificio 13	Comercios	126,36	Comercial	50	63
ED-A5-08	Edificio 14	Comercios	115,20	Comercial	50	58
ED-A5-09	Módulos desmontables marina seca	Comercios	98,70	Comercial	50	49
ED-A5-10	Ampliaciones Edificio Sala de fiestas (8)	Restauración	149,21	Comercial	50	75
ED-A5-11	Ampliación 2 edificio 9	Restauración	45,07	Comercial	50	23
ED-A5-12	Edificio 11 porche A	Restauración	92,48	Comercial	50	46
ED-A5-13	Caseta de control	Oficinas	15,44	Oficinas	15	2
ED-A5-14	Caseta de control (marina seca)	Oficinas	13,50	Oficinas	15	2
ED-A5-15	Edificio 11 porche B	Restauración	83,80	Comercial	50	42

Área 6		9.274,5			3.409	
EE-A6_01	Edif. restauración/comercio (E1)	Terciario	270,28	Comercial	50	135
EE-A6_02a	Edif.estauración/comercio (E2)	Terciario	105,43	Comercial	50	53
EE-A6_02b	Edif.estauración/comercio (E2)	Terciario	1.714,75	Comercial	50	857
EE-A6_03	Edif. Restauración /comercio (E3)	Terciario	580,52	Comercial	50	290
EE-A6_04	Edif. Restauración /comercio (E4)	Terciario	363,22	Comercial	50	182
EE-A6_05	Edif.restauración /comercio (E5)	Terciario	62,26	Comercial	50	31



EE-A6_06	Edif. restauración/comercio (E6)	Terciario	442,44	Comercial	50	221
EE-A6_07	Edif. restauración/comercio (E7)	Terciario	469,42	Comercial	50	235
EE-A6_08	Edif. restauración/comercio (E8)	Terciario	220,30	Comercial	50	110
EE-A6_09	Edif. restauración/comercio (E9)	Terciario	303,62	Comercial	50	152
EE-A6_10	Edif. restauración/comercio (E10)	Terciario	258,16	Comercial	50	129
EE-A6_11	Edif. restauración/comercio (E11)	Terciario	221,07	Comercial	50	111
EE-A6_12	Talleres	Reparación y mantenimiento embarcaciones	619,50	Industrial	5	31
EE-A6_13	Depósitos	Instalaciones	26,04	Instalaciones	-	-
EE-A6_14	Edificio administración	Terciario /Náutico deportivo	104,55	Oficinas	15	16
EE-A6_15	Edificio adm./ torre control	Terciario /Náutico deportivo	178,66	Oficinas	15	27
EE-A6_16	Edificio administración	Residencial	104,20	Residencial	10	10
EE-A6_19	Estación transformadora 1	Residencial	19,40	Residencial	10	2
EE-A6_20	Edificio control de entrada varadero	Oficinas	20,75	Oficinas	15	3
EE-A6_21	Estación transformadora 2	Instalaciones	5,74	Instalaciones	-	-
EE-A6_22	Estación transformadora 3	Instalaciones	7,82	Instalaciones	-	-
EE-A6_23	Estación transformadora 4	Instalaciones	21,88	Instalaciones	-	-
EE-A6_24	Edificio control de entrada vial Botafoch	Oficinas	13,83	Oficinas	15	2
EE-A6_25	Taquillas golondrinas	Oficinas	19,34	Oficinas	15	3
EE-A6_17	Apartamentos	Residencial	1.878,46	Residencial	10,0	188
EA-A6_18	Ampliación edificio rest./comercio (E2) Apartahotel	Terciario	848,88	Comercial	50	424
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E2)	Terciario	119,50	Comercial	50	60
AE-A6_02	Ampliación edificio rest./comercio (E4)	Terciario	31,00	Comercial	50	16
AE-A6_03	Ampliación edificio rest./comercio (E7)	Terciario	108,00	Comercial	50	54



AE-A6_04	Ampliación edificio rest./comercio (E8)	Terciario	36,50	Comercial	50	18
AE-A6_05	Ampliación edificio rest./comercio (10)	Terciario	76,00	Comercial	50	38
AE-A6_06	Ampliación Edificio rest./comercio (E11)	Terciario	23,00	Comercial	50	12
Área 7			8.093,6			817
EE-A7_01	Algibe	Instalaciones	287,44	Instalaciones	-	-
EE-A7_02	Estación transformadora	Instalaciones	7,60	Instalaciones	-	-
EE-A7_03	Edificio instalaciones	Instalaciones	78,43	Instalaciones	-	-
EE-A7_04	Almacenes	Instalaciones	66,35	Equipamiento	-	-
EE-A7_05	Edificio instalaciones	Instalaciones	34,74	Instalaciones	-	-
EE-A7_06	Estación transformadora 2	Instalaciones	16,38	Instalaciones	-	-
EE-A7_07	Estación transformadora 3	Instalaciones	16,38	Instalaciones		
EE-A7_08	Edificio control de entrada	Oficinas	26,88	Oficinas	15	4
EP-A7_01	EM de Botafoc	Tráfico Comercial de pasajeros y mercancías	7.559,42	20% comercial, 75 % estación marítima y 5 %oficinas	15-50	813
EP-A7_02	Pérgolas aparcamiento	Instalaciones	0,00	Instalaciones	-	-
Área 8			313,6			42
EE-A8_01	Faro	Instalaciones	182,5	Oficinas	15	28
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	Comercial	131,1	Residencial	10	14
TOTAL:			28.865,7			6.887

Fuente: Equipo redactor

Por último, por tratarse del reparto con una mayor cuota del vehículo privado y por consiguiente el que conllevará una mayor afectación sobre las condiciones de tráfico de los viales de acceso al puerto, se considera que el reparto modal de los viajes generados por las instalaciones del puerto puede asimilarse al definido para los residentes en el PDSMIB, siendo este del 75,5% para el vehículo privado (con una relación de 1 a 10 entre el uso de los turismos y las motocicletas), el 2,5% para el transporte público, el 21% para la movilidad a pie y, finalmente, el 1% para los desplazamientos en bicicleta.

De este modo, tal y como se presentará más adelante, el estudio del impacto del tráfico sobre los viales interiores del puerto se realiza bajo las hipótesis más exigentes en cuanto a volumen de vehículos.



Tabla 13 : Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones actuales

VIAJES GENERADOS AL DÍA POR LAS INSTALACIONES ACTUALES							
Área	Turismo privado 68,5%	Motocicleta privada 7%	Transporte público 2,5%	Autocar 0%	A pie 21%	En bicicleta 1%	Total
Área 1	156	16	6	0	48	3	229
Área 2	41	4	2	0	12	1	60
Área 3	211	22	7	0	65	3	308
Área 4	288	30	10	0	88	5	421
Área 5	1.096	112	41	0	336	17	1.602
Área 6	2.335	238	86	0	715	35	3.409
Área 7	559	57	21	0	172	8	817
Área 8	28	3	2	0	9	0	42
Total	4.714	482	175	0	1.445	72	6.888

Fuente: Equipo redactor

4.3.5 Totalidad de viajes generados en la situación actual

La movilidad global del puerto se obtiene de imputar a cada área los viajes generados por las líneas de pasajeros (Área 1, Área 2, Área 4 y Área 7), el transporte de mercancías (Área 4 y Área 7), los amarres (Área 1, Área 3, Área 5 y Área 6) y por las instalaciones.

En total, se estima que en un día punta del año el puerto genera un total de **43.192 viajes/día**.

Tabla 14 : Cálculo de la movilidad generada total en la situación actual

MOVILIDAD GENERADA SITUACIÓN ACTUAL POR ÁREA (VIAJES/DÍA)					
Área	Tráfico marítimo	Amarres	Instalaciones	Mercancías	Total
Área 1	0	410	229	0	639
Área 2	13.645	0	61	0	13.706
Área 3	0	1.118	307	0	1.425
Área 4	1.319	0	421	33	1.773
Área 5	0	1.477	1.601	0	3.078
Área 6	0	1.620	3.409	0	5.029
Área 7	16.080	0	817	603	17.500
Área 8	0	0	42	0	42
Total:	31.044	4.625	6.887	636	43.192

Fuente: Equipo redactor

En relación con el reparto modal de la movilidad total del puerto, éste se obtiene de la suma de los viajes calculados por modo de transporte en cada uno de los supuestos estudiados.

De este modo, se obtienen que para el conjunto global de viajes generados en el puerto el **39,6% se realizan en turismo, el 1,1% en motocicleta, el 24,7% en transporte público, el 21,7% a pie, el 11,9% en Autocar y el 1% en bicicleta.**



Tabla 15 : Reparto modal del total de los viajes generados en la situación actual

SITUACIÓN ACTUAL - REPARTO MODAL (VIAJES GENERADOS/DÍA)							
Área	Turismo privado	Motocicleta privada	Transporte público	Autocar	A pie	En bicicleta	Viajes generados/día
	39,6%	1,1%	24,7%	11,9%	21,7%	1,0%	
Área 1	467	16	16	0	132	8	639
Área 2	3.451	4	4.779	0	5.237	234	13.705
Área 3	1.054	21	35	0	299	16	1.425
Área 4	651	31	472	0	594	27	1.775
Área 5	2.211	113	76	0	647	32	3.079
Área 6	3.558	238	127	0	1.055	51	5.029
Área 7	5.664	57	5.166	5.144	1.405	63	17.499
Área 8	28	3	2	0	9	0	42
Total:	17.084	483	10.673	5.144	9.378	431	43.193

Fuente: Equipo redactor

En el Plano 1 se grafían por áreas los viajes generados por el puerto actual.

4.4 Plan Especial propuesto para el puerto de Eivissa

El Plan Especial del Puerto de Eivissa que es objeto del presente estudio tiene por objeto la reordenación y mejora de los espacios de tierra.

De momento, no se prevé la modificación de la oferta de líneas de pasajeros, ni el transporte de mercancías. Por consiguiente, la movilidad generada por estas actividades restará igual que la calculada para la situación actual. Tal y como se ha comentado en el apartado anterior, el transporte marítimo de pasajeros es una parte muy importante de los desplazamientos diarios registrados en el puerto, en concreto, el 73% del total. Si bien el número de viajes generados por esta actividad no se verá modificado, sí que variará la ubicación de uno de los focos de generación. En concreto, el PEPE propone **desplazar toda la actividad de las líneas de pasajeros que en la actualidad se realiza en la Dársena de Poniente (Eivissa-Formentera) a los Muelles Comerciales.**

Por otro lado, la movilidad que sí variará es la derivada de los servicios del puerto, la cual supone el 16% las instalaciones y 11% los amarres de los viajes. El incremento de la movilidad se deriva, por un lado, del hecho que **el PEPE propone incrementar la superficie construida**, pasando de los 28.866m² actuales a una propuesta de 59.198m² (un 105% más). Se propone también la reordenación de los usos en algunas zonas. Por otro lado, también se prevé un **incremento del número de amarres en el Área 2.**



Tabla 16 : Comparativa de la superficie construida estado actual y propuesta PEPE

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)					
Área	Situación actual	Plan Especial propuesto	Incremento (m²)	Incremento (%)	Modificaciones previstas en PEPE
Área 1	972	972	0	0,0%	-
Área 2	347	347	0	0,0%	-
Área 3	1.713	3.059	1.346	78,6%	Ampliació edificació
Área 4	4.248	9.629	5.381	126,7%	Nueva Estación Martima
Área 5	3.902	3.902	0	0,0%	-
Área 6	9.275	8.881	-394	-4,2%	Eliminación apartahotel
Área 7	8.094	32.094	24.000	296,5%	Reserva edificabilidad
Área 8	314	314	0	0,0%	-
Total:	28.866	59.198	30.333	105,1%	-

Fuente: Equipo redactor

Tabla 17 : Comparativa del número de amarres náutico-deportivo estado actual y propuesta PEPE

AMARRES NÁUTICO-DEPORTIVOS								
Concesión	Gestió directa Muelle Adosado	Dársena de Levante	Dársena de Poniente	Nuevos amarres Área 2	Dársena de Ribera de Poniente	Dársena Marina Ibiza	Dársena Marina Botafoch	Total
Amarres actuales	3	16	90	-	298	394	432	1.233
Amarres futuros	3	16	90	45	298	394	432	1.278
Diferencia	0	0	0	45	0	0	0	45

Fuente: Equipo redactor

4.4.1 Viajes generados por los futuros amarres

Para el cálculo de los viajes generados por los futuros amarres durante la punta del año, se emplean las mismas hipótesis que las utilizadas para la situación actual. Se define un 75% de utilización máxima de las embarcaciones náutico-deportivas en un día y una ocupación media de las embarcaciones de 2,5 personas/embarcación.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en un día de máxima utilización de los amarres éstos generarán un total de **4.794 viajes/día** (169 viajes más al día que los registrados en la actualidad).

Por otro lado, se considera que el reparto modal de los viajes puede asimilarse al de los residentes de la isla, con un mayor uso del vehículo privado.



Tabla 18 : Reparto modal de los viajes generados por los futuros amarres

VIAJES GENERADOS AL DÍA POR LOS AMARRES FUTUROS DE CADA ÁREA					
Modo de transporte	En vehículo privado	En transporte público	A pie	En bicicleta	Total
	75,50%	2,50%	21%	1%	
Área 1	311	10	84	5	410
Área 2	127	5	35	2	169
Área 3	844	27	234	12	1.117
Área 4	0	0	0	0	0
Área 5	1.115	37	311	15	1.478
Área 6	1.223	41	340	16	1.620
Área 7	0	0	0	0	0
Área 8	0	0	0	0	0
Total	3.620	120	1.004	50	4.794

Fuente: Equipo redactor

4.4.2 Viajes generados por las instalaciones propuestas

La tabla siguiente recoge el cálculo de los viajes generados por las diferentes edificaciones y superficies propuestas en el nuevo Plan Especial.

Tabla 19 : Cálculo de la movilidad generada por las instalaciones propuestas

PROPUESTA PLAN ESPECIAL 2019 - VIAJES GENERADOS/DÍA						
Núm. edificio	Nombre edificio	Actividad	Sup. Construida x edificio (m2)	Uso	Ratio decreto (viajes/día)	Viajes generados
Área 1			972,2			229
EE-A1_01	Edificio es Martell	Servicios Náutico-Deportivos	600,5	Equipamiento	20	120
EE-A1_02	Estación transformadora	Instalaciones	36,7	Instalaciones	-	-
EE-A1_03	Edificación existente c/Lluis Tur i Palau núm.1	Comercios, administrativo privado y público	335,0	50 % oficinas y 50% comercial	15-50	109
	Reserva para construcción futura de pérgolas	-	-	-	-	-
Área 2			347,40			52
EE-A2_01	Pérgolas muelle Poniente Sur	-	-	-	-	-
EP-A2_01	Pérgolas (Proyecto de adecuación de los Muelles de Ribera)	Servicios apoyo Náutico-Deportiva y al tráfico de excursiones	347,40	Oficinas	15	52
	Reserva para construcción futura de pérgolas	-	-	-	-	-
Área 3			3.059,5			576



EE-A3_01	Edificio social club	Club social, restauración y servicios a los socios	678,6	50% equipamientos y 50% comercial	20-50	238
EE-A3_02	Escuela de Vela	Escuela	346,5	Equipamiento	20	69
EE-A3_03	Pañoles	-	555,9	-	-	-
EE-A3_04	Porche vela ligera	-	132,5	-	-	-
	Ampliación edificación	Servicios	1.346,00	Equipamiento	20	269
	Reserva para construcción futura de pérgolas	-	-	-	-	-

Área 4		9.629,1			651	
EE-A4_01	Taller	Reparación y mantenimiento embarcaciones	379,4	Industrial	5	19
EE-A4_02	Edificio portuario (transmapi)	Reparación y mantenimiento embarcaciones	400,9	Industrial	5	20
EE-A4_03	Edificio nueva náutico deportiva	Reparación y mantenimiento embarcaciones	312,6	Industrial	5	16
EE-A4_04a	Cofradía de pescadores	Pesquero	842,5	Oficinas	15	126
EE-A4_04b	Instalaciones APB en Cofradía de pescadores	Servicios y equipamientos portuarios	341,2	Oficinas	15	51
EE-A4_05	Oficinas APB *	Servicios y equipamientos portuarios	1.244,2	Oficinas	15	187
EE-A4_06	Estación transformadora	Instalaciones	48,1	Instalaciones	-	-
EE-A4_07	Caseta control	Servicios y equipamientos portuarios	17,1	Oficinas	15	3
EE-A4_08	Almacén 1	Servicios y equipamientos portuarios	246,5	Equipamiento	-	-
EE-A4_09	Caseta bombas GESA	Instalaciones	226,0	Instalaciones	-	-
EE-A4_10	Almacén 2	Servicios y equipamientos portuarios	177,0	Equipamiento	-	-
EE-A4_11	Estación transformadora	Instalaciones	13,0	Instalaciones	-	-
EP-A4_01	Nueva EM Eivissa-Formentera	Tráfico Comercial de pasajeros y mercancías	560,98	Tráfico Comercial de pasajeros y mercancías	-	-
EP-A4_02	Cafetería	Restauración	209,16	Comercial	50	105
EP-A4_03	Almacén	Servicios y equipamientos portuarios	110,52	Equipamiento	-	-
EP-A4_04	Pérgolas EM	-	0,0	-	-	-
	Ampliación edificación reparación /comercial/pesca/administrativo	Reparación y mantenimiento embarcaciones	2.500	Industrial	5	125
	Reserva para construcción futura de pérgolas	-	0,0	-	-	-



	Instalación para generación y suministro de energía a buque	Instalaciones	2.000	Instalaciones	-	-
--	---	---------------	-------	---------------	---	---

Área 5			3.902,4		1.601	
EE-A5_01	Edificio duchas y aseos (1)	Servicios	117,6	Equipamiento	-	-
EE-A5_02	Edificio servicios náuticos (3)	Comercios	139,4	Comercial	50	70
EE-A5_03	Edificio control de entrada (4)	Oficinas	50,3	Oficinas	15	8
EE-A5_04	Supermercado (5)	Comercios	326,8	Comercial	50	163
EE-A5_05	Edificio comercios(6)	Comercios	48,7	Comercial	50	24
EE-A5_06	Edificio restauración (Calma) (7)	Restauración	133,5	Comercial	50	67
EE-A5_07	Edificio Club social (Lio)(8)	Club social	1.085,5	Comercial	50	543
EE-A5_08	Edificio rest.(Capuccino) (9)	Restauración	171,4	Comercial	50	86
EE-A5_09	Edificio Capitanía (10)	Oficinas	266,7	Oficinas	15	40
EE-A5_10	Edificio de duchas y aseos (11)	Servicios	113,0	Equipamiento	-	-
EA-A5_11	Ampliación edificio control de entrada (4)	Restauración	83,01	Comercial	50	42
EA-A5_02	Ampliación edificio comercios (6)	Comercios	53,37	Comercial	50	27
EA-A5-03	Ampliación edificio de duchas y aseos /comercios(11)	Servicios	13,75	Equipamiento	-	-
EA-A5-04	Ampliación terraza restaurante (11)	Restauración	nd	Comercial	-	-
ED-A5-01	Ampliación EE-A5-01	Servicios	62,06	Equipamiento	-	-
ED-A5-02	Ampliación EE-A5-06	Restauración	81,89	Comercial	50	41
ED-A5-03	Ampliación 1 edificio 9	Restauración	59,97	Comercial	50	30
ED-A5-04	Izquierda entrada control accesos	Oficinas	125,75	Oficinas	15	19
ED-A5-05	Derecha entrada control accesos	Oficinas	90,17	Oficinas	15	14
ED-A5-06	Edificio 12	Comercios	139,96	Comercial	50	70
ED-A5-07	Edificio 13	Comercios	126,36	Comercial	50	63
ED-A5-08	Edificio 14	Comercios	115,20	Comercial	50	58
ED-A5-09	Módulos desmontables marina seca	Comercios	98,70	Comercial	50	49
ED-A5-10	Ampliaciones Edificio Sala de fiestas (8)	Restauración	149,21	Comercial	50	75
ED-A5-11	Ampliación 2 edificio 9	Restauración	45,07	Comercial	50	23
ED-A5-12	Edificio 11 porche A	Restauración	92,48	Comercial	50	46
ED-A5-13	Caseta de control	Oficinas	15,44	Oficinas	15	2
ED-A5-14	Caseta de control (marina seca)	Oficinas	13,50	Oficinas	15	2
ED-A5-15	Edificio 11 porche B	Restauración	83,80	Comercial	50	42
Área 6			8.880,5		3.963	
EE-A6_01	Edif. restauración/comercio (E1)	Terciario	270,28	Comercial	50	135
EE-A6_02a	Edif.estauración/comercio (E2)	Terciario	105,43	Comercial	50	53
EE-A6_02b	Edif.estauración/comercio (E2)	Terciario	1.714,75	Comercial	50	857
EE-A6_03	Edif. Restauración /comercio (E3)	Terciario	580,52	Comercial	50	290



EE-A6_04	Edif. Restauración /comercio (E4)	Terciario	363,22	Comercial	50	182
EE-A6_05	Edif.restauración /comercio (E5)	Terciario	62,26	Comercial	50	31
EE-A6_06	Edif. restauración/comercio (E6)	Terciario	442,44	Comercial	50	221
EE-A6_07	Edif. restauración/comercio (E7)	Terciario	469,42	Comercial	50	235
EE-A6_08	Edif.restauración/comercio (E8)	Terciario	220,30	Comercial	50	110
EE-A6_09	Edif. restauración/comercio (E9)	Terciario	303,62	Comercial	50	152
EE-A6_10	Edif. restauración/comercio (E10)	Terciario	258,16	Comercial	50	129
EE-A6_11	Edif. restauración/comercio (E11)	Terciario	221,07	Comercial	50	111
EE-A6_12	Talleres	Reparación y mantenimiento embarcaciones	619,50	Industrial	5	31
EE-A6_13	Depósitos	Instalaciones	26,04	Instalaciones	-	-
EE-A6_14	Edificio administración	Terciario /Náutico deportivo	104,55	Oficinas	15	16
EE-A6_15	Edificio adm./ torre control	Terciario /Náutico deportivo	178,66	Oficinas	15	27
EE-A6_16	Edificio administración	Residencial	104,20	Residencial	10	10
EE-A6_19	Estación transformadora 1	Residencial	19,40	Residencial	10	2
EE-A6_20	Edificio control de entrada varadero	Oficinas	20,75	Oficinas	15	3
EE-A6_21	Estación transformadora 2	Instalaciones	5,74	Instalaciones	-	-
EE-A6_22	Estación transformadora 3	Instalaciones	7,82	Instalaciones	-	-
EE-A6_23	Estación transformadora 4	Instalaciones	21,88	Instalaciones	-	-
EE-A6_24	Edificio control de entrada vial Botafoc	Oficinas	13,83	Oficinas	15	2
EE-A6_25	Taquillas golondrinas	Oficinas	19,34	Oficinas	15	3
EE-A6_17	Apartamentos	Terciario	1.878,46	Comercial	50	939
EA-A6_18	Ampliación edificio rest./comercio (E2) Apartahotel	Terciario	848,88	Comercial	50	424

Área 7		32.093,6			817	
EE-A7_01	Algibe	Instalaciones	287,44	Instalaciones	-	-
EE-A7_02	Estación transformadora	Instalaciones	7,60	Instalaciones	-	-
EE-A7_03	Edificio instalaciones	Instalaciones	78,43	Instalaciones	-	-
EE-A7_04	Almacenes	Instalaciones	66,35	Equipamiento	-	-
EE-A7_05	Edificio instalaciones	Instalaciones	34,74	Instalaciones	-	-
EE-A7_06	Estación transformadora 2	Instalaciones	16,38	Instalaciones	-	-
EE-A7_07	Estación transformadora 3	Instalaciones	16,38	Instalaciones	-	-
EE-A7_08	Edificio control de entrada	Oficinas	26,88	Oficinas	15	4
EP-A7_01	EM de Botafoc	Tráfico Comercial de pasajeros y mercancías	7.559,42	20% comercial, 75 % estación marítima y 5 %oficinas	15-50	813



EP-A7_02	Pérgolas aparcamiento	Instalaciones	0,00	Instalaciones	-	-
	Ampliación EM / nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y al preembarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques	Instalaciones	24.000,00	Instalaciones	-	-
	Reserva para construcción futura de pérgolas	-	-	-	-	-
Área 8			313,6			42
EE-A8_01	Faro	Instalaciones	182,5	Oficinas	15	28
EE-A8_02	Edificación anexa (vivienda farero)	Comercial	131,1	Residencial	10	14
TOTAL:			59.198,36			7.931

Fuente: Equipo redactor

En total, se estima que con las instalaciones propuestas en el nuevo PEPE se generarán **7.931 viajes/día**. Si se compara el resultado con la movilidad actual, se concluye que la reordenación propuesta supondrá un **incremento del 15% de los viajes generados por el puerto**.

Las áreas que siguen concentrando el mayor número de viajes/día generados por las instalaciones son las Áreas 5 y 6.

Asimismo, el **traslado de la Estación Marítima de las líneas regulares al Área 4** se traduce en un aumento del peso de los viajes generados en esta zona del puerto.

No hay ningún cambio sustancial en los viajes generados, la mayoría de las áreas mantienen el número de viajes/día o lo aumentan ligeramente.

El aumento de edificabilidad más grande que se produce en el Área 7, sin embargo, no tiene repercusión en el número de viajes, ya que los usos a los que se destinará esta nueva edificabilidad (silo de aparcamiento y/o pre embarque de vehículos) no generan viajes, e incluso disminuyen el impacto sobre los viales, ya que permiten laminar el tráfico.

Respecto el reparto modal de los viajes, se puede estimar que se mantendrán los pesos definidos para los residentes en el PDSMIB.

Tabla 20 : Reparto modal de los viajes generados por las instalaciones del PEPE

VIAJES GENERADOS AL DÍA POR LAS INSTALACIONES ACTUALES						
Área	Turismo privado	Transporte público	Autocar	A pie	En bicicleta	Total
	75,5%	2,5%	0%	21%	1%	
Área 1	173	6	0	49	2	230
Área 2	39	1	0	10	1	51
Área 3	435	15	0	120	5	575
Área 4	491	17	0	136	7	651
Área 5	1.209	41	0	336	17	1.603
Área 6	2.992	99	0	832	40	3.963
Área 7	617	20	0	171	8	816
Área 8	32	2	0	8	0	42
Total	5.988	201	0	1.662	80	7.931

Fuente: Equipo redactor



4.4.3 Totalidad de viajes generados de la propuesta de Plan Especial

Si incorporamos los viajes generados por las líneas de pasajeros, el tráfico de mercancías, los amarres náutico-deportivos y por las instalaciones, en un día punta del año el puerto propuesto en el nuevo PEPE generará un total de **44.405 viajes/día** (1.212 viajes más al día que los registrados en la actualidad).

Dado el aumento de los viajes generados por las nuevas superficies de las instalaciones del puerto, el peso de éstos sobre el global de la movilidad pasará del 18,7% actual al 21,2%.

Tabla 21 : Cálculo de la movilidad generada total en la propuesta del Plan Especial

MOVILIDAD GENERADA PLAN ESPECIAL POR ÁREA (VIAJES/DÍA)					
Área	Tráfico marítimo	Amarres	Instalaciones	Mercancías	Total
Área 1	0	410	229	0	639
Área 2	0	169	52	0	221
Área 3	0	1.117	576	0	1.693
Área 4	14.964	0	651	33	15.648
Área 5	0	1.478	1.601	0	3.079
Área 6	0	1.620	3.963	0	5.583
Área 7	16.080	0	817	603	17.500
Área 8	0	0	42	0	42
Total:	31.044	4.794	7.931	636	44.405

Fuente: Equipo redactor

Respecto al reparto modal de la movilidad total del puerto, se obtienen que para el conjunto global de viajes generados en el puerto el **40,4% se realizan en turismo**, el **1,3% en motocicleta**, el **24,1% en transporte público**, el **21,7% a pie**, el **11,6% en autocar** y el **1% en bicicleta**.

Tabla 22 : Reparto modal del total de los viajes generados de la propuesta de Plan Especial

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA - REPARTO MODAL (VIAJES GENERADOS/DÍA)							
Área	Turismo privado 40,4%	Motocicleta privada 1,3%	Transporte público 24,1%	Autocar 11,6%	A pie 21,7%	En bicicleta 1,0%	Viajes generados/día
Área 1	467	16	16	0	132	8	639
Área 2	162	4	6	0	45	3	220
Área 3	1.238	40	42	0	354	17	1.691
Área 4	4.218	46	5.256	0	5.867	262	15.649
Área 5	2.211	113	78	0	647	32	3.081
Área 6	3.937	278	140	0	1.172	56	5.583
Área 7	5.665	57	5.166	5.144	1.405	63	17.500
Área 8	28	3	2	0	9	0	42
Total:	17.926	557	10.706	5.144	9.631	441	44.405

Fuente: Equipo redactor

En el Plano 2 se grafían por áreas los viajes generados por el puerto propuesto en el nuevo Plan Especial.



5 ANÁLISIS DE LA RED EXISTENTE

5.1 Red viaria

5.1.1 Itinerarios de vehículos motorizados en el ámbito del puerto

El puerto de Eivissa se ubica en el núcleo urbano del término municipal homónimo y está delimitado por los siguientes viales:

- La **calle de los Andenes** y la de **Lluís Tur i Palau** al sur.
- La **avenida de Santa Eulària des Riu** al oeste.
- El **paseo de Juan Carlos I** al norte.
- La **calle de Ibosim** al este.

Figura 9 : Accesos al puerto de Eivissa. En amarillo las rondas de circunvalación, en verde la red viaria urbana y en rojo los puntos de acceso al puerto.



Fuente: Plan Director de Movilidad de Eivissa 2010



El acceso principal de las instalaciones del puerto es el compuesto por el enlace de la carretera de Santa Portinatx (E-10) y la avenida de Santa Eulària des Riu (C-733). Éste permite acceder a las oficinas centrales del puerto, al Club Náutico, al Muelle Pesquero, a la Cofradía de Pescadores y al Muelle Comercial.

Asimismo, el resto de zonas destinadas al tráfico de pasajeros también disponen de un acceso rodado propio. Al Muelle Adosado y al Contramuelle Sur se accede a través de la calle de los Andenes. Al Dique de Botafoc se accede por la calle de Ibosim, la cual conecta con el paseo de Juan Carlos I y la avenida del 8 de agosto. Por último, a la Marina Eivissa se accede por el paseo de Juan Carlos I.

Calle Andenes y Lluís Tur i Palau

Se trata de un eje que recorre el Muelle de Poniente y el Muelle de Levante y que sirve de transición entre la ciudad y el puerto. Es el espacio terrestre del puerto con mayor relación con el casco histórico del municipio y recientemente ha sido objeto de un proyecto de pacificación por el cual se ha convertido en un paseo peatonal en donde se priorizan los usos peatonales y de ocio por encima del tráfico de vehículos.

El único acceso rodado al eje se ubica en la avenida de Santa Eulària des Riu y en él se ha dispuesto un control de acceso que restringe el paso a todos los vehículos, con excepción de las operaciones de carga y descarga, las cuales están permitidas entre las 7 y las 11h y las 16 y las 18h. Además, la velocidad del vial se limita a 10 km/h.

El estacionamiento a lo largo del vial tampoco está permitido.

Avenida Santa Eulària des Riu

Se trata de una avenida con una amplia calzada compuesta por un carril por sentido. De acuerdo con los últimos estudios de reorganización del tráfico elaborados por el Ayuntamiento, la avenida pasará a tener un único sentido de salida del núcleo histórico.

El extremo sur se inicia en una glorieta que conecta con diferentes viales de acceso al casco antiguo del municipio y a la calle de Andenes. El extremo norte del eje desemboca en una doble rotonda que enlaza con la ronda de circunvalación de la ciudad E-10, el paseo de Juan Carlos I, la avenida de 8 de agosto y el vial interior del Muelle Comercial.

Paralela a la avenida discurre una calzada secundaria que sirve de comunicación a los equipamientos existentes en el Muelle de Ribera Oeste (Club Náutico, Estación Marítima de líneas a Formentera, Oficinas del Puerto, ...) y en la dársena Pesquera. El vial cuenta con un carril de circulación por sentido y un cordón de aparcamiento a banda y banda. La oferta de plazas de aparcamiento es buena, aunque parte de las plazas están reservadas o se destinan al estacionamiento de autobuses.

Paseo de Juan Carlos I

El paseo resigue el límite norte de la superficie del puerto. Se trata de un vial unidireccional de gran extensión que sólo permite la circulación de los vehículos en sentido Botafoc. Presenta una buena oferta de plazas de aparcamiento al disponer de una doble línea de servicios, una en cordón y otra en semibatería.



Aproximadamente a mitad del eje se ubica el acceso a la dársena Marina Eivissa, desde el cual parte el vial de servicio paralelo al Muelle de Ribera Norte.

El extremo este del paseo desemboca en una rotonda que regula la intersección con la calle de Ibosim, el enlace con la avenida 8 de agosto y la entrada a los equipamientos de la Dársena Marina des Botafoc.

Calle de Ibosim

El eje discurre por las tierras ganadas al mar que unen la isla Grosa y la isla de Botafoc con el resto del municipio. Es el único vial de acceso a la Dársena des Botafoc donde se encuentra la Estación Marítima de Botafoc. Por lo tanto, se trata de un eje que registra un gran volumen de vehículos en temporada de verano.

La calzada se compone por un carril por sentido que se desdobra en los metros previos a la entrada a la dársena. Los carriles presentan una gran amplitud que permite la correcta circulación de vehículos pesados.

5.1.2 Aparcamientos para vehículos motorizados dentro del puerto

En la actualidad, las instalaciones del puerto cuentan con una oferta de aparcamiento en superficie de 1.275 plazas para turismos, 73 plazas para motocicletas, 28 plazas para autobuses y 5 plazas para taxis.

Tabla 23 : Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto

OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTO				
Área	Turismos	Motocicletas	Autobuses	Taxi
Área 1	0	0	0	0
Área 2	0	0	0	0
Área 3	129	8	9	5
Área 4	142	7	0	0
Área 5	313	26	0	0
Área 6	322	32	0	0
Área 7	369	0	19	0
Área 8	0	0	0	0
Oferta total:	1.275	73	28	5

Fuente: Equipo redactor

5.2 Red de transporte público

5.2.1 Itinerarios en transporte público en el ámbito del puerto

Actualmente, hay tres líneas regulares de autobús interurbano que operan en el ámbito del puerto:

- La **línea 10** que conecta el aeropuerto con el puerto todos los días del año con frecuencia de 20 minutos en temporada de verano y de 30 minutos en invierno. El servicio tiene dos paradas en la avenida de Santa Eulària des Riu.
- La **línea 12** que conecta el centro del municipio con la urbanización de Jesús. El servicio tiene una parada cerca de la Marina de Botafoc y dos más en la avenida de Santa Eulària des Riu.



- La línea 15 que conecta el centro del municipio con la playa de Cala Llonga. El servicio tiene dos paradas en la avenida de Santa Eulària des Riu.
- La línea 50 que conecta el centro del municipio con el aparcamiento de cas Dominguets y el de Des Gorgs.

Por el momento, no existe ninguna línea de autobús urbano que conecte el casco urbano con la dársena de Botafoc. Se trata de un servicio de urgente implantación dado el gran volumen de pasaje que embarca y desembarca diariamente en esta zona del puerto. Algunos operadores de ferry y cruceros han optado por facilitar el servicio a sus pasajeros fletando shuttles (a demanda) que cubren el trayecto entre las dos estaciones marítimas del puerto.

Figura 10 : Líneas regulares de autobús que operan en el ámbito del puerto



Fuente: Equipo redactor en base a Mapa del transporte interurbano del Consell d'Eivissa

Por otro lado, en el Muelle de Ribera de Poniente existe una zona de intercambio modal con reserva de plazas para autocares y taxis de la terminal Eivissa-Formentera. Se trata de un área de tamaño reducido que no dispone de una configuración clara de los usos y en la que el espacio de espera de los vehículos se entrelaza con la circulación de los peatones. Además, la oferta de plazas reservadas para taxis es baja y éstos se acaban colocando de forma desorganizada por la explanada, entorpeciendo la circulación de los otros vehículos.

Existe un área de transportes en la explanada de Botafoc. El muelle de levante es otra de las zonas principales de afluencia de pasajeros y en este caso no se ha habilitado ninguna área específica para los servicios de transporte público.



5.3 Red para modos no motorizados

5.3.1 Itinerarios para peatones

Calle Andenes y Lluís Tur i Palau

Tal y como se ha comentado anteriormente, a raíz de la pacificación del eje, éste ha adoptado la función de paseo peatonal que integra el frente marítimo con la ciudad.

La restricción del tráfico, con excepción de las operaciones de carga y descarga en horario limitado, garantiza el dominio completo del espacio por parte de los peatones en condiciones de máximo confort y seguridad.

Los únicos conflictos posibles se derivan de la falta de visibilidad de los pasos de peatones durante las horas hábiles de carga y descarga. El hecho de permitir el estacionamiento en las plazas anteriores a los pasos dificulta enormemente la visual entre el conductor y el transeúnte. En este caso, el déficit de visión se agrava todavía más por tratarse de furgonetas y camiones pequeños en la gran mayoría de los casos. Por otro lado, los posibles accidentes se reducen considerablemente si los vehículos respetan el límite de velocidad de 10 km/h.

Asimismo, los pasos de peatones disponen de la correspondiente señalización vertical en ambos sentidos de la marcha, pero carecen de la horizontal. Se sobreentiende la voluntad de homogeneizar los espacios de la calle con el uso de pavimentación similar para las diferentes zonas, pero la falta de claridad en los pasos de peatones los torna difíciles de percibir y propicia el estacionamiento de vehículos sobre ellos. Es por esto que, si no se quiere romper la estética del paseo con pintura horizontal, en su defecto se recomienda la disposición de pavimento diferenciado para los pasos de peatones que los haga más legibles.

Avenida Santa Eulària des Riu

Desde la óptica de los itinerarios peatonales, la avenida de Santa Eulària se divide en dos tramos diferenciados.

El primero de los tramos discurre entre la calle Andenes y los equipamientos del Muelle de Ribera de Poniente y cuenta con un amplio paseo peatonal de ribera en el que se localizan espacios de estancia con mobiliario urbano y zonas de sombra. Actualmente se están ejecutando las obras de adecuación de superficies en el muelle de ribera de Poniente en consonancia con la intervención realizada en los muelles sur.

El paseo queda interrumpido por las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente, punto a partir del cual el espacio de ribera se destina a la circulación de vehículos a través de la calzada de servicio comentada anteriormente. De esta manera, se aleja a los transeúntes de la lámina de agua, para desplazarlos a las aceras de la avenida, las cuales, además, en algunos puntos presentan un ancho insuficiente para absorber el volumen de peatones.

Respecto a los pasos de peatones del eje, éstos están correctamente señalizados (tanto vertical como horizontalmente), están adaptados para personas con movilidad reducida y en algunos puntos se regulan con semáforo. La principal carencia observada es la baja permeabilidad de la vía debido al número tan reducido de pasos. Resulta especialmente importante garantizar itinerarios de peatones completos y que respeten la ruta natural de las personas en todos los cruces. En este sentido, el enlace con la ronda E-10 y los viales interiores del Muelle Comercial presentan importantes deficiencias, los pasos para peatones están muy alejados de la glorieta (especialmente el de la Avenida de Santa Eulària). Por otro lado, también se observa una carencia general de la señal de preaviso de badén en el caso de los pasos elevados.



Paseo de Juan Carlos I

El eje cuenta con un carril bici bidireccional que discurre por la acera mar, generando algunos puntos de conflicto entre bicicletas y peatones en los tramos más estrechos del paseo (el primero).

Una vez superado el primer tramo, el espacio peatonal de la acera mar se amplía notablemente al incorporar una extensa zona ajardinada en la que se ubican parques infantiles, fuentes y espacios de ocio al aire libre. Ésta queda separada del paseo de ribera posterior por una hilera de setos, imposibilitando el acceso.

En cuanto a los pasos de peatones del paseo, se observa una correcta señalización de los mismos, con excepción de los pasos elevados que carecen del preaviso de badén.

Por otro lado, se distinguen algunas carencias importantes en términos de accesibilidad (falta adaptar algunos pasos con vados), visibilidad (estacionamiento de vehículos en las plazas anteriores) y continuidad de los itinerarios (los cruces no disponen de un itinerario completo de pasos de peatones).

Calle de Ibosim

La calle es la continuación del paseo de Juan Carlos I y sirve de conexión entre las dársenas de Botafoc.

El eje cuenta con acera a ambos lados de la calzada. La del lado mar se constituye como un itinerario paralelo a la escollera que dispone de algunos bancos para que los transeúntes puedan pararse a disfrutar del entorno. Aun y el gran potencial del vial como un agradable paseo de ribera, la configuración actual le otorga más bien un carácter de vía de paso que enlaza la dársena de Botafoc con la zona terrestre del municipio.

Los pasos de peatones localizados en el eje cuentan con una correcta señalización (tanto vertical como horizontal), exceptuando los pasos elevados a los que les falta el preaviso de badén. Por otro lado, aún y la vegetación existente, la visibilidad de los pasos es buena.

A medida que el eje se acerca a las instalaciones de la Dársena de Botafoc la acera mar va reduciendo su ancho para acabar desapareciendo. Se obliga a los peatones a recorrer el tramo final del itinerario por la acera interior del vial que finaliza en el acceso principal de la dársena.

Muelles comerciales y Ribera de Poniente

En los Muelles Comerciales, la calidad de los itinerarios para peatones decrece a medida que nos acercamos a los muelles de pasajeros en favor de mayor espacio y mejores prestaciones de la red viaria. En este caso, en la zona de embarque y desembarque no existen itinerarios de peatones protegidos y el tráfico de vehículos interfiere con los transeúntes. Además, las actividades de carga se mezclan con el paso de los pasajeros cuando deberían estar separados.

En la Ribera de Poniente se concentra el tráfico de Formentera. Se observa como el espacio reservado para la espera de los pasajeros y los vehículos interfiere con la circulación de transeúntes por el paseo junto a los muelles.

5.3.2 Itinerarios para bicicletas

En el ámbito del puerto de Eivissa el carril bici carece de continuidad, se localizan los dos tramos de carril bici siguientes:

- **Eje calle Andenes – calle Lluís Tur i Palau**



En el proyecto de acondicionamiento de los muelles sur se incorporó la ejecución de un carril bici que discurre entre el vial de tráfico de vehículos y el paseo del muelle de levante (o de la consiga) y del muelle interior (o de poniente).

Se observa que los anchos del carril bici no son suficientes (tienen 0,80 m por sentido). Al tratarse de un carril bidireccional, el ancho libre por sentido recomendado es de 1,2 metros, pudiendo reducirse al mínimo aceptable de 0,95 metros.

Por otro lado, el carril bici se encuentra separado de la zona peatonal por un conjunto de farolas, bancos y jardineras. Falta disponer algún tipo de segregación de los espacios que proteja las bicicletas del tráfico motorizado (solo está limitado por un cambio muy sutil de pavimento). Esta necesidad se agrava más aún al tratarse de flujos contrarios por los que una posible colisión entre una bicicleta y un vehículo sería frontal.

El trazado comienza en la esplanada del muelle adosado y finaliza al llegar a la avenida de Santa Eulària des Rius. El punto final del eje no está bien resuelto ya que el itinerario termina de manera súbita, de forma que las bicicletas acaban precipitándose a un paso de peatones.

Respeto a la señalización, el eje cuenta con una correcta señalización vertical, pero presenta deficiencias en la horizontal. Falta la segregación de los sentidos y la disposición de ceda el paso en los pasos de peatones.

A lo largo del eje se han instalado un considerable número de aparcamientos para bicicletas. Se encuentra debidamente señalizados, pero en algunos casos están alejados del carril. Asimismo, se localizan bicicletas atadas al mobiliario urbano por lo que denota un desequilibrio entre la oferta y la demanda de plazas en el paseo.

- **Eje paseo Juan Carlos I – calle Ibosim**

Se trata de un carril bici bidireccional que parte del enlace con la ronda E-10 y finaliza en el acceso principal a la Dársena de Botafoc. La resolución de la rotonda con la avenida de Santa Eulària des Riu resulta muy deficiente y peligrosa porque conduce a las bicicletas a circular libremente por la calzada de la glorieta en sentido contrario al de los vehículos.

Además, el eje discurre por acera y en el primer tramo se localizan graves conflictos entre las bicicletas y los peatones. En algunos puntos el espacio peatonal es insuficiente y los transeúntes deben circular por el carril bici. Asimismo, el carril bici no dispone de pasos diferenciados, si no que comparte la infraestructura existente para los peatones.

Por otro lado, el carril bici carece de señalización vertical y de horizontal de ceda el paso en los pasos de peatones.

La oferta de plazas de aparcamiento para bicicletas es muy escasa a lo largo del itinerario.

A parte de las deficiencias comentadas para cada uno de los ejes, a nivel global, la red ciclista del puerto carece de un itinerario continuo que garantice la conectividad de todos los equipamientos en condiciones seguras y cómodas.



6 IMPACTO DE LA MOVILIDAD SOBRE LOS VIALES

De los apartados anteriores se concluye que el día del año de máxima actividad el puerto actualmente genera un total de **42.193 viajes/día**, y éstos aumentarán hasta los **44.405 viajes/día** con la ejecución de las propuestas incluidas en el PEPE.

Actualmente el reparto modal de los desplazamientos generados es de: el 40,4% se realizan en turismo, el 1,3% en motocicleta, el 24,1% en transporte público, el 21,7 a pie, el 11,6% en autocar y el 1% en bicicleta.

Para determinar la saturación de las vías se deben transformar los viajes en vehículos y distribuir el tráfico por los viales. Para ello, consideraremos las siguientes hipótesis:

- La ocupación media de los vehículos privados es de 1,5 personas para los turismos y 1 persona para las motocicletas.
- De acuerdo con el estudio de reordenación del tráfico de la ciudad se considera que la avenida de Santa Eulària des Riu es unidireccional en sentido salida del centro histórico.
- Los vehículos que acceden o salen de los Muelles de Botafoch lo hacen en su totalidad por la Avenida 8 de Agosto (y calle de Ibsen). Por lo tanto, no cargan el paseo de Juan Carlos I.
- El 20% de los desplazamientos que se realizan en transporte público se hacen en taxi y éstos tienen una ocupación media de 2 personas por vehículo.
- Restricción de circulación en la calle Andenes y Lluís Tur y Palau. El único acceso rodado al eje se ubica en la avenida de Santa Eulària des Riu y en él se ha dispuesto un control de acceso que restringe el paso a todos los vehículos, con excepción de las operaciones de carga y descarga, las cuales están permitidas entre las 7 y las 11h y las 16 y las 18h.

Con todo lo recogido anteriormente, se obtiene que en la actualidad **a lo largo de un día circulan por el ámbito del puerto aproximadamente 7.819 turismos y 244 motos**. Al ejecutarse las actuaciones previstas por el PEPE, el tráfico diario aumentará hasta los **8.098 vehículos y las 279 motocicletas**. Además, al volumen de vehículos ligeros se le debe añadir el tráfico pesado que suma un total de **276 vehículos al día**.

La distribución del tráfico por cada uno de los viales de acceso al puerto según los focos de generación de los viajes se recoge en la tabla siguiente.

Tabla 24 : Tráfico diario máximo de vehículos ligeros generado por el puerto

TRÁFICO VEHÍCULOS LIGEROS POR VIALES (VEH/DÍA)					
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0	0	#DIV/0!
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	3.935	4.290	355	9,0%
Lateral Avenida Santa Eulària des Riu	Área 2 y Área 3	3.391	986	-2.405	-70,9%
Interior Muelles Comerciales	Área 4	544	3.304	2.760	507,4%
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	4.446	4.534	88	2,0%
Calle Ibsen	Área 7 y Área 8	7.183	7.457	274	3,8%

Fuente: Equipo redactor



Tabla 25 : Tráfico diario máximo de vehículos pesados generado por el puerto

TRÁFICO VEHÍCULOS PESADOS POR VIALES (VEH/DÍA)					
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0	0	0,0%
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	131	228	97	74,0%
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	97	97	0	0,0%
Interior Muelles Comerciales	Área 4	34	131	97	285,3%
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	74	74	0	0,0%
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	1.017	1.017	0	0,0%

Fuente: Equipo redactor

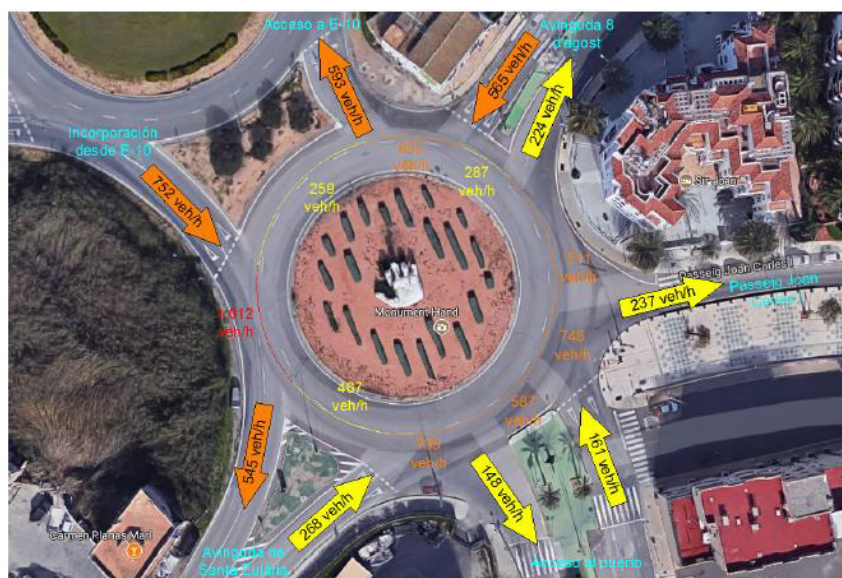
Tabla 26 : Tráfico diario máximo total (vehículos ligeros + pesados) generado por el puerto

TRÁFICO TOTAL POR VIALES (VEH/DÍA)					
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0	0	0,0%
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	4.066	4.518	452	11,1%
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	3.488	1.083	-2.405	-69,0%
Interior Muelles Comerciales	Área 4	578	3.435	2.857	494,3%
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	4.520	4.608	88	1,9%
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	8.200	8.474	274	3,3%

Fuente: Equipo redactor

La solidez de los resultados obtenidos se confirma con los datos extraídos del “*Estudio de aforos de tráfico en temporada estival en la ciudad de Eivissa*” que realizó la empresa IMAT durante el verano del 2017 por encargo del Ayuntamiento de la ciudad. Uno de los puntos donde se realizaron aforos direccionales fue en la Rotonda de los Podencos. Durante la campaña de campo se aforaron un total de 4.332 vehículos al día que accedían a los muelles desde dicha glorieta, con 2.069 vehículos de entrada y 2.263 de salida. Respecto la hora punta, los registros fueron de 309 vehículos (7,1% de la IMD), 148 de entrada y 161 de salida.

Figura 11 : Aforos hora punta verano 2017 en la Rotonda de los Podencos.



Fuente: Estudio de aforos de tráfico en temporada estival en la ciudad de Eivissa



Por otro lado, en octubre del 2019, por encargo de la Autoridad Portuaria de Baleares y de forma complementaria al presente EEMG, la empresa Tragsatec elaboró un estudio en el que recopilaba información sobre la situación actual de los movimientos en el Puerto de Eivissa. Como parte del estudio se realizó una campaña de aforos en el acceso a Botafoc y en el acceso a los Muelles Comerciales y a la Estación Marítima de Formentera en el período comprendido entre las 8 y las 14h. Los resultados obtenidos se recogen en las tablas siguientes.

Tabla 27 : Tráfico de entrada y salida de Botafoc aforado en octubre de 2019

TRÁFICO DE ENTRADA Y SALIDA DE BOTAFOC (VEH/H)							
Sentido del aforo	Tipología de vehículo	8:00-9:00h	9:00-10:00h	10:00-11:00h	11:00-12:00h	12:00-13:00h	13:00-14:00h
Entrada a Botafoc	Turismos	125	166	100	93	127	92
	Motocicletas	9	8	6	10	10	5
	Camiones	40	60	24	28	48	24
	Autobuses	8	4	8	3	9	4
TOTAL		182	238	138	134	194	125
Salida de Botafoc	Turismos	91	102	185	108	138	103
	Motocicletas	8	8	9	6	12	7
	Camiones	30	21	19	11	10	12
	Autobuses	6	8	7	4	3	3
TOTAL		135	139	220	129	163	125

Fuente: Estudio de recopilación de información sobre la situación actual de los movimientos en el Puerto de Eivissa.

Tabla 28 : Tráfico de entrada y salida de la rotonda de los Podencos aforado en octubre de 2019

TRÁFICO DE ENTRADA Y SALIDA DE ROTONDA DE LOS PODENCOS (VEH/H)							
Sentido del aforo	Tipología de vehículo	8:00-9:00h	9:00-10:00h	10:00-11:00h	11:00-12:00h	12:00-13:00h	13:00-14:00h
Entrada a Botafoc	Turismos	111	92	95	100	100	75
	Motocicletas	18	29	24	22	27	12
	Camiones	15	16	10	6	13	9
	Autobuses	4	3	3	3	3	7
TOTAL		148	140	132	131	143	103
Salida de Botafoc	Turismos	83	93	92	85	104	130
	Motocicletas	8	19	24	28	30	25
	Camiones	23	23	15	10	20	6
	Autobuses	3	5	3	2	3	7
TOTAL		117	140	134	125	157	168

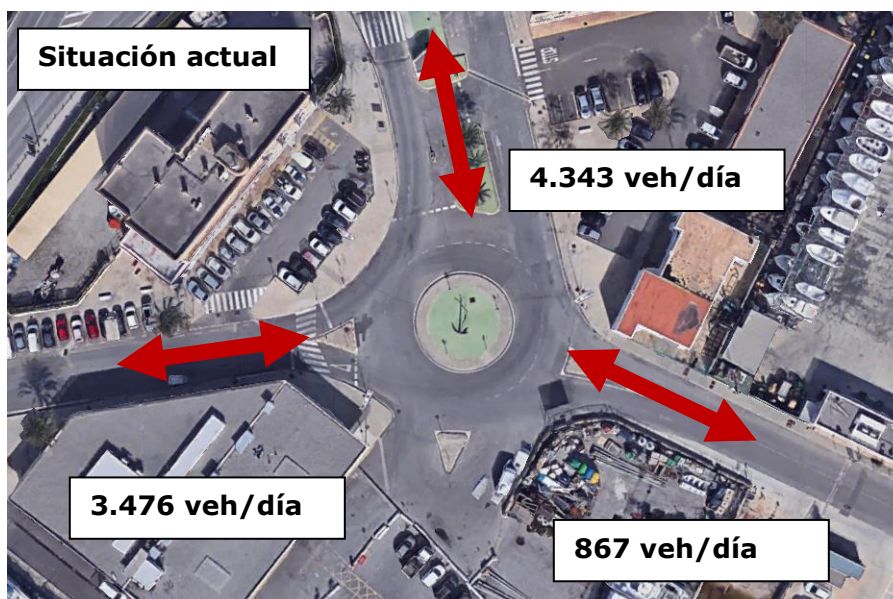
Fuente: Estudio de recopilación de información sobre la situación actual de los movimientos en el Puerto de Eivissa.

Continuando con el análisis, en las tablas anteriores (Tabla 24, 25 y 26) se observa como el tráfico diario generado por el puerto y que circula por el lateral de la Avenida Santa Eulària des Riu se reducirá un 69% respecto la situación actual. La reducción se debe al traslado a los Muelles Comerciales de las líneas de pasajeros (Eivissa-Formentera) que actualmente operan en la Dársena de Poniente. Así, gran parte del volumen de los vehículos (aproximadamente 2.400 vehículos) dejará de pasar por esta vía para dirigirse directamente a los nuevos muelles de atraque (o desembarque).

Por otro lado, también se debe tener en cuenta que el Consejo Insular de Formentera acaba de aprobar la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla, por la cual se restringe la entrada a la isla a 2.280 turismo y 230 motos al día. Por consiguiente, el volumen mencionado se verá reducido al máximo definido por la ley.

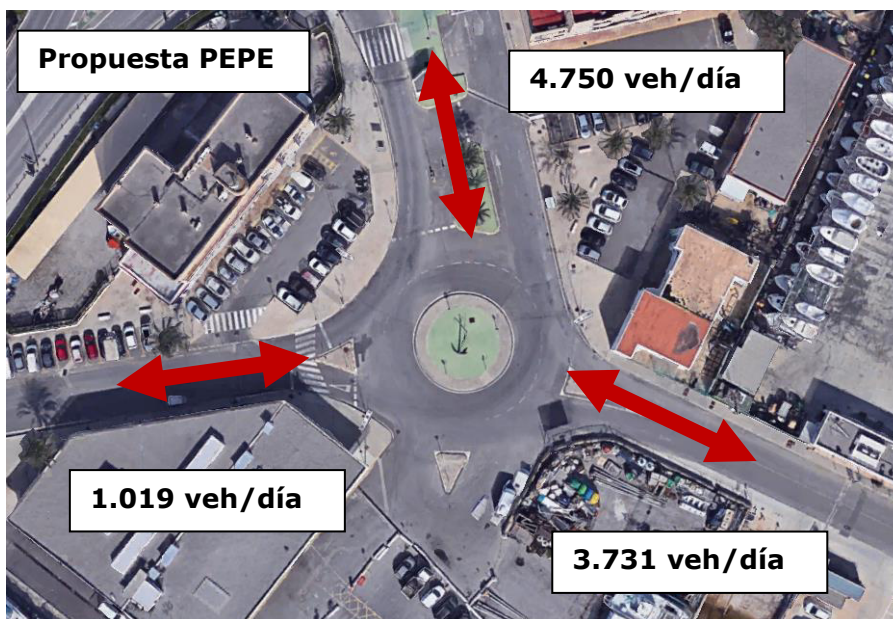


Tabla 29 : Intensidades de tráfico diarias estimadas en la actualidad



Fuente: Equipo redactor

Tabla 30 : Intensidades de tráfico diarias estimadas para la propuesta PEPE



Fuente: Equipo redactor

La nueva ubicación de la EM Eivissa-Formentera comportará la **modificación substancial de los flujos de entrada y salida en la rotonda posterior a la de los Podencos**. Se trata de una glorieta con dos carriles de circulación (de 4,5 metros de ancho cada uno) y que cuenta con un radio exterior bastante pequeño (por debajo de los 18 metros) que obliga a los vehículos a circular a velocidades bajas. Dado que el incremento de volumen global estimado para la rotonda es reducido (452 vehículos al día) **no se prevé que la nueva movilidad tenga un impacto negativo en la saturación** de la misma.

Aun así, se debe tener en cuenta que las nuevas dinámicas en cuanto a los flujos **pueden alterar el funcionamiento actual**. Se recomienda hacer una evaluación y un seguimiento de cuál es la respuesta que presenta la infraestructura para absorber los nuevos repartos del tráfico y, en caso que fuera



necesario, solucionar las deficiencias que se presenten. Por ejemplo, una de las posibles medidas de descongestión de la glorieta sería desdoblarse el vial de salida en dirección a los Muelles Comerciales, pasando de 1 a 2 carriles.

Respecto los otros viales afectados por el ámbito portuario, la nueva movilidad generada por las instalaciones propuestas en el PEPE se traducirá en un **aumento de 274 veh/día en el acceso a los Muelles de Botafoch**.

Con el objeto de valorar el impacto de la movilidad generada sobre los viales de acceso a las instalaciones, se procede a calcular el grado de saturación de las vías que se registra durante la hora punta del año.

Respecto al cálculo de la movilidad generada por las líneas de pasajeros, los viajes durante la hora punta se determinan a partir de la superposición de los máximos registrados en cada una de las zonas del puerto durante el mes de agosto.

De esta manera, se obtienen los siguientes resultados:

- Dársena de Poniente (Área 2): la hora punta de actividad registró el día 8 de agosto con 1.343 pasajeros y 268 vehículos en régimen de pasaje.
- Dársena de Levante (Área 1): no hubo tráfico en agosto de 2023.
- Muelles Comerciales (Área 4): la hora punta de actividad registró el día 19 de agosto con 726 pasajeros y 143 vehículos en régimen de pasaje.
- Muelles de Botafoch (Área 7): la hora punta de actividad registró el día 15 de agosto con 766 pasajeros y 352 vehículos en régimen de pasaje, así como, 3.179 pasajeros (se considera la mitad del tráfico de desembarque del crucero, y que se aproxima al tráfico de 3.200 pax, considerado el máximo flujo horario en el ESTUDIO DE LA CAPACIDAD MÁXIMA DE CRUCEROS DEL PUERTO DE EIVISSA de abril 2024.).

En total, se obtiene un pico teórico de afluencia de **6.014 visitantes/hora y 1.171 vehículos en régimen de pasaje/hora**. Esto supone un factor punta del 19,4% en el caso del pasaje y del 19,10% en el caso de los vehículos. Considerando que los vehículos en régimen de pasaje transportan de media 1,5 pasajeros, se obtiene un total de **7.771 viajes/hora**.

Además, al tráfico anterior se le debe añadir el derivado de las propias instalaciones del puerto (edificaciones y amarres) y el generado por el transporte de mercancías.

Tal y como se recoge en el apartado de análisis de movilidad de Eivissa, el factor punta de los viajes de los residentes se sitúa en torno al 28,8% (de 8 a 9h), mientras que el de los turistas es del 17,6% (de 10 a 11h). En este caso, dada la tipología de servicios y equipamientos que incluye el puerto, se toma la hipótesis del 17,6% por tratarse de actividades que se distribuyen a lo largo del día sin presentar picos tan marcados como los que se observa en la movilidad obligada. Asimismo, se obtiene que durante la hora punta del año las **instalaciones actuales del puerto generan 1.212 viajes/hora y las propuestas generarán 1.395 viajes/hora**.

En relación a los desplazamientos generados en hora punta por el transporte de mercancías, se considera que el factor punta de las actividades se asimila al del tráfico de pasajeros (24,6%). De esta manera, se obtienen un total de **179 viajes/hora**.

De la concomitancia de los tres volúmenes anteriores, se concluye que para la máxima hora punta del año **el puerto genera actualmente un total de 9.162 viajes/hora y el valor aumenta hasta los 9.345 viajes/hora para la propuesta del PEPE**. En ambos casos, la punta de actividad acumula el 18,5% del total de viajes generados en un día.



Las tablas siguientes recogen las intensidades máximas estimadas en hora punta y el grado de saturación de los viales de estudio. Se trata de estimaciones teóricas que pretenden aportar una aproximación general a los parámetros de tráfico de los viales.

Tabla 31 : Tráfico total en hora punta estimado para los viales del puerto

TRÁFICO TOTAL POR VIALES (VEH/H)					
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0	0	0,0%
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	513	534	21	4,1%
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	348	79	-269	-77,3%
Interior Muelles Comerciales	Área 4	165	455	290	175,8%
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	380	405	25	6,6%
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	894	894	0	0,0%

GRADO DE SATURACIÓN DE LOS VIALES				
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Modificación
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0%	0%	Igual
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	60%	65%	Empeora
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	51%	13%	Mejora
Interior Muelles Comerciales	Área 4	10%	52%	Empeora
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	63%	66%	Empeora
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	75%	75%	Igual

Fuente: Equipo redactor

Se observa como la nueva movilidad no generará episodios importantes de congestión. **Los viales de estudio tienen capacidad suficiente para absorber el incremento del tráfico sin problemas.**

Tabla 32 : Caracterización de los niveles de servicio

NIVELES DE SERVICIO		
Nivel de servicio	Definición	Grado de saturación (Intensidad/capacidad)
A	Circulación fluida	Hasta 60%
B	Circulación estable. Ligeras demoras	60 - 70%
C	Circulación estable. Demoras aceptables	70 - 80%
D	Circulación próxima a la inestabilidad. Demoras tolerables.	80 - 90%
E	Circulación inestable y congestionada. Demoras intolerables.	90 - 100%
F	Circulación forzada. Congestión total.	> 100%

Fuente: Guía de nudos viarios. Ministerio de Fomento.

Con excepción del acceso a los Muelles de Botafoc, los niveles de servicio estimados en los viales analizados son buenos, con valores de **nivel "A" que pueden verse empeorados en determinados tramos a niveles "B" (circulación estable con ligeras demoras).**

En la **calle Ibosim**, la situación es notablemente peor. Ya en la actualidad durante los intervalos punta del año **el vial supera el 75% de saturación, presentando niveles de servicio "C"**, que representa circulación estable con demoras aceptables a velocidades de entre 35 y 40 km/h. Las nuevas instalaciones mantienen este nivel de saturación.

Para mejorar esta situación está previsto el desdoblamiento del vial d'Ibosim, con la incorporación de un carril reversible. Las obras están previstas entre 2026-2027 para que entre en funcionamiento 2027-2028.



También ayudará a la descongestión de este vial la construcción y entrada en funcionamiento del silo para aparcamiento y preembarque de vehículos, que permitirá escalonar la entrada y salida de vehículos a Botafoch.

Cabe recordar que se está estimando la hora del año en la que se registra el máximo tráfico posible y que los cálculos se han realizado bajo hipótesis conservadoras. Por lo tanto, se presenta el peor escenario posible en cuanto a tráfico de vehículos en el puerto. Fuera de la hora punta estudiada, la situación del vial resta completamente normal, con saturaciones muy inferiores, tal y como recogen los aforos realizados por Tragsatec en octubre del 2019.

En los Planos 3 y 4 se grafían los sentidos de circulación de los viales para la situación actual y la propuesta en el PEPE. En el Plano 5 y 6 se recogen los principales resultados presentados en este apartado.

6.1.1 Previsiones de tráfico para un horizonte de 10 años

La estimación del tráfico a 10 años en el ámbito del puerto de Eivissa se realizará de acuerdo a las tasas de crecimiento siguientes:

- Crecimiento anual medio del 2,5% en el tráfico marítimo de cruceros. Dado que se incrementa el tráfico por hora punta, se considera incluido un previsible aumento del tamaño del barco de cruceros. En el Plan de Empresa 2024 el crecimiento anual en el año 2027 es del 3% para el tráfico en régimen de pasaje, pero se considera elevado para una previsión a 10 años vista.
- Crecimiento anual medio del 2,5% en el tráfico marítimo de líneas regulares, con excepción de Eivissa – La Savina, cuyo crecimiento queda limitado por la Ley 7/2019, de 8 de febrero, para la sostenibilidad medioambiental y económica de la isla de Formentera. En el Plan de Empresa 2024 el crecimiento anual en el año 2027 es del 3% para todo el tráfico de pasajeros de línea regular, pero se considera muy elevado para una previsión a 10 años vista.
- Crecimiento anual del 1,85% del tráfico de vehículos en régimen de pasaje, de acuerdo con las previsiones del crecimiento anual en el año 2027 incluidas en el Plan de Empresa 2024 del APB.
- Crecimiento anual del 1,85% del tráfico de UTIS, de acuerdo con las previsiones del crecimiento anual en el año 2027 incluidas en el Plan de Empresa 2024 del APB.



Tabla 33 : Previsiones de crecimiento del tráfico portuario del Plan de Empresa 2024

PUERTO: **Eivissa**

CONCEPTO	Cierre Real 2022	2023	Previsión Cierre	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023					
GRANELES LÍQUIDOS	237	198	241	247	252	256	261
Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
Productos petrolíferos refinados	237	198	241	247	252	256	261
Otros graneles líquidos	-	-	-	-	-	-	-
GRANELES SÓLIDOS	56	69	57	58	59	60	61
Por instalación especial	0	49	-	-	-	-	-
Sin instalación especial	56	20	57	58	59	60	61
MERCANCÍA GENERAL	2.963	2.755	3.007	3.082	3.141	3.200	3.260
Convencional	2.907	2.687	2.949	3.023	3.081	3.139	3.197
En contenedores	57	68	58	59	60	61	62
TOTAL MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	3.256	3.022	3.305	3.387	3.452	3.517	3.582
PESCA FRESCA	0	-	0	0	0	0	0
AVITUALLAMIENTO	3	42	3	3	3	4	4
Combustibles líquidos	2	-	2	2	2	2	2
Otros	1	42	1	1	1	1	2
TRÁFICO INTERIOR	-	-	-	-	-	-	-
TRÁFICO TOTAL	3.260	3.064	3.308	3.390	3.455	3.521	3.586
MERCANCÍAS EN TRÁNSITO (miles de toneladas)	19	-	19	19	20	20	20
En contenedores en tránsito (miles de toneladas)	19	-	19	19	20	20	20
TRÁFICO RO-RO (miles de toneladas)	2.963	2.754	3.006	3.081	3.140	3.200	3.259
En contenedores (miles de toneladas)	57	68	58	59	60	61	62
En otros medios (miles de toneladas)	2.906	2.686	2.949	3.022	3.080	3.138	3.197
TRÁFICO RO-RO (UTIS)	156.608	134.538	158.913	162.872	166.005	169.137	172.269
Acompañado (camión articulado, camión rígido, tren carretera)	145.216	126.466	147.354	151.025	153.929	156.833	159.738
No acompañado (remolques, semirremolques, plataformas)	4.710	2.691	4.779	4.898	4.993	5.087	5.181
Resto (cabeza tractora, furgón, roll trailer y otros equipos)	6.682	5.381	6.780	6.949	7.083	7.217	7.350
CONTENEDORES (TEUS)	14.350	17.039	14.561	14.924	15.211	15.498	15.785
En tránsito (TEUS)	-	-	-	-	-	-	-
PASAJEROS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE Y DE CRUCERO	3.196.976	3.178.300	3.442.323	3.384.405	3.443.788	3.512.876	3.582.297
En régimen de transporte (número)	2.900.468	2.718.126	3.019.623	3.028.888	3.074.496	3.132.505	3.190.515
De crucero (número)	296.508	460.174	422.700	355.517	369.292	380.371	391.782
PASAJEROS DE INTERIOR (número)	462.006	425.199	468.808	480.488	489.726	498.966	508.207
AUTOMÓVILES (unidades)	432.192	330.026	425.935	449.489	458.124	466.767	475.412
En régimen de pasaje (unidades)	409.127	297.668	396.120	425.400	433.675	441.857	450.040
En régimen de mercancía (unidades)	23.065	32.358	29.815	23.988	24.449	24.910	25.372
Turismos	21.379	31.763	21.069	22.233	22.662	23.089	23.517
BUQUES (Número)	21.344	23.207	21.658	22.195	22.625	23.052	23.478
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	80.341	80.586	81.524	83.554	85.162	86.769	88.376

Fuente: Plan de Empresa 2025. APB.

Codi Validació: 92WYD... Verificació: https://eivissa.gub.es/... Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 415 de 791



Tabla 34 : Previsiones de crecimiento del tráfico portuario

PREVISIONES DE TRÁFICO					
Actividad	Tráfico de pasajeros en crucero	Tráfico de pasajeros líneas regulares diferentes de la Savina	Tráfico de pasajeros Eivissa - la Savina	Tráfico de vehículos en régimen de pasaje	UTIS
Crecimiento interanual (%)	2,5%	2,5%	0%	2%	2%
2023	552.354	933.560	2.134.214	443.144	160.799
2024	566.163	956.899	2.134.214	451.342	163.774
2025	580.317	980.821	2.134.214	459.692	166.804
2026	594.825	1.005.342	2.134.214	468.196	169.889
2027	609.695	1.030.476	2.134.214	476.858	173.032
2028	624.938	1.056.237	2.134.214	485.680	176.234
2029	640.561	1.082.643	2.134.214	494.665	179.494
2030	656.575	1.109.709	2.134.214	503.816	182.814
2031	672.990	1.137.452	2.134.214	513.137	186.197
2032	689.814	1.165.889	2.134.214	522.630	189.641
2033	707.060	1.195.036	2.134.214	532.298	193.150
2034	724.736	1.224.912	2.134.214	542.146	196.723
2035	742.855	1.255.534	2.134.214	552.176	200.362

Fuente: Equipo redactor

Si actualizamos las intensidades de tráfico en el ámbito del puerto para los valores previstos para el 2035 obtenemos los siguientes resultados.

Tabla 35 : Tráfico total estimado para el año 2035

TRÁFICO TOTAL AÑO 2035 (VEH/DÍA)			
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Instalaciones actuales	Instalaciones PE
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	4.178	4.630
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	3.488	1.083
Interior Muelles Comerciales	Área 4	690	3.547
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	4.520	4.608
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	10.797	11.071

TRÁFICO TOTAL HORA PUNTA AÑO 2035 (VEH/H)			
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Instalaciones actuales	Instalaciones PE
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0	0
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	310	331
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	253	65
Interior Muelles Comerciales	Área 4	58	267
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	317	330
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	1.178	1.168

Fuente: Equipo redactor



Tabla 36 : Grados de saturación estimados para la hora punta del año 2035

GRADO DE SATURACIÓN DE LOS VIALES EN HORA PUNTA AÑO 2035			
Vial	Áreas a las que da acceso el vial	Instalaciones actuales (%)	Instalaciones PE (%)
Calle Andenes - Lluís Tur i Palau	Área 1	0%	0%
Salida Rotonda de los Podencos	Área 2, Área 3 y Área 4	62%	66%
Lateral Avenida Santa Eularia des Riu	Área 2 y Área 3	51%	13%
Interior Muelles Comerciales	Área 4	12%	53%
Paseo Joan Carles I	Área 5 y Área 6	63%	66%
Calle Ibosim	Área 7 y Área 8	98%	97%

Fuente: Equipo redactor

Vemos como los incrementos del tráfico estimados según los crecimientos previstos resultarán en un aumento general de la intensidad de tráfico, pero que **no modificarán de manera substancial los grados de saturación de las vías**. Así, en todos los viales analizados, **exceptuando el acceso a los Muelles de Botafoc**, se registrarán niveles de servicio entre “A” y “B”, con saturaciones máximas inferiores al 70%. Serán los viales de los Muelles Comerciales los que sufrirán el mayor aumento de la saturación respecto los valores registrados en la actualidad.

En cuanto a la **calle Ibosim**, el volumen de vehículos en hora punta aumentará hasta los 1.165 vehículos, resultando en una **saturación del 97% y un nivel de servicio “E”**. Se trata de un **nivel inadmisibile** que durante los intervalos punta del año puede generar circulación inestable y congestionada, además de **demoras elevadas**.

Son las operaciones de desembarque las que concentran un mayor volumen de vehículos en un corto intervalo de tiempo, provocando grandes problemas de congestión. Las operaciones de embarque suelen ser más laminadas y no exigen tanta capacidad a las infraestructuras.

Por este motivo, **la actuación más importante de cara a incrementar la capacidad de este vial es el desdoblamiento con la incorporación de un carril reversible**. Las obras están previstas entre 2026-2027 para que entre en funcionamiento 2027-2028.

También ayudará a la descongestión de este vial la construcción y entrada en funcionamiento del silo para aparcamiento y preembarque de vehículos, que permitirá escalar la entrada y salida de vehículos a Botafoc.

Los cálculos realizados en el presente estudio son aproximaciones teóricas. Por tratarse de episodios muy exigentes y que presentan equilibrios muy frágiles, lo más adecuado sería llevar a cabo un estudio de simulación del tráfico de este vial durante la punta estimada de operaciones de desembarque para analizar en detalle el comportamiento de toda la infraestructura de salida de los muelles y valorar el impacto real de los crecimientos previstos sobre los viales y los enlaces.



7 APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULOS Y BICICLETAS

7.1 Aparcamientos para vehículos privados

7.1.1 Oferta de aparcamientos en la situación actual

En la actualidad, las instalaciones cuentan con una oferta de aparcamiento en superficie de 1.275 plazas para turismos, 73 plazas para motocicletas, 28 plazas para autobuses y 5 plazas para taxis.

Tabla 37 : Oferta actual de plazas de aparcamiento en el puerto

OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTO				
Área	Turismos	Motocicletas	Autobuses	Taxi
Área 1	0	0	0	0
Área 2	0	0	0	0
Área 3	129	8	9	5
Área 4	142	7	0	0
Área 5	313	26	0	0
Área 6	322	32	0	0
Área 7	369	0	19	0
Área 8	0	0	0	0
Oferta total:	1.275	73	28	5

Fuente: Equipo redactor

7.1.2 Demanda de aparcamientos en la situación actual y con la propuesta del Plan Especial

Respecto el aparcamiento para **turismos**, la demanda actual diaria generadas por las instalaciones y los amarres se estima en unos 2.682 vehículos y con la propuesta del Plan Especial la nueva demanda alcanzaría los 2.960 vehículos (ver Tabla 38).

De la comparativa entre la oferta actual de plazas existentes dentro de las instalaciones del puerto y las demandas calculadas se obtiene unas ratios de 1,8 vehículos por plaza y de 2,1 vehículos respectivamente.

Tabla 38 : Demanda diaria de turismos que necesitan aparcamiento

DEMANDA DIARIA DE TURISMOS QUE NECESITAN APARCAMIENTO				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Área 1	152	152	0	0%
Área 2	13	52	39	300%
Área 3	339	400	61	18%
Área 4	96	148	52	54%
Área 5	720	720	0	0%
Área 6	1.167	1.293	126	11%
Área 7	186	186	0	0%
Área 8	9	9	0	0%
Demanda diaria	2.682	2.960	278	10%

Fuente: Equipo redactor



Por otro lado, la demanda actual diaria de aparcamiento para **motocicletas** se sitúa en torno a las 283 motos y se calcula que aumentará hasta las 313 con la propuesta del Plan Especial (ver Tabla 39).

De la comparativa entre la oferta actual de plazas existentes dentro de las instalaciones del puerto y las demandas calculadas se obtiene unas ratios de 3,3 motos por plaza y de 3,9 motos respectivamente. Son valores notablemente peores que los obtenidos para los turismos.

Tabla 39 : Demanda diaria de motocicletas que necesitan aparcamiento

DEMANDA DIARIA DE MOTOCICLETAS QUE NECESITAN APARCAMIENTO				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº motocicletas)	Incremento (%)
Área 1	17	17	0	0%
Área 2	1	6	5	500%
Área 3	37	43	6	16%
Área 4	9	15	6	67%
Área 5	77	77	0	0%
Área 6	123	136	13	11%
Área 7	19	19	0	0%
Área 8	0	0	0	200%
Demanda diaria	283	313	30	11%

DEMANDA DIARIA DE MOTOCICLETAS QUE NECESITAN APARCAMIENTO				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº motocicletas)	Incremento (%)
Área 1	17	17	0	0%
Área 2	1	6	5	500%
Área 3	37	41	4	11%
Área 4	12	20	8	67%
Área 5	68	55	-13	-19%
Área 6	102	109	7	7%
Área 7	4	33	29	725%
Área 8	0	3	3	200%
Demanda diaria	241	284	43	18%

Fuente: Equipo redactor

La Tabla 40 recoge la propuesta de distribución de las plazas de aparcamiento en superficie para turismos y para motocicletas dentro de la zona de servicio del puerto. Se observa como para **absorber la nueva demanda de plazas derivada de las instalaciones del PEPE se recomienda ampliar la oferta de forma general en 205 plazas para turismos y 94 para motocicletas.**

Para el cálculo de las plazas de aparcamiento necesarias se han tenido en cuenta los siguientes datos:

- Los coches y motos que embarcan directamente no ocupan ninguna plaza de aparcamiento en superficie.
- La rotación de los vehículos por los usos de oficinas y/o industriales se estima en 3 vehículos/plaza/día de acuerdo con los resultados obtenidos en estudios de rotacionales realizados por la empresa redactora del presente estudio en diferentes áreas de aparcamiento en zonas verde.



- La rotación de los vehículos atraídos por los usos comerciales se asimila a 7 vehículos/plaza/día de acuerdo con los resultados obtenidos en estudios de rotacionales realizados por la empresa redactora del presente estudio en diferentes áreas comerciales de aparcamiento que tienen tarificación de zona azul.
- Cada amarre tiene derecho a una plaza de aparcamiento dentro de las instalaciones.

Tabla 40 : Comparativa plazas de aparcamiento actuales y las necesarias según la demanda futura (Puerto PEPE)

COMPARATIVA PLAZAS APARCAMIENTO ACTUALES Y PLAZAS NECESARIAS PARA PUERTO PEPE						
Área	TURISMOS			MOTOCICLETAS		
	Plazas existentes	Plazas necesarias	Diferencia	Plazas existentes	Plazas necesarias	Diferencia
Área 1	0	108	108	0	12	12
Área 2	0	44	44	0	6	6
Área 3	129	288	159	8	32	24
Área 4	142	42	-100	7	5	-2
Área 5	313	411	98	26	46	20
Área 6	322	538	216	32	60	28
Área 7	369	47	-322	0	5	5
Área 8	0	2	2	0	1	1
Total:	1.275	1.480	205	73	167	94
Demanda diaria	2.682	2.960	-	283	313	-
Ratio (veh/plaza)	2,1	2,0	-	3,9	1,9	-

Fuente: Equipo redactor

De forma global, la oferta actual de plazas para turismos absorbe de forma adecuada la demanda de aparcamiento, con ratios que se sitúan en torno a 1,8 vehículos por plaza. Los valores no son tan buenos en el caso de los aparcamientos para motocicletas, donde la oferta es muy reducida, sólo 73 plazas.

La problemática reside no tanto en el volumen total de plazas sino en la distribución de éstas dentro de las instalaciones. Es en este punto, cuando aparecen **zonas con marcados desequilibrios (déficit o exceso de plazas)**. En este sentido, destacan el **Área 6 y el Área 3 por la necesidad de ampliar la oferta en 216 y 159 plazas** respectivamente. Y en el otro extremo, destacan el Área 7 y el Área 4 porque cuentan con un volumen de plazas superior al necesario por demanda, 322 y 100 plazas cada zona.

Por otro lado, en el artículo 121 de las normas urbanísticas, en el PGOU 2023, se establecen las reservas mínimas de aparcamiento de vehículos fuera de la vía pública. En concreto, se definen las siguientes ratios.

Tabla 41 : Reserva mínima de plazas de aparcamiento de vehículos

PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS	
Uso del suelo	Ratio
Vivienda	1,5 plaza/vivienda
Comercial < 400 m ²	1 plaza/100 m ²
Comercial ≥ 400 m ²	1 plaza/50 m ²
Administrativo	1 plaza/100 m ²
Social y cultural	1 plaza/100 m ²
Establecimientos públicos y recreativos	1 plaza/50 m ²
Industrial, almacenes o talleres	1 plaza/80 m ² útiles

Fuente: Equipo redactor, a partir del Art.121 del PGOU 2023



Además, a esta reserva se le deben sumar las plazas necesarias para absorber la demanda generada por los amarres. En este caso, por tratarse de la hipótesis más restrictiva se considera que cada amarre tiene derecho a una plaza de aparcamiento dentro de las instalaciones.

Tabla 42 : Cálculo de la reserva mínima de plazas de aparcamiento según art. 121 NNUU del PGOU 2023

RESERVA MÍNIMA APARCAMIENTO VEHÍCULOS SEGÚN NNUU I AMARRES						
Área	Situación actual			Plan Especial		
	Instalaciones	Amarres	Total	Instalaciones	Amarres	Total
Área 1	11	109	120	11	109	120
Área 2	4	0	4	4	45	49
Área 3	11	298	309	25	298	323
Área 4	40	0	40	68	0	68
Área 5	47	394	441	33	394	427
Área 6	120	432	552	102	432	534
Área 7	77	0	77	77	0	77
Área 8	4	0	4	4	0	4
Total	314	1.233	1.547	324	1.278	1.602

Fuente: Equipo redactor

Los valores obtenidos de la aplicación de la normativa son similares a los propuestos de acuerdo con los cálculos de demanda (sumando la demanda para turismos y motocicletas). Aun así, en algunas áreas la propuesta anterior no cubre la reserva mínima. Por este motivo, se decide corregir la propuesta de aparcamientos limitando la oferta mínima de cada área a los valores obtenidos en base al art. 121 de las NNUU del PGOU 2023.

Tabla 43 : Propuesta de distribución de las plazas de aparcamiento para turismos

DISTRIBUCIÓN PROPUESTA PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA TURISMOS			
Área	Plazas necesarias	Plazas existentes	Total
Área 1	120	0	120
Área 2	49	0	49
Área 3	327	129	198
Área 4	97	142	-45
Área 5	419	313	106
Área 6	533	322	211
Área 7	82	369	-287
Área 8	6	0	6
Total	1.633	1.275	358
Demanda/diaria	2.960		-
Ratio (veh/plaza)	1,8	2,3	-

Fuente: Equipo redactor



Tabla 44 : Propuesta de distribución de las plazas de aparcamiento para motocicletas

DISTRIBUCIÓN PROPUESTA PLAZAS DE APARCAMIENTO PARA MOTOCICLETAS

Área	Plazas necesarias	Plazas existentes	Total
Área 1	12	0	12
Área 2	6	0	6
Área 3	32	8	24
Área 4	5	7	-2
Área 5	46	26	20
Área 6	60	32	28
Área 7	5	0	5
Área 8	1	0	1
Total	167	73	94
Demanda/diaria	313		-
Ratio (veh/plaza)	1,9	4,3	-

Fuente: Equipo redactor

Se concluye que como **para absorber la nueva demanda de plazas derivada de las instalaciones del PEPE, a la vez que se cumple con la reserva mínima de plazas recogida en el PGOU 2023, se debería ampliar la oferta actual de forma general en 358 plazas para turismos y 94 para motocicletas.** La propuesta de plazas de aparcamiento daría respuesta de forma notable a la demanda de aparcamiento prevista para las instalaciones del PEPE, obteniéndose unas ratios de 1,8 turismos por plaza y 1,9 motos por plaza.

Se trata de un incremento importante de plazas que no puede llevarse a cabo con el espacio disponible en superficie. Se recomienda solventar el déficit de plazas con edificaciones que dispongan de superficies destinadas como aparcamiento.

En este sentido, el presente estudio recoge las propuestas planteadas por el PEPE de ubicar un aparcamiento con capacidad para 700 vehículos en el Área 4 y otro ubicado en las áreas 5 y 6, el cual debería contar con un mínimo de 317 plazas para turismos y 48 plazas para motocicletas. De esta manera, el primero de los aparcamientos mencionados respondería a la demanda de plazas generada por el Área 1 y Área 2 (ambas zonas sin posibilidad de aparcar), así como en el Área 3. Por otro lado, el aparcamiento del Área 6 serviría también para cubrir el déficit de aparcamiento que se generara en el Área 5. En este caso, para facilitar la conexión entre ambas marinas (Marina Ibiza y Marina Botafoch) lo óptimo sería habilitar un acceso entre ambas instalaciones portuarias.

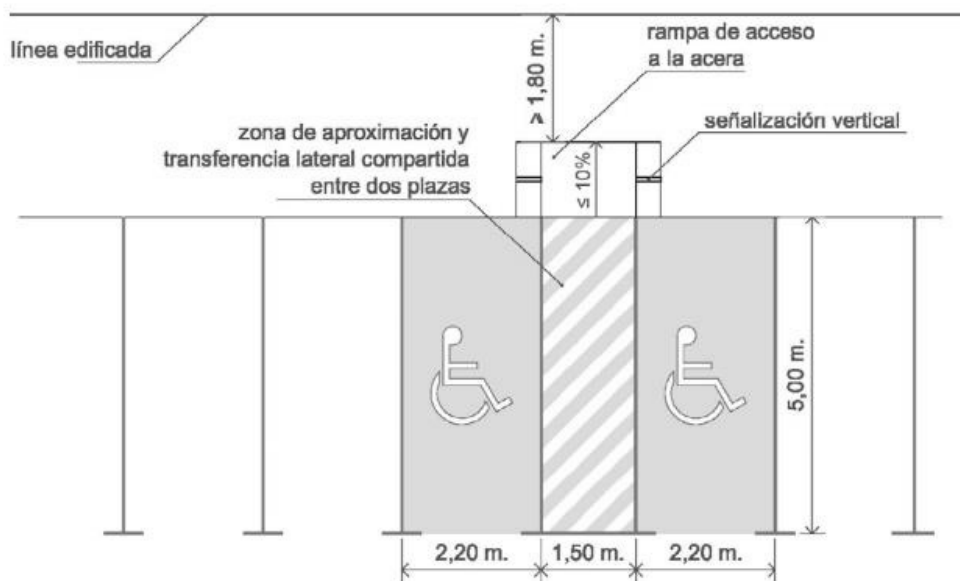
La distribución de las plazas de aparcamiento para coches y motos por cada área del puerto se recoge en la tabla siguiente y se grafían en el Plano 8.

7.1.3 Aparcamiento para personas con movilidad reducida

En términos de accesibilidad, y de acuerdo con la ley 8/2017 de Accesibilidad Universal de las Islas Baleares, para que los aparcamientos sean accesibles deberán tener unas dimensiones mínimas, tanto en cordón como en batería, de 2,20 x 5 metros y disponer de un espacio lateral de aproximación de igual longitud que la plaza de aparcamiento y de 1,5 metros de anchura. El espacio de aproximación deberá estar comunicado con un itinerario peatonal accesible y se deberá señalizar con el símbolo internacional de accesibilidad. Además, también se colocará la correspondiente señal vertical de reserva de aparcamiento para vehículos de personas con movilidad reducida.



Figura 12 : Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida



Fuente: Ley 8/2017 de Accesibilidad Universal de las Islas Baleares.

7.1.4 Plazas de aparcamiento con sistema de recarga para vehículos eléctricos

La disposición adicional primera del Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos" fija una dotación de plazas con sistema de recarga para vehículos eléctricos en edificios de nueva construcción y en vías públicas para los siguientes supuestos:

- En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52.
- en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
- en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.**

Se considera que un edificio o estacionamiento es de nueva construcción cuando el proyecto constructivo se presente a la Administración pública competente para su tramitación en fecha posterior a la entrada en vigor de este real decreto.

Además, en la vía pública, deberán efectuarse las instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en el Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

Estos requerimientos son coherentes con la Estrategia Ambiental que establece como iniciativas para fomentar una movilidad sostenible las siguientes actuaciones:



- Transición de la flota actual de vehículos de la APB a vehículos eléctricos (o híbridos) de similares prestaciones y fomentar igualmente la transformación de la flota de empresas que operan en el puerto.
- Despliegue de una red de puntos de recarga proporcional a la incorporación de vehículos eléctricos.
- En obras (realizadas directamente por la APB o a través de concesionarios) de nueva construcción o renovaciones, instalación de al menos un punto de recarga de vehículos por cada 40 plazas en aparcamientos o estacionamiento públicos.
- Fomento de la movilidad sostenible de los trabajadores de nuestros puertos.

7.2 Aparcamientos para operaciones de carga y descarga

En el documento de Normas urbanísticas, anejo IV Normas de Urbanización del PGOU 2023 se indica que a título indicativo se debería disponer 1 plaza de vehículo industrial ligero por cada 10.000 m² de edificación y 1 plaza por cada 500 m² de superficie comercial.

De la aplicación de los ratios anteriores se obtiene un reserva mínima de 17 plazas para carga y descarga en las instalaciones actuales y 19 plazas en las propuestas por el Plan Especial.

Por otro lado, el decreto 344/2006 de movilidad generada de la Generalitat de Catalunya define la reserva mínima necesaria para las operaciones de carga y descarga en función de los usos de las parcelas. En el artículo 6 se establece que, para conseguir una distribución ágil y ordenada de las mercaderías, las plazas deberán tener unas dimensiones mínimas de 3x8 metros, se deberán disponer fuera de la vía pública y la reserva mínima deberá responder a los ratios siguientes:

- 1 plaza cada 1.000 m² de superficie de uso comercial o 1 plaza cada 8 establecimientos.
- 1 plaza cada 2.000 m² de superficie destinada a oficinas.

De acuerdo con lo expresado anteriormente, se obtiene que para las instalaciones actuales el ámbito portuario debería disponer de un mínimo de 26 plazas. La reserva se debería incrementar hasta las 30 plazas para las instalaciones propuestas en el PEPE.

La distribución de las plazas por áreas se recoge en la tabla siguiente.

Tabla 45 : Propuesta de plazas de aparcamiento para carga y descarga

DISTRIBUCIÓN PROPUESTA DE LAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº vehículos)	Incremento (%)
Área 1	1	1	0	0,0%
Área 2	0	0	0	0,0%
Área 3	1	1	0	0,0%
Área 4	0	1	1	100,0%
Área 5	7	7	0	0,0%
Área 6	13	16	3	23,1%
Área 7	4	4	0	0,0%
Área 8	0	0	0	0,0%
Total:	26	30	-	-

Fuente: Equipo redactor



La distribución propuesta para las plazas de carga y descarga en el ámbito del puerto se recoge en el Plano 8.

7.3 Aparcamientos para bicicletas

En cuanto al aparcamiento de bicicletas, en el documento de Normas urbanísticas, anejo IV Normas de Urbanización del PGOU 2023, se establece la ratio de 1 plaza por cada 10 plazas para automóviles como dotación orientativa. De acuerdo con la propuesta de plazas para vehículos presentada en el apartado anterior (1.633 plazas para turismos y 167 plazas para motocicletas), **de la aplicación de la normativa se obtiene una reserva necesaria de 181 plazas para bicicletas.**

Por otro lado, el anexo II del decreto 344/2006 especifica la reserva mínima de plazas para bicicletas en función de las actividades y los usos del suelo. Las ratios definidas en dicho anexo, las cuales ser recogeen en la tabla siguiente.

Tabla 46 : Reserva mínima de plazas de aparcamiento de bicicletas

PLAZAS MÍNIMAS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS

Uso del suelo	Ratio
Vivienda	2 plazas/vivienda
Comercial	1 plaza/100 m ²
Oficinas	1 plaza/100 m ²
Industrial	1 plaza/100 m ²
Equipamientos docentes	5 plazas/100 m ²
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas/100 m ²
Otros equipamientos públicos	1 plaza/100 m ²
Zonas verdes	1 plaza/100 m ²
Franja costanera	1 plaza/100 m ²
Estaciones de ferrocarril	1 plaza/30 plazas ofrecidas de circulación
Estaciones de autobuses interurbanos	0,5 plazas/30 plazas ofrecidas de circulación

Fuente: Equipo redactor, a partir del Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya

Si se compara la reserva mínima calculada según el decreto 344/2006 con la demanda de plazas diaria estimada (tanto para la situación actual como para las instalaciones propuestas), se observa como en ambos casos los valores se asemejan notablemente (véase Tabla 47 : Comparativa de la demanda diaria de aparcamiento para bicicletas y la reserva mínima de plazas según decreto . Además, se trata de un valor muy superior al obtenido de la aplicación I PGOU 2023.



Tabla 47 : Comparativa de la demanda diaria de aparcamiento para bicicletas y la reserva mínima de plazas según decreto

DEMANDA DIARIA APARCAMIENTO PARA BICICLETAS				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº plazas)	Incremento (%)
Área 1	4	4	0	0%
Área 2	117	2	-115	0%
Área 3	8	9	1	127%
Área 4	14	131	117	70%
Área 5	16	16	0	-30%
Área 6	26	28	2	-22%
Área 7	32	32	0	0%
Área 8	0	0	0	0%
Demanda diaria	217	222	5	2%
Reserva mínima decreto	324	324	0	0%
Ratio (bici/plaza)	0,7	0,7	-	-

Fuente: Equipo redactor

De acuerdo con la tabla anterior, el cumplimiento de la reserva mínima de plazas para bicicletas definida en el decreto 344/2006 supondría una ratio de uso de 0,9 bicicletas por plaza. Se trata de un valor muy elevado dada la cuota modal tan reducida que se registra actualmente en Eivissa en los desplazamientos en este modo.

En este caso, considerando la demanda diaria calculada en las instalaciones, y aplicando una relación de 1 plaza para bicicletas cada 10 amarres náutico-deportivos, **se concluye una oferta necesaria de 200 plazas para las instalaciones actuales y 207 para las propuestas.**

Tabla 48 : Propuesta de plazas de aparcamiento para bicicletas

PROPUESTA DE APARCAMIENTO PARA BICICLETAS				
Área	Situación actual	Plan Especial Propuesto	Incremento (nº plazas)	Incremento (%)
Área 1	13	13	0	0%
Área 2	39	6	-33	-85%
Área 3	33	33	0	0%
Área 4	5	44	39	780%
Área 5	46	46	0	0%
Área 6	53	54	1	2%
Área 7	11	11	0	0%
Área 8	0	0	0	100%
Total	200	207	7	4%
Demanda diaria	217	222	5	2%
Ratio (bici/plaza)	1,1	1,1	-	-

Fuente: Equipo redactor

Se recomienda desplegar la oferta de aparcamientos de forma progresiva para que éstos se vayan adaptando a la demanda real. Por otro lado, es crucial que se continúe trabajando en el



fomento de la infraestructura y los servicios asociados al uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, contribuyendo al aumento de la demanda. En este supuesto, a largo plazo sería recomendable ampliar la oferta de aparcamiento acercándose a los valores propuestos de la aplicación del decreto.

Los aparcamientos deben estar cercanos a los accesos de cada equipamiento, en lugares seguros (con vigilancia natural, frecuentación peatonal y sin acceso de vehículos motorizados) y fácilmente accesibles para incentivar su uso. Además, para reducir el volumen de bicicletas que transitan por las zonas peatonales se recomienda disponer los aparcamientos adjuntos al carril bici, el cual discurre paralelo a los viales y bordea las instalaciones del puerto.

La distribución propuesta para las plazas de aparcamiento de bicicletas en el ámbito del puerto se recoge en el Plano 9.



8 REDES PROPUESTAS POR EL NUEVO PLAN ESPECIAL

8.1 Red viaria

8.1.1 Parámetros de planificación generales

La red básica para vehículos ha de ser continua y, en su caso, debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad, siendo especialmente importante dar cobertura a los nodos de transporte colectivo y a los equipamientos comunitarios.

De acuerdo con lo establecido por el Reglamento general de circulación, la anchura mínima de las calles que se planifiquen en suelo urbanizable con la señalización correspondiente a zona 30 debe ser de 10 metros.

Las calles planificadas como red básica en suelo urbanizable, así como de los tramos de carretera definidos como tramos urbanos, la anchura mínima de las debe ser de 11 metros.

En aquellas calles planificadas en suelo urbanizable en las que discurra un itinerario de red ciclista, la vía deberá contar con una anchura adicional de 2 metros siempre que coincida con una red básica para vehículos.

8.1.2 Definición de la nueva red de vehículo privado

El Plan Especial del Puerto de Eivissa no incluye modificaciones sobre la red viaria más allá de las relativas a la oferta de aparcamiento. En concreto, se propone ampliarla con la **construcción de dos aparcamientos soterrados, uno en el Área 4 (con una oferta de 700 plazas) y otro en las áreas 5 y 6.**

El análisis de oferta y demanda de aparcamiento en las instalaciones realizado en el presente estudio concluye que para solventar el déficit de plazas que se producirá con las nuevas instalaciones, es necesaria la construcción de dichas edificaciones.

De esta manera, el primero de los aparcamientos mencionados responderá a la demanda de plazas generada por el Área 1 y Área 2 (ambas zonas sin posibilidad de aparcar), así como en el Área 3.

Por otro lado, el aparcamiento de las áreas 5 y 6 servirá para cubrir el déficit de aparcamiento que se generará en el Área 5 y deberá contar con un mínimo de 317 plazas para turismos y 40 plazas para motocicletas. Además, para **facilitar la conexión entre ambas marinas (Marina Ibiza y Marina Botafoc) lo óptimo sería habilitar un acceso** que permitiese su comunicación por el interior de las instalaciones portuarias. Esta actuación se puede desarrollar **en coordinación con la apertura de un acceso intermedio a estas zonas desde el paseo de Juan Carlos I.** Se trata de una medida que mejoraría la accesibilidad al Área 5 y Área 6 (las cuales concentran gran parte de la oferta de ocio y comercios del puerto), a la vez que reduciría los episodios de congestión momentánea del paseo de Juan Carlos I cuando se concentran varios vehículos que quieren acceder a las marinas y deben realizar el control de acceso.

Por último, se recomienda disponer de **zonas de aparcamiento kiss&ride junto a las estaciones marítimas (Eivissa – Formentera y Botafoc)** para agilizar las operaciones de recogida y transporte de pasajeros que acceden con vehículo privado.

Respecto al diseño y funcionamiento de la infraestructura viaria actual, tal y como se recoge en el apartado de diagnóstico de las redes existentes, no se observan deficiencias. **Los posibles problemas que se puedan producir se derivan de la capacidad de la infraestructura para absorber la nueva**



movilidad estimada para el puerto en la rotonda posterior a la de los Podencos y en la calle Ibsim.

Respecto el primer ámbito, la nueva ubicación de la Estación Marítima Eivissa-Formentera comportará la modificación substancial de los flujos de entrada y salida a la glorieta, pudiendo alterar el funcionamiento actual. Dado que el incremento de volumen global estimado para la rotonda es reducido, no se prevé que la nueva movilidad tenga un impacto negativo en la saturación de la misma, aun así, se recomienda hacer una evaluación y un seguimiento de cuál es la respuesta que presenta la infraestructura para absorber los nuevos repartos del tráfico y, en caso que fuera necesario, solucionar las deficiencias que se presenten. Una de las posibles medidas de descongestión de la glorieta sería desdoblarse el vial de salida en dirección a los Muelles Comerciales, pasando de 1 a 2 carriles.

Respecto a la calle Ibsim, ya en la actualidad, **durante las operaciones de desembarco en los días punta del año el vial supera el 70% de saturación**, presentando un nivel de servicio “C”. **Para un horizonte de 10 años, el crecimiento del tráfico resultará en una saturación del 97% y un nivel de servicio “E” en estos intervalos punta**. Se trata de un nivel inadmisibles que puede generar circulación inestable y congestionada, además de demoras elevadas.

Para mejorar esta situación está previsto el desdoblamiento del vial d'Ibsosim, con la incorporación de un carril reversible. Las obras están previstas entre 2026-2027 para que entre en funcionamiento 2027-2028.

También ayudará a la descongestión de este vial la construcción y entrada en funcionamiento del silo para aparcamiento y preembarque de vehículos, que permitirá escalonar la entrada y salida de vehículos a Botafoc.

Cabe recordar que los cálculos realizados en el presente estudio son aproximaciones teóricas. Por tratarse de **episodios muy exigentes y que presentan equilibrios muy frágiles**, lo más adecuado sería llevar a cabo un estudio de simulación del tráfico de este vial durante la punta estimada de operaciones de desembarque para analizar en detalle el comportamiento de toda la infraestructura de salida de los muelles y valorar el impacto real de los crecimientos previstos sobre los viales y los enlaces.

Otra de las modificaciones recogidas en el PEPE es la propuesta surgida de los últimos estudios de reorganización del tráfico elaborados por el Ayuntamiento, por la cual la Avenida de Santa Eulària pasará a tener un único sentido de salida del núcleo histórico.

La red viaria interior del puerto se compone por ejes con un único carril por sentido de circulación y por los que, en la mayoría de áreas (exceptuando el Área 5, 6 y 8), circulan vehículos pesados. Por este motivo, se recomienda **limitar la velocidad a 30 km/h dentro del puerto**. Además, los **carriles de circulación deberán contar con un ancho recomendado de 3,2 m, o como mínimo 3 m**.

8.2 Red de transporte público

8.2.1 Parámetros de planificación generales

La red de itinerario para transporte colectivo de superficie, urbano e interurbano, debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad.



Las paradas de las líneas de transporte público se deben ubicar de forma coordinada con los itinerarios para peatones y bicicletas y se recomienda ubicarlas a una distancia de acceso inferior a los 750 metros.

En aquellas vías en las que se registra un tráfico elevado de vehículos se recomienda disponer un carril específico para autobuses (y taxis). Se puede tomar como referencia la medida de 20 circulaciones de autobuses en hora punta o 120 circulaciones diarias.

8.2.2 Definición de la nueva red de transporte público

Actualmente, hay tres líneas regulares de autobús interurbano que operan en el ámbito del puerto (la línea 10, la línea 12 y la línea 15). En general, el puerto cuenta con una **buena cobertura de transporte público, exceptuando el Área 1, que tiene el acceso de tráfico restringido, y la dársena de Botafoc, donde sólo hay oferta privada**. Dado el gran volumen de pasaje que embarca y desembarca diariamente en esta zona del puerto, resulta urgente la **implantación de un servicio que comunique la Estación Marítima Botafoc con el casco histórico**.

Además, se recomienda **definir zonas intermodales de transportes en las estaciones marítimas del puerto (Eivissa – Formentera y Botafoc)**. Ésta debe contar con espacios de calidad para los usuarios y de un punto de información que aglutine toda la oferta de transporte existente. La zona debe estar debidamente organizada según los usos, adecuando el espacio a la oferta necesaria para cada uno de los modos que operen en ella (autobuses, autocares, taxis, etc...).

8.3 Itinerarios para peatones

8.3.1 Parámetros de planificación generales

Se debe dar prioridad a la red de itinerarios para peatones sobre el resto de modos de transportes. Ésta ha de ser continua y garantizar la asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad, siendo especialmente importante dar cobertura a los nodos de transporte colectivo, los equipamientos comunitarios, las instalaciones recreativas y deportivas, los espacios libres con gran afluencia de gente y grandes zonas de actividad económica.

Los itinerarios para peatones deben tener un trazado directo, que dé respuesta al itinerario natural de paso. Este factor se debe tener presente especialmente en los cruces. Asimismo, los pasos para peatones se deben colocar cercanos a las intersecciones y deben contar con la correcta señalización, así como badén para personas con movilidad reducida.

Por otro lado, todos los itinerarios para peatones deben estar adaptados de acuerdo con las normas de accesibilidad urbanísticas establecidas, de manera que garanticen la accesibilidad universal a todos los equipamientos y edificaciones del ámbito del puerto.

En concreto, los criterios de accesibilidad a aplicar son los recogidos por la Orden VIV/561/2010 del Ministerio de Vivienda. Los requerimientos básicos que se deben cumplir son los siguientes:

- Para que el itinerario sea accesible, en todo su desarrollo deberá tener una anchura libre de paso no inferior a 1,8 metros, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de su modo de transporte.
- No se presentarán escalones aislados o resaltes.
- El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.



- Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- Los tramos de escaleras tendrán como mínimo 3 escalones, como máximo 12 y contarán con una anchura mínima de paso de 1,2 metros.
- Dispondrá de una correcta señalización e iluminación.

8.3.2 Definición de la nueva red de peatones

El Plan Especial del Puerto de Eivissa incluye algunas modificaciones de los itinerarios para peatones en el ámbito del puerto en favor de una **mejor calidad de los mismos y la permeabilidad entre la ciudad y las actividades portuarias**.

En concreto, el PEPE recoge la reconversión de la edificabilidad vinculada a la antigua Estación Marítima Eivissa – Formentera (Área 2) para dar transversalidad al paseo de ribera y habilitar un espacio para los transeúntes. Además, en el Área 3 se propone acondicionar el espacio de la calzada lateral de la avenida Santa Eulària para disponer una **zona peatonal y un carril bici que complete el itinerario** que actualmente queda interrumpido en este ámbito del puerto. De esta manera, los peatones podrán **recorrer de forma continua el perímetro de la lámina de agua de un extremo al otro del puerto**.

Otra de las actuaciones incorporadas en el PEPE es la **integración del paseo de Juan Carlos I con la lámina de agua de las marinas**. Actualmente, la acera mar del paseo dispone de una extensa zona ajardinada que no permite el acceso al ámbito portuario.

Por otro lado, tal y como se recoge en la diagnosis de la red actual, **se localizan deficiencias en cuanto a los pasos de peatones** existentes en el puerto y los viales de acceso. En concreto, se reproduce con frecuencia la falta de señalización vertical y la mala visibilidad por el hecho de permitir el estacionamiento de vehículos en la plaza previa al paso. En este sentido, se recomienda sustituir las plazas anteriores al paso por aparcamiento de motocicletas.

En algunas vías, como la **avenida de Santa Eulària y el paseo de Juan Carlos I, también se observa una carencia de pasos que impacta negativamente en la funcionalidad del eje** des de la óptica de peatón.

Los pasos de peatones deben cumplir con el ancho mínimo recomendable de 4 m, deben estar **adaptados para las personas con movilidad reducida** y deben estar señalizados de manera adecuada, tanto horizontal como verticalmente.

Por otro lado, los pasos deben disponerse **respetando el itinerario natural de los transeúntes**. Todos los cruces deben disponer de un itinerario completo. Asimismo, la distancia máxima que un peatón puede superar con plena seguridad es de 10 m. Por encima de esta distancia se debe construir un refugio central.

Por último, en los **Muelles Comerciales** actuales la calidad de los itinerarios para peatones decrece a medida que nos acercamos a los muelles de pasajeros en favor de mayor espacio y mejores prestaciones de la red viaria. El nuevo proyecto de la Estación Marítima de Formentera – Eivissa propone la reorganización de toda la zona, con la construcción de nuevos viales y la segregación de los espacios en función de los usos. Así, **todos los usuarios y/o actividades (transporte de pasajeros hasta la termina, transporte de mercancías, operaciones de embarque y desembarque de pasaje, etc...) contarán con una infraestructura segregada que minimice las interferencias entre ellos y garantice su seguridad**.



8.4 Itinerarios para bicicletas

8.4.1 Parámetros de planificación generales

La red de itinerario para bicicletas debe procurar la continuidad de los itinerarios existentes, formando una red y preferentemente contar con una infraestructura segregada del tráfico motorizado. En caso de calles de zona 30, se pueden prever itinerarios para bicicletas en cohabitación con el resto de vehículos. Además, se debe asegurar la conectividad con los principales polos de generación de movilidad.

Los nuevos itinerarios para bicicletas no pueden superar el 5% de pendiente máxima, y sólo en casos excepcionales se puede llegar al 8%.

8.4.2 Definición de la nueva red ciclable

A nivel global, la red ciclista actual del puerto carece de un itinerario continuo que garantice la conectividad de todos los equipamientos en condiciones seguras y cómodas.

Actualmente, la infraestructura para bicicletas se concentra en dos tramos segregados. El PEPE propone **completar la red con la implantación de un carril bici por el paseo de Ribera Poniente (Área 2) y la calzada lateral de la avenida de Santa Eulària (Área 3 y Área 4)**. Se recomienda **disponerlo por calzada con el fin de alejarlo de las zonas de aglomeración de transeúntes**, para disponerse contiguo al vial, mejorando la seguridad y comodidad de bicicletas y peatones. En ese caso, el carril bici deberá **segregarse del tráfico motorizado** con elementos de protección tales como piezas de caucho.

Respecto los dos tramos existentes, des del presente estudio se realizan las siguientes recomendaciones técnicas:

- **Eje calle Andenes - calle Lluís Tur i Palau**

Al tratarse de un carril bici bidireccional, el ancho libre por sentido recomendado es de 1,2 metros, pudiendo reducirse al mínimo aceptable de 0,95 metros.

El eje debe disponer de la correspondiente señalización vertical y horizontal, prestando especial atención a los puntos que discurran cerca de pasos de peatones. En ese caso, se debe especificar la obligación de ceder el paso a los peatones. Además, se recomienda **disponer algún tipo de segregación de los espacios que proteja las bicicletas del tráfico motorizado** (solo está limitado por un cambio muy sutil de pavimento).

- **Eje paseo de Juan Carlos I – calle Ibosim**

Al tratarse de un carril bici que discurre por acera sería recomendable **diferenciarlo del espacio exclusivo para peatones con un pavimento diferenciado**. Otra opción sería disponer una solución podotáctil a banda y banda del eje para separar los espacios, a la vez que facilita la legibilidad del carril para las personas con visibilidad reducida.

En los tramos donde la acera no dispone de espacio suficiente (primer tramo del paseo de Juan Carlos I), se debería advertir a las bicicletas mediante señalización vertical de la necesidad de bajarse de la misma y recorrer este tramo a pie.



Asimismo, el carril bici debería disponer de pasos diferenciados y no compartir la infraestructura con los peatones.

Por último, la ejecución del tramo carente de red ciclista requerirá la **definición de la conexión con los tramos existentes**. Se deberá prestar **especial atención a cómo se resuelve la conexión por el enlace de la avenida Santa Eulària, la ronda E-10 y el acceso a los Muelles Comerciales**. El diseño actual resulta muy deficiente y peligroso porque conduce a las bicicletas a circular libremente por la calzada de la glorieta en sentido contrario al de los vehículos.



9 CONCLUSIONES

A continuación, se exponen las principales conclusiones que se obtienen del estudio realizado:

1. Movilidad generada por el puerto actual

En total, se estima que en un día punta del año el puerto genera un total de 43.192 viajes/día. El 71,9% (31.044 viajes/día) se generan por el tráfico marítimo el 15,9% (6.887 viajes/día) por las instalaciones y el 10,7% (4.625 viajes/día) por los amarres náutico-deportivos.. El 1,5% restante responde a la movilidad generada por el tráfico de mercancías (636 viajes/día).

Para el conjunto global de viajes generados, el 39,6% se realizan en turismo, el 1,1% en motocicleta, el 24,7% en transporte público, el 11,9% en autocar, el 21,7% a pie y el 1% en bicicleta.

La Dársena de Poniente concentra el 55,4% de los pasajeros y el 26,2% de los vehículos en régimen de pasaje (tráfico Eivissa-Formentera). Los Muelles de Botafoch concentran el 42,2% de los pasajeros y el 69,2% de los vehículos en régimen de pasaje. Respecto a las mercancías, el 79,2% se movilizan a través de los Muelles de Botafoch, el 10,9% en Muelles Comerciales y el 9,9% restante en la dársena de Poniente.

El reparto modal de los viajes generados por el tráfico de pasajeros depende de la tipología de pasajero (proveniente de crucero o de líneas regulares) y de la oferta de transporte que se tenga en cada zona del puerto.

Del total de 14.680 UTIs movilizadas en agosto de 2023, aproximadamente 11.637 UTIs lo hicieron en los Muelles de Botafoch (Área 7) (generando 603 viajes /día), 1.603 en los Muelles Comerciales (Área 4) (generando 34 viajes/día y 1.456 en la dársena de Poniente (Área 2) (generando 89 viajes/día).

2. Movilidad generada por el puerto propuesto en el PEPE

No se prevé la modificación de la oferta de líneas de pasajeros, ni el transporte de mercancías. Por consiguiente, la movilidad generada por estas actividades restará igual que en la actualidad. Sin embargo, sí que variará la ubicación de uno de los focos de generación de estos viajes al desplazarse toda la actividad de las líneas de pasajeros de la Dársena de Poniente (Eivissa-Formentera) a los Muelles Comerciales.

Por otro lado, la movilidad derivada de los servicios del puerto se verá incrementada debido a lo siguiente:

- El incremento de superficie construido (pasando de los 28.866 m² actuales a una propuesta de 59.198 m²), así como la reordenación de los usos en algunas zonas. Se estima que con las instalaciones propuestas en el nuevo PEPE se generarán 7.931 viajes/día.
- El incremento del número de amarres para embarcaciones náutico-deportivas de gestión indirecta en algunas de las áreas del puerto (Área 2, Área 3 y Área 5). En concreto, se prevé pasar de los 1.233 amarres actuales a un total de 1.278. Se estima que la nueva oferta de amarres generará 4.794 viajes/día.

En total, la nueva ordenación propuesta en el PEPE generará 44.405 viajes/día (1.212 viajes más al día que los registrados en la actualidad).

Respecto el reparto modal de los viajes, el 40,4% se realizarán en turismo, el 1,3% en motocicleta, el 24,1% en transporte público, el 11,6% en autocar, el 21,7% a pie y el 1% en bicicleta.



3. Impacto de la movilidad sobre los viales

Actualmente, a lo largo de un día, circulan por el ámbito del puerto **7.819 turistas y 244 motos**. Al ejecutarse las actuaciones previstas por el PEPE, el tráfico diario aumentará hasta los **8.098 vehículos y las 279 motocicletas**. Además, a ambos tráficos se debe añadir el tráfico pesado (636 vehículos al día).

Del cálculo de la saturación de las vías, se concluye que los viales de estudio tienen capacidad suficiente para absorber el incremento del tráfico. Con excepción del acceso a los Muelles de Botafoc (Área 7), los niveles de servicio estimados en los viales analizados son buenos, con valores de nivel “A” que pueden verse empeorados en determinados tramos a niveles “B” (circulación estable con ligeras demoras). Fuera de la hora punta estudiada, la situación de todos los ejes resta normal.

Los posibles problemas que se puedan producir se derivan de la capacidad de la rotonda de acceso a los Muelles Comerciales y la calle Ibosim para absorber la nueva movilidad del puerto.

Respecto el primer ámbito, la nueva ubicación de la Estación Marítima Eivissa-Formentera comportará la modificación de los flujos de entrada y salida a la glorieta. Dado que el incremento de volumen global estimado para la rotonda es reducido, no se prevé que la nueva movilidad tenga un impacto negativo en la saturación de la misma, aun así, se recomienda hacer una evaluación y un seguimiento de la respuesta de la infraestructura para absorber los nuevos repartos del tráfico.

Una de las posibles medidas de descongestión de la glorieta sería desdoblar el vial de salida en dirección a los Muelles Comerciales, pasando de 1 a 2 carriles.

Respecto la calle Ibosim, ya en la actualidad, durante las operaciones de desembarco en los días punta del año, el vial supera el 70% de saturación, presentando un nivel de servicio “C”. Para un horizonte de 10 años, el crecimiento del tráfico resultará en una saturación del 97% y un nivel de servicio “E” en estos intervalos punta. Se trata de un nivel inadmisibles que puede generar circulación inestable y congestionada, además de demoras elevadas.

Para mejorar esta situación está previsto el desdoblamiento del vial d'Ibosim, con la incorporación de un carril reversible. Las obras están previstas entre 2026-2027 para que entre en funcionamiento 2027-2028.

También ayudará a la descongestión de este vial la construcción y entrada en funcionamiento del silo para aparcamiento y preembarque de vehículos, que permitirá escalonar la entrada y salida de vehículos a Botafoc. Por tratarse de episodios muy exigentes y que presentan equilibrios muy frágiles, lo más adecuado sería llevar a cabo un estudio de simulación del tráfico en estos ámbitos.

4. Aparcamientos para vehículos privados y bicicletas

Se estima que las nuevas instalaciones deberían contar con una oferta de aparcamiento en superficie de 1.633 plazas para turistas y 167 plazas de moto para cubrir la demanda de manera satisfactoria. Debido a la limitación del espacio en calzada, no es posible adecuar la oferta a la demanda en superficie. El déficit de plazas se puede solventar con un aparcamiento soterrado en el Área 4 y otro en las áreas 5 y 6 como aparcamiento. El primero de los aparcamientos respondería a la demanda de plazas generada por el Área 1 y Área 2 (ambas zonas sin posibilidad de aparcar), así como en el Área 3. El aparcamiento de las áreas 5 y 6 serviría también para cubrir el déficit de aparcamiento que se generaría Estas áreas.

Respecto a la oferta necesaria de aparcamiento para bicicletas, se estima que las instalaciones deberían contar con una reserva mínima de 269 plazas.



Para reducir el volumen de bicicletas que transitan por las zonas peatonales se recomienda disponer los aparcamientos adjuntos al carril bici, en zonas cercanas a los accesos a los equipamientos.

5. Red viaria propuesta

El Plan Especial del Puerto de Eivissa no incluye modificaciones sobre la red viaria más allá de las relativas a la oferta de aparcamiento y el cambio de la Avenida de Santa Eulària a un eje unidireccional de salida del núcleo histórico.

Respecto al diseño y funcionamiento de la infraestructura viaria no se observan deficiencias.

Se recomienda limitar la velocidad a 30 km/h dentro del puerto. Además, los carriles de circulación de los viales internos deberán contar con un ancho recomendado de 3,2 m, o como mínimo 3 m.

6. Red de transporte público propuesta

En general, el puerto cuenta con una buena cobertura de transporte público, exceptuando el Área 1 (con el acceso de tráfico restringido) y la dársena de Botafoc (donde no hay oferta). Resulta urgente la implantación de un servicio que comunique la nueva Estación Marítima Botafoc con el casco histórico.

Se recomienda definir zonas intermodales de transportes en las nuevas estaciones marítimas del puerto (Eivissa – Formentera y Botafoc).

7. Itinerarios propuestos para peatones

El PEPE incluye algunas modificaciones de los itinerarios para peatones en el ámbito del puerto en favor de una mejor calidad de los mismos y la permeabilidad con la ciudad.

Se resuelve la discontinuidad de la red en la Dársena de Poniente, acondicionando la calzada lateral de la avenida Santa Eulària para disponer una zona peatonal y un carril bici que complete el itinerario actual.

Se propone la integración del paseo de Juan Carlos I con la lámina de agua de las marinas. Actualmente, la acera mar del paseo dispone de una extensa zona ajardinada que no permite el acceso al ámbito portuario.

Se localizan deficiencias en cuanto a los pasos de peatones existentes en el puerto y los viales de acceso: falta de señalización vertical y mala visibilidad por el hecho de permitir el estacionamiento de vehículos en la plaza previa al paso. En este sentido, se recomienda sustituir las plazas anteriores al paso por aparcamiento de motocicletas.

En la avenida de Santa Eulària y el paseo de Juan Carlos I también se observa una carencia de pasos que impacta negativamente en la funcionalidad del eje desde la óptica de peatón.

La red peatonal debe ser completa en todos los cruces y, además, los pasos de peatones se deben ubicar de manera que respeten los itinerarios naturales de los transeúntes.

El nuevo proyecto de la Estación Marítima de Formentera – Eivissa propone la reorganización del ámbito de los Muelles Comerciales, resolviendo la falta actual de infraestructura para peatones.



8. Itinerarios propuestos para bicicletas

El PEPE propone completar la red con la implantación de un carril bici por el paseo de Ribera Poniente y la calzada lateral de la avenida de Santa Eulària. Se recomienda disponerlo por calzada y segregarlo del tráfico motorizado.

Se recomienda diferenciar el carril bici del paseo de Juan Carlos I que discurre por acera con pavimento diferenciado (o una solución podotáctil). Además, en el primer tramo del eje la acera no cuenta con un ancho suficiente para permitir el paso de bicicletas y peatones a la vez. Se debería advertir a las bicicletas mediante señalización vertical de la necesidad de bajarse de la misma y recorrer este tramo a pie.

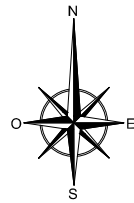
El diseño actual del carril bici en el entorno del enlace de la avenida Santa Eulària, la ronda E-10 y el acceso a los Muelles Comerciales es deficiente y peligroso.



10 PLANOS

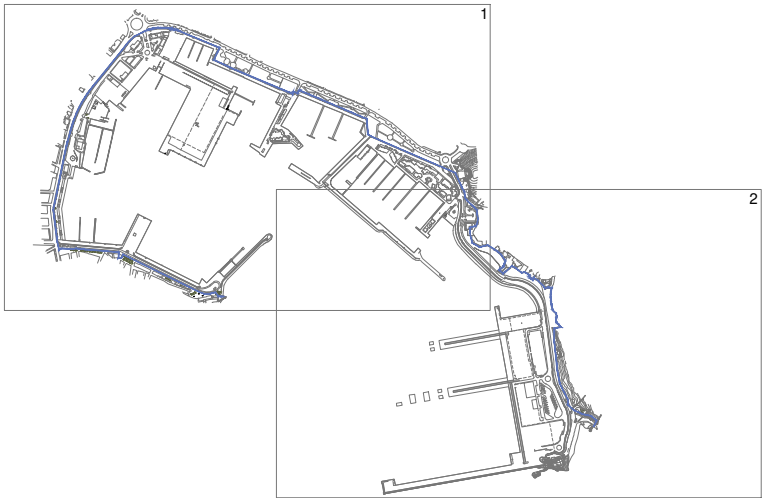
- Plano 1. Viajes generados por el puerto actual
- Plano 2. Viajes generados por el puerto PEPE
- Plano 3. Sentidos de circulación actuales
- Plano 4. Sentidos de circulación PEPE
- Plano 5. Tráfico estimado para los viales en la actualidad
- Plano 6. Tráfico estimado para el puerto PEPE
- Plano 7. Tráfico estimado para los viales en el año 2029
- Plano 8. Aparcamientos propuestos para vehículos privados
- Plano 9. Aparcamientos para bicicletas propuestos
- Plano 10. Itinerarios para bicicletas PEPE





ES PRATET

ES PRAT DE
SES MONGES



ÁREA 3

ÁREA 3
307 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.118 VIAJES/DÍA AMARRES

ÁREA 2

ÁREA 2
61 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
13.645 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO

ÁREA 4

ÁREA 4
421 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.319 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
34 VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

ÁREA 5

ÁREA 5
1.601 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.477 VIAJES/DÍA AMARRES

ÁREA 1

ÁREA 1
229 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
0 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
410 VIAJES/DÍA AMARRES

ÁREA 6

ÁREA 6
3.409 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.620 VIAJES/DÍA AMARRES

43.193 TOTAL DE VIAJES/DÍA
6.887 TOTAL VIAJES/DÍA INSTALACIONES
31.044 TOTAL VIAJES/DÍA TRÁFICO MARÍTIMO
4.625 TOTAL VIAJES/DÍA AMARRES
637 TOTAL VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

SA MARINA

Mar Mediterráneo

Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP224MAY2024
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestiona | Pàgina 439 de 791



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears



ESTRADA
PORT
CONSULTING

FECHA:
DICIEMBRE
2024

ESCALA (A3):
1:4000
ESCALA (A1):
1:2000

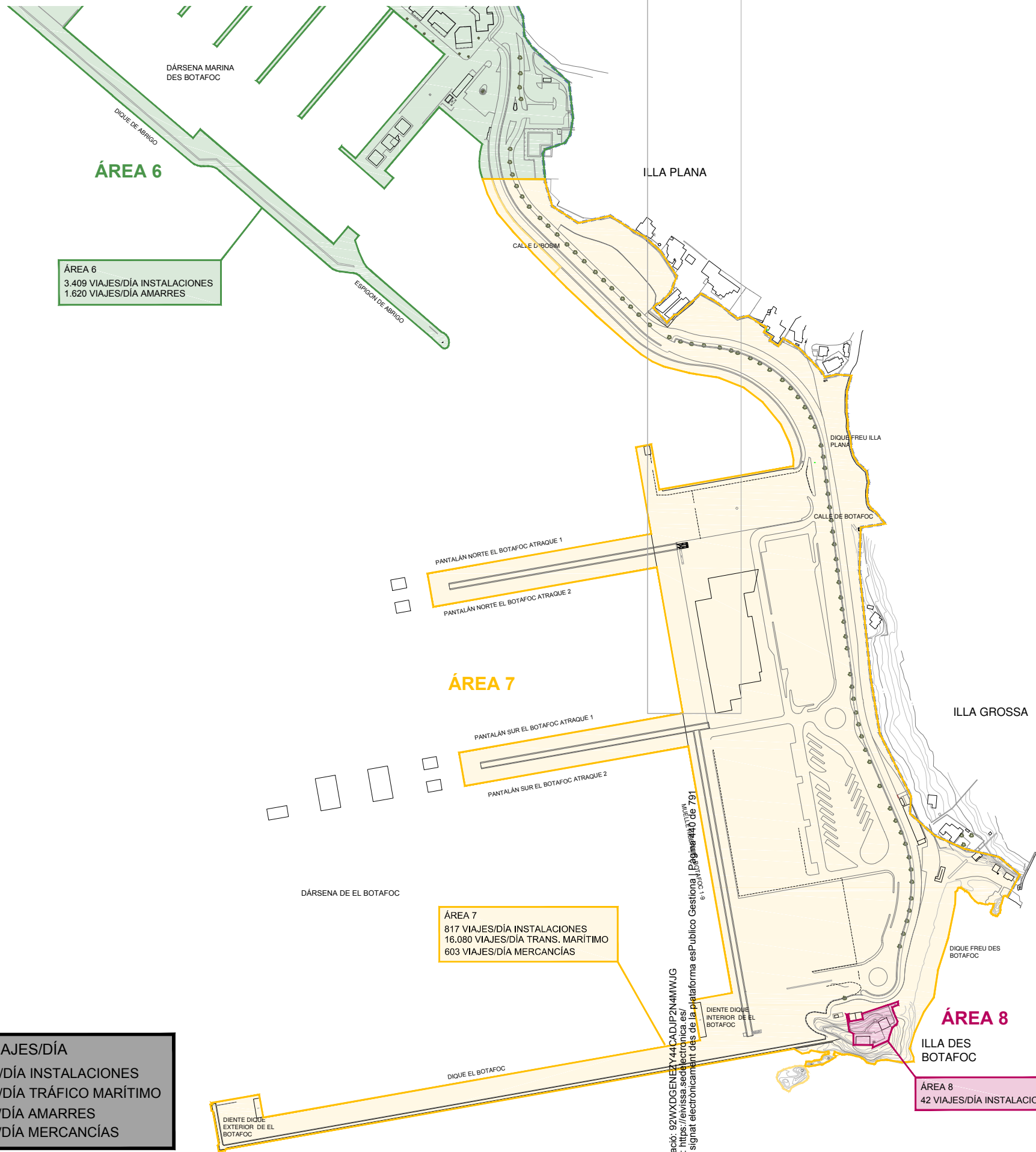
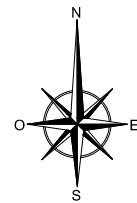


PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

PLANO:

ESTUDIO EVALUACIÓN MOVILIDAD GENERADA.
VIAJES GENERADOS POR EL PUERTO ACTUAL

PLANO Nº
1
HOJA
1/2



ÁREA 6
3.409 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.620 VIAJES/DÍA AMARRES

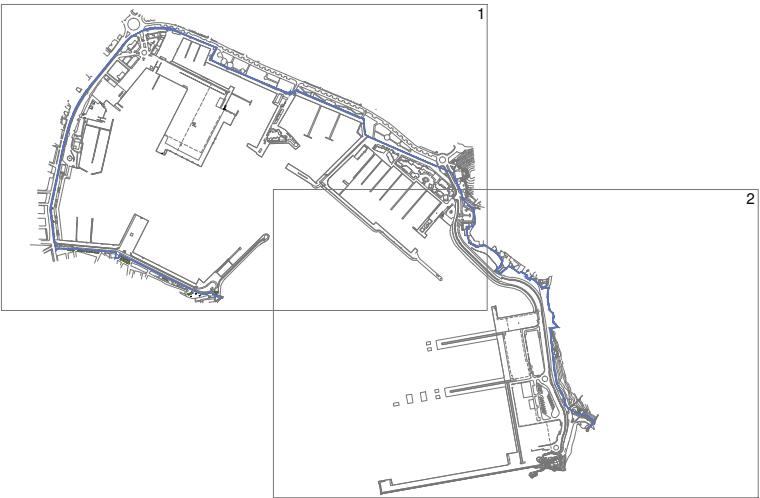
ÁREA 7

ÁREA 7
817 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
16.080 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
603 VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

ÁREA 8

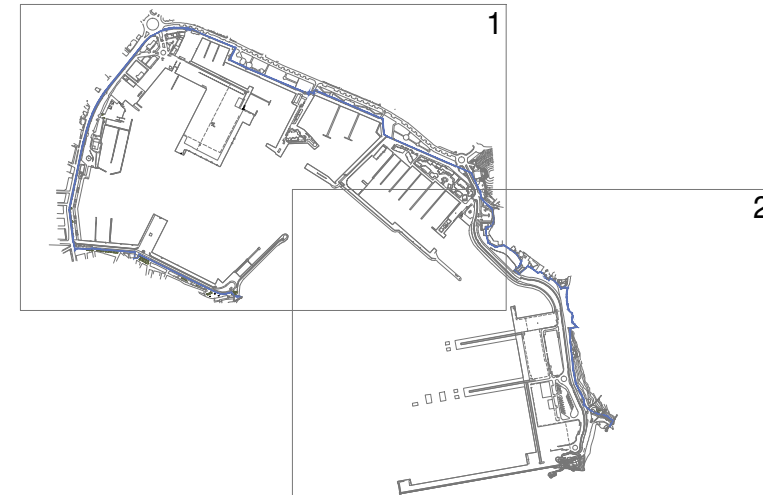
ÁREA 8
42 VIAJES/DÍA INSTALACIONES

43.193 TOTAL DE VIAJES/DÍA
6.887 TOTAL VIAJES/DÍA INSTALACIONES
31.044 TOTAL VIAJES/DÍA TRÁFICO MARÍTIMO
4.625 TOTAL VIAJES/DÍA AMARRES
637 TOTAL VIAJES/DÍA MERCANCÍAS



Mar Mediterraneo





ES PRATET

ES PRAT DE
SES MONGES

ÀREA 4

ÀREA 3

ÀREA 5

ÀREA 2

ÀREA 1

ÀREA 6

ÀREA 3
576 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.117 VIAJES/DÍA AMARRES

ÀREA 4
651 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
14.964 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
34 VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

ÀREA 5
1.601 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.478 VIAJES/DÍA AMARRES

ÀREA 2
53 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
169 VIAJES/DÍA AMARRES

ÀREA 1
229 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
0 VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
410 VIAJES/DÍA AMARRES

ÀREA 6
3.963 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.620 VIAJES/DÍA AMARRES

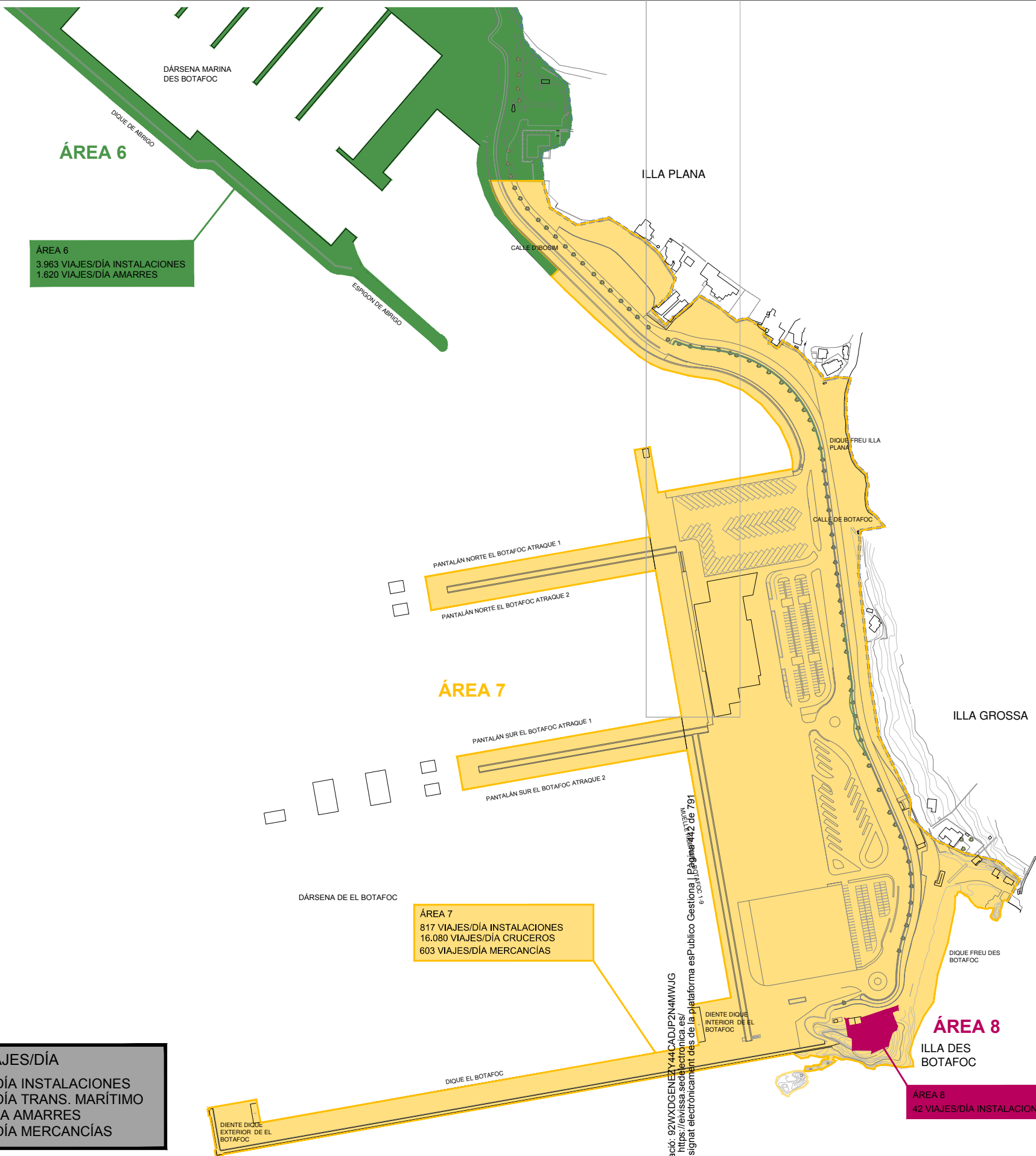
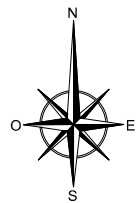
44.405 TOTAL DE VIAJES/DÍA
7.931 TOTAL VIAJES/DÍA INSTALACIONES
31.044 TOTAL VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
4.794 TOTAL VIAJES/DÍA AMARRES
637 TOTAL VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

SA MARINA

Mar Mediterráneo

Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJ2N4411010
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma es Publico Gestió





ÁREA 6
3.963 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
1.620 VIAJES/DÍA AMARRES

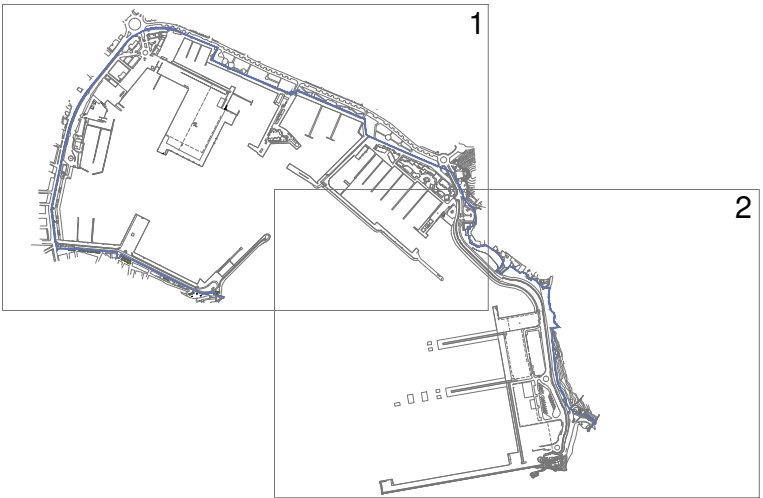
ÁREA 7

ÁREA 7
817 VIAJES/DÍA INSTALACIONES
16.080 VIAJES/DÍA CRUCEROS
603 VIAJES/DÍA MERCANCÍAS

ÁREA 8

ÁREA 8
42 VIAJES/DÍA INSTALACIONES

44.405 TOTAL DE VIAJES/DÍA
7.931 TOTAL VIAJES/DÍA INSTALACIONES
31.044 TOTAL VIAJES/DÍA TRANS. MARÍTIMO
4.794 TOTAL VIAJES/DÍA AMARRES
637 TOTAL VIAJES/DÍA MERCANCÍAS



Mar Mediterraneo



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears



ESTRADA
PORT
CONSULTING

FECHA:
DICIEMBRE
2020

ESCALA (A3):
1:4000
ESCALA (A1):
1:2000



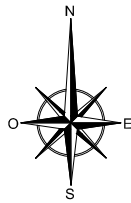
PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

PLANO:

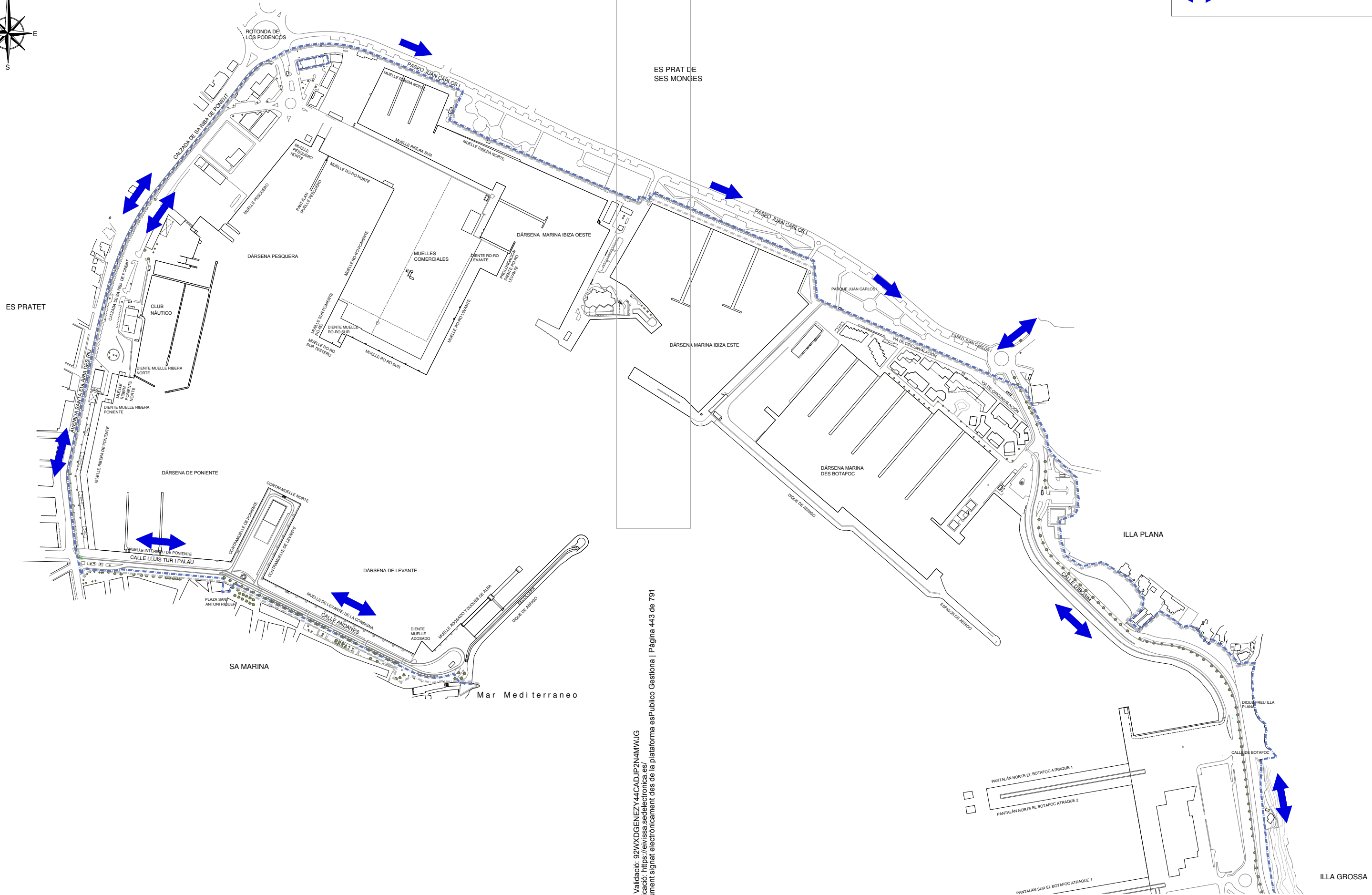
ESTUDIO EVALUACIÓN MOVILIDAD GENERADA.
VIAJES GENERADOS POR EL PUERTO PEPE 2019

PLANO Nº
2

HOJA
2/2



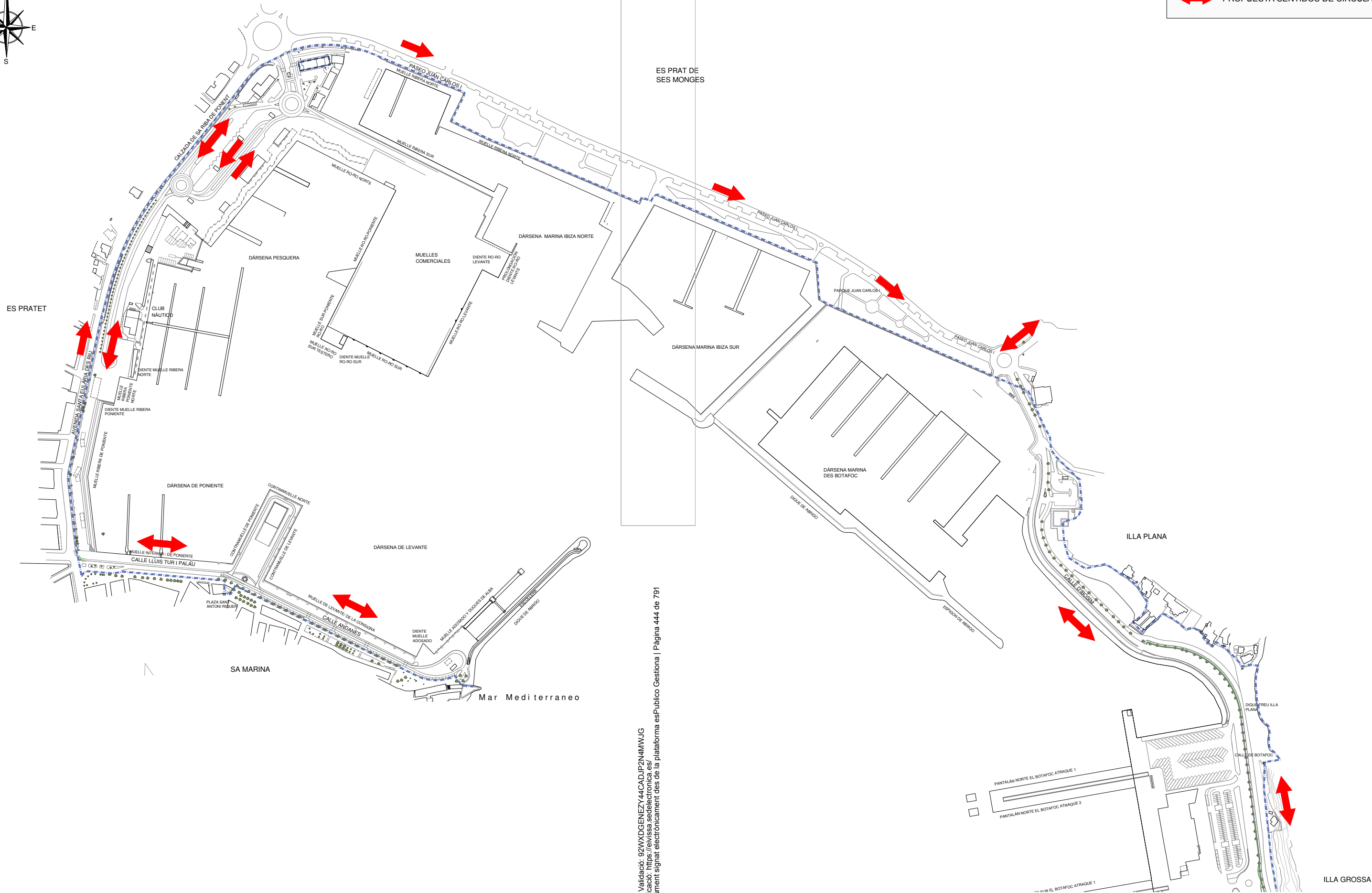
↔ SENTIDOS ACTUALES DE CIRCULACIÓN



Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 443 de 791

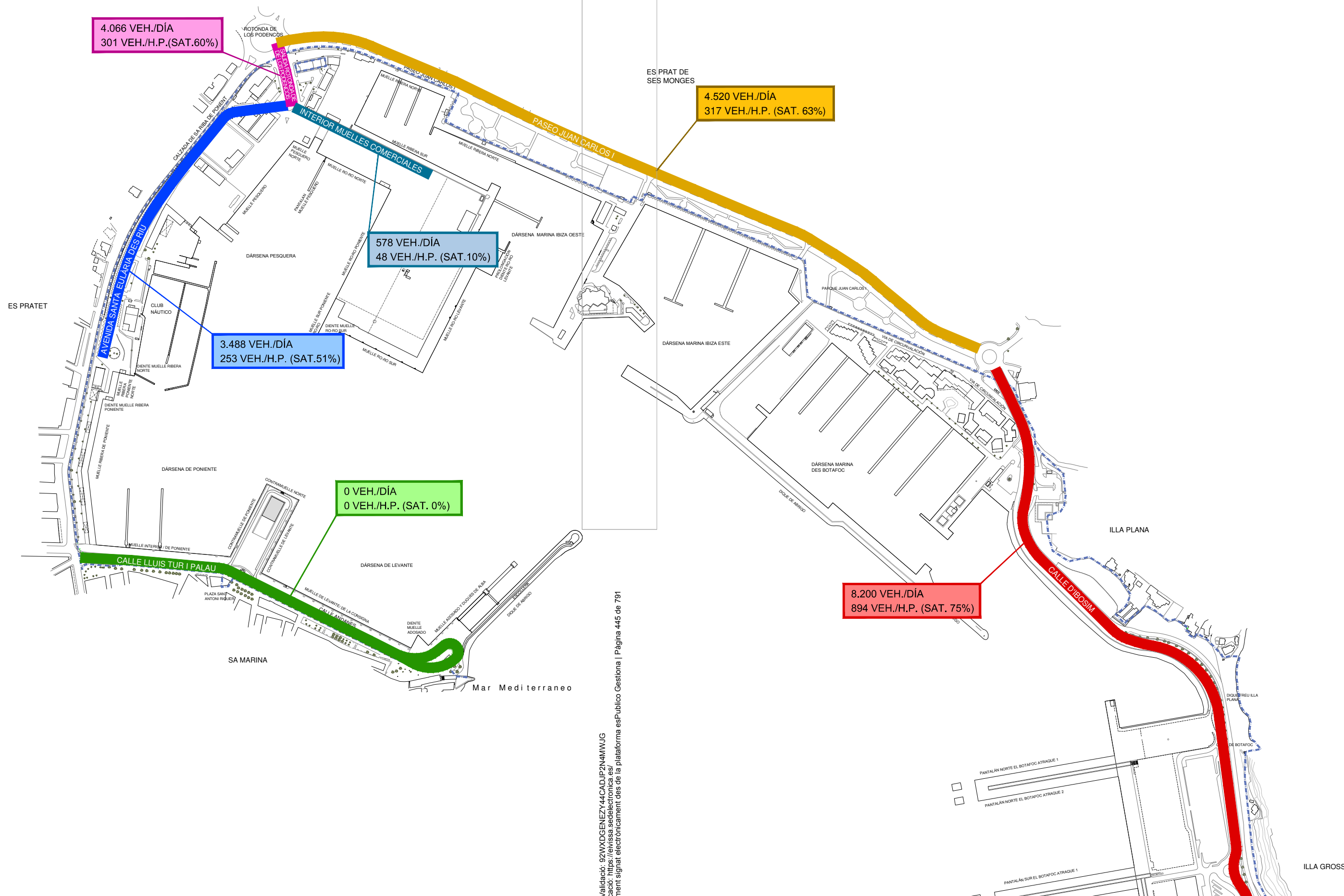
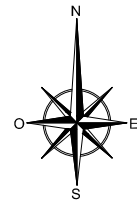


PROPOSTA SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

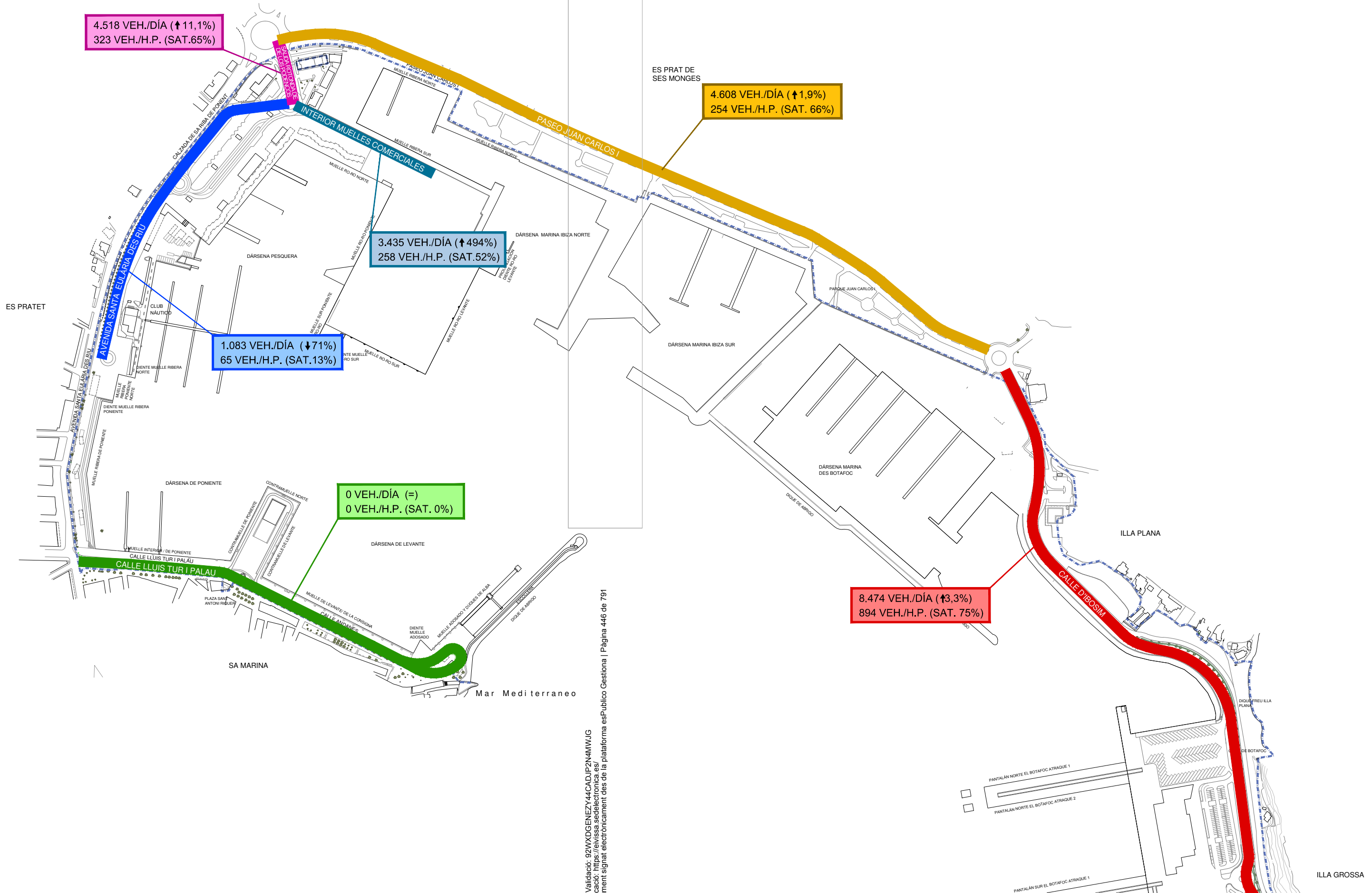
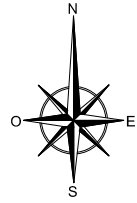


Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 444 de 791

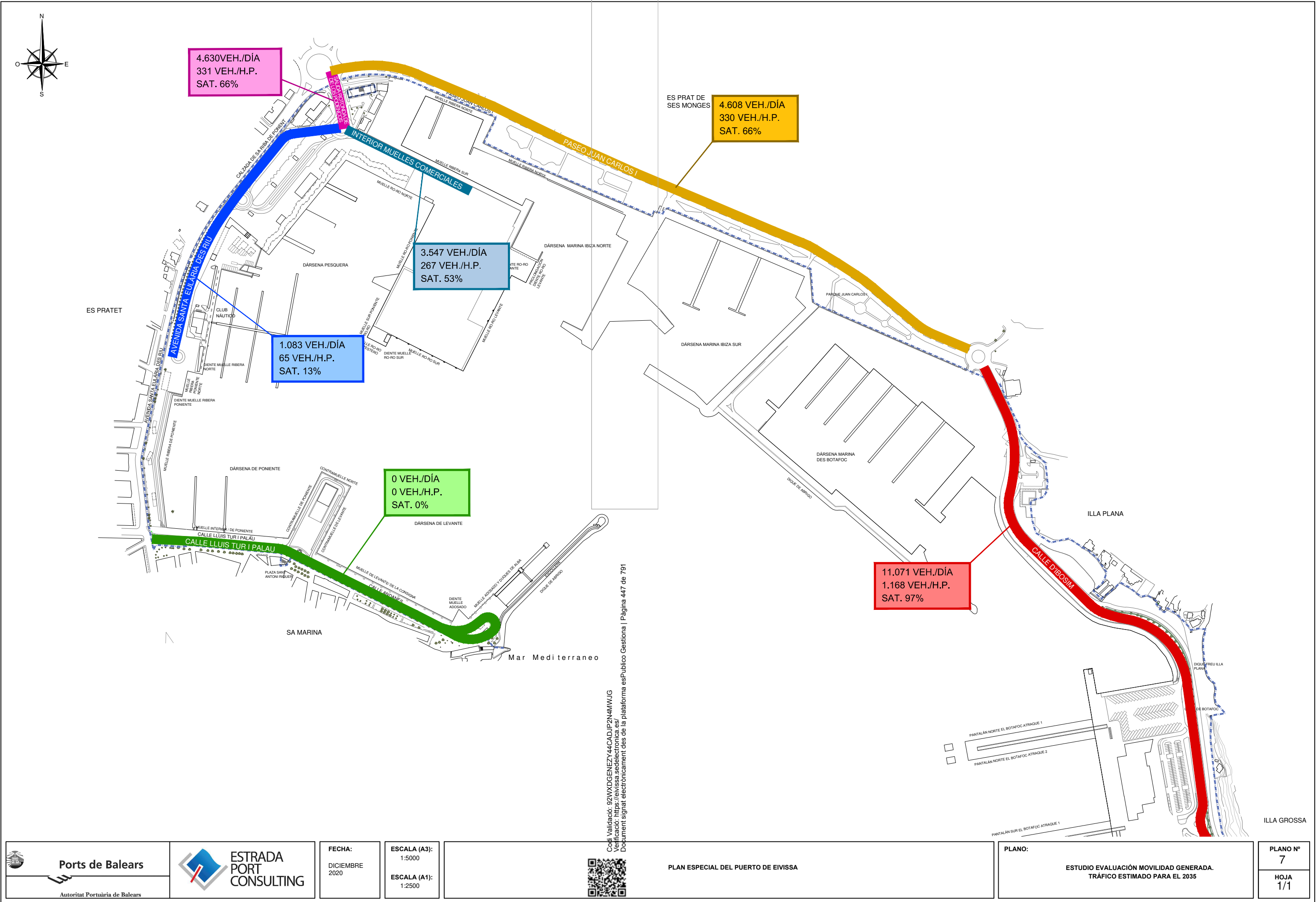




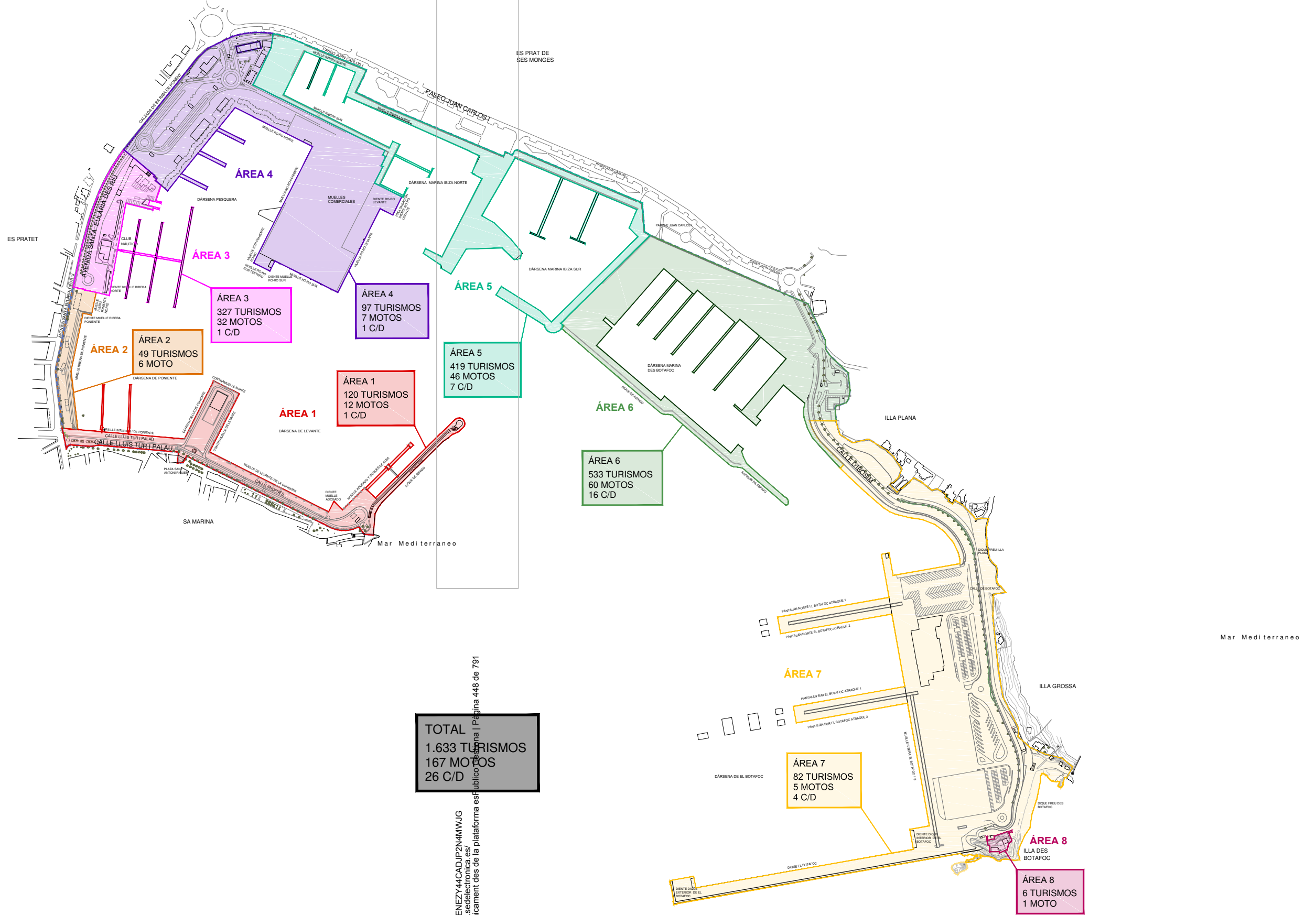
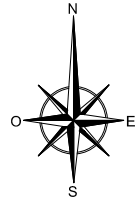
Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 445 de 791

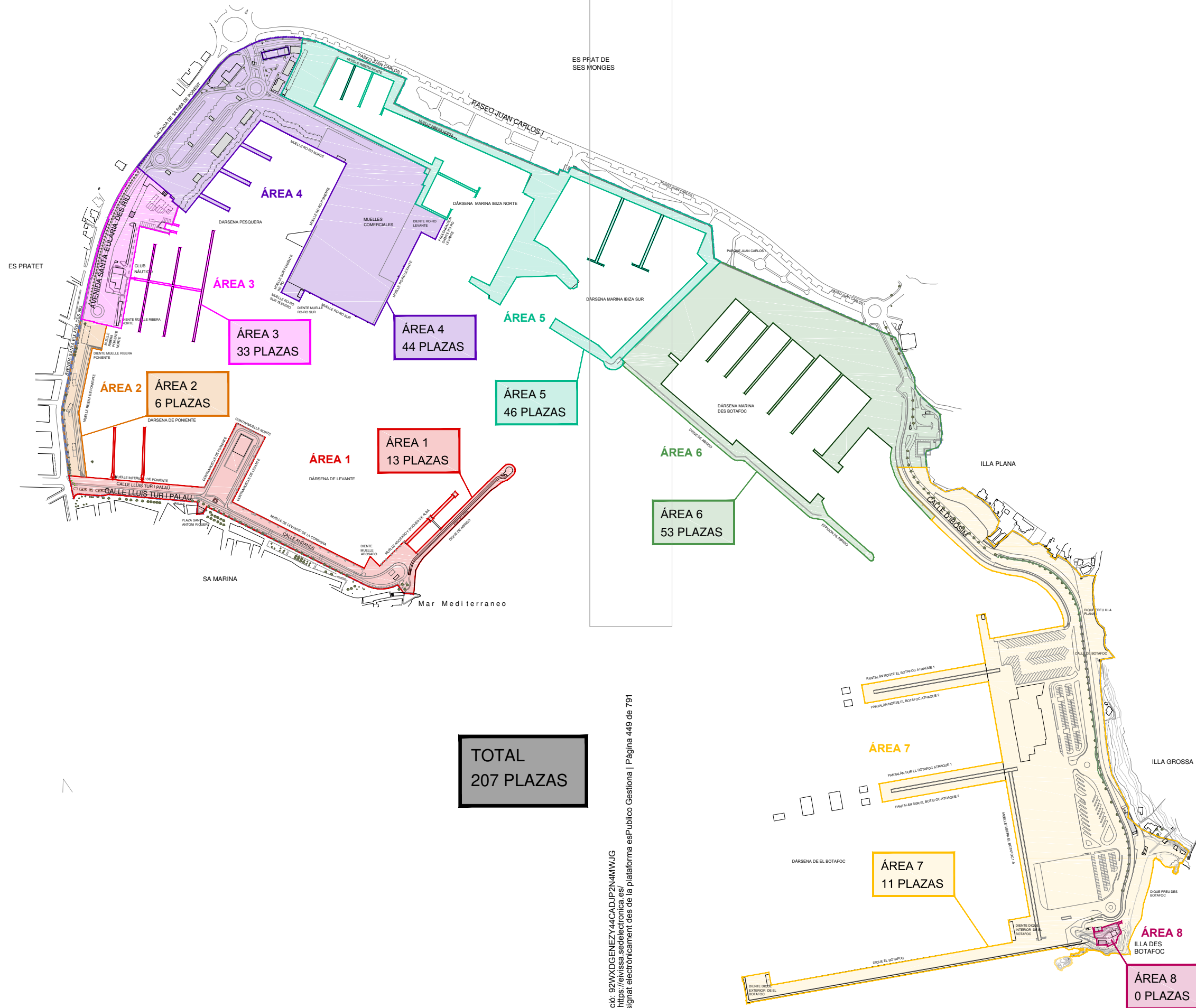


Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 446 de 791



Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MMWJG
Verificació: <https://evissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 447 de 791



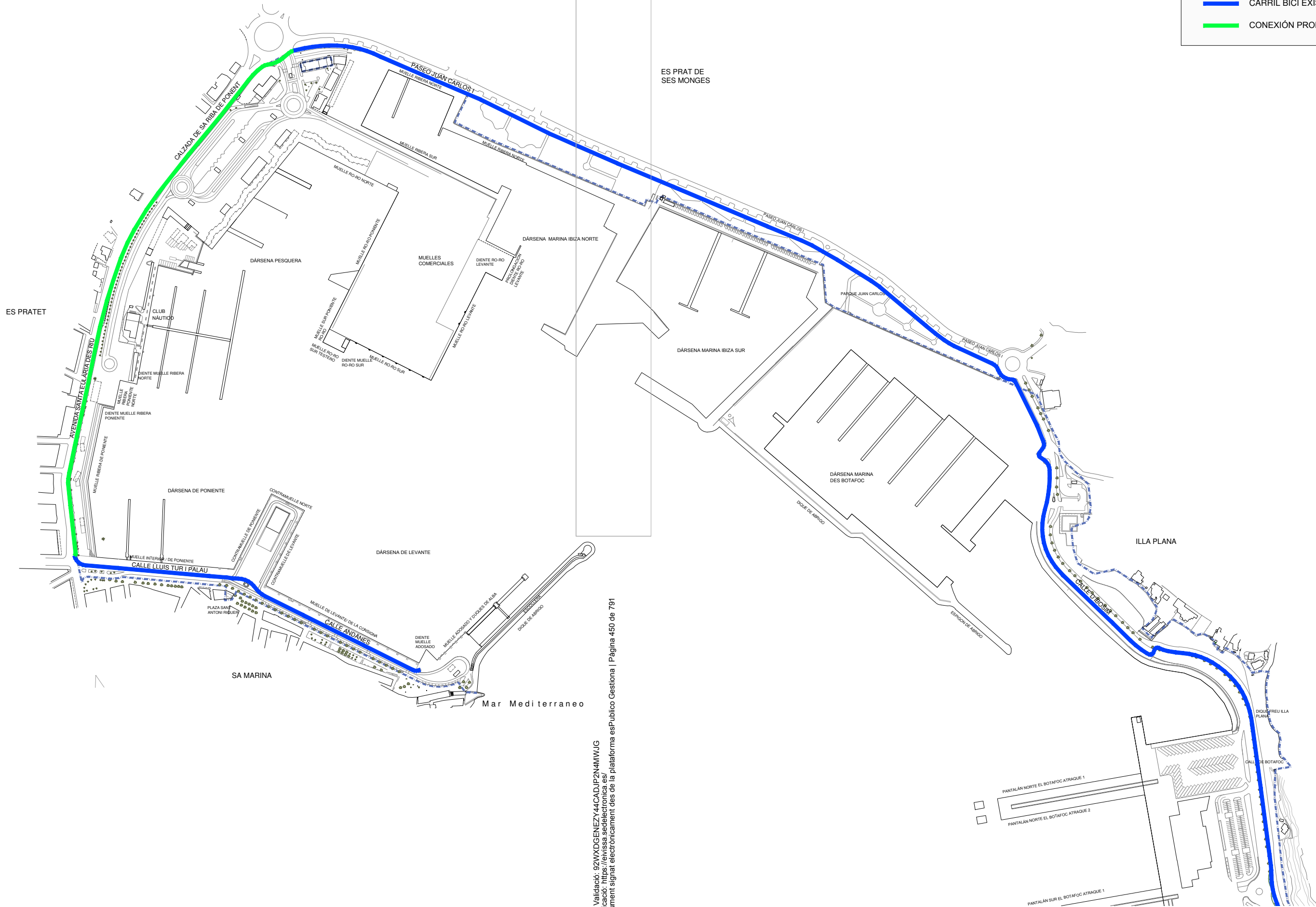


Codi Validació: 92WVXGGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 449 de 791



CARRIL BICI EXISTENTE

CONEXIÓN PROPUESTA



Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 450 de 791



ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

Versión 02. Diciembre 2024



ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	8
LISTA DE FIGURAS	9
1 INTRODUCCIÓN	13
2 ANTECEDENTES	13
3 OBJETIVO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO	14
4 EQUIPO REDACTOR	14
5 MARCO LEGAL	15
5.1 Introducción	15
5.2 Análisis de la normativa de carácter medioambiental	18
5.2.1 Normativa marco a niveles estatal, autonómico e insular	18
5.2.2 Contenido del estudio de carácter ambiental	19
6 TRÁMITE DE CONSULTAS	20
6.1 Respuestas a las alegaciones presentadas durante el trámite de consultas del documento inicial	20
6.2 Respuestas a las alegaciones presentadas durante el trámite de consultas del posterior a su aprobación inicial	24
7 ESBOZO DEL CONTENIDO, OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL Y RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS CONEXOS	27
7.1 Objetivos del Plan Especial	27
7.2 Descripción de las medidas incluidas en el Plan Especial	28
7.2.1 Ordenación del Área 1	28
7.2.2 Ordenación del Área 2	31
7.2.3 Ordenación del Área 3	34
7.2.4 Ordenación del Área 4	36
7.2.5 Ordenación del Área 5	40
7.2.6 Ordenación del Área 6	42
7.2.7 Ordenación del Área 7	44
7.2.8 Ordenación del Área 8	46
7.3 Resumen de la necesidad de la propuesta de Plan Especial	48
7.4 Fases de desarrollo de las actuaciones	51



7.5	Relación del PE con otros planes y programas de su ámbito territorial	51
7.5.1	Ordenación y planificación portuaria	52
7.5.2	Ordenación territorial y urbanística	61
7.5.3	Planes Directores Sectoriales (PDS)	61
7.5.4	Instrumentos de ordenación a nivel municipal	62
7.6	Otros planes	64
7.6.1	Plan Especial de Ses Monges	64
7.7	Conclusiones sobre la incidencia del plan especial sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes	65
8	ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PE	67
8.1	Introducción	67
8.2	Medio físico	68
8.2.1	Climatología	68
8.2.2	Condiciones metoceánicas	70
8.2.3	Calidad atmosférica	83
8.2.4	Calidad acústica	86
8.2.5	Calidad de las aguas y los sedimentos	89
8.3	Medio biótico	94
8.3.1	Hàbitats presentes en el puerto y sus inmediaciones	94
8.3.2	Especies protegidas	100
8.3.3	Probable evolución de la calidad de las aguas y los ecosistemas en general teniendo en cuenta el cambio climático	101
8.4	Medio socioeconómico	102
8.4.1	Paisaje e integración puerto -ciudad	102
8.4.2	Patrimonio cultural	106
8.4.3	Fuentes de energía y emisión de GEI	110
9	CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA Y SU EVOLUCIÓN, TENIENDO EN CUENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO ESPERADO EN EL PLAZO DE VIGENCIA DEL PLAN ESPECIAL.....	115



9.1	Introducción	115
9.2	Espacios naturales protegidos o de interés	115
9.2.1	Introducción	115
9.2.2	ZEPA Espacio Marino de Formentera y el sur de Ibiza	118
9.2.3	Ses Feixes del Prat de ses Monges y Ses Feixes des Prat de Vila.	121
9.3	Praderas de <i>Posidonia oceanica</i>	127
9.3.1	Introducción	127
9.3.2	Probable evolución teniendo en cuenta el Cambio Climático	128
9.4	Especies protegidas y otras especies de especial interés.....	129
10	PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES QUE SEAN IMPORTANTES PARA EL PE Y PROBLEMAS RELACIONADOS CON ZONAS DE ESPECIAL IMPORTANCIA AMBIENTAL; ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES PROTEGIDAS Y RN2000.	131
10.1	Introducción: principales problemas ambientales y prioridades del sector portuario 131	
10.2	Cambio climático	131
10.3	Calidad del aire.....	137
10.4	Afecciones a la biodiversidad	138
10.4.1	Problemas ambientales asociados a las praderas de Posidonia.....	138
10.4.2	Problemas ambientales asociados a Ses Feixes.....	138
10.4.3	Problemas ambientales asociados a la ZEPA	139
10.4.4	Afección al patrimonio cultural	139
11	OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO, ESTATAL Y DE LA C.A. DE LES IIBB, QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN Y LA MANERA EN QUE TALES OBJETIVOS Y CUALQUIER ASPECTO MEDIOAMBIENTAL SE HAN TENIDO EN CUENTA DURANTE LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	140
11.1	Objetivos de desarrollo sostenible	140
11.2	El Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General.....	141
11.3	Plan estratégico de la APB.....	143
11.4	Política ambiental de la APB	146
11.5	Estrategia marina para la Demarcación Marina Levantino-Balear	147



11.6	Estrategia de adaptación de la costa a los efectos del cambio climático	148
11.7	Otros objetivos ambientales aplicables	149
11.7.1	Minimizar los efectos del PE en los espacios naturales de interés	149
11.7.2	Adaptación y mitigación al cambio climático	149
11.7.3	Gestión del patrimonio histórico-cultural	150
11.8	Conclusiones	150
12	ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y SUS PROBABLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	156
12.1	Introducción	156
12.2	Identificación de los impactos potenciales de cada alternativa	157
12.3	Valoración de las alternativas	168
13	PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	169
13.1	Introducción	169
13.2	Calidad del ambiente atmosférico, acústico y lumínico	170
13.2.1	Fase de construcción	170
13.2.2	Fase de funcionamiento	171
13.3	Calidad de las aguas superficiales	171
13.3.1	Fase de construcción	171
13.3.2	Fase de funcionamiento	172
13.4	Consumo de recursos no renovables	172
13.4.1	Fase de construcción	172
13.4.2	Fase de funcionamiento	173
13.5	Suelo y aguas subterráneas	173
13.5.1	Fase de construcción	173
13.5.2	Fase de funcionamiento	173
13.6	Vertido de aguas residuales	173
13.6.1	Fase de construcción	173
13.6.2	Durante la fase de funcionamiento	173
13.7	Generación de residuos	174



13.7.1	Fase de construcción	174
13.7.2	Fase de funcionamiento	175
13.8	Impacto sobre los espacios protegidos y la biodiversidad.	175
13.8.1	Afectación a espacios protegidos.....	175
13.8.2	Afectación a la biodiversidad y hábitats de interés comunitario.	176
13.9	Cambio climático	177
13.9.1	Mitigación del Cambio Climático	177
13.9.2	Adaptación al cambio climático	180
13.10	Patrimonio, paisaje e Interacción puerto-ciudad	184
13.10.1	Patrimonio cultural.....	184
13.10.2	Paisaje e integración puerto-ciudad	184
14	MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS Y VALORACIÓN DEL IMPACTO RESIDUAL.....	187
14.1	Sobre el ambiente atmosférico, acústico y lumínico	187
14.1.1	Calidad atmosférica.....	187
14.1.2	Calidad acústica	188
14.1.3	Calidad lumínica	188
14.2	Vertido de aguas contaminadas y residuos líquidos	189
14.2.1	Fase de construcción	189
14.2.2	Fase de funcionamiento	190
14.2.3	Valoración final del impacto	190
14.3	Consumo de recursos	190
14.3.1	Fase de construcción	190
14.3.2	Fase de funcionamiento	190
14.3.3	Valoración final del impacto	191
14.4	Gestión de residuos.....	191
14.4.1	Residuos generales.....	191
14.4.2	Materiales de dragado.....	191
14.4.3	Valoración final del impacto	197



14.5	Afectación a los HIC-s	197
14.5.1	Fase de obras	197
14.5.2	Fase de funcionamiento	198
14.5.3	Valoración final del impacto	198
14.6	Afección a la biodiversidad.....	199
14.6.1	Fase de construcción	199
14.6.2	Fase de funcionamiento	199
14.7	Patrimonio arqueológico.....	199
14.7.1	Fase de construcción	199
14.7.2	Fase de funcionamiento	200
14.7.3	Valoración final del impacto	200
15	DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN DEL PE	201
15.1	CONTROL DEL PLAN DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LOS DIFERENTES CONTRATISTAS	201
15.1.1	Planes a entregar previamente al inicio de la obra	201
15.2	CONTROLES A REALIZAR EN FASE PREOPERACIONAL	202
15.2.1	Estado de las praderas de <i>P. oceanica</i> cercanas a la bocana del puerto.	202
15.2.2	Estado de los hábitats 1210 y 1240 cercanos a la bocana del puerto.....	203
15.3	CONTROLES A REALIZAR EN FASE DE OBRA	204
15.3.1	Control del replanteo	204
15.3.2	Ubicación y explotación de préstamos y vertederos	204
15.3.3	Localización y control de zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria 205	
15.3.4	Control de accesos temporales	205
15.3.5	Control del dragado de materiales	205
15.3.6	Control del transporte de materiales de dragado	206
15.3.7	Control del vertido de materiales de dragado	206
15.3.8	Control de los suelos	206
15.3.9	Control de movimiento de la maquinaria.....	207



15.3.10	Desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obras	207
15.3.11	Control de la gestión en obra de los residuos	208
15.3.12	Control de la emisión de polvo y partículas	208
15.3.13	Control de emisión de gases de la maquinaria	208
15.3.14	Control de vertidos accidentales	209
15.3.15	Control de los niveles sonoros	209
15.3.16	Control de la calidad de las aguas superficiales	209
15.3.17	Control de las afecciones al patrimonio arqueológico.....	210
15.4	CONTROLES A REALIZAR EN LA FASE DE FUNCIONAMIENTO	211
15.4.1	Control de las praderas de <i>Posidonia oceanica</i>	211
15.4.2	Control de los hábitats 1210 y 1240.....	211
16	RESUMEN DE CARÁCTER NO TÉCNICO	212
17	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS	216
ANEXOS.....		221
ANEXO I: LISTADO DE ESPECIES PRESENTES EN LA ZONA DE ESTUDIO		222
ANEXO II: ESPECIES DE ESPECIAL INTERÉS PRESENTES EN LA ZONA		235
ANEXO III: MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO.....		253
ANEXO IV: MODELIZACIÓN DE CORRIENTES DENTRO DEL PUERTO DE IBIZA		254
ANEXO V: INFORME IMPACTO VISUAL EDIFICACIÓN BOTAFOCH		255
PLANOS		256



ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Baleares
BIC	Bien de Interés Cultural
CIE	Consell Insular de Eivissa
DEUP	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
DCMD	Directrices para la caracterización del material dragado
ENP	Espacio Natural Protegido
GEI	Gases de Efecto invernadero
HIC	Hábitat de Interés Comunitario
Hs	Altura significativa de ola
IDAE	Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
LOUS	Ley de Ordenación y Uso del Suelo
LUIB	Ley de Urbanismo de las Islas Baleares
NNUU	Normas Urbanísticas
NTC	Norma Territorial Cautelar
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
PEPE	Plan Especial del Puerto de Eivissa
PEPRI	Plan Especial de Protección y Reforma Interior
PCB	Policloruro de Bifenilo
PMU	Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2007-2010
PNACC	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático
PTIE	Plan Territorial Insular de Eivissa
PUEP	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios
RCP	Representative Concentration Pathways
SU	Suelo Urbano
SR	Suelo Rústico
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
ZEC	Zonas de especial conservación
ZEPA	Zona de Especial Protección para las Aves



LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Proceso Evaluación Ambiental Estratégica	20
Figura 2 : Estado actual Área 1	30
Figura 3: Estado actual Área 2.....	32
Figura 4 : Estado actual Área 3.....	34
Figura 5 : Estado actual Área 4.....	37
Figura 6 : Estado actual Área 5.....	41
Figura 7 : Estado actual Área 6.....	43
Figura 8: Estado actual Área 8.....	47
Figura 9: Plano de asignación de usos de la DEUP vigente	56
Figura 10: Configuración en planta. Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Eivissa	60
Figura 11: Precipitaciones entre 1981 y 2020 en Eivissa	68
Figura 12: Temperatura máxima y mínima en Eivissa entre 2015 y 2018	69
Figura 13: Viento medio y rosa de los vientos periodo de 1958 y 2020	70
Figura 14 Ubicación del nodo 2102107	70
Figura 15 Rosa de oleaje del Nodo 2102107.....	71
Figura 16 Ubicación del mareógrafo del puerto de Eivissa.	72
Figura 17 Nivel del mar en el puerto de Eivissa.....	72
Figura 18 Agitación en el interior del puerto de Eivissa- promedio mensual de Hs máxima.....	73
Figura 20 Previsión del cambio de temperatura máxima en Eivissa y Formentera.....	75
Figura 21 Previsión del cambio en el régimen pluviométrico en Eivissa.	76
Figura 22 Previsión de aumento de la temperatura superficial del mar. Proyección 2070-2099 vs. Serie 1961-1990.	77
Figura 23 Localización de los puntos de estudio del visor.....	78
Figura 24 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la zona del puerto de Eivissa e inmediaciones.....	80
Figura 25 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la zona del dique FREU Illa Plana (calle Botafoc).....	81
Figura 26 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en zona próxima al Baluard de Santa Llúcia.....	81



Figura 27 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la playa de ses Figueretes.	82
Figura 28 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en cala Talamanca.	82
Figura 29: Estaciones de control atmosférico y acústico en el Puerto de Eivissa.	83
Figura 30: Estaciones de control atmosférico y acústico en el Puerto de Eivissa.	87
Figura 31. Puntos de muestreo de calidad de agua y sedimento del Puerto de Eivissa.	90
Figura 32: Puntos de muestreo de calidad de aguas de baño.	93
Figura 33: Cuadrículas del bioatlas 1x1 km.	101
Figura 34: Imagen del núcleo urbano de Eivissa vista desde el puerto.	103
Figura 35: Imagen de la infraestructura portuaria de Eivissa.	103
Figura 36: Imagen ejemplo del litoral adyacente al puerto de Eivissa.	104
Figura 37: Vista del humedal y los sistemas de riego de Ses Feixes del Prat de ses Monges.	105
Figura 38: Lámina de agua del puerto de Ibiza. Se aprecia el faro del puerto y el faro de Botafoc en último término.	106
Figura 39: Elementos patrimoniales presentes dentro de la zona de servicio del puerto de Eivissa.	109
Figura 40 Distribución de las fuentes de generación eléctrica de la interconexión Península- Islas Baleares (2020).	111
Figura 41 Perfil de demanda eléctrica de Eivissa (2020).	112
Figura 42: Zonas Especiales de Conservación, (ZEC) y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000.	117
Figura 43 Localización de ses Feixes des Prat de Vila i des prat de ses Monges.	122
Figura 44. Mapa de fondos marinos del puerto de Eivissa.	127
Figura 45 Paseo marítimo del puerto de Eivissa.	134
Figura 46 Paseo marítimo del puerto de Eivissa.	135
Figura 47 Parque infantil y zona de bancos expuestos al sol.	136
Figura 48 Área de sombra deficiente para los usuarios de la embarcación.	136
Figura 49 Parque biosaludable del paseo Joan Carles I.	137
Figura 50 Espigón adicional para evitar la agitación de la lámina de agua en los atraques para buques de pesca.	172



Figura 51: Ejemplo de pérgola tensada en la Urbanización avenida de Andalucía, Huelva. ...	181
Figura 52 Ejemplo de refugio climático en un parque urbano.	182
Figura 53 Ejemplo de uso de barrera antiturbidez en obras marítimas.	198
Figura 54: Imágenes de pecios detectados mediante sonar de barrido lateral y trabajos de arqueología submarina.....	200



LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Integrantes del equipo de trabajo del Plan Especial	14
Tabla 2: Comparativa de la situación actual y la Propuesta de Plan Especial	50
Tabla 3: Desarrollo previsible del Plan.....	51
Tabla 4: Superficie asignada a cada uso en la DEUP vigente	55
Tabla 5: datos oceanográficos actuales y de proyección de los puntos 1 y 2.....	78
Tabla 6: Datos oceanográficos actuales y de proyección zona exterior del puerto de Eivissa ..	79
Tabla 7: Valores límite calidad del aire	84
Tabla 8: Resultados de los parámetros analizados	85
Tabla 9: Valores límite calidad acústica	88
Tabla 10: Resultados del ruido.....	88
Tabla 11: Parámetros de calidad <i>E.coli</i> y enterococos intestinales.....	92
Tabla 12: Resultados de calidad de las aguas de baño obtenidos el año 2019.....	94
Tabla 13: Listado elementos patrimoniales de posible afección en el desarrollo de las obras previstas en el puerto de Eivissa (incluidos dentro de la zona de servicio).....	107
Tabla 14: Listado de elementos patrimoniales de posible afección en el desarrollo de las obras previstas en el puerto de Eivissa.....	107
Tabla 15: Emisiones directas provenientes de fuentes GEI APB	112
Tabla 16: Emisiones indirectas	113
Tabla 17: Emisiones directas	113
Tabla 18: Emisiones indirectas	114
Tabla 19: Figuras de protección del medio natural y cultural próximas al Puerto de Eivissa...	115
Tabla 20: Criterios establecidos por las DCMD (2017) para catalogar el sedimento a dragar en diferentes categorías.....	196



1 INTRODUCCIÓN

La Autoridad Portuaria de Baleares ha iniciado la redacción del Plan Especial del Puerto de Eivissa, cuyo documento ha elaborado Estrada Port Consulting SL en el marco del contrato “A.T. PARA LA ELABORACIÓN, FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA”.

Se ha constituido una Comisión Mixta de seguimiento de los trabajos del Plan Especial del puerto de Eivissa, entre la APB y el Ayuntamiento de Eivissa, desde noviembre 2017.

De acuerdo con el órgano ambiental y los preceptos de la normativa vigente en materia de evaluación ambiental (Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, el procedimiento requerido se ajusta al trámite ordinario).

2 ANTECEDENTES

El Plan Especial del Puerto de Eivissa se redacta para la ordenación de la zona de servicio portuaria.

De acuerdo con 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, el Plan Especial debe contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público portuario, otorgamiento de títulos de autorización y concesión, y cumplimiento de las reglas básicas urbanísticas de Eivissa, que no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima.

Actualmente el Puerto de Eivissa no dispone de Plan Especial vigente.

El Plan Especial debe ceñirse a la zona de servicio delimitada en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del puerto de Eivissa. Asimismo, deberá garantizar el desarrollo y conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

En fecha 28/08/2020 se presentó ante la Administración el Documento de solicitud de inicio del trámite de evaluación ambiental estratégica, según el artículo 18.1 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación ambiental. Este documento se acompañó del Borrador del Plan Especial tal como establece el mismo artículo.

Una vez recibidas las respuestas al trámite de consultas preceptivo, se redacta el presente Estudio Ambiental Estratégico del Plan Especial del puerto de Eivissa que se encuentra actualmente en tramitación y que es fruto del acuerdo entre APB y Ayuntamiento.



3 OBJETIVO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

El objetivo del presente documento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Especial del puerto de Eivissa es identificar, describir y evaluar los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan, así como plantear unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación geográfico del plan.

El alcance de la EAE viene definido por el ANEXO IV *Contenido del estudio ambiental estratégico* de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, más aquello contenido en el Documento de alcance emitido por la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) el día 11 de marzo de 2021

4 EQUIPO REDACTOR

El Plan Especial está redactado por un equipo multidisciplinar, dirigido y a cargo de la Empresa Estrada Port Consulting SL, adjudicataria de la Asistencia Técnica con la APB. En el presente estudio han participado los siguientes autores:

Tabla 1: Integrantes del equipo de trabajo del Plan Especial

Nombre	Titulación	Empresa	Función	DNI/NIE
Jose Luis Estrada	Dr. ICCP	EPC	Delegado del Consultor	17982601M
Alberto Estrada	ICCP	EPC	Jefe de proyecto	75889700G
Ana Maria Ribas	Arquitecta	EPC	Arquitecta	47773958Z
David Pérez García	ICCP	EPC	Consultor	46409215E
Koldo Diez-Caballero	Ldo. CC ambientales	Tecnoambiente	Responsable tramitación ambiental	52592684X
Roger Calderer	Ldo. Biología y máster en Ingeniería y gestión ambiental	Tecnoambiente	Redactor del EAE	44002514H
Pol Viarnés	Grado en CC Ambientales y	Tecnoambiente	Asistente al redactor del EAE	47972305D



Nombre	Titulación	Empresa	Función	DNI/NIE
	máster en oceanografía			
Borja Martinez-Clavel	Ldo. CC del mar	Tecnoambiente	Análisis SIG	29215539L
Pablo Molina	Ldo. derecho	Garrigues	Ldo. derecho	46140788M
Jose Antonio Malo	ICCP	AIM SL	Experto en movilidad	43682500A

Fuente: Equipo redactor

5 MARCO LEGAL

5.1 Introducción

A continuación, se expone el marco legal a tener en cuenta en el proyecto considerado en el presente estudio.

Tramitación ambiental
<u>Legislación europea:</u> Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Directiva 2011/92/UE del Parlamento y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de abril de 2014 por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. <u>Legislación estatal:</u> Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental <u>Legislación autonómica:</u> Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.
Normativa básica de Puertos y Costas
<u>Legislación europea:</u> Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina). Orden 10833/1976, de 26 de mayo, que supone la adhesión de España a los convenios de Oslo y Londres sobre el vertido al mar de sustancias contaminantes.



Legislación estatal:

Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Orden FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

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 (TRLPEMM).

Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre, CEDEX 2017.

Directrices para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, 2010.

Instrucción técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, 2010.

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino. BOE núm. 317 de, 30-12-10

Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo (Convenio Barcelona).

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Normativa urbanística y del suelo

Legislación estatal:

Real Decreto 2159/1978 de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo.

Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Legislación autonómica:

Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y Medidas Tributarias

Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial

Ley 12/2017, de 29 de diciembre de 2017, de Urbanismo de las Islas Baleares (LUIB)

Legislación insular y local:

Plan Territorial Insular de Eivissa (PTIE), aprobado el 21 de marzo de 2005 (publicado en el BOIB número 50, de 31 de marzo) y su Modificación nº 1 aprobada el 15 de mayo de 2019 (publicado en el BOIB número 67, de 18 de mayo de 2019).

Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares en la sesión de fecha 10 de diciembre de 1987 (publicado en el BOCAIB nº15, de 04 de febrero de 1988).



En tramitació: Revisió del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa de 1987, aprobado provisionalmente el 9 de abril de 2019.

Normativa de protección del patrimonio

Legislación estatal:

Ley 13/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español

Legislación autonómica

Llei 12/1998, de 21 de desembre, del Patrimoni Històric de les Illes Balears

Llei 1/2002, de 19 de març, de cultura popular i tradicional de les Illes Balears

Llei 4/2003, de 26 de març, de museus de les Illes Balears

Llei 15/2006, de 17 d'octubre, d'arxius i patrimoni documental de les Illes Balears

Decreto 14/2011, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de intervenciones arqueológicas y paleontológicas de las Islas Baleares (BOIB 37 de día 12/3/2011)

Otra normativa ambiental

Legislación europea:

Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino.

Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático 2001

Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa.

Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Directiva 85/337/CEE del Consejo de 27 de junio de 1985 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

Legislación estatal:

Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo.

Decreto ley 7/2012, de 15 de junio de medidas urgentes para la actividad económica en materia de industria y energía, y otras actividades.

Real Decreto 556/2011, de 20 de abril, para el desarrollo del Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

Real decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño.

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento básico «DB-HR Protección frente al ruido» del Código Técnico de la Edificación y se modifica el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.



Ley 1/2000, de 9 de marzo, de modificación de la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales, por la que se amplía el ámbito de algunas áreas de especial protección.

Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

Directiva 92/43/CEE, del 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Legislación autonómica:

Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial protección, las Áreas Biológicas Críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Illes Balears.

Decreto 126/2008, de 21 de noviembre, por el cual se aprueba el Plan Especial de Contingencia por Contaminación Accidental de Aguas Marinas de las Illes Balears (C.A.M.B.A.L.).

Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de les Illes Balears.

Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (L.E.C.O.).

Decreto 49/2003, de 9 de mayo, de declaración de zonas sensibles, normales y menos sensibles en las aguas del litoral y de las cuencas hidrográficas intracomunitarias de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. BOCAIB núm. 76, de 29-5-03.

Decreto 91/1997, de 4 de julio, de protección de los recursos marinos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de régimen Urbanístico de las Áreas de Especial protección de las Illes Balears.

5.2 Análisis de la normativa de carácter medioambiental

5.2.1 Normativa marco a niveles estatal, autonómico e insular

La Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece el marco europeo de referencia.

A nivel estatal, la principal norma de referencia es la *21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental*, que regula los procedimientos de tramitación y evaluación ambiental estratégica y deroga la anterior normativa estatal.

La norma autonómica de referencia es el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, que incluye los mismos principios básicos.

La Directiva Hábitat (Directiva 92/43/CE) establece que aquellos proyectos o planes que pudieran tener efectos sobre las especies o hábitats de los Lugares de la Red Natura 2000 deberán someterse a una “evaluación de repercusiones”. Igualmente se establece el requerimiento de una evaluación adecuada de las repercusiones negativas esperables sobre los espacios afectados, en función de los objetivos de conservación de la Red Natura 2000, según establece el Art. 45, apartado 4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad. No obstante, este procedimiento se activa no solamente cuando hay certeza, sino



probabilidad de efectos apreciables, según el “principio de precaución” establecido como uno de los ejes básicos de la normativa ambiental comunitaria.

Otra normativa de referencia para la regulación de espacios naturales protegidos son la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de las aves silvestres, el Convenio RAMSAR (zonas húmedas) y el Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo (Convenio Barcelona).

La normativa balear de referencia es la *Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental* (LECO). Destacar asimismo la propuesta actualmente en trámite de la Llei Posidonia a nivel balear, norma que regula los distintos aspectos relacionados con la protección integral de la fanerógama marina.

Es importante destacar la Orden 10833/1976, de 26 de mayo, que regula el vertido al mar de sustancias contaminantes; el Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación; y el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Cabe tener en cuenta asimismo la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

Finalmente se incluye una relación de otras normas ambientales de referencia para la tramitación del Plan Especial a tener en cuenta:

- Ley 41/2010 de Protección del Medio Marino
- Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina)
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003
- Convenio Europeo del Paisaje, ratificado por España el 26 de noviembre de 2007 (BOE de 5/02/2008)

Asimismo, se tendrán en cuenta los planes directores territoriales de medio ambiente, de ámbito de las Illes Balears.

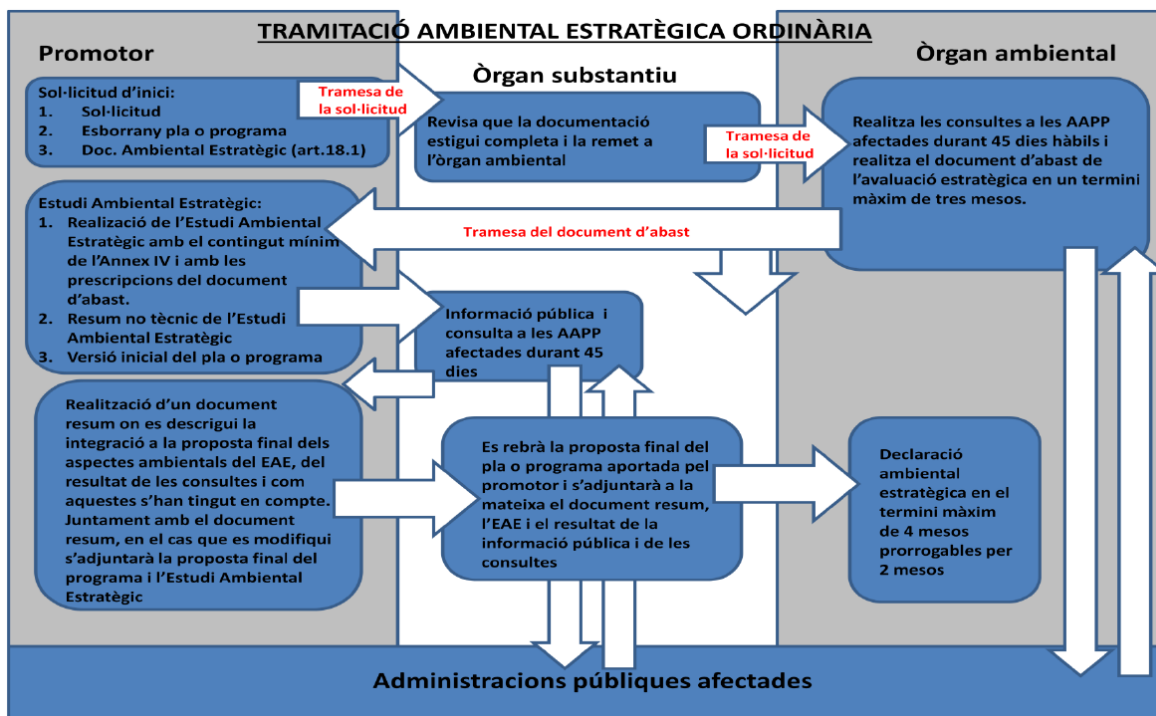
5.2.2 Contenido del estudio de carácter ambiental

En la *Ley 21/2013 de evaluación ambiental*, así como en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes



Balears, se establecen las diferentes actuaciones a realizar para integrar en el plan los aspectos ambientales de interés, las cuales se resumen a continuación.

Figura 1: Proceso Evaluación Ambiental Estratégica



Fuente: Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears

Por lo que refiere al contenido del Estudio Ambiental Estratégico, este viene recogido en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

6 TRÁMITE DE CONSULTAS

6.1 Respuestas a las alegaciones presentadas durante el trámite de consultas del documento inicial

A continuación, se presenta un cuadro resumen de los informes recibidos a raíz del trámite de consultas previas al documento inicial por parte de las diferentes partes interesadas y una indicación de cómo son respuestas en este documento.



Documento, emisor y fecha	Aspectos tratados	Observaciones/alegaciones		Respuesta
Informe sobre la elaboració del document d'abast del Pla Especial del Port d'Eivissa	Consideracions sobre la Proposta d'ordenació de les Àrees Normatives:	Àrea 1: Es considera important establir una reserva d'ús de l'espai de làmina d'aigua comprés entre el «Muelle adosado y duques de Alba» i Dique de abrigo» per acollir una zona d'exposició d'embarcacions tradicionals, emmarcat en el futur museu del Mar d'Eivissa.		Se incluye referencia a esta propuesta en la memoria en el apartado de descripción de la ordenación propuesta para el Área 1.
		Àrea 7: Proposar la reserva de espai a la Explanada de la Dàrsena Botafoc per ubicar infraestructura i superfície de quarantena per mercaderies potencialment susceptibles de contenir espècies invasores.		Se incorpora referencia a esta infraestructura en la memoria, en el apartado de descripción de la propuesta para el Área 7. Igualmente, en las normas figura mención específica a esta instalación cuando se explica la reserva de edificabilidad prevista para el área.
	Consideracions sobre el Inventari Ambiental	Medi biòtic: Falta una descripció molt més detallada en especial als apartats de fauna i flora i no es fa cap tipus de descripció ni valoració ambiental d'aquestes variables.		Se mejora el inventario ambiental. Se incluye la descripción detallada de las zonas ambientalmente relevantes de las inmediaciones del puerto y sus especies más relevantes. Se analizan sus impactos y amenazas y se valora su relación con los efectos del E. Se hace especial énfasis en las especies incluidas en el documento de Alcance. Ver apartados 8, 9 y 10.
	Potencials afeccions derivades de les diferents alternatives:	<u>Biodiversitat</u> : El document ambiental presentat en una primera valoració d'afeccions, considera que atenent a la naturalesa del Pla, a la seva ubicació i a la distància de les àrees protegides, que cap de les alternatives té un efecte significatiu damunt la fauna, flora i espais protegits. En relació amb l'anterior, tal i com es detalla als propis annexos de mapes del document ambiental, al mapa de comunitats marins apareixen comunitats de <i>Posidonia oceanica</i> , sorres fines amb <i>Cymodocea nodosa</i> i fons rocosos amb algues fotòfiles, dins de la zona de influència i inclús en les proximitats d'algunes de les accions potencialment impactants. Així i com a mínim, si que es considera que poden existir afeccions aquestes comunitats en especial sistemes de <i>Posidonia oceanica</i> i zones amb <i>Cymodocea nodosa</i> que per la seva important fragilitat poden ser afectats especialment en la construcció de l'espigó i les diferents		Se ha actualizado la cartografía bionómica del puerto (capítulo 8). Se han identificado las presiones y amenazas sobre las praderas (capítulo 10). Se ha valorado el impacto sobre las comunidades de <i>Posidonia</i> (capítulo 13). Se han diseñado medidas preventivas para no afectarla (capítulo 14) y se ha incluido en el plan de vigilancia ambiental de la obra (capítulo 15).

Codi Validació: 92WYDGG8E8
 Verificació: https://eivissa.sede.es
 Document signat electrònicament



Codi Validat: 9876543210
Verificació: https://www.gub.es/verificar/
Document signat electrònicament des de la plataforma es.pis

Año: 2024

Se ha en deta impact y cono

Página 47 de 791

Documento, emisor y fecha	Aspectos tratados	Observaciones/alegaciones	Respuesta
		Sp . Interès especial (Decret 75/2005): <i>Xerocrassa caroli</i> , <i>Diplotaxis ibicensis</i> , Sp. Especial protecció (D75/2005): <i>Crithmum maritimum</i> . Sp. amenaçades però no catalogades. <i>Osyris lanceolata</i> <i>P. oceanica</i> "	
		Seguiment de l'avifauna (Gavines, corbmarí) a l'entorn portuari.	Se propone llevar a cabo los censos en la fase de Plan de vigilancia Ambiental previo a las obras a llevar a cabo en cada zona.
Direcció general canvi climàtic	Consideracions generals sobre els objectius i finalitats del pla	Es troben a faltar objectius ambientals: mitigació i adaptació al CC, millora de la qualitat de l'aire	Ver apartado 12.2.2.
	Consideracions que es poden tenir en compte segons la llei 10/2019 de CC	-	Ver apartado 12.2.1.
	Consideracions sobre la qualitat de l'aire	Fase obres: Als projectes que es desenvolupin en el marc del PE s'haurien d'especificar les mesures que s'apliquen per reduir l'empitjorament de la qualitat de l'aire	Ver apartado de medidas protectores y correctoras
		Fase funcionament: fomentar embarcacions que no emetin GEH	El PE prevé fomentar la conexión de embarcaciones a los muelles para reducir ruidos, emisiones y mitigar el CC.
		Fase de funcionament: s'ha d'incloure dins la normativa de desenvolupament que les concessions assegurin el compliment de la llei 34/2007	Añadido a las Normas del PE.
	Càlcul compensació i d'emissions	Incorporar mesures de compensació de les emissions que no es puguin evitar	Se prevé esta medida. Ver apartado 13.9.1.
		Millorar càlcul emissions GEH directes i evaluar indirectes	Se incluyen datos de emisiones directas e indirectas en el apartado 8.4.3.
		Millorar mesures d'adaptació al CC per reduir la vulnerabilitat	Se incluyen en el apartado 13.9.2 Adaptación al cambio climático.

Codi Validació: 2023/04/20 10:00:00 Verificació: https://www.portsdebalears.es/ Document: 474 de 491



6.2 Respuestas a las alegaciones presentadas durante el trámite de consultas del posterior a su aprobación inicial

Con fecha 23 de mayo de 2024 el Ayuntamiento de Eivissa dio traslado a la APB el informe que había recibido el 12 de febrero de 2024 del Consell Insular de Eivissa sobre el Plan Especial del puerto de Eivissa.

Este Informe recoge el acuerdo del Consejo Ejecutivo celebrado el 9 de febrero de 2024.

Tiene como objeto dar respuesta a la solicitud de informe en relación a la Aprobación Inicial del Plan Especial del puerto de Eivissa, a la vista de los oficios del Ayuntamiento de Eivissa de 23 de diciembre de 2023 y de 27 de diciembre de 2023.

Este informe recoge los diferentes informes emitidos por las administraciones consultadas y la respuesta que da en el Plan Especial aprobado inicialmente.

Asimismo, incluye algunas nuevas consideraciones a tener en cuenta.

Se resumen a continuación los cambios que se han realizado en el presente documento para dar respuesta a las consideraciones técnicas que establece el Informe del Consell.



Codi Validació: 920XDXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <http://www.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma

Documento, emisor y fecha	Aspectos tratados	Observaciones/alegaciones	Respuesta
		com a la de funcionament, a més de l'habitat 1120. Praderies de Posidonia oceanica i els hàbitats present a la zona de ses Feixes, els hàbitats esmenats anteriorment: hàbitat 1210 Vegetació anual sobre deixalles marí acumulades i hàbitat 1240 Penya-segats amb vegetació de les costes mediterrànies amb Limonium spp. Endèmics. Per el cas d'aquest hàbitats 1210 i 1240, a més de les espècies d'especial interès (afegint les proposades a aquest informe del tècnic que subscriu), s'hauran de incorporar en el programa de vigilància i control per prevenir la potencial afecció de les actuacions derivades del desenvolupament del pla Especial.	metodología del seguimiento ambiental de las praderas (pre-operacional y post-operacional). Se especifica dentro del Plan de Vigilancia ambiental las medidas preventivas a utilizar (barreras antiturbidez) Se incorporan prospecciones del estado de conservación de los hábitats citados y medidas de prospección de fauna amenazada antes de las actividades de obra y se limitan las actividades de obra en caso de presencia de nidos.

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 477 de 791



7 ESBOZO DEL CONTENIDO, OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL Y RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS CONEXOS

7.1 Objetivos del Plan Especial

Actualmente el puerto de Eivissa no tiene Plan Especial vigente. En el año 1993 se aprobó el Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa, pero fue anulado por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que interpuso el Colegio de Arquitectos.

Es por tanto necesario redactar un nuevo Plan Especial, con el objetivo de ordenar la zona de servicio del puerto, que sea coherente y desarrolle con más en detalle las determinaciones de la DEUP, aprobada por la Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

Este nuevo plan debe hacer frente a los nuevos retos y oportunidades del puerto y tiene las siguientes prioridades:

- Dotar de una herramienta urbanística a la APB y al Ayuntamiento de Eivissa para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario.
- Establecer un consenso entre Ayuntamiento y APB en relación con aspectos urbanísticos, necesario para otorgar las correspondientes licencias y autorizaciones de actividades y obras en el puerto.
- Establecer un marco claro de seguridad jurídica para los operadores y concesionarios del puerto, en cuanto otorgamiento de concesiones, autorizaciones y realización de inversiones.
- Evitar usos no permitidos por el TRLPEMM (uso residencial).
- Racionalizar los espacios y usos portuarios en aras del aumento de la eficiencia portuaria.
- Mejorar la interacción puerto-ciudad, fomentando los paseos ciudadanos, abriendo el puerto a la ciudad, siempre que se garantice la correcta explotación portuaria.
- Mitigar posibles problemas de movilidad generados por los desarrollos propuestos, y potenciar, en la medida que sea posible, la movilidad sostenible.



- Alinear el puerto con los objetivos ambientales y de sostenibilidad aplicables a nivel sectorial (sector portuario), municipal, autonómico, nacional y supranacional, con especial mención a la adaptación y mitigación al cambio climático.
- Asimismo, se plantean los siguientes objetivos de carácter medioambiental:
 - Minimizar los efectos del Plan Especial en los espacios naturales de interés.
 - Mejorar la eficiencia energética y reducción de emisiones.
 - Poner en valor de los bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario

Se tendrá muy en cuenta que los nuevos desarrollos no generen problemas ambientales relevantes, así como mitigar posibles problemas de movilidad generados por los desarrollos propuestos.

7.2 Descripción de las medidas incluidas en el Plan Especial

Para mayor comprensión, se ha separado el puerto en 8 áreas. De cada área se presenta una breve descripción, plano de estado actual y las actuaciones planteadas.

Las alternativas de actuación para cada área se detallan en el apartado 5.2.

7.2.1 Ordenación del Área 1

7.2.1.1 Descripción y estado actual

Superficie Área 1: 25.768 m²

Se encuentra en la parte sur del Puerto Eivissa. Incluye los muelles de la Dársena de Levante, así como el Muelle Interior o de Poniente de la Dársena de Poniente.

Alberga el Dique de abrigo y los siguientes muelles: Muelle adosado y duque de alba, diente muelle adosado, el Muelle de Levante o de la Consigna, Contramuelle y el Muelle interior o de Poniente.

Así mismo, incluye la calle Luis Tur i Palau y la calle Andanes.

La explotación de los puestos de amarre de la Dársena de Levante está concesionada. Esta dársena está especializada en embarcaciones náuticas de grandes esloras pero no se limita ni prohíbe atender a otro tipo de esloras. El edificio de *es Martell* forma parte de esta misma concesión.

La zona de dominio público portuario objeto de concesión consiste, en una superficie total de los que 39.007 m² se corresponden con espejo de agua y 3.449 m² con superficie terrestre,



caracterizados por 240 m de línea de atraque del Muelle de Levante y 115 m de línea de atraque de Levante del Contramuelle del Puerto de Eivissa.

La explotación de los puestos de amarre para embarcaciones de recreo de la Dársena de Poniente está también concesionada.

Según la DEUP su uso es el Mixto 2, que incluye los usos: Comercial, Náutico deportivo y complementario. Actualmente, la actividad que se desarrolla en el área es la Náutica-deportivo explotado por las dos concesiones existentes. En el Muelle Adosado hay tráfico de cruceros (Comercial) pero no hay ninguna edificación asociada a este uso.

Se trata de un espacio de gran valor urbanístico y paisajístico, con el barrio de la Marina en sus inmediaciones y como telón de fondo Sa Dalt Vila, que está declarado Patrimonio de la Humanidad de la Unesco. Así mismo, el Área 1 forma parte del Conjunto histórico declarado por D 307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969).

También tienen protección individualizada el dique de Levante (Es Mur), el faro y el Obelisco a los Corsarios.

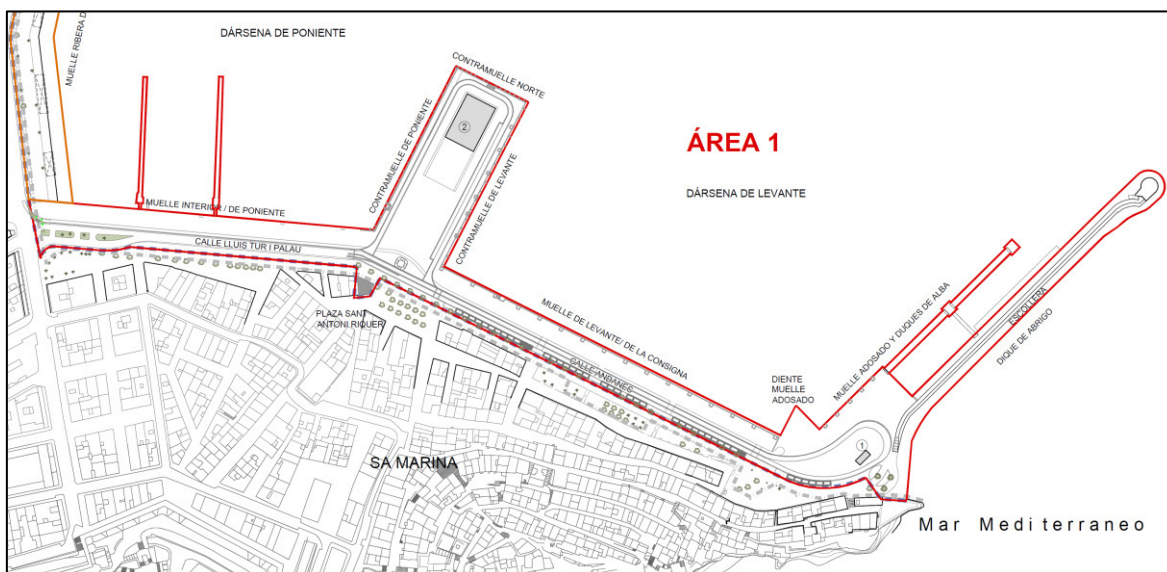
En cuanto a la edificación actual del Área 1, en 2016 se demolió la estación marítima y actualmente en el Contramuelle hay un edificio (*es Martell*) de planta baja con la cubierta transitable que actúa como mirador. Este edificio forma parte de la concesión que gestiona los amarres náutico-deportivos.

También está incluido en este área el inmueble de la calle Lluís Tur i Palau que se ha incorporado en la zona de servicio portuario en la DEUP vigente (anteriormente era un bien patrimonial de la APB).

Finalmente existe una estación transformadora en el extremo oeste de la calle Andanes.



Figura 2 : Estado actual Área 1



Fuente: Equipo redactor

7.2.1.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Consolidar la edificabilidad y altura de los edificios existentes: Es Martell y c/Lluís Tur i Palau nº1 y estación transformadora.

Incorporar una reserva de 150 m² de ocupación en planta baja para la construcción futura de pérgolas.

En cuanto a los usos de las edificaciones existentes:

- Para el edificio de es Martell se propone ubicar servicios para los usuarios de la náutico-deportiva de las dársenas de Levante y Poniente (que se complementará con la edificación propuesta en el Área 2), limitando los usos a la categoría de comercios o bien establecimiento público, en concreto tipo cafetería, cantina o salas de exposiciones y conferencia.
- En edificio c/ Lluís Tur i Palau se propone mantener su uso actual destinado a comercios, administrativo (terciario).

7.2.1.3 Descripción de la ordenación propuesta

No se proponen cambios de uso respecto a los actuales. Las actuaciones planteadas se centran en dar un mejor servicio a los cruceros y cruceristas, así como a las embarcaciones y usuarios de las instalaciones náutico-deportivas y a la mejor integración de las mismas con el espacio urbano colindante.

En el edificio *es Martell*, se propone ubicar servicios para los usuarios de las marinas náutico-deportivas de las dársenas de Levante y Poniente. Estos servicios se complementan con la



dedicación a este mismo uso de parte del edificio o edificios propuestos en el Área 2. Para el edificio *es Martell* se propone la limitación de implantar en el mismo, usos de restauración y comercios, con el fin de no afectar a los locales ya existentes de las calles Andanes y Lluís Tur i Palau.

En cuanto al edificio de la calle Lluís Tur i Palau, se propone mantener sus usos actuales, acogiendo comercios, administrativo privado y público.

No se prevé la construcción de ninguna edificación fija para dar servicio al tráfico de cruceros. Para albergar los escáneres, y otros elementos de seguridad y protección que den servicio al tráfico de cruceros, se contempla la posibilidad de una instalación desmontable.

Asimismo, se propone incorporar una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de futuras pérgolas.

En esta línea, el Área 1 podría acoger la exposición de embarcaciones tradicionales complementando el contenido del Museo del Mar de Eivissa, situado en el barrio limítrofe de Sa Marina, a escasa distancia del puerto. Esta propuesta incluida en el documento de alcance y realizada concretamente por el departamento de cultura educación y patrimonio del Consell d'Eivissa deberá materializarse mediante acuerdo entre la APB y el órgano responsable del museo, ya que el Plan Especial solo ordena la superficie terrestre del puerto y no la lámina de agua.

Para todas las intervenciones del área se tendrá en cuenta la protección sobre el patrimonio existente en el ámbito. Para las actuaciones que afecten directa o indirectamente al conjunto de la acrópolis de Dalt Vila, es de aplicación el artículo 172 de las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial.

7.2.2 Ordenación del Área 2

7.2.2.1 Descripción y estado actual

Superficie Área 2: 7.042m²

El Área 2 se encuentra al suroeste del espacio portuario. Incluye el muelle de Ribera de Poniente de la dársena de Poniente.

La zona está destinada actualmente al tráfico de Formentera e incluye los siguientes muelles: Muelle de Ribera de Poniente, dique Muelle de Ribera Poniente, Muelle Ribera de Poniente Norte, dique Muelle Ribera Norte.

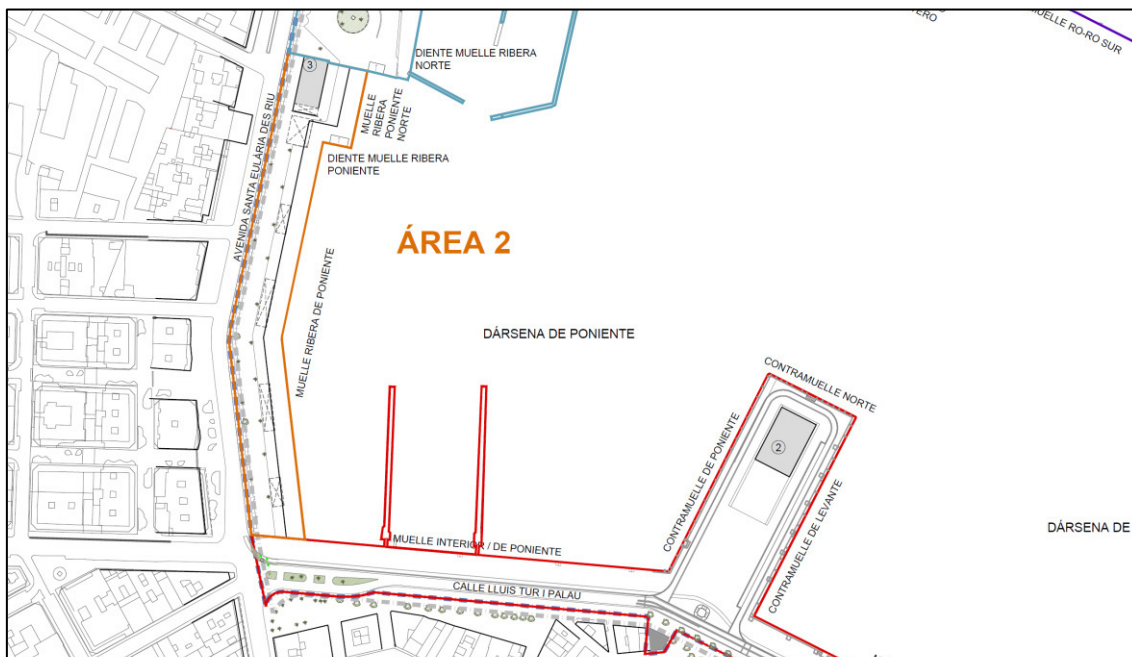
Según la DEUP su uso es, como el del Área 1, el Mixto 2 que engloba los usos: Comercial, Náutico-deportivo y Complementario.



Se distingue del Área 1 porque este ámbito no tiene la protección de conjunto histórico que tiene el Área 1. Así pues, los parámetros urbanísticos podrían ser menos restrictivos que los del área anterior.

Actualmente la única edificación que existe acoge la Estación Marítima del tráfico con Formentera.

Figura 3: Estado actual Área 2



Fuente Equipo redactor

7.2.2.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Traslado del tráfico Eivissa-Formentera que acoge actualmente el Área 2. Al liberar la línea de atraque se propone que esta acoja los usos náutico-deportivo y tráfico local (excursiones). Por este motivo se propone ubicar, en la edificación del área, usos asociados al tráfico local (por ejemplo, las taquillas venta billetes) y servicios para la dársena Náutico-Deportiva de Poniente.

Permitir la demolición del edificio de la actual Estación Marítima para construir una nueva edificación que podría concebirse en un volumen único o en varios, tratando de aumentar la permeabilidad transversal y mejorar la estética y sin superar, en todo caso, la ocupación de suelo y edificabilidad del edificio actual.

Renovar el paseo en el muelle de ribera de Poniente con una intervención que siga la línea de las realizadas en el Área 1. Incorporación de pérgolas para potenciar el espacio como lugar de estancia.



Nuevo carril bici que dé continuidad entre el carril bici de los muelles sur y el del paseo Juan Carlos I.

7.2.2.3 Descripción de la ordenación propuesta

La principal actuación propuesta en esta área es el traslado de la Estación Marítima de Eivissa-Formentera al actual Muelle Pesquero (Área 4).

Una vez se liberen los muelles del tráfico Eivissa-Formentera, y en consonancia con los usos que hay en las dos áreas contiguas, se propone que esta área tenga el uso Náutico-Deportivo y en concreto pueda acoger náutica social, normalmente asociada a embarcaciones de pequeñas esloras con actividad deportiva (normalmente embarcaciones de vela).

Asimismo, se propone compatibilizar este uso con el Comercial asociado a tráficos locales y/o excursiones marítimas (*charter*), y Complementario, en coherencia con la DEUP.

Para estos usos es necesario disponer en el Área 2, de la edificación que acoja, por ejemplo, las taquillas de venta de billetes de los buques de tráfico local, o los servicios de apoyo para los usuarios de la náutica-deportiva.

Esta/s nueva/s edificación/es, cuya ubicación estará acordada entre Ayuntamiento y APB, ha/n de concebirse de manera que aumente la accesibilidad y permeabilidad transversal del paseo peatonal y mejore la estética, sin superar, en todo caso, la ocupación de suelo y edificabilidad del edificio actual.

Se propone un pequeño aumento de la ocupación en planta baja para la construcción de las pérgolas previstas en el proyecto de adecuación de los Muelles de Ribera y una reserva adicional para la construcción de futuras pérgolas que podrán ubicarse a lo largo del paseo.

El Plan Especial establece los parámetros básicos de ordenación (edificabilidad, ocupación en planta baja y régimen de usos), incluyendo también los conceptos de permeabilidad e integración puerto-ciudad. Para la construcción de esta edificación se deberá redactar el correspondiente Proyecto de edificación y construcción.

Se propone que la zona de muelle actualmente asociada al embarque y desembarque de dicha terminal se convierta en espacio libre público para el paseo ciudadano. La adecuación de paseo deberá incorporar un nuevo carril bici que ha de conectar los carriles existentes en la parte sur y norte, dotando de un recorrido continuo por todo el ámbito del Puerto.

Por otra parte, se conoce la voluntad del Ayuntamiento de convertir la Avenida de Santa Eulària des Riu en un vial de un solo sentido. Este vial no pertenece a la Zona de Servicio del Puerto, pero sí que constituye uno de sus accesos principales, por lo que la concreción de esta actuación tendrá repercusión en la movilidad del puerto, en particular, las áreas 1, 2 y 3.



7.2.3.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Permitir la renovación y ampliación de las edificaciones que forman parte de las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente, manteniendo su uso actual para atender a la demanda de una instalación náutico-deportiva con amarres para embarcaciones de pequeñas y medianas esloras, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socio-culturales relacionadas con el mar. Reducir la zona dedicada a varadero, dejando esta instalación a la mínima expresión para reparación y mantenimiento de pequeñas embarcaciones (inferior a 15 – 20 m de eslora).

Mejorar la integración de las instalaciones gestionadas por el Club Náutico con la zona del paseo y la Avenida Santa Eulària.

Potenciar una mayor permeabilidad y accesibilidad de las instalaciones que actualmente están concebidas como un recinto cerrado.

Nuevo carril bici que dé continuidad entre el carril bici de los muelles sur y el de paseo Juan Carlos I.

7.2.3.3 Descripción de la ordenación propuesta

Se propone mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo. Asimismo, se podrá incluir el uso de Comercios para permitir la incorporación de locales de venta de productos relacionados con la náutica.

En cuanto al uso de reparación de embarcaciones, se propone reducir al mínimo el actual varadero, que actualmente ocupa una parte importante de las instalaciones. Esta instalación pasaría a dedicarse solamente a la reparación y mantenimiento de pequeñas embarcaciones (inferior a 15-20 m de eslora).

En relación a la edificación del área, se propone consolidar la edificabilidad actual y aumentarla para permitir la ampliación y mejora de las instalaciones actuales.

Asimismo, se prevé una reserva adicional para la construcción futura de pérgolas.

Los proyectos y actuaciones de mejora de las instalaciones que se realicen en el área, deberán potenciar una mayor integración de las instalaciones actuales con la zona de paseo y la Avenida Santa Eulària, así como una mayor permeabilidad y accesibilidad de los muelles. Estas deberán eliminar del frente marítimo las construcciones que supongan una barrera (vallas, pañoles, etc.) situándolas en otra ubicación. También se deberá contemplar la reducción del espacio de varadero tal y como se ha comentado anteriormente.

En cuanto a los espacios anexos a estas instalaciones, se propone la reordenación de los viales y las zonas peatonales. Como consecuencia del traslado de la EM Eivissa Formentera del Área



2 a la 4, el vial del Área 3 (calzada Sa Riba de Ponent) tendrá un tránsito menor de vehículos, lo que favorecerá la priorización del peatón sobre el vehículo.

Se propone reducir la superficie que ocupan los aparcamientos, manteniendo solo una línea, junto a la que discurrirá el carril bici y el paseo peatonal, que podrá ser más ancho que el actual.

En todo caso, y aunque la ordenación de la lámina de agua no es objeto del Plan Especial, todas las actuaciones de mejora de las instalaciones marítimas deberán estudiar y garantizar la seguridad marítima de dichas instalaciones. Estos aspectos se deberán tener en cuenta en el momento de planificar y diseñar las instalaciones marítimas y concretamente las bocanas y canales de entrada/salida a las mismas.

7.2.4 Ordenación del Área 4

7.2.4.1 Descripción y estado actual

Superficie Área 4: en la situación actual la superficie de esta área es de 77.204 m² y con la nueva configuración prevista en el PE pasara a ser de 78.790 m²

Situada al noroeste del Puerto de Eivissa, incluye la zona de reparación de embarcaciones, la Dársena Pesquera, incluyendo la Cofradía, los edificios administrativos de la zona norte y Muelles Comerciales.

Alberga los siguientes muelles: Muelle Pesquero, Muelle Norte Pesquero, Pantalán Muelle Pesquero, Muelle ro-ro Norte, Muelle ro-ro Poniente, Muelle Sur Poniente ro-ro, Muelle ro-ro Sur testero, diente Muelle ro-ro Sur, Muelle ro-ro Sur, Muelle ro-ro Levante, prolongación diente ro-ro Levante.

La DEUP asigna al Área 4 dos usos: Comercial y Complementario y Mixto 1: Comercial, Pesquero y Complementario.

El Área 4 se compone por cuatro zonas con actividades diferenciadas.

Comenzando desde el sur hacia el norte, la primera de las zonas es la dedicada a reparación y mantenimiento de embarcaciones menores. Actualmente alberga un varadero y una instalación con uso de taller y almacenaje de embarcaciones.

A continuación, se encuentra la dársena Pesquera. En la parte posterior del muelle Pesquero se encuentra el edificio de la Cofradía de Pescadores y un aparcamiento.

En la zona más al norte hay la zona que acoge las edificaciones con uso administrativo: Edificio que acoge las oficinas de la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima, La Comandancia Naval



A través de la zona de edificios administrativos y en dirección al Este se accede a la última zona, los Muelles Comerciales, que es la zona comercial histórica del puerto, antes de la construcción del dique de Botafoc. Tiene una forma cuasi rectangular, dispone de 3 muelles, 2 de ellos con tacón Ro-Ro. Se emplean por diferentes tipos de tráficos, uno de ellos es el tráfico de *ferries* con Formentera.

[illegible]

7.2.4.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Permitir el traslado de la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) a los Muelles Comerciales. La sala multiusos y resto de dependencias de la APB (actualmente anexas al edificio de usos pesqueros) se podrán trasladar al renovado edificio de oficinas de la APB.

Permitir el traslado de los espacios destinados a la reparación y mantenimiento de embarcaciones que se encuentran en esta misma área pasando a ocupar parte de los Muelles Comerciales.

Permitir la renovación, a largo plazo, de la zona de edificios con uso administrativo.

Añadir una reserva de edificabilidad para la futura ampliación de las instalaciones que dan apoyo a los usos del Área 4 (reparación y mantenimiento de embarcaciones, Tráfico Comercial de mercancías y pasajeros, pesca y uso administrativo).

Añadir una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de pérgolas.

Añadir una reserva de edificabilidad con destino a la construcción futura de una instalación de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos) que favorezcan la transición energética.

7.2.4.3 Descripción de la ordenación propuesta

Las actuaciones previstas en esta área plantean la reorganización de los usos y actividades que se desarrollan en la misma.

En primer lugar, se propone la construcción de la nueva Terminal Eivissa-Formentera en la actual ubicación de la pesca. Esta actuación conlleva la adecuación y mejora de la parte norte de la Ribera de Poniente. En los espacios que actualmente ocupan los recintos cerrados de los varaderos y la pesca se propone ubicar el nuevo edificio de la Estación Marítima y los espacios de embarque y desembarque asociados. El uso de esta zona dedicada al embarque y desembarque de pasajeros podrá ser compatible con el paseo peatonal (espacio libre público). De esta manera, se potencia la permeabilidad y accesibilidad de esta parte del puerto. Se prevé la instalación de pérgolas para crear espacios de sombra.

Para ello, el Plan Especial propone incorporar la edificabilidad de la Nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera y la ocupación de las pérgolas según el proyecto constructivo de la misma.

En cuanto a las instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones se propone su traslado a Muelles Comerciales, se prevé una edificabilidad para la construcción de las edificaciones asociadas a este uso.

Asimismo, se propone reubicar la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) a los Muelles Comerciales que conviviría con el tráfico comercial ro-pax que ya se desarrolla actualmente en Muelles Comerciales. Estas instalaciones mantendrán una superficie similar a la que disponen en la actualidad. La ubicación exacta y dimensiones en planta de las nuevas edificaciones en sustitución o ampliación de las instalaciones actuales se definirán



en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.

El traslado de la pesca a MMCC podría suponer la construcción de un pequeño espigón, prolongación de uno de los diques de Marina Eivissa, para disminuir la posible agitación en sus atraques. La concreción de su diseño y características técnicas aún están pendientes de definir. Cabe recordar que, tal y como establece el artículo 58.1 del TRLPEMM:

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

Por tanto, si bien, en el presente EAE del Plan Especial se ha incluido una posible afección del espigón, tal como establece la ley, dicho espigón deberá pasar su tramitación ambiental correspondiente y podrá ser realizado sin necesidad de estar en el Plan Especial, estando incluido en el Plan de Empresa del Autoridad Portuaria, que se aprueba anualmente por el Organismo Público Puertos del Estado.

Además, la ubicación concreta de estas instalaciones se concretará en los correspondientes proyectos constructivos.

Para la zona de edificios administrativos, se propone consolidar la edificabilidad de los edificios existentes permitiendo su reconfiguración. Se propone trasladar la sala multiusos y resto de dependencias de la APB (actualmente anexas al edificio de usos pesqueros), al futuro edificio de oficinas renovado de la APB, que podría aumentar su ocupación en planta baja y su volumen sin sobrepasar la altura máxima del edificio existente.



El Plan Especial prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para dar un margen de crecimiento de las instalaciones del área (usos de reparación y mantenimiento de embarcaciones, Comercial de mercancías y pasajeros, pesca y administrativos).

Así mismo, se prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para la construcción futura de una instalación/es de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética) en la zona de MMCC (uso industrial).

La ubicación exacta y dimensiones de estas edificaciones se definirán en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.

Finalmente, se propone la mejora de la movilidad del conjunto del área, que mantendrá como acceso principal, el acceso norte a través de la rotonda de los podencos. Las actuaciones previstas en este sentido son las siguientes:

- La movilidad de la Terminal Eivissa-Formentera se definirá, mediante el correspondiente proyecto de obras, que deberá diseñar el lay-out que organice los espacios necesarios para el estacionamiento de autocares y taxis, y el viario interno.
- Con el objetivo de subsanar la demanda de plazas de aparcamiento del área y de las áreas colindantes, se propone incorporar un aparcamiento de 700 plazas subterráneo (bajo la Terminal Eivissa-Formentera).
- Acceso al Área 5 desde el Área 4.

7.2.5 Ordenación del Área 5

7.2.5.1 Descripción y estado actual

Superficie zona: 36.002 m²

Situada en la Ribera Norte del Puerto de Eivissa, incluye las dársenas (Oeste y Este) de Marina Ibiza que están destinadas a instalaciones náutico-deportivas. Están separadas por el Muelle interior Marina Ibiza que alberga zona de restauración y locales comerciales.

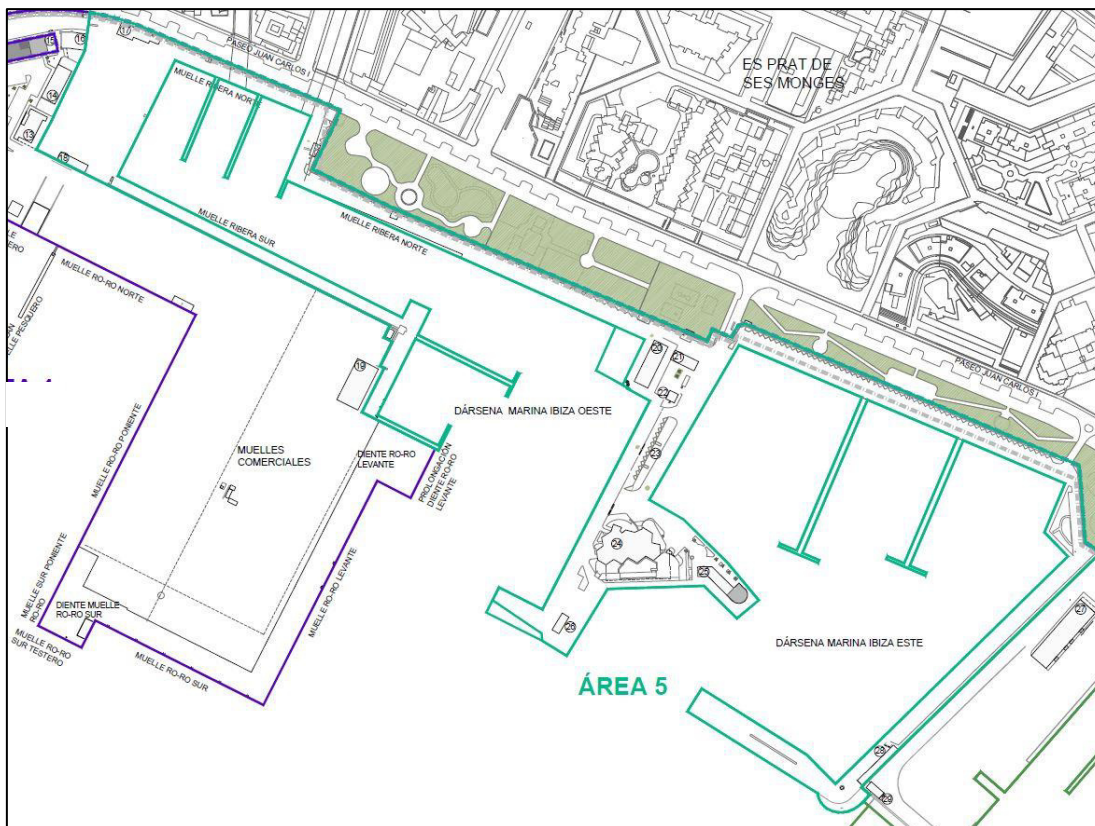
En la DEUP se asigna el uso Náutico-deportivo y Complementario.

La explotación de puestos de amarre, así como los edificios y zonas de servicios en la ribera norte del Puerto de Eivissa, está concesionada.

Dispone de una línea de atraque de 2.636 m y un calado entre 3 y 6 m. Consta de 394 amarres náutico-deportivos. En la parte posterior hay una calzada de acceso a los distintos amarres y aparcamientos.



Figura 6 : Estado actual Área 5



Fuente: Equipo redactor

7.2.5.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Consolidar la ocupación y edificabilidad del área actual incluyendo en las mismas los correspondientes m² de las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se totaliza (para edificaciones fijas) una ocupación en PB de 4.531,10 m² y una edificabilidad de 3.902,43m².

Se propone la reconfiguración de la edificación del área, cuando se extinga la concesión actual. Para ello el Plan Especial fija los parámetros urbanísticos básicos (edificabilidad, ocupación en planta baja y altura máxima).

Se propone mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo, establecimientos de restauración y comercios.

Mejora de los accesos, permitiendo el acceso desde el Área 4 y desde el área 6.

Aumentar la dotación de aparcamientos mediante la incorporación de un aparcamiento soterrado.



Incentivar las medidas para hacer más permeables y accesibles las instalaciones, entre otras, integrando el Paseo Juan Carlos I con la lámina de agua.

7.2.5.3 Descripción de la ordenación propuesta

Consolidar la ocupación y edificabilidad del área actual incluyendo en las mismas los correspondientes m² de las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se alcanzaría una ocupación en PB de 4.531,10 m² y una edificabilidad de 3.902,43m².

El desarrollo del Área 5 se hará mediante varias edificaciones situadas en cinco polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

Asimismo, se propone mejorar la movilidad del área, que actualmente sufre situaciones puntuales de saturación. Para ello se propone: un nuevo acceso rodado del Área 4 desde el Área 6 y reorganizar los aparcamientos y completar la dotación de los mismos mediante un aparcamiento soterrado.

Finalmente, las actuaciones en esta área deberán incluir medidas para mejorar la integración urbanística del Paseo Juan Carlos I con la lámina de agua con el objetivo de dar más permeabilidad a las instalaciones.

7.2.6 Ordenación del Área 6

7.2.6.1 Descripción y estado actual

Superficie actual: 59.729 m²

La Dársena Marina Botafoc está situada en la ribera Norte, al Este de Marina Ibiza.

Dispone de un espacio de agua dedicado a embarcaciones de recreo, protegida por un dique de abrigo de 498 m, paralelo a la costa, que en su tramo final tiene forma de espigón, de forma que la bocana de la dársena está orientada hacia el Sureste.

En la DEUP se asigna el uso Náutico-deportivo y Complementario.

Tanto la propia dársena, como los espacios terrestres adyacentes están actualmente concesionados.

Cuenta con diferentes edificaciones en la zona de ribera:

Zona comercial y de restauración distribuidos en once edificios de planta baja dedicados a locales comerciales y restaurantes. Hay un paseo y una zona de terrazas.

Dos edificios de apartamentos de planta baja más uno.



Asimismo, en el muelle a Poniente, se dispone de un espacio para varada y reparación dotado con un travel-lift y talleres.

En la parte Este de la Dársena hay tres edificios con uso de oficinas de administración de la marina. Uno de los edificios administrativos es de planta más dos plantas piso que acoge la torre de control.

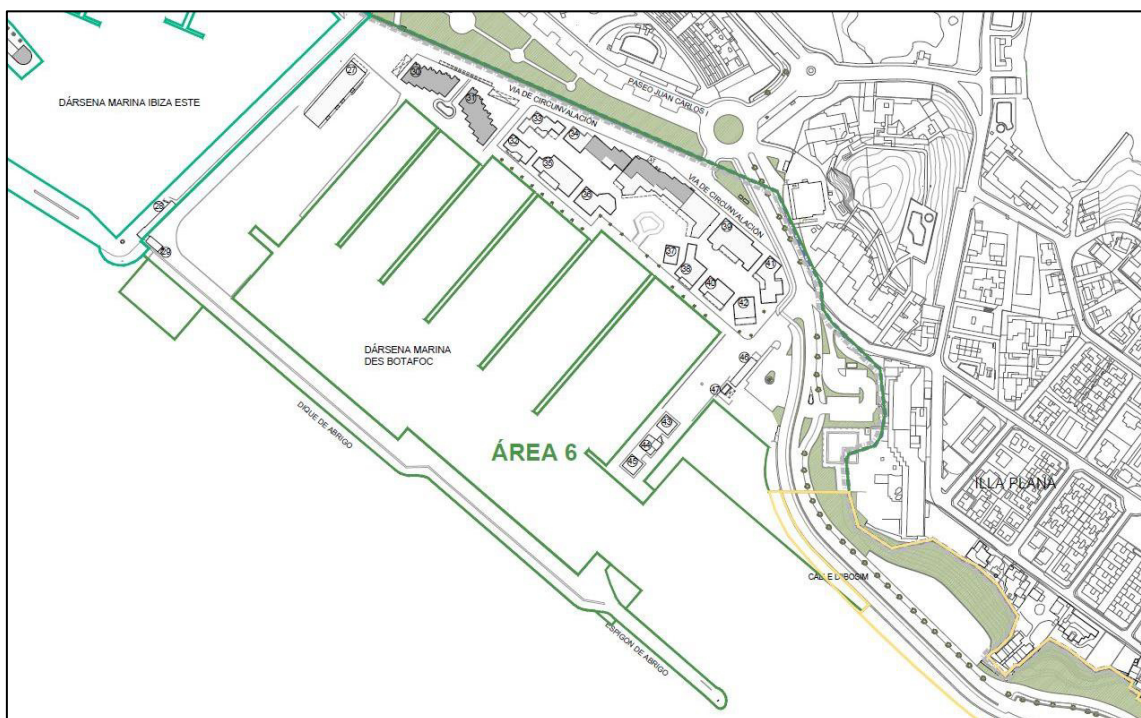
Asimismo, se encuentran las siguientes instalaciones en la parte Oeste de la Dársena:

Explanada de varada para dar servicio de reparación a las embarcaciones de la concesión.

Edificios relacionados con el suministro de gasolina/gasóleo para las embarcaciones, de almacenaje y distribución.

Actualmente en el Área 6 hay sobreocupaciones y ampliaciones que se han ido añadiendo a los volúmenes originales autorizados en concesión otorgada en el año 1987, como son las ampliaciones con terrazas completamente cerradas.

Figura 7 : Estado actual Área 6



Fuente: Equipo redactor

7.2.6.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

Permitir la reconfiguración de toda la edificación del área. El Plan Especial define los parámetros urbanísticos básicos (edificabilidad, ocupación en planta baja y usos admisibles).



El desarrollo del Área 6 se hará mediante varias edificaciones situadas en dos polígonos de ubicación de volumetría específica que se delimitan en los planos de ordenación.

En cuanto a los parámetros básicos del área se propone:

- Mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo, establecimientos de restauración y comercios.
- Consolidar la edificabilidad establecida.
- Se propone conservar la edificabilidad de los dos edificios de apartamentos, pero los nuevos edificios que se realicen en su lugar se tendrán que dedicar a los usos admitidos, eliminando así el uso residencial. No se descarta que estos nuevos edificios puedan acoger edificios de administraciones directamente relacionadas con la actividad portuaria.

Incorporar un aparcamiento subterráneo para dar respuesta a la demanda actual y futura del área.

Mejorar los accesos al área desde el Paseo Juan Carlos I el vial a Botafoch, dotar de acceso rodado a través del Área 5.

Mejorar la interacción Puerto-Ciudad, dar más permeabilidad/accesibilidad a las instalaciones, por ejemplo, eliminando el vallado perimetral actual.

Mantener el uso del varadero actual para la reparación y mantenimiento de embarcaciones.

7.2.6.3 Descripción de la ordenación propuesta

En esta área se propone una reconfiguración total de la edificación. El objetivo es modernizar las instalaciones. Para ello el Plan Especial define los parámetros de edificabilidad, ocupación en planta baja y usos admitidos y establece dos polígonos de ubicación. Se realizará un proyecto unitario de edificación correspondiente a cada polígono.

Se prevé la mejora de la movilidad del área, mejorando los accesos actuales y con la construcción de un aparcamiento subterráneo.

Para mejorar la integración de las instalaciones con el Paseo Juan Carlos I se proponen medidas parecidas a las propuestas en el Área 5 como por ejemplo eliminar el vallado perimetral determinaciones que quedan definidas en el Plan Especial y que se acabarán de concretar en el correspondiente Proyecto unitario de edificación, correspondiente a cada polígono.

7.2.7 Ordenación del Área 7

7.2.7.1 Descripción y estado actual

Superficie actual: 143.337 m²



La Dársena de Botafoc se sitúa en la parte exterior del Puerto de Eivissa (Este), al abrigo del Dique de Botafoc. Incluye la Ribera de la Illa Plana, la Explanada Botafoc y el Dique de abrigo de Botafoc.

El área tiene un uso comercial: tráfico regular (excepto el de Eivissa con Formentera), tráfico de cruceros y mercancías.

La DEUP asigna al área los usos Comercial y Complementario.

La nueva Estación Marítima de Botafoc entró en funcionamiento en 2023, dispone de unos 7.559 m² de superficie construida entre las dos plantas y la entreplanta.

Anejo al edificio, se encuentra el espacio de preembarque y embarque del tráfico regular ro-ro y ro-pax y los espacios dedicados al estacionamiento de vehículos (turismos, autocares, taxis).

A la terminal de Botafoc se accede a través de la calzada de la calle d'Ibosim que discurre por las zonas de tierras ganadas a mar que unieron las islas Grosa y des Botafoc y que permitieron cerrar la dársena de Botafoc en su costado Este.

Justo en paralelo a la calle d'Ibosim se encuentra la calle Botafoc que comunica la zona residencial de la Illa Plana con la Illa des Botafoc. También da acceso al Faro de Eivissa, edificación que está incluida en el Catálogo de Patrimonio Histórico, y que forma parte del Área 8.

7.2.7.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

En aras de tener un margen de crecimiento a largo plazo, se propone incorporar una reserva de edificabilidad que permita la construcción de:

Edificación necesaria para adaptarse a los futuros requerimientos de seguridad y para la ampliación del edificio de la Estación Marítima y/o nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y portuario y al pre-embarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente para buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Se limita la altura máxima de las edificaciones a la de la Estación Marítima (12,6 m).

La reserva de edificabilidad, permitirá también la construcción de la infraestructura de cuarentena de mercancías potencialmente susceptibles de contener especies invasoras, así como las medidas necesarias que garantizan el cumplimiento del plan de protección vigente en cada momento.



7.2.7.3 Descripción de la ordenación propuesta

El Plan Especial propone una reserva adicional que dará un margen de crecimiento para ampliar la Estación Marítima y permitirá la construcción de nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y al pre-embarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques.

Esta reserva no tiene por qué ser consumida a corto plazo, pero ha de permitir adaptarse a la demanda cambiante sin necesidad de modificar el Plan Especial.

En caso de realizarse una ampliación de la Estación Marítima, esta ampliación deberá limitarse al sentido longitudinal y que en ningún caso podrá superar la altura máxima de la propia EM.

Además, se propone dejar esta reserva de edificabilidad para construir un silo para el aparcamiento y preembarque que en todo caso tendrá una altura máxima igual o inferior a la de la Estación Marítima.

Finalmente, se contempla una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de pérgolas.

7.2.8 Ordenación del Área 8

7.2.8.1 Descripción y estado actual

Superficie actual: 1.082 m²

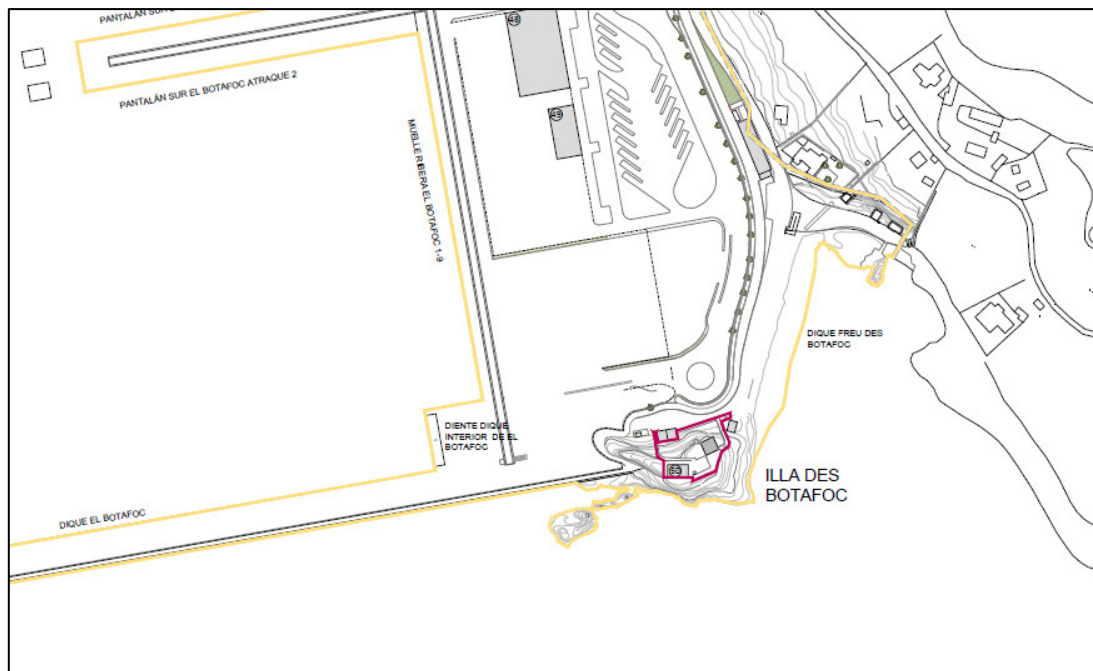
Se trata del faro de la Illa des Botafoc y la edificación anexa. Se ha separado del Área 7 debido a su carácter claramente diferenciado de la zona comercial de la explanada y terminal de Botafoc.

Esta instalación actualmente está dedicada a sistemas de ayudas a la navegación, con las funciones propias de un faro.

La DEUP asigna a esta área los usos Comercial y Complementario.



Figura 8: Estado actual Área 8



Fuente: Equipo redactor

7.2.8.2 Criterios y objetivos generales de ordenación

En aquellos espacios innecesarios para el servicio de señalización marítima, permitir la asignación de nuevos usos y actividades distintos a este servicio, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, restauración y otras comerciales no estrictamente portuarias.

Poner en valor esta edificación que está incluida en el Catálogo de Patrimonio Histórico de la ciudad de Eivissa.

7.2.8.3 Descripción de la ordenación propuesta

Dada la especial ubicación y valor patrimonial se propone:

- Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro y las edificaciones anexas, como pueden ser restauración, comercios, equipamientos culturales, etc..).
- Incorporar aparcamientos en superficie que darán apoyo a estos nuevos usos.
- Consolidar la edificabilidad de la edificación existente del faro y de las edificaciones anexas.
- Propiciar la rehabilitación y restauración de estas edificaciones con valor patrimonial que forman parte del Inventario del Patrimonio Cultural de Eivissa.



7.3 Resumen de la necesidad de la propuesta de Plan Especial

El Plan Especial propuesto ha de convertirse en la figura de ordenación de la zona de servicio del puerto, ya que actualmente no se dispone de documento vigente¹.

Tiene como objetivo fundamental la ordenación y mejora de los espacios de tierra, de forma coherente con las determinaciones de la DEUP aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

Como se ha explicado en los apartados anteriores, la propuesta del Plan Especial recoge las actuaciones previstas por la APB en los diferentes proyectos y documentos de planificación.

La nueva edificación propuesta, en la mayor parte de ocasiones, se ubica en zonas donde ya existe edificación.

En las áreas 1, 2, 5, y 8 el Plan Especial consolida la edificabilidad de los edificios existentes sin suponer un incremento de las superficies edificables. En el caso del Área 2, se propone la renovación de la actual Estación Marítima Eivissa- Formentera para acoger nuevos usos manteniendo su edificabilidad, y mejorando la integración y permeabilidad del paseo peatonal con los muelles.

En el Área 3, se propone un reducido incremento de edificabilidad, para la ampliación y mejora de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente.

El Área 4 es en la que se producen los cambios más significativos propuestos por el Plan Especial. Se hace un cambio de la situación actual de los usos de pesca y reparación de embarcaciones que pasan a Muelles Comerciales y en su actual ubicación se propone la nueva Terminal que ha de centralizar el tráfico de Eivissa-Formentera. Esto supone un incremento de la superficie edificable del área para las nuevas edificaciones previstas, así como la previsión de una reserva para futuras ampliaciones.

En el Área 6, en la concesión de Marina Botafoc se propone una reconfiguración total del área con consolidando la edificabilidad de la concesión original. Asimismo, se propone la eliminación

¹ En el año 1993 se aprobó el Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa, pero fue anulado por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que interpuso el Colegio de Arquitectos.



del uso de vivienda por ser admitido dentro de la zona de servicio del Puerto, tal y como se establece en el TRLPEMM.

Finalmente, el Área 7 se dota de la edificabilidad necesaria para la construcción de la Estación Marítima prevista y un margen de crecimiento de la misma o para edificaciones que den servicio al uso comercial del área.

En cuanto a la altura de estas edificaciones, en la mayoría de áreas se establece como altura máxima, la altura de las edificaciones existentes o previstas (en el caso de la EM de Botafoch). Para las áreas 2, 4 y 6 donde está prevista nueva edificación se propone una altura máxima acorde con el tipo de edificación prevista y con las edificaciones de las áreas adyacentes.

En resumen, el Plan Especial no contempla un aumento significativo del estado de la edificación, tal y como se muestra en la Tabla 2, a excepción de las áreas 4 y 7 donde se contempla el desarrollo de las terminales de Eivissa-Formentera y la nueva terminal de Botafoch, respectivamente, necesarias para el correcto desarrollo del tráfico de pasajeros y mercancías del puerto de Eivissa en condiciones de eficiencia y sostenibilidad.



Tabla 2: Comparativa de la situación actual y la Propuesta de Plan Especial

Comparativa situación actual - Plan Especial					
	Superficie	Ocupación pb m2	Edificabilidad m2	Altura nº plantas	ml
Área 1					
situación actual	25.768	721	972	varias	varias
propuesta alegaciones	25.768	758	972	pb*	3
Área 2					
situación actual	7.042	405	347	varias	varias
propuesta alegaciones	7.042	442	347	pb	5
Área 3					
situación actual	16.722	1.671	1.713	varias	varias
propuesta alegaciones	16.722	3.054	3.059	pb+1	6,7
Área 4					
situación actual	77.149	3.343	4.248	varias	varias
propuesta alegaciones	78.790	9.323	9.629	pb +2	10
Área 5					
situación actual	35.835	3.055	2.603	varias	varias
propuesta alegaciones	36.002	4.531	3.902	pb+1	8
Área 6					
situación actual	59.729	8.201	9.275	varias	varias
propuesta alegaciones	59.729	7.413	8.881	pb+1	8
Área 7					
situación actual	143.337	534	534	pb	nd
propuesta alegaciones	143.337	14.689	32.094	pb+2	12,60
Área 8					
situación actual	1.082	157	314	pb+1	nd
propuesta alegaciones	1.082	157	314	pb+1	consolidar existente
TOTAL PROPUESTA PLAN ESPECIAL					
situación actual	366.663	18.087	20.007	según área	según área
propuesta alegaciones	368.471	40.368	59.198	según área	según área

* A excepción de la Edificación existente c/Lluís Tur i Palau núm.1, que cuenta con PB+3

Fuente: Equipo redactor

En cuanto a los usos, en la mayoría de las áreas se mantiene el uso que se desarrolla en la actualidad. El único cambio en este aspecto es el traslado del uso comercial vinculado al tráfico con Formentera que pasa del Área 2 a la 4.

En todo caso los usos propuestos persiguen la mejora en la integración de las instalaciones del puerto con la ciudad, siempre que sea compatible con la actividad propiamente portuaria. Y en cuanto a los usos portuarios se lleva a cabo una racionalización de los espacios dedicados a los mismos que es, en todo caso, coherente con las disposiciones de la DEUP.

Cabe destacar en este sentido, que la elaboración del Plan Especial ha contado con el trabajo conjunto de APB y Ayuntamiento y que el resultado es fruto del acuerdo de las dos administraciones.



7.4 Fases de desarrollo de las actuaciones

A continuación, se presenta un desarrollo previsible de las actuaciones previstas, según el Plan de Empresa 2025:

Tabla 3: Desarrollo previsible del Plan

Desarrollo previsible del Plan Especial		
Área	Actuación	Desarrollo previsible
Área 2	Actuación 1: Ordenación de superficies de Ribera	2023
Área 3	Actuación 2: Reforma y acondicionamiento de las instalaciones náutico-deportivas Ribera de Poniente	2027-2028
Área 4	Actuación 3: Ampliación y mejora del edificio de oficinas de la APB	2027-2028
Área 4	Actuación 4: Construcción del aparcamiento subterráneo	2029-2030
Área 4	Actuación 5: Construcción Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera	2031-2032
Área 4	Actuación 6: Nuevo varadero en Muelles Comerciales	2027-2028
Área 4	Actuación 7: Traslado de las instalaciones de pesca a Muelles Comerciales	2027-2028
Área 4	Actuación 8: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas de la dársena Marina Botafoc	2028-2030
Área 2	Actuación 9: Construcción de nueva edificación en el muelle de Ribera de Poniente	2033-2034
Área 5	Actuación 10: Renovación de las instalaciones náutico-deportivas Marina Ibiza	2033-2034
Áreas 5 y 6	Actuación 11: Construcción de un nuevo aparcamiento subterráneo	2028-2029
Área 8	Actuación 12: Adaptación del Faro de Botafoc y la edificación anexa al mismo para acoger usos vinculados a la interacción puerto-ciudad	2032

Fuente: EPC

7.5 Relación del PE con otros planes y programas de su ámbito territorial

El análisis del encaje con las diferentes figuras de planificación se realiza en relación a 3 aspectos:

- Planificación portuaria
- Ordenación territorial y urbanística
- Otros planes: engloba el resto de vectores sobre los que el plan puede tener incidencia.



7.5.1 Ordenación y planificación portuaria

7.5.1.1 Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) es la figura que determina, según la legislación portuaria (TRLPEMM), entre otros aspectos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos de las áreas en las que se divide el puerto.

La DEUP del puerto de Eivissa ha sido recientemente aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

Anteriormente estuvo en trámite el denominado Plan de Utilización de los Espacios del Puerto, que conforme el artículo 96 de la derogada Ley 48/2003 (antes de su modificación por la también derogada Ley 33/2010) tenía el mismo objetivo: la delimitación de la zona de servicios y sus usos. Esta propuesta fue aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y pasó la tramitación de información pública y oficial. Se formuló en este momento la Declaración de Impacto Ambiental del “Proyecto de Explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc en el Puerto de Eivissa” y finalmente fue preparado el 5 de Julio de 2010 la propuesta para su nuevo sometimiento a dicho Consejo y remisión a Puertos del Estado.

Al promulgarse la Ley 33/2010 y el TRLPEMM, que afectaban directamente este tipo de documentos se decidió elaborar una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Eivissa.

Con estos antecedentes, la DEUP ha incorporado los terrenos y espacios de agua necesarios para el desarrollo del Puerto de acuerdo con el Plan Director de Infraestructuras anteriormente analizado. Se recogen los usos que existen en la actualidad y los previstos en un futuro inmediato.

En relación con la figura del Plan Especial, la DEUP aprobada establece que *“el Plan Especial es un instrumento urbanístico que requiere tanto el conocimiento de las infraestructuras prevenidas y de sus usos básicos como el límite de su zona de tierra. Resulta de ello que, como establece el artículo 56.2 del TRLPEMM, con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del Plan Especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio, deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.”*

No obstante, es preciso resaltar que el Plan Especial tan solo ordena los espacios de tierra, incluidos dentro de la zona de servicio delimitada por la DEUP.

Las determinaciones que establece la DEUP aprobada sobre el Puerto de Eivissa, son las siguientes:



- Se delimita la zona de servicio terrestre del puerto que actualmente está establecido por las O.O.M.M de 23 de agosto de 1960 y de 7 de mayo de 1969. Se hace una revisión de las concesiones.
- Se regulariza el anterior límite de la zona de servicio. Se justifica cuales son los espacios innecesarios y que se proponen desafectar que resultan de la comparación del límite propuesta y el anterior límite. Se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones incluyendo los practicados por la Demarcación de Costas.
- Se reajustan las zonas de contacto de la zona de servicio del puerto con las parcelas afectadas al Ayuntamiento o a las Administraciones que las tienen a su cargo, sea zonas ajardinadas, viales rodados o peatonales. Se fija de manera que facilite la determinación del límite para las Administraciones (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento...) asociándolo a elementos físicos de la urbanización como bordillos, isletas de intersección, etc.
- Se hace una revisión y ubicación de los espacios y dársenas destinados a usos náutico-deportivos y pesqueros. Se justifica la situación de las terminales de tráfico comercial portuario de mercancías y de pasajeros.
- La DEUP delimita la superficie de agua incluida en la zona de servicio. Se define la Zona I de las aguas del puerto, así como la Zona II de dichas aguas por primera vez, por no haberse fijado expresamente hasta la fecha.
- Se determinan los usos previstos para las diferentes zonas del puerto justificando la necesidad y conveniencia de dichos usos. Las determinaciones generales en cuanto a los usos propuestos se ajustan a los previstos en el punto 1 del artículo 72 del TRLPEMM. Los usos establecidos son: comercial y complementario, Náutico-Deportivo y complementario, Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario, Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario. Asimismo, incluye en el ámbito los espacios destinados a otras actividades cuando tengan un carácter complementario a la actividad esencial o que tengan como objetivo la mejora en la interacción puerto-ciudad.

La definición de los usos básicos, que recoge la DEUP es la siguiente:

Comercial y complementario

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



Se incluye en el uso complementario cuantos conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresas con actividades de tipo comercial o industrial autorizados en el E.M. 287-2 (Rev. Junio/20) puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o invernaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento y todos aquellos otros permitidos sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse temporalmente a embarcaciones menores de cualquier tipo, sean de pasajeros, sean pesqueras, sean de recreo.

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

Náutico-Deportivo y complementario

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

Incluye todas las actividades complementarias de los usos portuarios.

Mixto 1: Comercial, pesquero y complementario

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

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

Mixto 2: Comercial, náutico-deportivo y complementario

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



En la Tabla 4 se muestran las superficies asignadas a cada uno de los usos, y en la Figura 9 se muestra el plano de asignación de usos de la DEUP vigente.

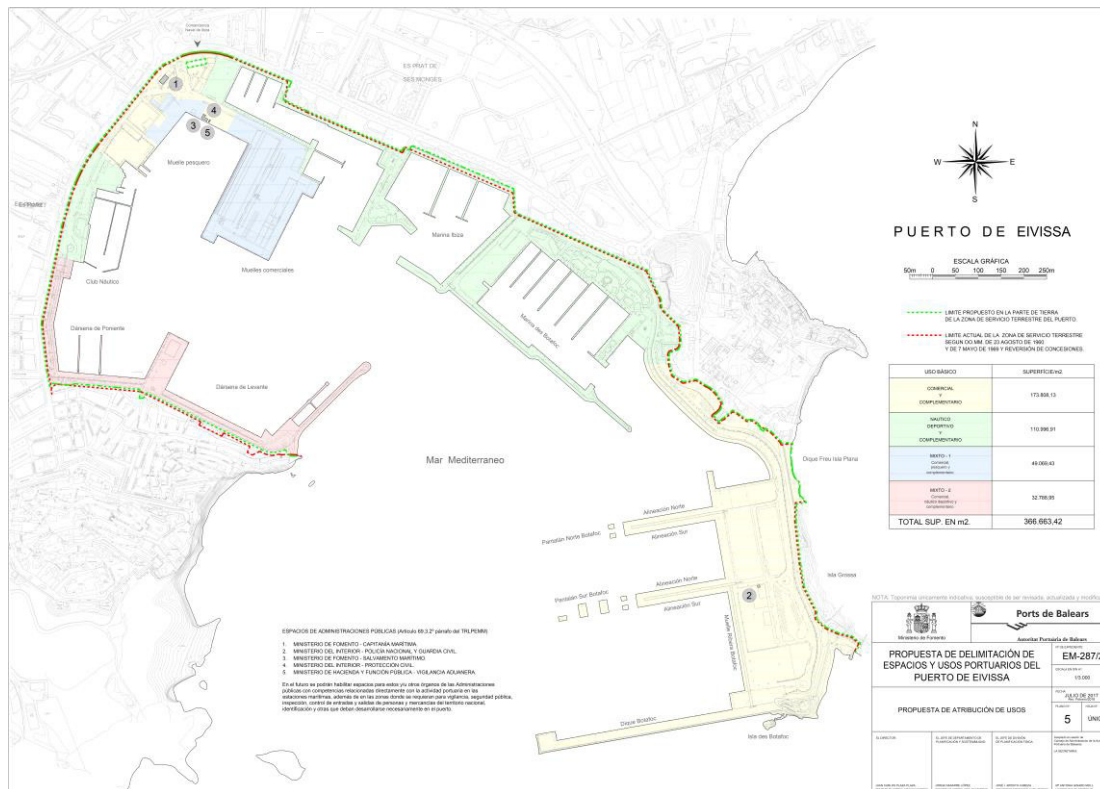
Tabla 4: Superficie asignada a cada uso en la DEUP vigente

USO BÁSICO	SUPERFICIE/m2.
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	173.808,13
NAUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	110.996,91
MIXTO - 1 Comercial, pesquero y complementario.	49.069,43
MIXTO - 2 Comercial, náutico deportivo y complementario.	32.788,95
TOTAL SUP. EN m2.	366.663,42

Fuente: DEUP vigente



Figura 9: Plano de asignación de usos de la DEUP vigente



Fuente: DEUP vigente

7.5.1.2 Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Eivissa. (marzo 2004)

El Plan Director de Infraestructuras fue redactado por la Autoridad Portuaria de Baleares en 2004 para poder seguir con los desarrollos previstos y con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 38 de la Ley 48/2003.

El objetivo es definir “*las actuaciones necesarias, en el ámbito de la infraestructura portuaria, para potenciar el desarrollo futuro del Puerto, así como para prevenir y resolver aquellas limitaciones que dificulten u obstaculicen dicho desarrollo.*”

Asimismo, “se plantea “el estudio de las diferentes alternativas de desarrollo del Puerto, el análisis de las mismas y la selección de la configuración en planta óptima, la previsión de su ejecución por fases, los estudios de accesibilidad, la valoración de las inversiones propuestas y de los recursos disponibles y el correspondiente análisis financiero.”

Después del análisis de la situación actual y de las diferentes alternativas, la solución de desarrollo del Puerto de Eivissa elegida consiste en:



“6 hectáreas, a lo largo de la costa que se extiende desde la Marina de Botafoch al dique de Botafoch. De esta explanada arrancan dos pantalanes de 200m. de longitud y 15m. de anchura orientados, al igual que el dique de Botafoch, en la dirección S80ºW y separados entre sí, 140m. Utilizando ambos lados de cada espigón y dotándoles de tacones Ro-Ro se posibilita el atraque simultáneo de 4 buques de tráfico mixtos” (Ver Figura 10).

A pesar que en el momento de su redacción se consideró un plazo de veinte años como horizonte temporal, la principal actuación que es la construcción de los muelles abrigados por el dique de Botafoch ya se encuentra ejecutado, si bien la estación marítima actual es provisional y está previsto la construcción de un nuevo edificio.

En cuanto a la estructura funcional de la zona de servicio propuesta, analiza la ordenación actual de la zona para plantear los desarrollos futuros.

La ordenación en el momento de redacción era el resultado del proceso histórico y de los distintos desarrollos de infraestructuras que se habían realizado.

El Plan Director propone la reordenación de la actividad portuaria con los siguientes objetivos:

1. *“Construir nuevas infraestructuras capaces de atender los requerimientos de calado, superficie de maniobra, longitud de atraque, superficie de explanada e instalaciones en tierra que demandan los citados tráfico, teniendo en cuenta las tendencias que existen tanto en buques como en instalaciones.”*
2. *“Mejorar las condiciones en que operan el resto de los tráfico comerciales del puerto aprovechando la oportunidad que proporciona el traslado de las operaciones correspondientes a los buques mixtos.”*
3. *“Ampliar otras instalaciones, como las náutico-deportivas, cuya oferta actual no alcanza a atender la demanda existente.”*
4. *“Articular un modelo de desarrollo que formalice una zona de servicio adecuada para las actividades portuarias futuras, que favorezca el uso ciudadano de determinados espacios portuarios y que defina un tratamiento equilibrado de los espacios de transición entre unas y otros.”*

Para llevar a cabo esta nueva ordenación identifica las áreas funcionales:

- Área A: dársena de Levante
- Área B: dársena de Poniente
- Área C: Ribera de Poniente
- Área D: dársena Pesquera
- Área E: Muelles Comerciales
- Área F: dársenas Náutico-Deportivas
- Área G: terminal de Cabotaje
- Área H: dique de Botafoch



En base a las características específicas de estas áreas y los tráficos portuarios el Plan Director introduce una delimitación más clara de las distintas actividades. Establece una asignación de usos específicos basada “en una clara distribución de las zonas portuarias”:

Muelles de carácter comercial

- *Dique de Botafoc: tráfico de cruceros y graneles líquidos sobre la plataforma adosada al dique, principalmente, sin perjuicio de otros tráficos. En concreto, en su arranque dispone de doble rampa Ro–Ro para el tráfico de carga rodada, aprovechando los 13.000 m² de superficie de la nueva plataforma de Botafoc y el atraque paralelo al frente de ribera.*
- *Terminal de Botafoc: tráfico de cabotaje, mixto de carga y pasaje, con dos pantalanes y superficie operativa en tierra de 8,5 hectáreas (Estación Marítima). Además del tráfico de cruceros turísticos en las condiciones a que ya se ha hecho referencia. En las 8,5 hectáreas está comprendida la superficie asociada al muelle de ribera, anteriormente señalado.*
- *Muelles Comerciales: tráfico de carga rodada con tres atraques, de los cuales el situado a poniente se reserva para el tráfico de mercancías con Formentera.*

Dispone de 5 hectáreas de superficie en tierra, con explanada para depósito temporal de mercancías y sirven, adicionalmente, para atender al tráfico de graneles sólidos.

- *Contramuelle: tráfico de pasaje con Formentera.*
- *Muelles de Consigna y Adosado (duques de Alba): tráfico de cruceros y tráfico de pasajeros.*

Instalaciones de carácter pesquero

- *Muelle pesquero: muelle específico con zona para secadero de redes y actividades auxiliares.*
- *Instalaciones en tierra: lonja y almacenes, así como otras actividades complementarias.*

Instalaciones de carácter náutico–deportivas

- *Marina de Botafoc: dársena con capacidad para 428 embarcaciones, con zonas complementarias en tierra (incluido varadero).*
- *Ibiza Nueva: incluye la dársena trasera de Muelles Comerciales y, en conjunto, dispone de la capacidad para 526 embarcaciones. Dispone de varadero en la dársena trasera y explota, adicionalmente, el principal varadero del puerto que está situado en el muelle Ribera de Poniente.*
- *Club Náutico: dársena con capacidad para 300 embarcaciones, con zonas complementarias en tierra, incluido club social.*
- *Dársena de Poniente: nueva zona náutico–deportiva con capacidad para 300/400 embarcaciones y superficie en tierra en el entorno de la estación marítima existente y de la actual zona de carga Ro–Ro.*

Usos complementarios

Las limitaciones de la zona de servicio dejan poco margen para usos complementarios de los tráficos anteriormente mencionados.



Todas las superficies disponibles, a que se ha hecho referencia, están asociadas a la operación de los tráficos comerciales. Como excepción cabe señalar la superficie ocupada por el viario de servicio y la zona de concesiones que delimita el vial de acceso a los muelles de Poniente.

Como conclusión, cabe decir que en la actualidad no se ha trasladado del Muelle de Ribera Poniente los tráficos de pasaje con Formentera a la zona de Es Martell (Contramuelle), tal como preveía el PDI (a modo orientativo), construyendo nuevos pantalanes para barcos de pasaje y vehículos.

Asimismo, el PDI preveía dedicar la Dársena de Poniente exclusivamente a amarres náutico-deportivos, lo que en la actualidad sólo se ha desarrollado en parte (se han construido dos de los 3 pantalanes previstos) debido a la permanencia del tráfico de pasaje y ro-ro con Formentera, tal como se ha comentado.



7.5.1.3 Plan estratégico de la APB

El Plan Estratégico de la APB se explica en el apartado 11.3.

7.5.2 Ordenación territorial y urbanística

En las Illes Balears la política territorial se desarrolla través de los siguientes instrumentos:

7.5.2.1 Directrices de Ordenación Territorial (DOT)

Constituyen un instrumento superior básico de la ordenación territorial en las Islas, tienen carácter originario y necesario y rango de ley autonómica. Las Directrices de Ordenación Territorial formulan los principios por los que se han de regir las actuaciones sobre el territorio y fijan, específicamente, las pautas y reglas generales dirigidas a: **a.** Fijar límites y techos máximos de crecimiento de los distintos usos del suelo, acotando su materialización. **b.** Establecer condicionantes al desarrollo económico que incida sobre el territorio. **c.** La protección del medio ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales. **d.** La fijación de los criterios por los que se han de regir los Planes Directores Sectoriales. **e.** La localización y ejecución de las infraestructuras y los equipamientos.

En las Directrices de Ordenación Territorial se define el contenido que deberá tener el Plan Territorial Insular de Eivissa (en adelante el PTIE).

7.5.2.2 Plan Territorial Insular de Eivissa

Plan Territorial Insular de Eivissa (PTIE), aprobado el 21 de marzo de 2005 (publicado en el BOIB número 50, de 31 de marzo) y su Modificación nº 1 aprobada el 15 de mayo de 2019 (publicado en el BOIB número 67, de 18 de mayo de 2019).

7.5.3 Planes Directores Sectoriales (PDS)

Los Planes Directores Sectoriales son instrumentos de ordenación específica cuyo objeto es regular, en ámbitos materiales determinados, el planeamiento, la proyección, la ejecución y la gestión de los sistemas generales de infraestructuras, equipamientos y actividades de explotación de recursos. Su ámbito puede ser insular o suprainisular, debiendo ajustarse las determinaciones de los primeros a lo señalado en el PTI y teniendo los segundos idéntico rango que el PTI, prevaleciendo, en caso de conflicto, las determinaciones del instrumento más específico por razón de la materia.

Los Planes Sectoriales que pueden tener incidencia son los siguientes:

7.5.3.1.1 Plan director sectorial de carreteras de Eivissa

Aprobado por el acuerdo del Consejo Ejecutivo del Consejo Insular de Ibiza, de fecha 16 de junio de 2017, tiene por objeto el análisis de la situación actual de las infraestructuras viarias de la isla



de Eivissa, con el fin de establecer las medidas necesarias para conseguir un modelo de transporte racional y sostenible que permita atender de una manera equilibrada las necesidades existentes y futuras de la población autóctona y del turismo de temporada.

7.5.3.1.2 Plan de Movilidad Sostenible de les Illes Balears

El objeto de este plan de actuación, es aumentar la oferta de servicio de transporte público con el objeto de corregir la distorsión del aumento estacional de movilidad y combatir el intrusismo al transporte público reglado, por otro lado, cada vez más agresivo. Este plan se encuentra actualmente en fase de redacción definitiva una vez el borrador se haya expuesto a participación ciudadana.

7.5.3.1.3 Plan director Sectorial Energético de les Illes Balears

Aprobado por el Decreto 33/2015, de 15 de mayo, de aprobación definitiva de la modificación del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears, el objeto de este plan director sectorial es establecer las condiciones de índole territorial y ambiental que permitan asegurar el abastecimiento energético futuro de las Illes Balears en las condiciones ambientales y económicas más ventajosas posibles.

Todos los instrumentos mencionados son vinculantes para los planes municipales en todos aquellos aspectos en los que sean predominantes los intereses públicos de carácter supramunicipal por lo que deben adaptarse a su contenido dentro de los plazos fijados por éstos, previéndose en caso de incumplimiento la posibilidad de que el Consell Insular se subroge en el ejercicio de las competencias municipales para realizar su redacción y tramitación.

La aprobación de cualquiera de los tres instrumentos de ordenación descritos (DOT, PTIE, PDS) lleva implícita la declaración de utilidad pública de las obras, de las instalaciones y de los servicios previstos a los efectos previstos por la legislación sobre expropiación forzosa.

7.5.4 **Instrumentos de ordenación a nivel municipal**

En el municipio de Eivissa es vigente el Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023). Las determinaciones de los documentos: Directrices de Ordenación Territorial de Baleares, Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera y los Planes Directores Sectoriales, prevalecen sobre los instrumentos de ordenación a nivel municipal.

El PGOU 2023 se ajusta a las determinaciones del Plan Territorial Insular de Eivissa y de los planes sectoriales aprobados hasta la fecha.



7.5.4.1.1 Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023)

En 2016 se inició la revisión del Plan General de Ordenación Urbana aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Baleares en la sesión de fecha 10 de diciembre de 1987 (publicado en el BOCAIB nº15, de 04 de febrero de 1988) (PGOU 1987).

Dicha revisión estaba motivada por la necesaria actualización del modelo previsto y de las demandas, así como la adaptación a la normativa supramunicipal que se había aprobado desde su entrada en vigor.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana ha sido finalmente aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023).

El objeto del PGOU 2023 es dotar al municipio de Eivissa de un Instrumento de Ordenación Urbanística, adecuado a la dinámica socio urbanística actual y adaptado a la cambiante incidencia de las normativas supramunicipales, definiendo un modelo territorial sostenible sobre la base de un crecimiento que se tiene que mantener dentro unos topes razonables.

Desde el Plan General se facilita la tramitación del planeamiento de desarrollo con: Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle.

La zona de servicio del puerto está calificada como Sistema General. La regulación particular de cada uno de los usos a los cuales se vinculan los elementos de los sistemas generales, incluyendo las condiciones que se habrán de respetar en su ejecución, se regirá por las condiciones establecidas en estas Normas para cada área concreta del territorio municipal y en la normativa sectorial específica aplicable en función del uso característico de cada sistema general (Normas urbanísticas art. 135). Se establece que el desarrollo y ejecución de dichos sistemas se podrá realizar mediante planes especiales (Normas Urbanísticas art. 137).

En la memoria de gestión se incluye una ficha dedicada al Plan Especial del área portuaria (ficha nº 47). Los criterios recomendados que se recogen en dicha ficha para el desarrollo del Plan Especial del puerto son los siguientes:

- *Configurar una zona portuaria equilibrada, en diversas Áreas caracterizadas por la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios.*
- *Consolidación y regulación del aprovechamiento edificatorio y urbanístico del Puerto. Determinación de parámetros y usos urbanísticos por Áreas.*
- *Modernización, mejora y remodelación de las instalaciones náutico-deportivas.*
- *Reestructuración y localización del tránsito marítimo Eivissa-Formentera. Nueva Terminal de pasajeros.*



- *Ejecutar la nueva Terminal de Pasajeros y Mercancías de interés general. Optimizar la zona portuaria del muelle des Botafoch.*
- *Reducción del impacto ambiental de las concesiones náuticas-deportivas.*
- *Mejora de la accesibilidad e interacción ciudad-puerto. Incremento de la permeabilidad y acceso desde la ciudad hasta la lámina de agua.*
- *Potenciar una movilidad sostenible tanto en el interior de la zona portuaria como en su relación con el conjunto de vías urbanas. Priorizar el carril - bici, analizar la viabilidad de transporte marítimo entre Áreas del puerto. Creación de aparcamientos para cumplir con la dotación mínima exigible.*
- *Nuevo edificio de Cofradía de pescadores y zona de Varadero*
- *Incorporación de la zona del Faro des Botafoch a la ordenación urbana portuaria, promoviendo su rehabilitación y una regulación de usos.*

Prohibición de nuevos usos destinados a discotecas, salas de fiesta o similares.

7.5.4.1.2 Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico de Eivissa

Formando parte de la documentación del PGOU 2023 hay el Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico. Este documento es el instrumento que se encarga de proteger el patrimonio cultural del municipio de Eivissa. Se redacta en desarrollo de lo que dispone el artículo 86 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico (R.D. 2159/1978) y de acuerdo con lo previsto en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

La regulación de las actuaciones que afecten a edificios o elementos catalogados se recoge en las Normas Urbanísticas del PGOU 2023. Las prescripciones de las fichas particularizadas del Catálogo tienen preferencia sobre las determinaciones de la normativa general.

Se estará en todo caso a lo establecido en la Disposición Transitoria Cuarta de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

El patrimonio catalogado viene regulado mediante una protección individualizada que aparece en la ficha normativa particularizada de cada inmueble o elemento, y por una protección genérica que depende de la calificación de protección A, B o C que indica el tipo de obras e intervenciones.

7.6 Otros planes

7.6.1 Plan Especial de Ses Monges

El objetivo del Plan especial de conservación, protección y recuperación de ses Feixes del Prat de ses Monges son la recuperación del sistema hídrico, conservación y mejora de los valores patrimoniales del espacio, conservación y mejora de los hábitats y del paisaje, gestión del uso



público, la divulgación de los valores de espacios y la potenciación de la investigación y la compatibilización de los usos turísticos y recreativos con las exigencias del espacio.

El Plan se aprobó inicialmente el 7 de mayo de 2015.

7.7 Conclusiones sobre la incidencia del plan especial sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes

Una vez analizados los diferentes planes sectoriales y territoriales, se procede, a continuación, a valorar la posible incidencia del Plan Especial sobre ellos.

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 (TRLEPMM) regula en su artículo 56 la consideración y articulación urbanística de los puertos, fijando el carácter del Plan Especial:

- El Plan Especial deberá ajustarse a los límites de la zona de servicio marcados en el DEUP y sus determinaciones deberán ser coherentes con éste.
- El Plan Especial deberá contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público, otorgamiento de títulos de autorización y concesión, y cumplimiento de las reglas básicas urbanísticas de Eivissa.
- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

La DEUP del puerto de Eivissa, recientemente aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

La DEUP delimita la zona de servicio del puerto (terrestre y las aguas portuarias) y asigna los usos a las distintas áreas en las que se divide el puerto.

Los usos propuestos en el Plan Especial se ciñen a los establecidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP),

El Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (PGOU 2023), y que actualmente es la figura de ordenación vigente, prevé la redacción del Plan Especial para la ordenación de la zona de servicio portuaria.



Asimismo, el Plan Especial es coherente con las determinaciones del Plan Director de Infraestructuras, cuya gran actuación propuesta (muelles de Botafoch) se encuentra ejecutada.

El PTIE de Eivissa delega al Plan de Usos la planificación portuaria (reconvertido en DEUP según el TRLPEMM) y al Plan de Especial del Puerto de Eivissa, como instrumento urbanístico dentro de la zona de servicio del puerto.

Debido a la naturaleza de las actuaciones propuestas dentro del plan (cambio de usos dentro del puerto), y de la naturaleza de los impactos previsibles del mismo en la fase de funcionamiento (mejora de la integración Puerto-Ciudad, mejora de la operativa portuaria, mejora de la eficiencia energética de edificios), no se prevé ningún impacto negativo sobre los planes territoriales y sectoriales concurrentes.



8 ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PE

8.1 Introducción

La información sobre los aspectos relevantes (tanto positivos como negativos) de la situación actual del medio ambiente es necesaria para comprender cómo podría el PE afectarle de manera significativa. La expresión “los aspectos relevantes” se refiere a los aspectos ambientales que guarden relación con los probables efectos significativos en el medio ambiente del PE. La información debe referirse al estado actual del medio ambiente, lo que significa que la información recogida en este capítulo es la más actualizada posible.

De la revisión bibliográfica, las visitas de campo realizadas, y del resultado de las consultas realizadas se deduce que los aspectos más relevantes de la situación del medio ambiente y con posible repercusión en el PE del puerto son:

- Medio abiótico
- Climatología y condiciones meteoceánicas
- Calidad del aire
- Calidad acústica
- Calidad de las aguas y los sedimentos del puerto
- Medio biótico
- Espacios naturales protegidos
- Hábitats presentes en el puerto y sus inmediaciones
- Especies relevantes de fauna y flora.
- Medio socio-económico
- Paisaje e interacción puerto-cuidad
- Patrimonio cultural del puerto
- Adaptación y mitigación del cambio climático

A continuación, se presenta un resumen de cada uno de los mencionados aspectos. Se incluye una breve descripción, una proyección de la evolución del aspecto ambiental en caso de no aplicarse el Plan Especial y teniendo en cuenta al cambio climático, siempre que existan datos científicos públicos, relevantes, aplicables, concretos y contrastados al respecto.



8.2 Medio físico

8.2.1 Climatología

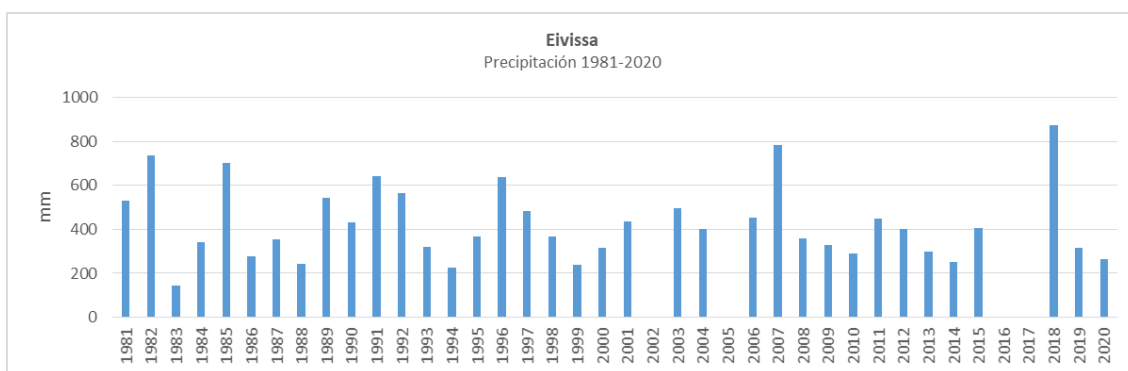
El clima en Eivissa es mediterráneo influenciado por la proximidad de la masa de aire continental del Sahara. Las temperaturas son templadas incluso en invierno donde raramente la temperatura disminuye por debajo de los 0°C, por lo cual no se dan normalmente precipitaciones en forma de nieve. La temperatura máxima promedio durante el año corresponde a 22.2 °C, mientras que la temperatura mínima promedio durante el año se sitúa en los 14.3 °C.

La precipitación anual es baja y distribuida en un máximo en otoño (octubre y noviembre) y un mínimo en verano y primavera. Los días de lluvia también son bajos y los vientos más frecuentes son la tramontana y el siroco, que hace llegar el aire caliente y seco del desierto.

8.2.1.1 Pluviometría

La media anual en el período estudiado (1981-2020) se sitúa en los 427 mm. El régimen de precipitaciones se caracteriza por su irregularidad interanual, variando considerablemente, hasta el extremo de llegar a producirse sequías. El 40% del total anual de las precipitaciones se producen (normalmente de forma torrencial) durante los meses de otoño, de septiembre a noviembre. Alrededor del 30% tienen lugar durante el invierno (de diciembre a febrero) y un 20% de las precipitaciones se registran en primavera (de marzo a mayo). En la época estival (de junio a agosto) tiene lugar únicamente el 10 % de las precipitaciones anuales. La mayor parte de las precipitaciones se concentra en pocos días, con períodos intensos o muy intensos en otoño, siendo el resto del año, por el contrario, de poca intensidad.

Figura 11: Precipitaciones entre 1981 y 2020 en Eivissa



Fuente: Registro de históricos METAR en la estación meteorológica: 83730 (LEIB) Ibiza/ Es Codola.

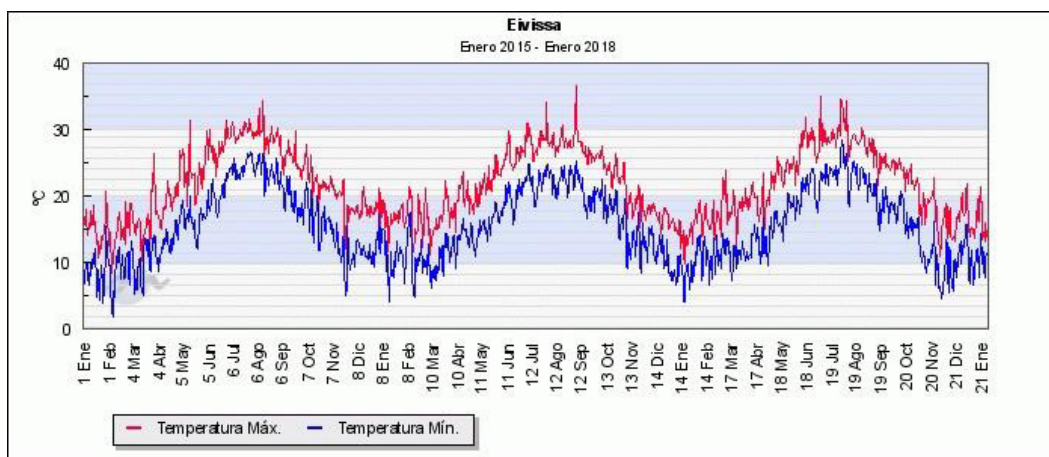
8.2.1.2 Régimen térmico

En la zona de estudio la temperatura media anual se sitúa en torno a los 18 °C, con máximas medias de hasta 28 °C durante la época estival y mínimas medias de 10 °C en invierno.



El verano es caluroso y seco (entre los meses de junio y septiembre se producen muy pocas precipitaciones).

Figura 12: Temperatura máxima y mínima en Eivissa entre 2015 y 2018



Fuente: Meteoclimatic

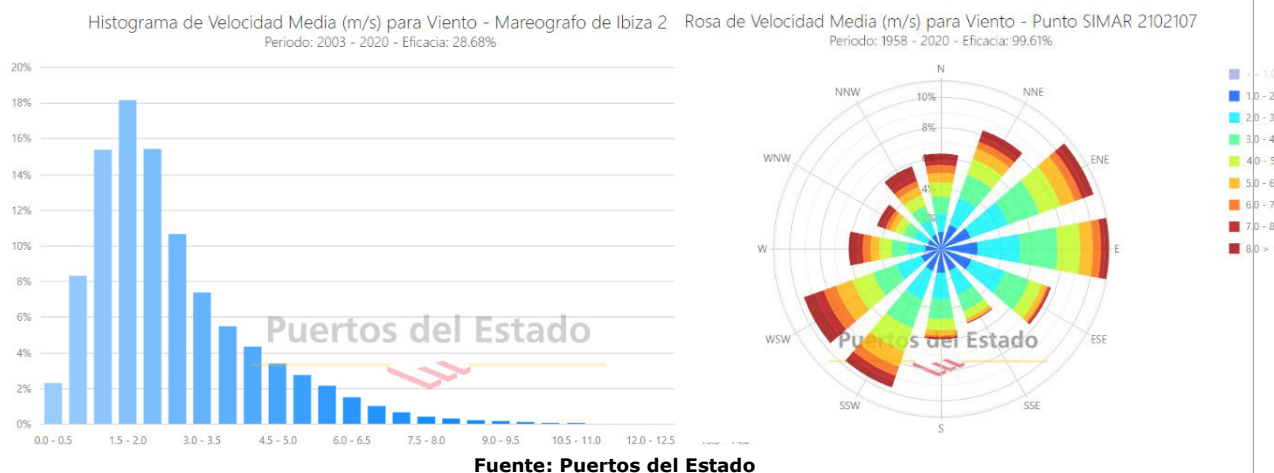
Tal y como se muestra en la Figura 12 los meses más cálidos del año corresponden a los meses de julio y agosto. En estos meses la temperatura media se sitúa alrededor de los 24°C de mínima, y entre los 31°C de máxima, con una oscilación termométrica diaria de solo 7°C. Durante el periodo invernal, concretamente en los meses de enero y febrero, las temperaturas medias se sitúan entre los 9°C de mínima y los 14°C de máxima. Sin embargo, las temperaturas mínimas pueden descender puntualmente por debajo de los 3°C (y raramente por debajo de los 0°C).

8.2.1.3 Régimen de vientos

Los vientos influyen notablemente en el clima ibicenco. Los valores medios de velocidad del viento son relativamente bajos en Eivissa, con una media de 3 m/s y una oscilación de velocidad entre los 1 m/s y los 14 m/s. La dirección predominante es este y suroeste, aunque estos valores pueden presentar un cierto sesgo debido a la influencia de la orografía que rodea la estación meteorológica, situada en el aeropuerto de Eivissa.



Figura 13: Viento medio y rosa de los vientos periodo de 1958 y 2020



8.2.2 Condiciones metoceánicas

8.2.2.1 Condiciones en el exterior del puerto.

A continuación, se detallan las condiciones de oleaje exterior del puerto. Los datos se han obtenido del Nodo SIMAR 2102107 de la red de Puertos del Estado.

Figura 14 Ubicación del nodo 2102107



Fuente: Puertos del Estado

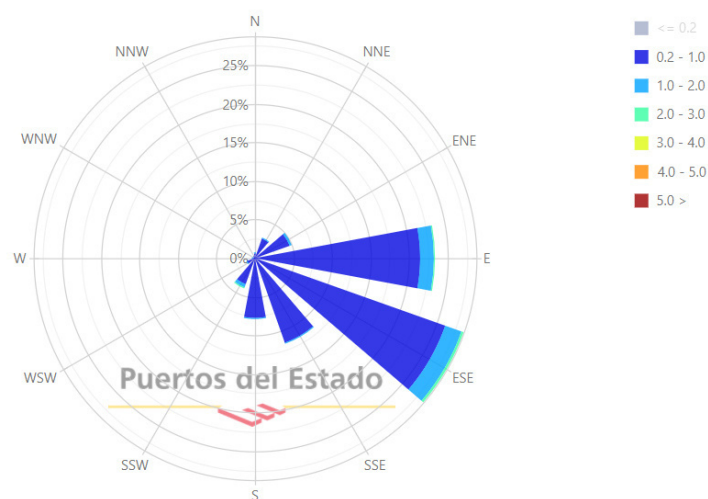


Rosa anual de oleaje

La siguiente figura muestra la altura significativa (Hs) del oleaje para el período de 1958-2020.

Figura 15 Rosa de oleaje del Nodo 2102107

Rosa de Altura Significante (m) para Oleaje - Punto SIMAR 2102107
Período: 1958 - 2020 - Eficacia: 99,61%



Fuente: Puertos del Estado

Como es de prever por su ubicación geográfica, el único oleaje importante es el procedente del componente este.

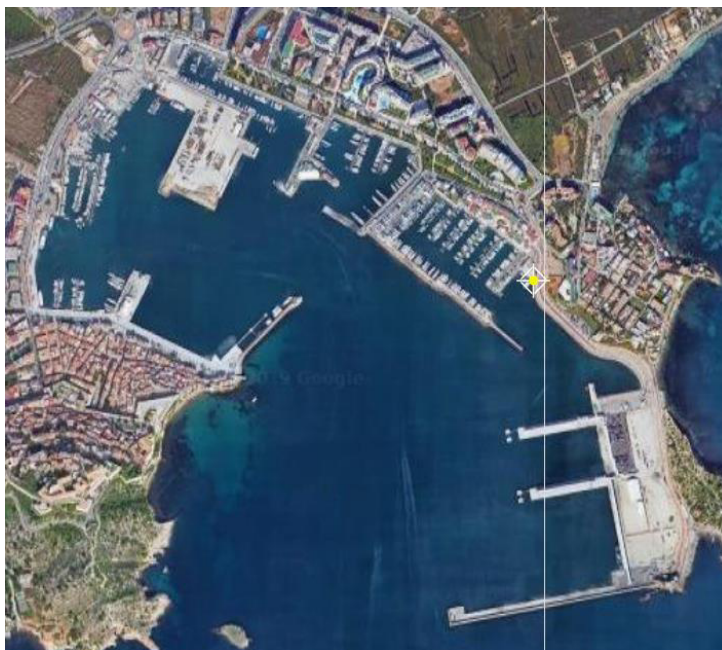
El oleaje es en general moderado, con Hs superior a 1 m solamente en un 4% del tiempo aproximadamente, mientras que aproximadamente el 80% del tiempo la Hs se sitúa entre 0,2 y 1 m.

8.2.2.2 Condiciones en el interior del puerto.

En los siguientes gráficos se muestra el nivel del mar y la agitación en el interior del puerto. Los datos son obtenidos del mareógrafo del puerto de Eivissa, de la red de mareógrafos de Puertos del Estado (ver figura). El cero es el cero del puerto. Para referir al cero hidrográfico: nivel + 0.050

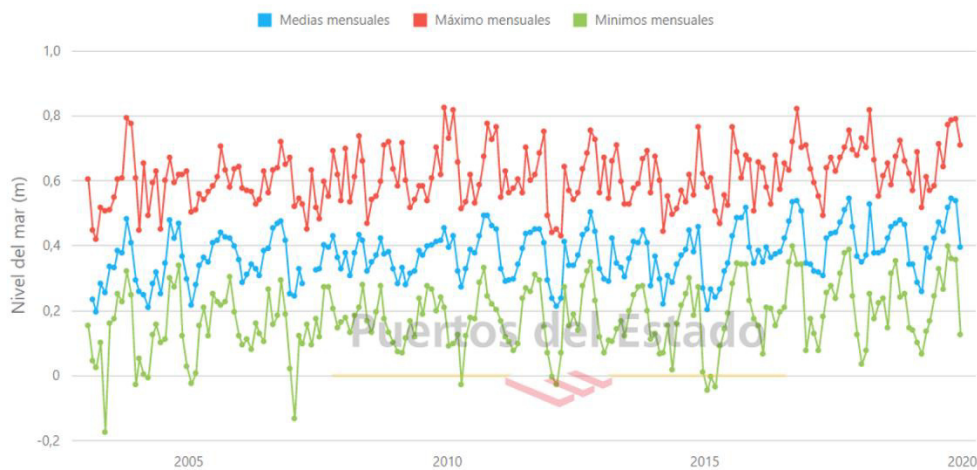


Figura 16 Ubicación del mareógrafo del puerto de Eivissa.



Fuente: Puertos del Estado

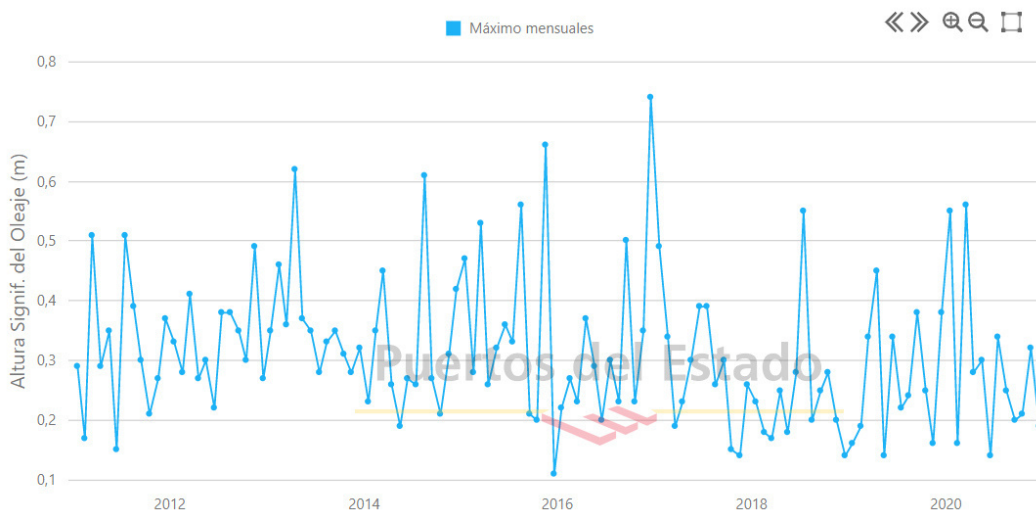
Figura 17 Nivel del mar en el puerto de Eivissa



Fuente: Puertos del Estado



Figura 18 Agitación en el interior del puerto de Eivissa- promedio mensual de Hs máxima



Fuente: Puertos del Estado

Tal como se aprecia en la Figura 17 el nivel del mar presenta variaciones muy leves, de apenas 40 cm. Los valores más bajos se dan en invierno, debido a las altas presiones típicas de estas épocas (las conocidas minves de Gener).

La agitación dentro del puerto es baja, con Hs máxima de 0,75m en la serie de datos de 2009 a 2019 (Figura 18).

8.2.2.2.1 Corrientes dentro de la zona portuaria

Se ha realizado un modelado de las corrientes en el interior del puerto, que se encuentra en el anexo IV.

El resultado de este modelo es que considerando las situaciones meteorológicas y oceánicas más probables (oleaje del E, ESE y SSW), las corrientes dentro del puerto son muy débiles, lo que limitará enormemente la extensión de las plumas de turbidez que pudiesen generarse en cualquier actuación, especialmente la construcción del dique martillo. La poca corriente y agitación también fallitará la adopción de las medidas preventivas propuestas (barreras antiturbidez).

Los resultados del modelado de corrientes se presentan a continuación;



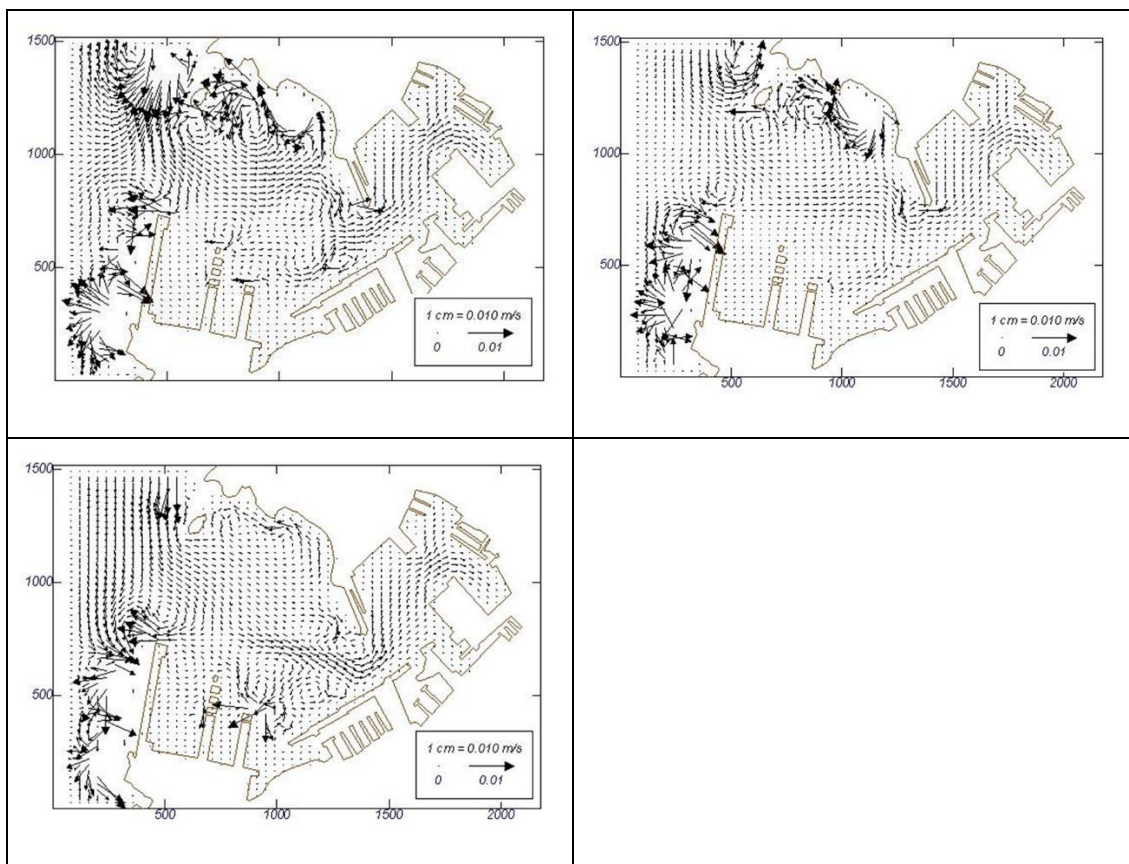


Figura 19 Resultado de la modelización de las corrientes en el interior del puerto en condiciones de oleaje del E (sup.izq), del ESE (sup.dcha.) y del SSW (inf.izq.) Fuente: Tecnoambiente.

8.2.2.3 Proyecciones climáticas para el s.XXI.

8.2.2.3.1 Introducción

El clima está cambiando como consecuencia de las actividades humanas, singularmente por las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la utilización de combustibles fósiles y a la deforestación. En este apartado se incluye información gráfica relativa a las proyecciones de cambio climático para el siglo XXI para Eivissa, correspondientes a diferentes escenarios de emisión desarrolladas en el marco del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) para ser utilizadas en trabajos de evaluación de impactos y vulnerabilidad.

Los modelos climáticos constituyen la mejor herramienta actualmente disponible para estimar como afectarán los cambios de las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEI) en los cambios en el clima. A medida que mejora el conocimiento de los procesos que tienen lugar en el sistema climático, mejora igualmente la habilidad para predecir los cambios climáticos que probablemente tendrán lugar. La utilización de conjuntos de evoluciones (ensemble multimodelo) permite estimar las incertidumbres asociadas tanto con la evolución proporcionada por los modelos globales como por la regionalización calculada con los modelos regionales anidados.



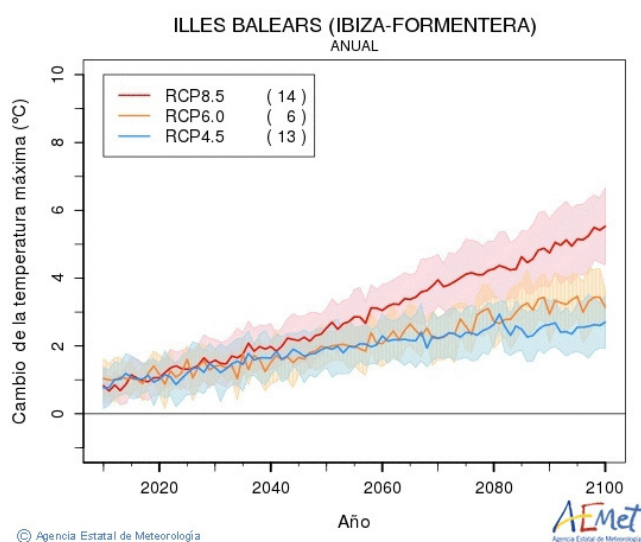
A continuación, se muestran las previsiones de temperatura máxima y precipitaciones en Eivissa, según los diferentes escenarios de cambio climático o escenarios RCP.

Los Escenarios RCP (del inglés, Representative Concentration Pathways, Trayectorias de Concentraciones Representativas) son cuatro escenarios de emisiones sobre la evolución estimada de la emisión y concentración de gases de efecto invernadero a la atmósfera durante el siglo XXI, establecidos por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC en sus siglas en inglés) para la elaboración de su quinto informe de evaluación.

Los cuatro escenarios RCP son: RCP2.6, RCP4.5, RCP6 y RCP8.5, cuyo nombre se basa en el posible rango de valores de forzamiento radiativo alcanzado en 2100 (2,6; 4,5; 6,0 y 8,5 W / m², respectivamente). El escenario RCP 8.5 sigue el rango más alto de emisiones de gases de efecto invernadero, con concentraciones que crecen rápidamente; los escenarios RCP6 y RCP4.5 muestran una estabilización de la concentración de CO₂ a partir de mediados del siglo XXI; y el escenario RCP2.6 tiene un máximo de concentración de CO₂ sobre 2.050 con una disminución hasta 400 ppm para finales de siglo (IPCC, 2014).

A continuación, se muestra la previsión de la temperatura máxima y la pluviometría en Eivissa según los diferentes escenarios RCP

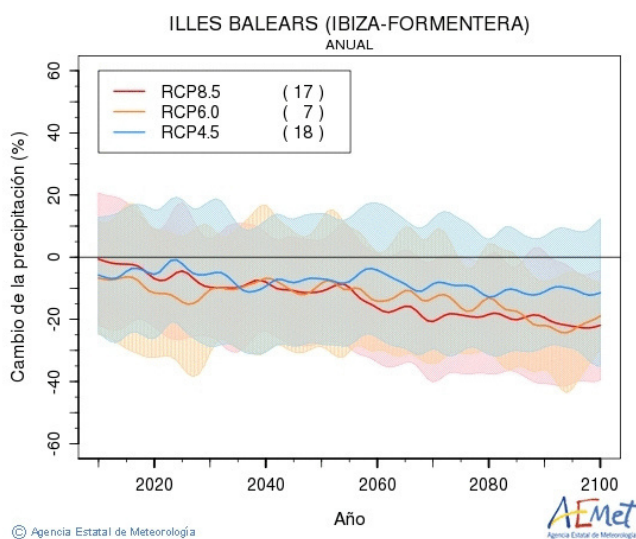
Figura 20 Previsión del cambio de temperatura máxima en Eivissa y Formentera.



Fuente: Servicios climáticos de AEMET



Figura 21 Previsión del cambio en el régimen pluviométrico en Eivissa.



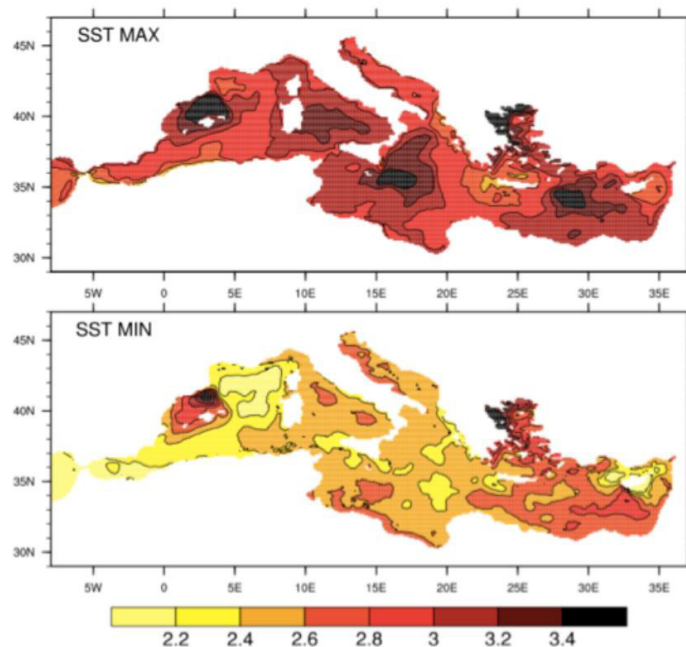
Fuente: Servicios climáticos de AEMET

Por lo que respecta a la temperatura del agua de mar, las Islas Baleares, junto con el noroeste del mar Jónico y los mares Egeo y de Levante se han identificado como las regiones con un aumento máximo de la temperatura de la superficie del mar.

Así, la previsión de temperaturas superficiales para el período 2070-2099 en Eivissa, en comparación con la serie histórica de 1961 a 1990 es de un aumento de entre 2,6 y 3,4 °C (Adloff et al 2005).



Figura 22 Previsión de aumento de la temperatura superficial del mar. Proyección 2070-2099 vs. Serie 1961-1990.



Fuente: Mediterranean experts on climate and environmental change.

8.2.2.3.2 Variación de las condiciones meteorológicas

Para la estimación de los efectos del cambio climático sobre las condiciones meteorológicas en la zona de estudio se ha empleado el visor del proyecto C3E, que integra los resultados del proyecto "Cambio Climático en la Costa Española" desarrollado en el período 2009-2012 por el Instituto Hidrográfico de Cantabria para la Oficina Española de Cambio Climático del MAGRAMA.

Para conocer los datos oceanográficos de variación del nivel del mar, la altura de onda significativa (H_s), (H_s 95%), período de pico (T_p), aumento de temperatura del agua superficial y cambios de dirección del oleaje se ha recogido los datos de los dos puntos más próximos al puerto d'Eivissa (punto 1: 1.5000°E, 38.9167°N y punto 2: 1.4167°E, 38.8333°N) y se ha realizado la mediana. Los resultados son correspondientes a las proyecciones para 2026-2046 y al escenario RCP más negativo de cambio climático (RCP 8,5).



Figura 23 Localización de los puntos de estudio del visor.



Fuente: Visor C3E, c3e.ihcantabria.com

A continuación, se presentan los resultados obtenidos para cada punto y finalmente los que corresponden a las inmediatades del puerto.

Tabla 5: datos oceanográficos actuales y de proyección de los puntos 1 y 2.

Punto 1	Valor medio (actual)	Proyección (2026-2046)
Nivel del mar	-	+16,13 cm
Altura de onda significativa (Hs)	0,3983 m	+0,0048 m
Altura de onda no superada un 99,9% del tiempo (Hs _{99,9%})	2,1868 m	-0,0374 m
Período de pico (Tp)	4,9633 m	+0,0499
Período de pico no superad un 99,9% del tiempo (Tp _{99,9%})	11,1111 m	-0,0967 m
Variación de la dirección media del oleaje	117,7545°	-1,5756°
Variación de la temperatura superficial media del mar	19,3923°C	+1,2334°C
Punto 2	Valor medio (actual)	Proyección (2026-2046)
Nivel del mar	-	+16,13 cm



Altura de onda significativa (Hs)	0,3662 m	-0,0031 m
Altura de onda no superada un 99,9% del tiempo (Hs _{99,9%})	1,7765 m	-0,0521 m
Período de pico (Tp)	5,2324 m	-0,0055 m
Período de pico no superad un 99,9% del tiempo (Tp _{99,9%})	10,2041 m	-0,0690 m
Variación de la dirección media del oleaje	135,6414°	-3,7531°
Variación de la temperatura superficial media del mar	19,4082°C	+1,2324°C

Tabla 6: Datos oceanográficos actuales y de proyección zona exterior del puerto de Eivissa

Valores de zona del puerto d'Eivissa	Valor medio (actual)	Proyección (2026-2046)
Nivel del mar	-	+16,13 cm
Altura de onda significativa (Hs)	0,3923 m	+0,0009 m
Altura de onda no superada un 99,9% del tiempo (Hs _{99,9%})	1,9817m	-0,0374 m
Período de pico (Tp)	5,0978 m	+0,0277 m
Período de pico no superad un 99,9% del tiempo (Tp _{99,9%})	10,6576 m	-0,0139 m
Variación de la dirección media del oleaje	126,6980°	-2,6644°
Variación de la temperatura superficial media del mar	19,4003°C	+1,2329°C

Fuente: c3e.ihcantabria.com

8.2.2.3.3 Aumento del nivel del mar

El nivel del mar en el Mediterráneo aumentó entre 1945 y 2000 a una tasa de 0.7 ± 0.2 mm / año (Calafat y Gomis 2009). El aumento estimado durante las últimas dos décadas fue de aproximadamente 3 cm / década (Tsimplis et al. 2013). Se estima que el aumento promedio del nivel del mar en el futuro promedio de la cuenca mediterránea será de entre 9,8 y 25,6 cm para

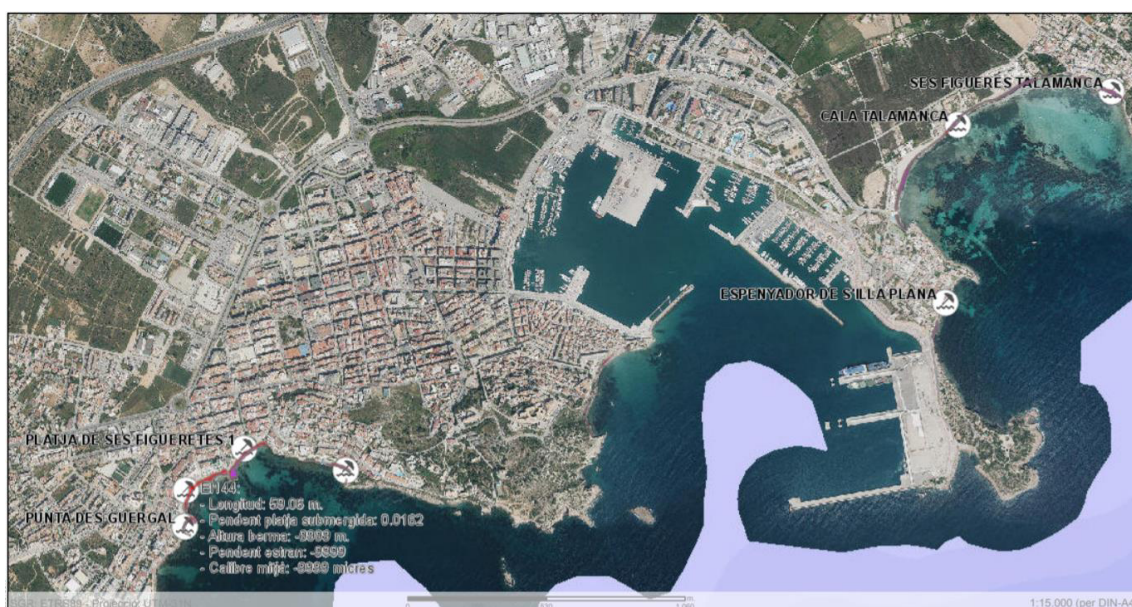


2040–2050, según el escenario considerado (Galassi y Spada 2014) y más concretamente en Eivissa se estima que el aumento aproximado será de 24 cm para 2040-2050.

A continuación, se presenta la previsión de aumento de nivel del mar en la zona de estudio, para determinar si tiene impacto sobre el puerto y sobre el PE en su periodo previsible de vigencia.

Para la estimación de los efectos del cambio climático sobre el puerto se ha empleado el visor IDEIB de los impactos del cambio climático sobre la costa.

Figura 24 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la zona del puerto de Eivissa e inmediaciones.



Fuente: Visor de Impactos en la costa por el cambio climático (IDEIB)

Tal y como se aprecia en la figura anterior no se prevé afectaciones en prácticamente ninguna zona portuaria por los efectos del aumento del nivel del mar provocado por el cambio climático. El puerto presenta poca vulnerabilidad ya que los muelles tienen una altura óptima respecto al nivel del mar, por lo que en los escenarios de inundación (RCP8.5) del año 2050 no proyectan afectaciones.

La excepción se encuentra en el dique FREU Illa Plana (calle Botafoc) y en la zona de playa y escollera que lo separan del mar. Se trataría de una afectación mínima ya que el aumento del nivel del mar no comprometería el normal funcionamiento del puerto. Se trata de una zona poco vulnerable ya que la zona presenta un pendiente y altura elevados, además la zona de arena y escollera ya presentes actúan como protección ante posibles temporales.



Figura 25 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la zona del dique FREU Illa Plana (calle Botafoc).



Fuente: Visor de Impactos en la costa por el cambio climático

Otras zonas próximas a la zona portuaria en las cuales se prevén afectaciones por inundación son la playa de ses Figueretes y la cala Talamanca (entre otras calas y áreas afectadas) que se verán afectadas por el cambio climático

Figura 26 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en zona próxima al Baluard de Santa Llúcia.



Fuente: Visor de Impactos en la costa por el cambio climático



Figura 27 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en la playa de ses Figueretes.



Fuente: Visor de Impactos en la costa por el cambio climático

Figura 28 Escenario para 2050 de inundación permanente y extremal (RCP8.5) en cala Talamanca.



Fuente: Visor de Impactos en la costa por el cambio climático



8.2.3 Calidad atmosférica

En los apartados que se presentan a continuación, se indican los principales resultados obtenidos a lo largo de los controles realizados en 2020 en el marco del “Contrato de suministros de sistema de monitorización de la calidad del aire para los puertos APB” (LABAQUIA, S.A. 2021).

La calidad del aire del puerto de Eivissa se ha evaluado mediante 6 estaciones, donde se monitorizan los parámetros; dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, partículas en suspensión (PM10-PM2,5-PM1) y ozono.

En la siguiente imagen se localizan las cuatro estaciones ubicadas en la zona de estudio.

Figura 29: Estaciones de control atmosférico y acústico en el Puerto de Eivissa.



Fuente: LABAQUIA, S.A. (2021).

A continuación, se muestran los valores límite de los parámetros mencionados, que se recogen en el Anexo I del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



Tabla 7: Valores límite calidad del aire

Tabla resumen de legislación en materia de calidad del aire. Valores límite, umbrales y objetivos. Anexo I del Real Decreto 102/2011				
Contaminante	Objeto de protección	Período de análisis	Valor	Descripción
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	Salud	Media anual	40 µg/m ³	Valor límite
	Salud	Media horaria	200 µg/m ³	Valor límite: no podrá superarse en más de 18 ocasiones por año civil
Partículas PM10	Salud	Media horaria	400 µg/m ³	Umbral de alerta: 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km ² o zona o aglomeración entera
	Salud	Media anual	40 µg/m ³	Valor límite
Partículas PM2,5	Salud	Media diaria	50 µg/m ³	Valor límite: no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año
	Salud	Media anual	25 µg/m ³	Valor límite
Monóxido de carbono (CO)	Salud	Máxima de las medias móviles octohorarias del día	10 mg/m ³	Valor límite
Dióxido de azufre (SO ₂)	Salud	Media diaria	125 µg/m ³	Valor límite: no podrán superarse en más de 3 días/año
	Salud	Media horaria	350 µg/m ³	Valor límite: no podrán superarse en más de 24 horas/año
Ozono (O ₃)	Salud	Media horaria	500 µg/m ³	Umbral de alerta: 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km ² o zona o aglomeración entera
	Salud	Máxima diaria de las medias móviles Octohorarias del día	120 µg/m ³	Valor objetivo: no podrán superarse en más de 25 días/año de promedio en un período de 3 años
	Salud	Media horaria	180 µg/m ³	Umbral de información
	Salud	Media horaria	240 µg/m ³	Umbral de alerta

(Porcentaje mínimo requerido de datos de parámetros de calidad del aire (SO₂, NO₂, CO, O₃ y partículas) para agregación: ≥ 75%)

En la siguiente tabla se presentan los resultados de los parámetros estudiados.



Tabla 8: Resultados de los parámetros analizados

2020	E 1	E 2	E 3	E 4	E 5	E 6
NO₂						
% de datos horarios válidos	99	99	99	98	99	99
Valor medio (µg/m ³)	15	11	14	12	10	19
Nº horas > 200 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
Percentil 99,8 horario (µg/m ³)	75	76	80	61	69	105
Nº horas > 400 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
SO₂						
% de datos horarios válidos	99	99	99	98	99	99
Valor medio (µg/m ³)	8,1	6,4	7,3	5,9	16	11
Nº horas > 350 µg/m ³	0	2	0	0	0	2
Percentil 99,73 horario (µg/m ³)	102	120	171	95	121	150
Nº horas > 500 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
Nº días > 125 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
Percentil 99,2 diario (µg/m ³)	43	35	37	32	84	56
PM10						
% de datos horarios válidos	95	98	99	99	99	44
Valor medio (µg/m ³)	17	18	18	18	17	12
Nº días > 50 µg/m ³	8	9	6	13	6	0
Percentil 90,4 diario (µg/m ³)	30	28	28	30	29	20
PM2.5						
% de datos horarios válidos	95	98	99	99	99	44
Valor medio (µg/m ³)	5,4	6,6	6,1	6,3	6,4	4,1
CO						
% de datos horarios válidos	99	99	99	98	99	99
Nº días con máx. 8H > 10 mg/m ³	0	0	0	0	0	0
Valor medio (mg/m ³)	0,25	0,31	0,28	0,29	0,26	0,25
O₃						
% de datos horarios válidos	99	98	99	98	99	99
Nº horas > 180 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
Nº horas > 240 µg/m ³	0	0	0	0	0	0
Nº días con máx. 8H > 120 µg/m ³	5	8	14	8	8	15
Percentil 93,2 8H (µg/m ³)	88	106	111	104	94	116
Valor medio (µg/m ³)	43	52	50	55	54	51

Fuente: LABAQUIA, S.A. (2021).

Tal como se aprecia en la tabla anterior, ningún valor de parámetros registrados en las diferentes estaciones y muestreos supera el límite establecido por la legislación (*Real Decreto 102/2011 relativo a la mejora de la calidad del aire*).

En consecuencia, se puede afirmar que la calidad atmosférica del puerto de Eivissa es buena, a pesar de las emisiones relacionadas con el tráfico del puerto, tanto rodado como marítimo.



Por lo que respecta a la probable evolución de la calidad de la zona en el futuro, es importante destacar que el cambio climático tiene implicaciones para la calidad del aire urbano (Athanassiadou et al., 2010), pero los impactos concretos en zonas urbanas particulares son altamente inciertos y pueden incluir aumentos y disminuciones de ciertos contaminantes (Jacob y Winner, 2009; Weaver et al., 2009).

Literatura emergente muestra una fuerte evidencia de que el cambio climático provocará un aumento en las concentraciones de ozono a nivel europeo, pero el patrón de ese cambio no es claro, con algunas áreas aumentando y otras disminuyendo (Katrakou et al., 2011; Lam et al., 2011). Los efectos sobre el material particulado (PM) tampoco están claros, aunque se prevé un empeoramiento al aumentar las condiciones de sequía en la zona mediterránea.

En el caso de no aplicarse el PE la calidad del aire de la zona seguiría con la tendencia actual, con emisiones asociadas a las ineficiencias en el tráfico tanto rodado como marítimo ligadas a la operativa portuaria actual, que como se ha apuntado en varias ocasiones en este documento, presenta ciertas ineficiencias y oportunidades de mejora.

Cabe citar, por ejemplo, la actual terminal Eivissa-Formentera presenta una importante congestión de barcos por falta de atraques, lo que provoca esperas y quema de combustibles de los barcos con las consecuentes emisiones a la atmósfera. Asimismo, existe una importante congestión de tráfico viario a la entrada a la misma terminal, junto al núcleo urbano de Eivissa que influye de forma negativa en la calidad del aire, y que empeoraría en el futuro debido al incremento del tráfico, en caso de no realizar el Plan Especial.

8.2.4 Calidad acústica

A continuación, se indican los resultados obtenidos a lo largo de los controles realizados en 2020 en el marco del “Contrato de suministros de sistema de monitorización de la calidad del aire para los puertos APB”.

La calidad acústica del puerto de Eivissa se ha evaluado en 6 estaciones, en la siguiente imagen se localizan las cuatro ubicadas en la zona de estudio.



Figura 30: Estaciones de control atmosférico y acústico en el Puerto de Eivissa.



Fuente: LABAQUIA, S.A. (2021).

A continuación, se muestran los valores límite de los parámetros mencionados se recogen en el Real Decreto 1038/2012 de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en el caso que nos ocupa, valores límite corresponden al tipo de área acústica (a) y (f).



Tabla 9: Valores límite calidad acústica

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L_d	L_e	L_n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.»

Fuente: Real Decreto 1038/2012 de 6 de julio

En la siguiente tabla se presentan los resultados obtenidos en el análisis de la calidad del aire (balance 2020) realizado para la Autoridad Portuaria de las Baleares (LABAQUIA, S.A. (2021).)

Tabla 10: Resultados del ruido

2020	E1	E2	E3	E4	E5	E6
Ruido						
% de los datos horarios válidos	71	88	99	99	94	49
L_d (dBA)	66	72	66	66	72	72
L_e (dBA)	59	73	65	64	73	73
L_n (dBA)	63	71	62	62	71	69

Fuente: Autoridad Portuaria de las Baleares (LABAQUIA, S.A. (2021))

Para determinar la calidad acústica se ha usado el índice L_{d-e-n} , que evalúa el ruido durante el día, tarde y noche.

A nivel global, todas las zonas tienen mala calidad acústica debido al tráfico de embarcaciones, maquinaria y otros medios de transporte que circulan en el ámbito del puerto.,



En el caso de no aplicarse el PE, no hay ninguna evidencia que indique que vaya a haber una mejora en la calidad acústica del puerto y su entorno. Se prevé que la situación actual, de mala calidad del ambiente acústico debido en parte a la ineficiencia de la actividad portuaria, se prolongue en el tiempo y en todo caso aumente sobre todo en verano con el previsible aumento del turismo.

En todo caso, tal como se ha comentado el traslado de la terminal de Eivissa-Formentera al Área 4, evitará las situaciones actuales de congestión viaria y marítima, mejorando la calidad acústica y alejando los focos de ruido de las zonas más pobladas del municipio de Eivissa.

8.2.5 Calidad de las aguas y los sedimentos

La Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000 *por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DMA) es el sistema de referencia en la gestión de los sistemas acuáticos comunitarios*. Este acto jurídico tiene efectos directos sobre las aguas portuarias.

El concepto "calidad de las aguas" en las zonas portuarias es un concepto con competencias compartidas entre las diferentes administraciones ambientales (locales, autonómicas y estatales) y las propias autoridades portuarias únicamente en su papel regulador de la actividad que se desarrolla en la Zona de Servicio del puerto. Las administraciones portuarias tienen la responsabilidad de gestionar la calidad de las aguas portuarias mediante las siguientes medidas:

- Evaluación de los efectos de inversiones en infraestructuras y, en su caso, de los planes directores portuarios para la realización de la preceptiva declaración ambiental.
- Exigencia a las actividades concesionales y los servicios y operaciones portuarios del cumplimiento de la normativa ambiental aplicable a través de su inclusión en los marcos reguladores de dichas actividades: reglamento y ordenanzas de servicio y policía, pliegos reguladores y contratos concesionales.
- Limpieza de la lámina de agua.
- Colaboración con las administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la Zona de Servicio de los puertos.

A nivel más específico, con el fin de proteger la calidad de las aguas durante obras portuarias, existen las Recomendaciones para Obras Marinas (ROM 5.1-13), cuyos objetivos específicos son (Santandreu, M, Reviriego, B., 2021):

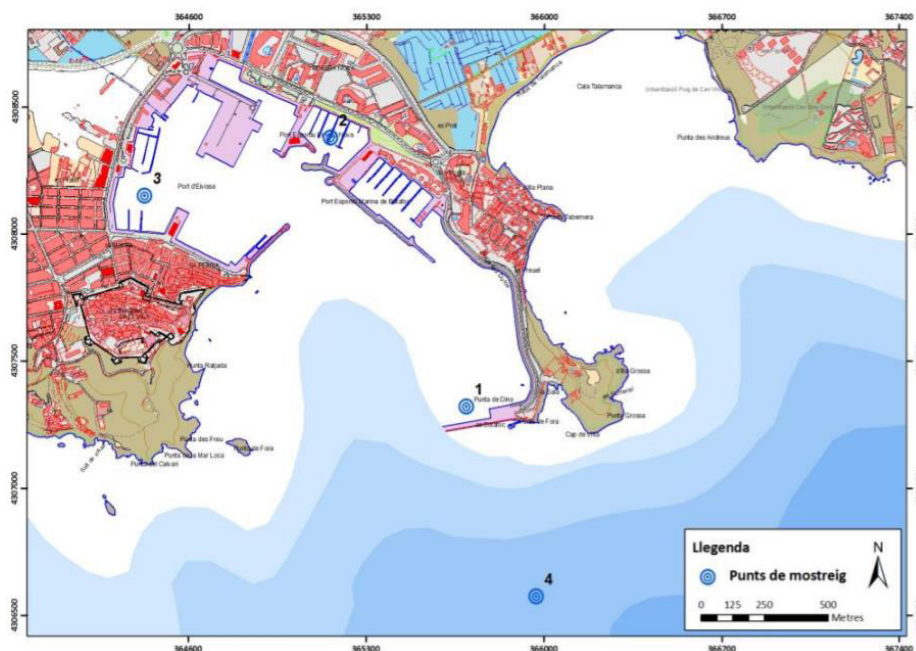
- Establecimiento de métodos y procedimientos para la delimitación y tipificación de las unidades de gestión del medio acuático portuario.



- Establecimiento de métodos y procedimientos para la evaluación y gestión de riesgos ambientales de las actividades realizadas en el entorno portuario.
- Establecimiento de métodos y procedimientos para la evaluación de la calidad ambiental de las unidades de gestión del medio acuático portuario.
- Establecimiento de métodos y procedimientos para la gestión de la contaminación marina accidental.

En cumplimiento de la DMA se está llevando a cabo un seguimiento de la calidad del agua y del sedimento dentro del puerto. Los puntos de muestreo son los que se muestran en la siguiente figura.

Figura 31. Puntos de muestreo de calidad de agua y sedimento del Puerto de Eivissa



Fuente: Centre Balear de Biología Aplicada

A continuación, se muestra los resultados de los análisis de calidad realizados en cada punto obtenidos el año 2020.

- Evaluación físico química del agua (muestras tomadas en primavera, verano e invierno):

Puntos de muestreo	Potencial ecológico respecto a la turbidez	Potencial ecológico respecto a la Saturación de oxígeno	Potencial ecológico respecto a los Hidrocarburos totales	Calidad Físico-química del agua 2020



1	Máximo	Máximo	Máximo	Máxima
2	Máximo	Máximo	Máximo	Máxima
3	Bueno	Máximo	Máximo	Buena
4	Máximo	Máximo	Máximo	Máxima

- Evaluación físico química del sedimento (muestras tomadas en otoño)

Puntos de muestreo	Fósforo total (%)	Nitrógeno (%)	Carbono orgánico total (%)	Valoración
1	0,05	0,12	2,3	Muy buena
2	0,06	0,11	2,5	Muy buena
3	0,06	0,10	1,3	Muy buena
4	0,05	0,05	1,0	Muy buena

- Evaluación de la calidad química del sedimento (mercurio, arsénico, selenio, cromo, plomo, níquel, zinc, cadmio, HPB's y PCB's).

Ningún parámetro de muestreo supera los límites de peligrosidad.

Puntos de muestreo	1	2	3	4
Valoración	Óptima	Óptima	Óptima	Óptima

- Evaluación de la calidad química del agua (mercurio, arsénico, selenio, cromo total, plomo, níquel, zinc y cadmio).

Ningún parámetro de muestreo supera los límites de calidad.

Puntos de muestreo	1	2	3	4
Valoración	Óptima	Óptima	Óptima	Óptima

- Evaluación de la Calidad biológica del Agua (perfil de clorofila a para evaluar la fluorescencia).

Puntos de muestreo	1	2	3	4
--------------------	---	---	---	---



Potencial ecológico	Muy bueno	Bueno	Moderado	Muy bueno
----------------------------	-----------	-------	----------	-----------

*Se considera que la tasa de renovación del agua en todos los puntos de muestreo es alta.

A partir de los análisis anteriores se determina la Calidad Ambiental de las aguas del puerto, que es la siguiente;

Puntos de muestreo (UGAP)	1	2	3	4
Calificación ambiental	Buena	Moderada	Moderada	Buena

Adicionalmente a los parámetros anteriormente descritos se hace un seguimiento de la calidad microbiológica de las aguas.

Según recoge el Real Decreto de 1341/2007 del 11 de octubre, se consideran los siguientes parámetros de calidad:

Tabla 11: Parámetros de calidad *E.coli* y enterococos intestinales

Parámetros (en UFC o NMP/100ml)	Calidad		
	Suficiente (2)	Buena (1)	Excelente (1)
Enterococos intestinales	185	200	100
<i>Escherichia coli</i>	500	500	250

(1) De acuerdo con la evaluación del percentil 95.

(2) De acuerdo con la evaluación del percentil 90.

En la siguiente tabla se recogen los resultados de los análisis microbiológicos obtenidos durante el año 2020 para el puerto de Eivissa.

Punto de muestreo	Parámetros	Primavera		Verano		Otoño		Calidad
		Superficie	Fondo	Superficie	Fondo	Superficie	Fondo	
1	<i>E.coli</i>	ND	ND	ND	ND	1-10,0	1-10,0	Excelente



	Enterococos	ND	46,0	ND	2,0	1-10,0	5,0	Excelente
2	<i>E.coli</i>	ND	ND	<10	4,0	1-10,0	<10	Excelente
	Enterococos	20,0	52,0	ND	ND	22,0	5,0	Excelente
3	<i>E.coli</i>	ND	2,0	100,0	1-10,0	1-10,0	1-10,0	Excelente
	Enterococos	4,0	ND	4,0	2,0	ND	ND	Excelente
4	<i>E.coli</i>	ND	4,0	ND	4,0	<1	<1	Excelente
	Enterococos	ND	18,0	ND	4,0	60,0	7,0	Excelente

En cuanto al control sanitario de las aguas de baño para las playas próximas a la zona de estudio, según los análisis realizados en 2019 se obtuvieron los siguientes resultados.

Figura 32: Puntos de muestreo de calidad de aguas de baño.



Fuente: Elaboración propia realizada a partir de los datos de Náyade (Sistema de información nacional de Aguas de Baño).



Tabla 12: Resultados de calidad de las aguas de baño obtenidos el año 2019

Zona de baño (playa o cala)	Punto de muestreo	Calificación
Ses Figueretes	PM1	Excelente
Platja den Bossa	PM1	Buena
Talamanca	PM1	Buena
	PM2	Excelente

Fuente: Náyade (Palau, M, Guevara, E. & Gamo, M., 2020).

Conclusiones generales de la calidad de aguas y sedimentos en la zona de estudio

En general, y como es previsible, se puede deducir que la calidad química y biológica para las aguas y sedimento es buena para los puntos de muestreo 1 (ubicado en la zona interna del dique de Botafoch) y el punto 4 (exterior del puerto) y para los puntos 2 y 3 en el interior del puerto, es moderada. La calidad microbiológica de las aguas es excelente en el puerto y buena/excelente en las playas y calas próximas al puerto.

Por lo que respecta a la probable evolución de este vector en caso de no aplicación del PE, se prevé que la calidad de las aguas del puerto no varíe a corto-medio plazo, si bien a largo plazo, se prevé que el Cambio Climático tenga un potencial efecto negativo sobre las aguas (aumento de temperatura, estratificación, etc.).

8.3 Medio biótico

8.3.1 Hábitats presentes en el puerto y sus inmediaciones

Según el visor de cartografía ambiental de las Islas Baleares (Infraestructura de Dades Espacials de les Illes Balears), mapa General de Hábitats Illes Balears 2022, los hábitats presentes en un radio de 1,5 km alrededor del puerto de Eivissa son:

- **HIC 1120* Praderas de Posidonia (*Posidonia oceanica*):** hábitat presente al sur del área de estudio, comprendiendo la franja litoral de la isla de Eivissa e insertada dentro del propio puerto. Este tipo de hábitat esta formado por praderas submarinas de la angiosperma marina *Posidonia oceanica*, endémica del mar Mediterráneo, que coloniza sustrato duro o blando, con un crecimiento muy lento. En las costas españolas, en aguas transparentes y oligotróficas llegan a alcanzar los 45 m de profundidad. Estas praderas que albergan una gran biodiversidad están identificadas como tipo de hábitat prioritario, según la Directiva de Hábitats (92/43/CEE).



- **HIC 1150* Lagunas costeras:** hábitat presente en Ses Feixes, a ambos lados del área de estudio (Ses Feixes de Ses monges y Ses Feixes de Vila). Las lagunas costeras son espacios abiertos de aguas costeras salobres someras, de salinidad y volumen de agua variable, las cuales pueden estar total o parcialmente separadas del mar por bancos de arena, gravas o rocas. La salinidad puede variar desde aguas salobres hasta hipersalinas y pueden tener o no vegetación de las asociaciones *Ruppiaetea maritima*, *Potametea*, *Zosteretea* o *Charetea*.
- **HIC 1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda (Bancales sublitorales):** hábitat situado dentro de la cala Talamanca a una distancia de 1120 m al oeste del Dique de Botafoc. Los bancos de arena son elementos topográficos irregulares elevados, alargados, redondeados o irregulares, permanentemente sumergidos y rodeados predominantemente de aguas profundas. Están formados principalmente por sedimentos arenosos, pero también pueden presentar una mayor granulometría, con cantos y cascajos, o una granulometría menor con barro. También pueden estar colonizados con vegetación perteneciente a *Zosteretum marinae* y *Cymodoceion nodosae*.
- **HIC 1210 Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados:** hábitat de vegetación herbácea baja y abierta en un solo estrato con cobertura escasa. Se desarrolla sobre sustratos arenosos o pedregosos ricos en materia orgánica transportada por la marea y oleaje, como restos de posidonia y de algas. Presente en lugares adecuados para la acumulación de sedimentos marinos, por lo que el hábitat suele presentar un desarrollo lineal y discontinuo. Las comunidades vegetales son nitrohalófilas y variables según la granulometría del sustrato. Predominan las adormideras de marinas (*Glaucium flavum*), rúcula de mar (*Cakile aritima*), barrilla de púa (*Salsola kali*) y corregüela marina (*Polygonum maritimum*).
- **HIC 1240 Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium spp.* endémicos:** hábitat formado por la vegetación perenne de las rendijas de las rocas y de los terruños de los acantilados mediterráneos, por lo que se encuentra en las áreas litorales mediterráneas con gran influencia del mar. Contiene vegetación casmofítica y herbácea rasa, abierta, y desarrollada en un solo estrato con bajo porcentaje de cobertura. Las condiciones ambientales exigentes – sustrato mineral, escasa precipitación, ausencia de agua en el sustrato, viento y salinidad marina – determinan las comunidades vegetales. La composición florística y la fisionomía del hábitat está determinada por los *Limonium* (*Limonium spp.*), por el hinojo marino (*Crithmum maritimum*) y por las zanahorias marinas (*Daucus carota subsp. commutatus* y *subsp. majoricus*).



- **HIC 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimae*):** hábitat formado por praderas y juncuales de suelos húmedos más o menos salinos del interior peninsular y del litoral mediterráneo, como de marismas, albuferas y deltas costeros. Las praderas son de fisonomía variable, a menudo juncuales o formaciones de gramíneas, pero otras veces prados cortos más o menos ralos. Los juncuales son formaciones densas, halófilas o subhalófilas, que en el interior crecen en zonas con suelos algo salinos, y en la costa en zonas de mezcla de aguas fluviales y marinas. Las áreas más salinas pueden estar dominadas por *Juncus subulatus*, generalmente acompañados por *Arthrocnemum macrostachyum*, mientras que en áreas menos salinas puede dominar *Juncus gerardi*, *Eleocharis palustris* o *Juncus maritimus*.
- **HIC 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*):** hábitat formado arbustos y plantas perennes crasas propias de suelos húmedos salinos costeros o interiores. Son formaciones que, en marismas y bahías, reciben ligeramente la inundación de la pleamar o quedan fuera de ella, viviendo sobre suelos húmedos o muy húmedos y marcadamente salinos, sin mezcla de agua dulce. En el interior ocupan bordes de lagunas salobres, charcas endorreicas, etc., recibiendo inundación en invierno, pero con fuerte desecación estival. En la franja más influida por la marea, sobre suelos siempre húmedos, dominan *Sarcocornia fruticosa* o *S. perennis subsp. alpini*. En una segunda banda, con suelos que se desecan más intensamente, la comunidad está presidida por *Arthrocnemum macrostachyum* o por *Halimione portulacoides*. En la banda más externa, sobre suelos bastante aireados, se instala una comunidad abierta de *Suaeda vera* o *S. fruticosa*, o de *Limoniastrum monopetalum*.
- **HIC 1430 Matorrales halonitrófilos (*Pegano-Salsoletea*):** formaciones vivaces dominadas por arbustos que muestran apetencia por lugares alterados, sustratos removidos, lugares frecuentados por el ganado, etc., en suelos más o menos salinos. Son más frecuentes en las áreas de clima más seco, en comarcas litorales y prelitorales, y suelen estar dominados por matorrales halo-nitrófilos pertenecientes a la clase Pegano-Salsoletea, típicos de suelos secos bajo climas áridos, incluyendo en ocasiones algunos de los arbustos más altos y densos de estas zonas climáticas.
- **HIC 5210 Matorral arborescente con *Juniperus spp.*:** hábitat formado por matorrales abiertos perennes esclerófilos mediterráneos y submediterráneos con enebros y sabinas arborescentes, dominados por especies del género *Juniperus*, resultantes de la degradación de bosques climácicos o que actúan como comunidades permanentes en sustratos o condiciones desfavorables (situaciones rocosas, secas, etc.), que impiden la evolución hacia el bosque. Viven desde el nivel del mar hasta el límite del bosque en las montañas, si bien las distintas especies de *Juniperus* ocupan diferente rango altitudinal.



- **HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépico:** formaciones de matorral características de la zona termo-mediterránea, con matorrales de muy diferente naturaleza y fisionomía que tienen en común el presentarse en los pisos de vegetación más cálidos de la Península y de las islas, con excepción de los incluidos en otros hábitat. Son propios de climas cálidos, más bien secos, en todo tipo de sustratos. Actúan como etapa de sustitución de formaciones de mayor porte, o como vegetación potencial o permanente en climas semiáridos o en sustratos desfavorables. Las formaciones levantinas, meridionales y baleáricas llevan *Pistacia lentiscus*, *Myrtus communis*, *Olea sylvestris*, *Chamaerops humilis*, *Asparagus albus*, etc., y están relacionadas con los acebuchales y algarrobales (9320).

- **HIC 5430 Matorrales espinosos de tipo frigánico endémicos del Euphorbio-Verbascion:** hábitat formado por matorrales costeros mediterráneos, propios de acantilados sometidos a la influencia de los vientos marinos cargados de sales, exclusivos de las islas Baleares. Forman la banda de vegetación situada entre las formaciones rupícolas del acantilado costero y los matorrales del interior y son comunidades dominadas por pequeños arbustos de porte espinoso y almohadillado, muy ricas en endemismos baleáricos. Algunas especies características son *Launaea cervicornis*, *Astragalus balearicus*, *Teucrium subspinosum*, *Anthyllis hystrix* o *Centaurea balearica* (estas dos últimas especies incluidas en el Anexo II de la Directiva Hábitat).

Cabe destacar que según el mapa de los Hábitats de Interés Comunitarios 2022 de las Illes Balears este hábitat está presente en algunos acantilados de la zona de estudio (junto a los HIC 1240 y 5210). Según el Manual de Hábitat de España, pero, este hábitat solamente se encuentra en las islas baleares más orientales, es decir, Mallorca y Menorca (Gimnesias).

- **HIC 6110* Prados calcáreos o basófilos de Alyso-Sedion albi:** se trata de comunidades pioneras abiertas que se desarrollan sobre sustratos rocosos o pedregosos, calcáreos o básicos, dominadas por plantas anuales y por plantas crasas. Se trata de un hábitat distribuido por casi todos los territorios calcáreos del país, especialmente en la mitad oriental de la Península y en Baleares. Son comunidades pioneras de estructura abierta que suelen llevar en un estrato superior plantas de hojas carnosas (plantas crasas) y por debajo un conjunto bastante diverso de anuales de pequeño tamaño y vida efímera que aprovechan las lluvias estacionales, principalmente de primavera, para desarrollar rápidamente su ciclo vital completo.
- **HIC 6620* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea:** hábitat formado por pastos xerófilos más o menos abiertos formados por diversas gramíneas y pequeñas plantas anuales, desarrollados sobre sustratos secos, ácidos o



básicos, en suelos generalmente poco desarrollados. Estas comunidades están muy repartidas por todo el territorio, presentando por ello una gran diversidad, siempre en ambientes bien iluminados. Suelen ocupar los claros de matorrales y de pastos vivaces discontinuos, o aparecer en repisas rocosas, donde forman el fondo de los pastos de plantas crasas. También prosperan en el estrato herbáceo de dehesas o de enclaves no arbolados de características semejantes (majadales). A pesar de su aspecto homogéneo, presentan gran riqueza y variabilidad florísticas, con abundancia de endemismos del Mediterráneo occidental. Entre los géneros más representativos están *Arenaria*, *Chaenorrhinum*, *Campanula*, *Asterolinum*, *Linaria*, *Silene*, *Euphorbia*, *Minuartia*, *Rumex*, *Odontites*, *Plantago*, *Bupleurum*, *Brachypodium*, *Bromus*, *Stipa*, etc.

- **HIC 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion:** hábitat formado por prados húmedos que permanecen verdes en verano generalmente con un estrato herbáceo inferior y otro superior de especies con aspecto de junco. Son comunidades vegetales que crecen sobre cualquier tipo de sustrato, pero con preferencia por suelos ricos en nutrientes, y que necesitan la presencia de agua subterránea cercana a la superficie. Son praderas densas, verdes todo el año, en las que destacan diversos juncos formando un estrato superior de altura media, a menudo discontinuo. Aunque su aspecto es homogéneo, presentan gran variabilidad y diversidad florística. Las familias dominantes son las ciperáceas y juncáceas, con *Scirpoides holoschoenus* (= *Scirpus holoschoenus*), *Cyperus longus*, *Carex mairii*, *J. maritimus*, *J. acutus*, etc.
- **HIC 6430 Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino:** hábitat formado por comunidades con aspecto diverso en las que dominan herbáceas de gran talla o lianas, propias de suelos más o menos húmedos y ricos en materia orgánica, que crecen en situaciones de luminosidad variable. Son formaciones herbáceas de cierto porte (megaforbios) con gran variabilidad a lo largo de su distribución. Su interés radica en que albergan especies mediterráneas exclusivas de medios húmedos y umbrosos. También pueden desarrollarse en ambientes de mayor luminosidad cuando la humedad ambiental o edáfica es abundante. La cobertura vegetal es muy densa y presenta varios estratos verticales con abundancia de plantas especializadas y estenoicas. El tipo de hábitat queda confinado en muchas ocasiones a superficies reducidas en terrenos donde árboles y arbustos ven limitada su expansión.
- **HIC 7210* Turberas calcáreas de *Cladium mariscus* y con especies del *Caricion davallianae*:** hábitat de márgenes de aguas, fluyentes o estancadas, sobre suelos calcáreos higroturbosos, con comunidades dominadas por la masiega (*Cladium mariscus*), casi siempre en mosaico con otras plantas de borde de tablas de agua. Los masegares son formaciones de borde de agua, dominadas por especies herbáceas que



mantienen la parte inferior del tallo dentro de la tabla pero que emiten sus inflorescencias por encima la superficie (plantas helófitas). Ocupan los islotes turbosos de los humedales en los que el agua está casi siempre presente, pero huyendo de las partes más profundas. Suelen tener el significado de comunidades favorecidas por el manejo humano, resultando tradicionalmente de la quema y siega periódicas tendentes a evitar la instalación de una vegetación de mayor porte (generalmente carrizales), menos propicia para la nidificación de muchas aves de interés cinegético (anátidas, etc.). Este tipo de hábitat se distribuye fundamentalmente por los humedales más importantes del litoral ibérico.

- **HIC 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos:** hábitat de formaciones de pinos de marcado carácter mediterráneo (*Pinus halepensis*, *Pinus pinaster*, *Pinus pinea*), exceptuando las asentadas sobre arenales costeros que pertenecen al tipo de hábitat 2270. Estos pinares suelen actuar como pioneros en la sucesión hacia bosques de *Quercus*, aunque los desplazan en climas muy secos o en sustratos restrictivos. En Baleares es característico el pino carrasco (*Pinus halepensis*), propio de climas cálidos y secos, y casi siempre en sustratos básicos y por debajo de 800 m. Forma bosques en situaciones de extrema sequía, ya sea por razones climáticas (sureste ibérico, valle del Ebro, Baleares) o por la naturaleza del suelo (margas, arcillas, laderas rocosas), con *Quercus coccifera*, *Juniperus oxycedrus*, *Rosmarinus officinalis*, *Phillyrea angustifolia*, etc.

Teniendo en cuenta que las actuaciones propuestas se circunscriben estrictamente a la zona portuaria ya construida, de estos hábitats, los que pueden verse potencialmente afectados por el proyecto de manera indirecta ya sea por emisión de turbidez, polvo, etc. son solamente los más próximos a la zona de actuaciones, que son los siguientes:

- a) las praderas de posidonia
- b) los hábitats ubicados la zona de Ses Feixes
- c) los hábitats adyacentes a la zona de Botafoch

A continuación, se enumeran los HICs presentes en los diferentes espacios potencialmente afectados, resaltando aquellos que son prioritarios.

8.3.1.1 HIC 1120* praderas de Posidonia oceanica

El **HIC 1120* (prioritario) Praderas de Posidonia (*Posidonia oceanica*)** es de una gran importancia a nivel ecológico y cultural, que en el año 1999 se incluyó como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Dichas praderas actúan como lugar de refugio, crianza y desarrollo de la biodiversidad litoral de la isla de Eivissa y por tanto su conservación es un imperativo. Las



praderas están también protegidas legalmente a nivel estatal y autonómico (Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Illes Balears BOIB nº. 93 de 28 de julio de 2018).

El estado de las praderas de Posidonia dentro del puerto se detalla en el apartado 9.

8.3.1.2 HICs presentes en Ses Feixes

En la zona de Ses Feixes se han identificado los siguientes HIC:

- HIC 6430 Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino
- **HIC 7210* (prioritario) Turberas calcáreas de Cladium mariscus y con especies del Caricion davallianae**

8.3.1.3 HICs adyacentes a la zona de Botafoc

En la zona adyacente a Botafoc, se han identificado los siguientes HIC:

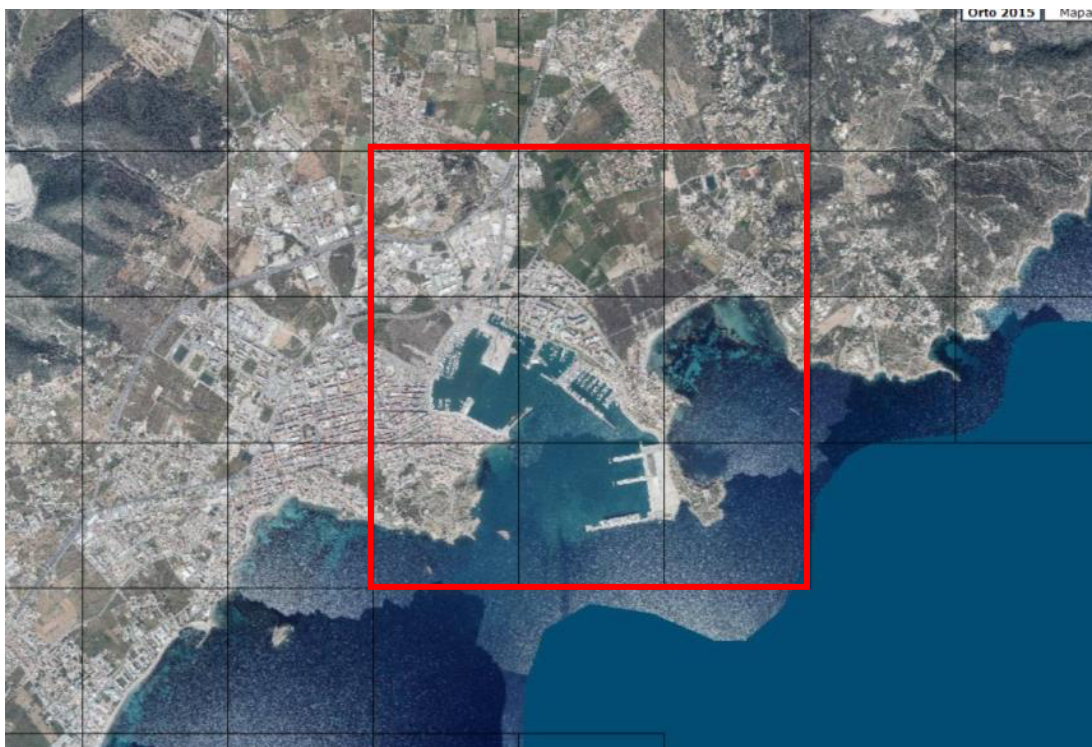
- HIC 1240 Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium spp.* endémicos
- HIC 1430 Matorrales halonitrófilos (Pegano-Salsoletea)
- HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
- HIC 5430 Matorrales espinosos de tipo frigánico endémicos del Euphorbio-Verbascion
- **HIC 6110* (prioritario) Prados calcáreos o basófilos de Alysso-Sedion albi**
- **HIC 6220* (prioritario) Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea**

8.3.2 Especies protegidas

Según el Bioatlas del Servei de Protecció d'Espècies. Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat, en los alrededores del puerto de Eivissa (un total de 9 cuadrículas de 1x1 km centradas en el puerto: códigos 9104, 9105, 9106, 9114, 9115, 9116, 9124, 9125 y 9126) se han censado un total de 212 especies, de las cuales 5 se consideran amenazadas.



Figura 33: Cuadrículas del bioatlas 1x1 km



Fuente: IDEIB (Infraestructura de Dades Espacials de les Illes Balears).

Dichas especies se incluyen en el ANEXO I: LISTADO DE ESPECIES PRESENTES EN LA ZONA DE ESTUDIO.

Se dan más detalles de las especies más sensibles presentes en la zona del puerto según el Documento de Alcance en el capítulo 9.

8.3.3 Probable evolución de la calidad de las aguas y los ecosistemas en general teniendo en cuenta el cambio climático

A nivel regional, un escenario probable de lo que podemos esperar en el Mar Mediterráneo es una disminución considerable de las precipitaciones y el viento, aguas superficiales más cálidas y un período de estratificación más prolongado.

Los efectos previstos sobre los ecosistemas mediterráneos serán:

- Una meridionalización de las especies de algas, invertebrados y vertebrados, que favorece a las especies más termófilas sobre las templadas;
- Eventos de mortalidad masiva de invertebrados sésiles, especialmente, pero no exclusivamente en comunidades coralígenas debido a aguas cálidas anómalas.



- Desequilibrios en las poblaciones fitoplanctónicas debido a la prolongación del período de estratificación del agua y blooms algales;
- Proliferación de carnívoros gelatinosos, incluidas las medusas, salpas, etc. debido al aumento de temperatura y la falta de precipitaciones;
- Una acidificación más rápida del agua de mar, en comparación con los océanos globales, acompañada de una disminución en la capacidad de absorber CO₂ atmosférico.

De todas maneras, es importante destacar que, en el interior del puerto, al tratarse de una masa de agua modificada, y con una tasa de renovación relativamente baja, la calidad viene más influenciada por aspectos como vertidos de nutrientes, contaminantes, renovación de las aguas, etc. que de las alteraciones que el cambio climático pueda provocar a nivel regional.

8.4 Medio socioeconómico

8.4.1 Paisaje e integración puerto -ciudad

En el entorno del Puerto de Eivissa se distinguen 5 unidades paisajísticas diferenciadas:

Núcleos urbanos

El núcleo urbano de Eivissa se desarrolla hasta el límite del espacio portuario, que también presenta elementos urbanos en sus instalaciones.

Esta unidad se caracteriza por su heterogeneidad y la rotura de la horizontalidad por las edificaciones urbanas. Aparecen formas geométricas y elementos lineales insertos en la matriz. Las perspectivas difieren en función del punto donde se localice el observador. En este sentido, la visual, dentro de la misma unidad, puede ser obstaculizada por sus propios elementos (bloques que se interponen a la visión).

La fragilidad y el valor de esta unidad paisajística es muy alta, como demuestra que el 4 de diciembre de 1999, casi 11 hectáreas de terreno correspondientes al Dalt Vila y murallas se declararan Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.



Figura 34: Imagen del núcleo urbano de Eivissa vista desde el puerto.



Fuente: Getymages.com

Explanadas e infraestructuras portuarias

Esta unidad consiste en el propio puerto, incluye todos los muelles, atraques y explanadas que lo configuran, así como las dependencias administrativas y el terreno portuario cedido.

La unidad visual se define, en general, por su alto grado de artificialidad y configuración por elementos y bloques lineales que no aportan alto valor al escenario. Los colores que predominan son los grises de los muelles, explanadas portuarias y pavimentos. Es una unidad con actividad incesante al que el observador otorga un valor visual muy bajo y una muy baja fragilidad.

Figura 35: Imagen de la infraestructura portuaria de Eivissa.



Fuente: Tecnoambiente



Calas y acantilados

Fuera de la unidad portuaria aparece una gran extensión de costa acantilada con una alta apreciación a nivel paisajístico.

Se encuentra asociada a zonas con alto hidrodinamismo, con un marcado carácter vertical, caracterizadas por la existencia de numerosos elementos que obstaculizan la visión.

Las tonalidades que destacan son los verdes y ocres propios de costas acantiladas cubiertas por vegetación.

La fragilidad de esta unidad es media, por su intenso uso en verano. Las zonas menos frecuentadas preservan una calidad alta, por su poca explotación turística. El valor que le otorga el usuario es alto, pero se atribuye a su uso lúdico más que a aspectos ambientales o paisajísticos.

Figura 36: Imagen ejemplo del litoral adyacente al puerto de Eivissa.



Fuente: Tecnoambiente

Unidad paisajística de Ses Feixes del Prat de ses Monges

Esta unidad corresponde al área de cultivo situada a 500 metros en dirección noreste del Puerto de Eivissa. Se encuentra enmarcada en la bahía de Cala Talamanca.

Se trata de un sistema agrario que basó su diseño y funcionamiento en el drenaje de una zona de humedales que se inició hace un milenio en una zona que actualmente ya está desecada y continuó a partir del siglo XVII en los lugares que han llegado a nuestros días. Este sistema dio lugar a un parcelario muy característico, constituido por parcelas largas y estrechas que limitan con canales de drenaje excavados, los principales de los cuales, tienen la función de canalizar las aguas excedentes al mar. Cabe a destacar el valor arquitectónico de las puertas de entrada



a las “feixes”, conocidas como portales de feixa, actualmente se conservan pocas en buen estado y se consideran únicas en el mundo.

Respecto a la fragilidad de esta unidad, se considera alta debido a la importancia cultural, arquitectónico y ecológica asociada a este espacio.

Figura 37: Vista del humedal y los sistemas de riego de Ses Feixes del Prat de ses Monges



Fuente: Tecnoambiente

Lámina de agua

Esta unidad se extiende en dirección sur desde el límite del ámbito hasta el horizonte y es la precursora de la configuración y disposición de los componentes del paisaje actual.

Se caracteriza por tener una fisionomía plana. Los únicos elementos antrópicos que se pueden observar son las embarcaciones que transitan por ella.



Figura 38: Lámina de agua del puerto de Ibiza. Se aprecia el faro del puerto y el faro de Botafoc en último término.



Fuente: Tecnoambiente

Es una unidad con actividad incesante a la que el observador otorga un valor visual muy bajo y una muy baja fragilidad.

8.4.2 Patrimonio cultural

En el Plano nº 11 se han localizado los principales elementos patrimoniales y arqueológicos del ámbito.

Catalogación como Patrimonio de la Humanidad.

A pesar de encontrarse fuera de la zona de actuaciones, por su extraordinaria relevancia es necesario mencionar que la Acrópolis de Dalt Vila (el casco antiguo de la ciudad de Eivissa) fue inscrita en 1999 por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad

En Dalt Vila se superponen vestigios de todas las culturas que han pasado por la isla, desde los primeros pobladores de la bahía de la ciudad de Eivissa, pasando por fenicios, cartagineses, romanos y musulmanes, hasta la conquista catalana a manos del Reino de Aragón, en el siglo XIII. Su arquitectura, de gran belleza y sencillez, ha influido notablemente en las construcciones coloniales del Nuevo Mundo.

Conjunto Histórico

Los barrios antiguos de Dalt Vila, La Marina, Sa Penya y gran parte del Puig des Molins fueron declarados como Conjunto Histórico, por D307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969).



El Conjunto Histórico-Artístico, que engloba Dalt Vila, Sa Penya, La Marina y es Soto, dispone de dos Planes Especiales de Protección y Reforma Interior (PEPRI), que regulan las actuaciones permitidas en su ámbito. Estos Planes fueron aprobados en 1994 (el de Sa Peña-La Marina-Vara de Rey) y 1997 (el de Dalt Vila-Es soto).

El ámbito de la zona de servicio del puerto correspondiente a los muelles sur (Área 1), está en contacto con el barrio de Dalt Vila y está incluido dentro de la citada protección de Conjunto Histórico.

Inventario del patrimonio cultural de Eivissa.

El Inventario del Patrimonio Cultural de Eivissa recoge aquel patrimonio que ha sido protegido mediante alguna de las figuras que contempla la Ley 12/1998 de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. En él se incluyen aquellos bienes que, por sus características, estado de conservación patrimonial, excepcionalidad o representatividad de una clase o tipo de bien, se ha considerado su conservación. El Catálogo incorpora todos aquellos bienes previamente declarados Bien de Interés Cultural (BIC) o Bien Catalogado (BC).

Los elementos patrimoniales incluidos dentro de la zona de servicio son los siguientes:

Tabla 13: Listado elementos patrimoniales de posible afección en el desarrollo de las obras previstas en el puerto de Eivissa (incluidos dentro de la zona de servicio)

Elementos patrimoniales	Situación
Faro de Botafoc	Incluido en la zona de estudio (Illa de Botafoc)
Dique de levante (<i>es mur</i>) y faro del puerto	Incluido en la zona de estudio
Obelisco a los corsarios	Incluido en la zona de estudio

Fuente: Equipo redactor

Asimismo, se incluyen en la siguiente tabla los elementos patrimoniales que podrían resultar afectados de manera directa o indirecta dentro de un radio de distancia de 500 m a la zona de estudio.

Tabla 14: Listado de elementos patrimoniales de posible afección en el desarrollo de las obras previstas en el puerto de Eivissa.

Elementos patrimoniales	Distancia al área de estudio
Ses Feixes del Prat de ses Monges	150 m al NE



Elementos patrimoniales	Distancia al área de estudio
Can Paco des Selleter	335 m al W
Cas Saboner	180 m al SW
Casa Broner	34 m al S
Castell d'Eivissa	425 m al S
Catedral de Santa Maria	370 m al S
Comandància militar	467 m al S
Església del convent dels Pares Dominics	240 m al S
Hotel Montesol	26 m al SW
Museu arqueològic – Capella del Salvador	360 m al S
Sa Graduada	390 m al W
Sis portals de feixa	44 m al W
Teatre Pereira	120 m al SW
Tribuna del carrer Bisbe Torres	60 m al SW

Fuente: Equipo redactor



Figura 39: Elementos patrimoniales presentes dentro de la zona de servicio del puerto de Eivissa.



Fuente: Tecnoambiente a partir del Catálogo de Patrimonio Histórico de Eivissa sobre base de Google Earth

Los elementos patrimoniales que se enmarcan a un rango de distancia superior (1000 m) a la anteriormente citada son:

- Molí den Canto
- Molí den Félix
- Molí den Pep Joan
- Molí den Roig
- Molí den Toni Joan
- Molí de na Secorrada
- Molí des Porxet
- Conjunt històric de la Ciutat d'Eivissa.
- Necròpoli del Puig des Molí



Tal como se ha dicho, en el Plano nº 11 se han localizado los principales elementos patrimoniales y arqueológicos del ámbito.

El principal elemento arqueológico a destacar cercano al área de estudio es el representado por *la Necrópolis de Puig des Molins*, situado en el municipio de Eivissa. Dicho elemento se encuentra situado a 850 metros al SW del puerto de Eivissa.

Existen numerosos yacimientos arqueológicos en la isla de Eivissa, como los representados por: *Sa Penya Esbarrada, Acueducto de S'Argamassa, Ses Fontanelles, Ses Torres d'en Lluc, Ses Païsses de Cala d'Hort, Poblado Fenicio de Sa Caleta y Cova des Culleram*; pero no se consideran de afección directa ni indirecta por las actuaciones previstas en el puerto de Eivissa.

Patrimonio subacuático

El carácter insular de Eivissa, su estratégica situación en las rutas marítimas mediterráneas y el papel que tuvo en la Antigüedad, no solamente como centro redistribuidor de productos, sino también como enclave importador y exportador, propiciaron la existencia de un número elevado de yacimientos subacuáticos, tanto pecios como objetos variados en calas y ensenadas que sirvieron de lugar de atraque para la carga y descarga de mercancías, que conservan en su fondo numerosos testimonios materiales de dicha actividad a lo largo de la Historia. A pesar de ello el estado de conservación del patrimonio subacuático de la isla es pobre, debido a la histórica falta de control efectivo sobre el furtivismo, el efecto de la pesca de arrastre, etc.

No existe una carta arqueológica submarina del puerto de Eivissa, ni un catálogo de los bienes identificados en las aguas del puerto.

Para la realización de este estudio se solicitó al Departament de cultura, Educació i Patrimoni del Consell d'Eivissa la disponibilidad de un inventario de los bienes de interés en las aguas del puerto. En fecha 21/07/2021 se recibió respuesta del citado organismo afirmando que no estaba en disposición de dicha información.

8.4.3 Fuentes de energía y emisión de GEI

8.4.3.1 Introducción a la situación de Eivissa

El llamado *mix energético* es la estrategia de generación eléctrica de un territorio para cubrir su demanda eléctrica. Este *mix* es de tipo variable ya que, debido a las limitaciones físico-químicas existentes para el almacenamiento de energía y la variabilidad en la demanda instantánea energética, la generación se realiza en base a estimaciones de la demanda para cada franja horaria. Estas estimaciones pueden diferir de la demanda real, por lo que se ha de ajustar a cada instante.



Por otra parte, la generación de potencia eléctrica renovable supone un reto para el futuro debido a la variabilidad de la fuente renovable en la que se basa. Por tanto, este factor también se tiene en cuenta a la hora de gestionar el *mix*.

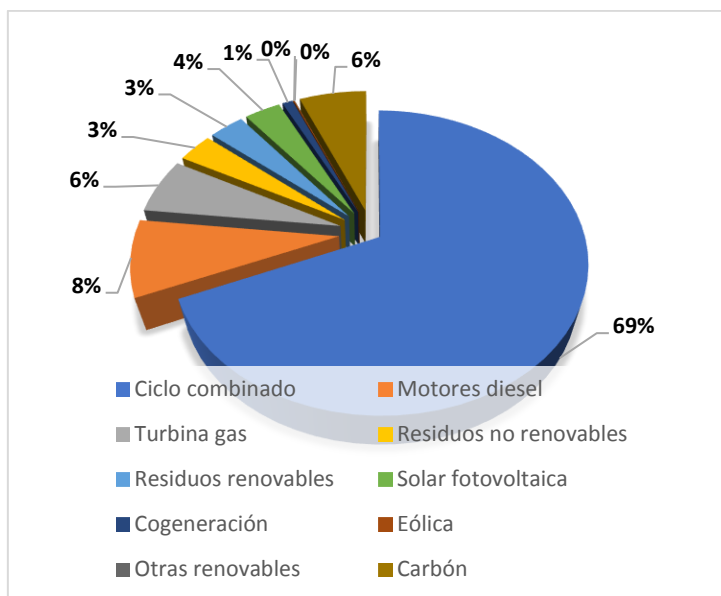
En el caso concreto de Eivissa, la demanda eléctrica de la isla tiene 4 posibles fuentes:

- Turbinas de gas
- Motores diésel
- Enlace Ibiza – Formentera
- Enlace Ibiza – Mallorca

Como se observa, las fuentes de generación propias de la isla son de tipo tradicional, mientras que, en el caso de los enlaces con las islas de Mallorca y Formentera, las fuentes dependen del mix energético peninsular, con fuentes basadas en combustibles fósiles y fuentes renovables.

La distribución de las fuentes de esta energía se encuentra resumida en el siguiente gráfico, elaborado por Red Eléctrica de España (REE) para el año 2020.

Figura 40 Distribución de las fuentes de generación eléctrica de la interconexión Península-Islas Baleares (2020).



Fuente: Red Eléctrica Española (www.ree.es)

En 2020, un 80% de la cobertura eléctrica de Las Pitiusas se cubrió a través de la interconexión submarina entre Mallorca e Ibiza, cuyo origen es el que se muestra en la figura anterior. El resto de la generación energética, un 20%, se produce en la central eléctrica de Ibiza y se divide entre

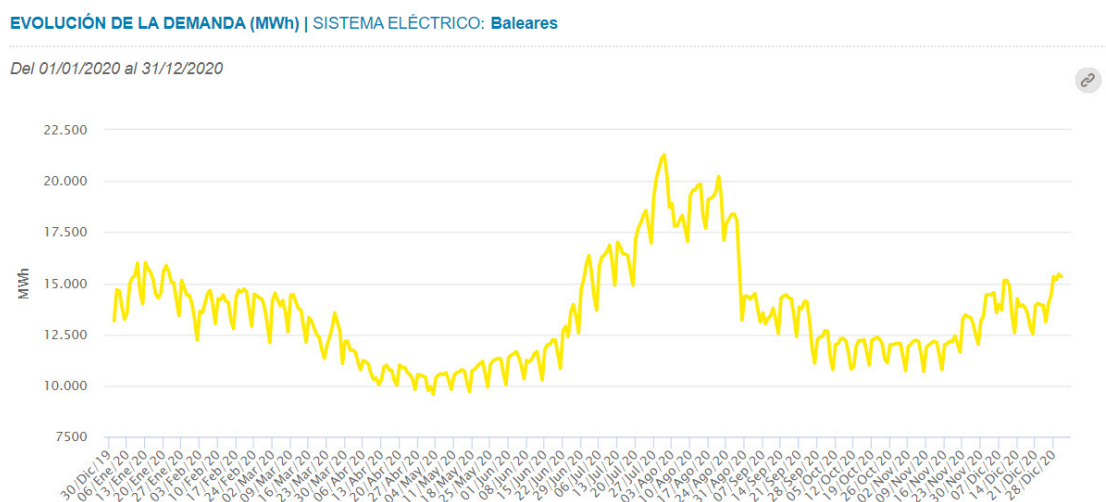


la generación con motores diésel y las turbinas de gas, equilibrando puntualmente la generación con el enlace con la isla de Formentera.

La cobertura eléctrica por parte de la interconexión submarina entre Mallorca e Ibiza en 2020 aumentó un 34% respecto el año 2019. Este hecho es favorable desde un punto de vista ambiental ya que el mix energético de la interconexión es más diversificado que el propio de la generación eléctrica de la central de Ibiza, con fuentes más eficientes energéticamente (ciclo combinado) y con una parte procedente de energías renovables.

La distribución de la demanda energética de la isla se relaciona directamente con el origen de la actividad desarrollada en la isla (principalmente turismo) que aumenta en el período de verano. La demanda en la isla responde al siguiente perfil.

Figura 41 Perfil de demanda eléctrica de Eivissa (2020)



Fuente: REE

8.4.3.2 Uso de energía y emisión de GEI en el Puerto de Eivissa.

A continuación, se presentan los resultados de clasificación de las emisiones de GEI según el Informe de gases de efecto invernadero del puerto d'Eivissa (Autoritat Portuària de Balears) emitido con fecha 25 de junio de 2021 y que recoge datos de 2019

Tabla 15: Emisiones directas provenientes de fuentes GEI APB

EMISIONES DIRECTAS: Provenientes de fuentes GEI que son propiedad o están controladas por AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS		
ORIGEN DE LAS EMISIONES	PROPIAS	TERCEROS



Consumo de combustible en instalaciones fijas:	No detectado	B7
Consumo de combustible en vehículos	E5 y B7	B7, GNC Y Gasóleo B
Fugas de gases de climatización y/o refrigeración	R-407 C, R-410A y R-422D	No detectadas

*B7: Diésel, E5: Gasolina, GNC: Gas natural comprimido, R-407 C, R-410 A y R-422D: Mezcla de gases refrigerantes HFC.

Fuente: Informe de gases invernadero del puerto de Eivissa

Tabla 16: Emisiones indirectas

EMISIONES INDIRECTAS: Aquellas que provienen de la generación de electricidad, calor o vapor de origen externo consumidos por la organización		
ORIGEN DE LAS EMISIONES	PROPIAS	TERCEROS
Consumo de combustible en instalaciones fijas:	Suministradoras Naturgy y Endesa	Suministradoras Naturgy y Endesa
Consumo de electricidad en vehículos	Suministradoras Naturgy y Endesa	Suministradoras Naturgy y Endesa

Fuente: Informe de gases invernadero del puerto de Eivissa

La cuantificación de la emisión total de CO₂e es de 2.055,414 tn,

A continuación, se recoge los datos de manera específica para cada ámbito de emisión.

Tabla 17: Emisiones directas

EMISIONES DIRECTAS:	RESUMEN DE EMISIONES (Tn CO ₂ e)
Emisiones asociadas a instalaciones fijas	0
Emisiones asociadas al desplazamiento de vehículos	464.989
Emisiones asociadas a refrigeración / climatización	38,348
Total (Tn CO₂e)	503.337

Fuente: Informe de gases invernadero del puerto de Eivissa



Tabla 18: Emisiones indirectas

EMISIONES INDIRECTAS:	RESUMEN DE EMISIONES (Tn CO ₂ e)
Emisiones asociadas al consumo de energía eléctrica	1.928,438
Total (Tn CO₂e)	1.928,438

Fuente: Informe de gases invernadero del puerto de Eivissa

Las conclusiones del uso de energía y emisiones del Puerto de Eivissa son que el 79,3 % de las emisiones provienen del consumo de energía eléctrica, el 19,12 % del consumo de combustible y el 1,58 % de fugas de gases de climatización y/o refrigeración.



9 CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA Y SU EVOLUCIÓN, TENIENDO EN CUENTA EL CAMBIO CLIMÁTICO ESPERADO EN EL PLAZO DE VIGENCIA DEL PLAN ESPECIAL

9.1 Introducción

A continuación, se describen las características de las zonas de especial interés para la evaluación del PE y sus especies más relevantes, es decir, las que puedan verse afectadas de manera significativa por el plan ya sea en la fase de obras como en la fase de funcionamiento, o alternativamente, se justifica el hecho de que no se vean afectadas.

Se incluye también probable evolución teniendo en cuenta el cambio climático, según la literatura científica disponible, en el caso de que exista.

En este análisis se incluye:

- Espacios naturales protegidos (RN2000, Parques naturales, etc.)
- Otras zonas de interés (Ses Feixes)
- Los hábitats de interés más sensibles y cercanos a la zona del puerto.
- Especies protegidas presentes en la zona (además de las ya descritas dentro del análisis de la RN2000).

9.2 Espacios naturales protegidos o de interés

9.2.1 Introducción

El puerto de Eivissa y sus inmediaciones no se encuentran dentro de ninguna figura de protección ambiental de nivel europeo, estatal o autonómico.

Los espacios protegidos más próximos son los detallados en la tabla siguiente

Tabla 19: Figuras de protección del medio natural y cultural próximas al Puerto de Eivissa

Figura	Distancia mínima (m)	Nombre	Localización geográfica
ENP: Parque Natural	1500 m	Ses Salines d Eivissa i Formentera (ES530010)	Su extremo más próximo se encuentra al sur del área de estudio

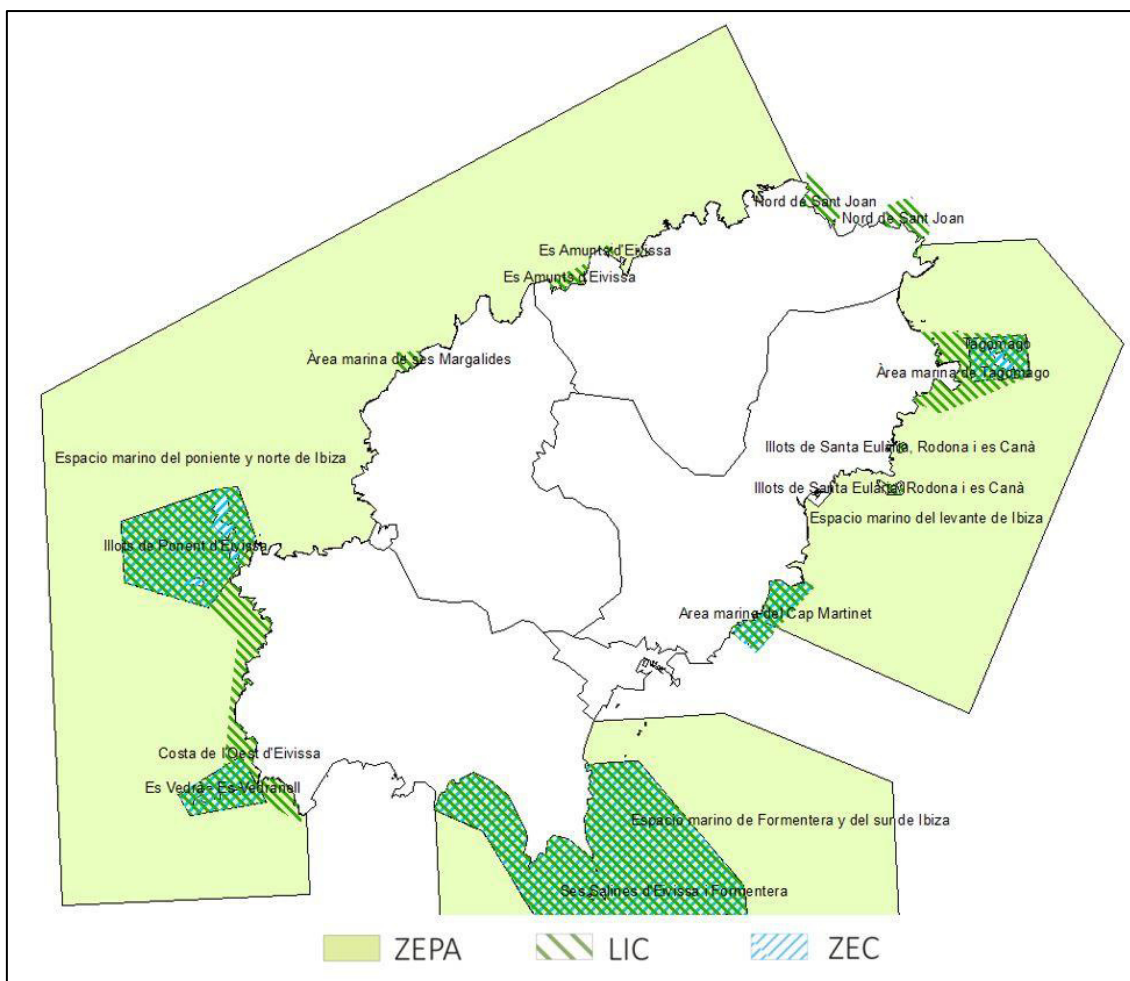


Figura	Distancia mínima (m)	Nombre	Localización geográfica
Red Natura 2000: LIC	4160 m	Área marina del Cap Martinet (ES5310108) y Ses Salines d'Eivissa i Formentera (ES00000084)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Red Natura 2000: ZEPA	1680 m	Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza (ES0000515) al sur del área de estudio, Ses Salines d'Eivissa i Formentera (ES00000084) y Espacio marino del levante de Ibiza (ES0000517)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Convenio Humedales RAMSAR	5569 m	Salinas de Ibiza y Formentera	Se sitúa en el sector suroeste desde el puerto
Red de Áreas Marinas Protegidas RAMPE	1550 m	Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza (ES0000515) y Espacio marino del levante de Ibiza (ES0000517)	Se sitúan al sur y al noreste del puerto de Eivissa.
Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA)	1330 m	Aguas de Formentera y Sur de Ibiza y Aguas del Levante de Ibiza	Se encuentra el sector más cercano, dentro de las aguas interiores del puerto de Ibiza, y el más lejano en dirección noreste.
Humedal de especial protección y conservación	150 m	Ses Feixes del Prat de Ses Monges	Se localiza al noreste del área de estudio.

Fuente: Equipo redactor



Figura 42: Zonas Especiales de Conservación, (ZEC) y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000.



Fuente: Govern de les Illes Balears

Dada la naturaleza de los principales impactos asociados al PE (emisión de ruidos, polvo, emisiones lumínicas y turbidez de las aguas de manera temporal debido a las obras) se considera que no hay afectación significativa a ningún espacio situado a más de 1500m del puerto.

Los espacios potencialmente afectados (aunque sea de forma indirecta) en la fase de obras del PE son, en consecuencia:

- ZEPA Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza ES0000515
- Humedales de Ses Feixes



9.2.2 ZEPA Espacio Marino de Formentera y el sur de Ibiza

9.2.2.1 Descripción general

Zona que se extiende por las aguas marinas circundantes a la isla de Formentera y parte del sur de Eivissa, así como a los islotes del canal de Es Freus, que separa estas islas.

Este espacio marino ha sido declarado por su asociación a diversas colonias de cría situadas en las islas de Eivissa, Formentera e islotes de Espalmador y Espardell, entre otros. Aquí se encuentran las colonias de cría de pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) más importantes del mundo, así como importantes colonias de paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*) y gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), entre otros. También es una importante zona de alimentación para el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*), que cría en diversos puntos de la costa e islotes asociados, dichos taxones se consideran clave.

9.2.2.2 Evolución de la zona teniendo en cuenta el cambio climático

Aunque el cambio climático no está considerado dentro del plan de gestión de la ZEPA como una potencial amenaza, en las directrices de gestión se propone una línea estratégica basada en el incremento del conocimiento para la mejora efectiva del Estado de Conservación de las aves marinas y se propone realizar estudios para evaluar la incidencia del Cambio Climático en la biología de los taxones clave (Directrices de Gestión y Seguimiento ZEPA ES0000515, Melissa Consultoría e Ingeniería ambiental, 2012).

Estado de los taxones clave

De las 12 especies de aves que se encuentran en la ZEPA cinco se consideran taxones clave de conservación prioritaria en la ZEPA, todas ellas recogidas en la Directiva Aves y en la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

- Pardela cenicienta mediterránea (*Calonectris diomedea diomedea*)
- Pardela balear (*Puffinus mauretanicus*)
- Paíño europeo mediterráneo (*Hydrobates pelagicus melitensis*)
- Cormorán moñudo mediterráneo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*)
- Gaviota de Audouin (*Larus audouinii*)

Estos 5 taxones están recogidos en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE). Además, la pardela balear, la pardela cenicienta mediterránea, el cormorán moñudo mediterráneo y la gaviota de Audouin aparecen en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) bajo la categoría de en peligro de extinción (EN) –la primera- y vulnerable



(VU)- las tres últimas. El LESRPE y el CEEA están regulados por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero. Por otra parte, se debe señalar que la pardela balear se encuentra amenazada a nivel global según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), apareciendo en las Listas Rojas como en peligro crítico (CR).

Pardela cenicienta mediterránea (*Calonectris diomedea diomedea*):

La ZEPA constituye el área de extensión marina de importantes colonias cría para esta pardela en España. Actúa como área de extensión marina de las colonias de cría que se localizan en los vecinos islotes de S'Espardell (LIC y ZEPA ES0000084) y Malví Gros así como en Punta Prima (LIC y ZEPA ES0000084), en la Mola de Formentera (LIC y ZEPA ES5310024) y en el cabo de Berbería (LIC y ZEPA ES5310025). En total se contabilizan entre 85-105 parejas según datos del año 2008. El sector occidental de la ZEPA también es utilizado como zona de alimentación de ejemplares procedentes de Mallorca. El periodo reproductor de este ave marina comprende los meses de mayo a octubre

No hay constancia fiable de la tendencia de la población de Baleares.

Pardela balear (*Puffinus mauretanicus*)

Las colonias de cría existentes en la ZEPA contaban en 2007 con 115 parejas. La población visitante reproductora (concentraciones en el mar) en la ZEPA se ha estimado en 414 (102-933) individuos de promedio para el periodo 2006-2007. Estos datos se han confirmado en censos más recientes. El periodo reproductor de la especie en la zona comprende los meses de marzo a junio, periodo en el que resulta especialmente abundante en el ámbito marino de la ZEPA. La ZEPA constituye la extensión marina de las colonias de cría más importantes del mundo para esta pardela.

No existen estudios o evidencias científicas que permitan determinar si el tamaño poblacional estimado hasta la fecha dentro de la ZEPA se puede adoptar como el valor de referencia a partir del cual establecer el estado de conservación favorable de esta especie en el área.

En las Islas Baleares es una especie bien estudiada, aun así las estimas poblacionales están sujetas a sesgos importantes dada la dificultad de acceder a sus nidos y su carácter discreto. No obstante, se ha estimado mediante modelos de simulación poblacionales un declive anual de aproximadamente un 7%.

Las dos amenazas más importantes en la actualidad son los depredadores terrestres (gatos, sobre adultos, y ratas, sobre huevos y pollos) y la mortalidad en el medio marino (particularmente por la pesca de palangre); también le afectan otros factores como la contaminación marina y las catástrofes petroleras, las vedas en el arrastre (cuyos descartes aprovecha esta pardela), la sobreexplotación pesquera y el crecimiento urbanístico en la costa.



Paíño europeo mediterráneo (*Hydrobates pelagicus melitensis*)

La ZEPA constituye el ámbito marino de extensión de importantes colonias de cría que se localizan en islotes próximos. Destacan las colonias de los islotes de Es Freus - en S'Espardell crían entre 100-300 parejas- y Malví Gros, els Penjats y la Negra, donde crían entre 100-200 parejas por islote. Además existen pequeñas colonias en otros islotes que, en conjunto, sumarían unas pocas decenas de parejas más. La población reproductora total en la zona se estimó, el año 2008, entre 320-743 parejas. El periodo reproductor comprende los meses de abril a septiembre. Valoración La ZEPA constituye la extensión marina de colonias de cría que albergan el 15 % del total de la población Balear - la más importante de la subespecie melitensis del Mediterráneo occidental-.

Se desconoce la tendencia poblacional de este taxón en la zona. Las amenazas que la afectan, básicamente, en sus colonias de cría (depredación de ratas y gatos, molestias en época de cría, taponamiento de huras, etc.). La contaminación por organoclorados también es un aspecto preocupante para la conservación de la especie.

Cormorán moñudo mediterráneo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*)

Las altas concentraciones de cormorán moñudo en aguas de Formentera otorgan importancia a esta ZEPA durante los meses de verano (periodo post-reproductor). Posiblemente se trata de ejemplares juveniles tanto de la población reproductora local como procedentes de otras colonias de Baleares. La población visitante reproductora (concentraciones en el mar) en la ZEPA se ha estimado en 643 (188-1.349) individuos de promedio para el periodo 2006-2007

No existen estudios o evidencias científicas que permitan determinar si el tamaño poblacional estimado hasta la fecha dentro de la ZEPA se puede adoptar como el valor de referencia a partir del cual establecer el estado de conservación favorable de esta ave marina en el área. En lo que se refiere a la tendencia poblacional se debe señalar que en el año 2006 se realizó un censo muy exhaustivo de la especie en Baleares fijando su población en 1.800 parejas. Los datos disponibles indican una disminución en las últimas décadas, aunque este descenso no resulta alarmante como pasa con la subespecie atlántica.

Una de las amenazas más graves para este cormorán en la zona es la mortalidad accidental de adultos y jóvenes asociada a los artes de pesca (principalmente artes de enmalle y palangre). La pesca recreativa también representa una amenaza en la zona, en algunos casos se ha detectado la captura de individuos en anzuelos. Por otro lado, el entorno de las colonias de cría se ve afectado por las molestias que ocasionan actividades náuticas y recreativas como el buceo, así como el fondeo de barcas de recreo.



En todo caso, para la conservación de este cormorán resulta fundamental garantizar el buen estado de las praderas de Posidonia oceanica y de las zonas arenosas costeras, dado que constituyen sus hábitats preferentes de alimentación.

Gaviota de Audouin (*Larus audouinii*)

Nidifica exclusivamente en el islote de S'Espardell (LIC y ZEPA ES0000084) -donde se contabilizaron 360 parejas en el año 2007- y se observa con frecuencia alimentándose en cualquier punto de la ZEPA. El periodo reproductor de la especie en la zona comprende los meses de abril a julio.

Parte de la ZEPA constituye la extensión marina de colonias de cría que albergan un porcentaje importante de la población balear.

No existen estudios o evidencias científicas que permitan determinar si el tamaño poblacional estimado hasta la fecha dentro de la ZEPA se puede adoptar como el valor de referencia a partir del cual establecer el estado de conservación favorable de esta especie en el área.

En España la gaviota de Audouin ha experimentado un significativo crecimiento poblacional desde los años 80, cuando era una de las gaviotas más escasas del mundo y corría riesgo de extinción. En las islas Baleares llegaron a criar casi 2.000 parejas en el año 2001, con cambios irregulares y tendencia negativa en años posteriores. La población de las Baleares se mueve entre distintos núcleos reproductores, que coloniza y generalmente al cabo de unos años abandona. existen ciertas amenazas que tienen que ver, básicamente, con sus colonias de cría: la competencia y depredación de sus huevos y pollos y las perturbaciones durante el periodo reproductor (turismo náutico, vuelos bajos de avionetas o helicópteros, etc.). También es importante la sobrepesca de sus recursos tróficos y su excesiva dependencia de los descartes,

La captura accidental en artes de pesca (palangre y otros) o los enredos en hilos de pescar causan algunas bajas anualmente pero no parece ser excesivamente relevante, aunque en Baleares puede ser una causa importante de mortalidad, causada también por artes menores y pesca recreativa. Esta gaviota cuenta en Baleares con un Plan de Manejo aprobado en el año 2007 cuyo objetivo fundamental es conseguir que la población se mantenga en el máximo poblacional logrado en el año 2001 (1.956 parejas) y con el mismo número de colonias (quince).

9.2.3 Ses Feixes del Prat de ses Monges y Ses Feixes des Prat de Vila.

9.2.3.1 Descripción general

Cabe destacar la proximidad del puerto de Eivissa a dos zonas que presentan un interés especial por su valor histórico y ecológico; ses Feixes des Prat de Vila i des Prat de Ses Monges, consideradas el segundo humedal más importante en Eivissa (después de Las Salinas). Estos



espacios están ubicados a unos 200m al este del puerto (en el caso de Ses Monges) o a 50 m al oeste del mismo (en el caso de Prat de Vila), como se aprecia e la figura siguiente.

Figura 43 Localización de ses Feixes des Prat de Vila i des prat de ses Monges



Fuente: Tecnoambiente sobre base de Google Earth

Como se ha mencionado, lo que antiguamente debía ser un solo espacio actualmente está compuesto por dos ámbitos separados por el puerto de Eivissa y la urbanización Eivissa Nueva. Lo que queda de ses Feixes del Prat de Vila, situado al oeste, está rodeado por infraestructuras, el puerto y la misma ciudad y se encuentra en un estado de degradación importante, aunque sus condiciones naturales son recuperables y sus valores etnológicos son elevados.

En mejor estado de conservación se encuentra el ámbito de ses Feixes des Prat de Ses Monges que está situado al este de la ciudad de Eivissa. Esta zona está incluida en el Plan Especial de conservación, protección y recuperación de Ses Feixes des Prat de Ses Monges. Adicionalmente Ses Feixes del prat de ses Monges forman parte del entorno de protección de la declaración de Eivissa como Patrimonio de la Humanidad bajo el título Eivissa: Biodiversidad y cultura.

El hábitat que forma las Feixes está constituido por zonas húmedas, vegetación baja, vegetación palustre y zonas de vegetación agrícola, con presión antrópica intensa en los márgenes del área, pero moderada en el su interior, además de la proximidad a la costa.



Estas *Feixes* eran usadas ya en la época de dominio musulmán de la isla como huerta, destacaba por su sistema de canalización del agua y sistemas de riego basados en la capilaridad.

Estos espacios de interés, presentan (especialmente en el caso de Ses Monges) un carácter muy heterogéneo, al tratarse de un ámbito marítimo-terrestre que cuenta con la presencia de muy diversos hábitats de características terrestres, marinas o de transición que dotan al espacio de un extraordinario valor ecológico. Los diferentes ambientes que se pueden encontrar son:

Zona terrestre

Se trata de los terrenos que se extienden al norte del ámbito del Plan de Gestión. Es una extensión de cultivos de secano que se extiende desde el torrente de Sa Llanera hasta el límite con la zona húmeda. Funciona como zona de amortiguación del área de interés con el resto de la conurbación de Eivissa además de ser el nicho de numerosas especies de aves y reptiles vinculadas a estos medios agrícolas. Esta zona incluye también una pequeña parcela en su límite occidental de pinares y matorral mediterráneo catalogado como hábitats de interés comunitario (HIC 9540)

Zona húmeda

Se trata de la zona de mayor interés de Ses Feixes. Es conformado por un sistema de tierras de cultivo de huertas abandonado y afectado por la acción humana. Esta presión antrópica ha provocado la alteración de los factores biofísicos (geología, hidrología y calidad del agua) que controlan principalmente el desarrollo de los hábitats de esta zona húmeda.

Así, el sistema de antiguas parcelas de regadío ha evolucionado hacia una serie de humedales someros, y en algunos casos temporales, influidos por la climatología local y la influencia marina. Son muy importantes desde el punto de vista ecosistémico ya que regulan las relaciones entre los sistemas terrestres y los marinos. Son además áreas altamente productivas y con una alta diversidad de ambientes que alberga un variado y singular mosaico de comunidades vegetales, cada una adaptada a la heterogénea salinización y encharcamiento de los suelos, el cual no puede ser observado en ninguna otra localidad de las Islas Pitiusas. Las especiales características de la zona de ses Feixes tales como la mezcla de aguas dulces y salobres, el gradiente de salinidad que es especialmente intenso en épocas de estiaje y la actividad humana que se desarrolla, ha hecho que se puedan encontrar comunidades vegetales de distribución limitada en Ibiza y Baleares.

Su ubicación confiere a estos humedales unas determinadas características ambientales, tales como: alta salinidad con influencias continentales (climáticas y de agua dulce), aguas con alto contenido en oxígeno, elevada tasa de intercambio, condiciones extremas de insolación y temperatura, elevado estrés hídrico, inundación periódica, ambientes someros y áreas resguardadas, con sistemas de baja velocidad. Estos factores determinan una elevada



productividad, baja biodiversidad biológica, en la que las formas de vida presentes tienen una elevada adaptación fisiológica. A continuación, se enumeran los principales hábitats extinguido o actual que alberga la zona húmeda. Destaca que la mayoría de ellos están catalogados como hábitats de interés comunitario por la Directiva Hábitats de la Unión Europea, y en algunos casos de interés prioritario por su singularidad:

- Carrizales mediterráneos de *Phragmites australis* y *Typha* spp. Se localiza en la zona limítrofe con la zona terrestre y con mayor aporte de aguas de superficiales. Está adaptada a condiciones de estrés ambiental moderado (salinidad del suelo baja y saturación hídrica del suelo frecuente o inundado permanente). Originalmente debía tener una distribución mayor considerando el mayor aporte de aguas dulces superficiales y subterráneas que existía antes del desarrollo humano en la zona.
- Mansegares mediterráneos de *Cladium mariscus* (hábitat de interés comunitario prioritario 7210). Hábitat extinguido que se localizaba en zonas reducidas de antiguas surgencias de aguas subterráneas calcáreas.
- Juncales mediterráneos (hábitat de interés comunitario 1410) de *Juncus* spp. y *Scirpus* spp. Se localizan en los bordes de las acequias con un estrés ambiental moderado (salinidad del suelo intermedia y saturación hídrica o inundación del suelo frecuente). Su distribución espacial original debía ser mayor dado que las condiciones de aguas salobres por aportes de aguas continentales y marinas era más extendido.
- Salicorniales mediterráneos (hábitat de interés comunitario 1420) de *Salicornia* spp., *Sarcocornia frutescens* y *Arthrocnemum macrostachyum*. Están localizados en las antiguas parcela de cultivo sobreelevadas y con un estrés ambiental elevado caracterizada por salinidad del suelo alta y saturación hídrica del suelo extrema (excepcional o permanente). Su distribución espacial original debía ser más restringido dado que no existían los actuales terrenos de cultivo abandonados sobreelevados que generan unas condiciones de hipersalinidad posiblemente inexistentes de manera natural y que reproducen condiciones de estepas hipersalinas continentales.
- Lagunas costeras (hábitat de interés comunitario prioritario 1150) de vegetación acuática submergida y acuática emergente (Carrizales, juncales y salicorniales). Está conformada por acequias abandonadas y una laguna temporal, resultado de acciones de restauración previas. Estos dos hábitats han alcanzado un buen desarrollo ecológico y actualmente son refugio de numerosas especies de fauna y flora, incrementando la diversidad del espacio. Su distribución original debía ser mayor partiendo de una laguna única o albufera primigenia que se fue colmantando progresivamente formando un sistema de lagunas que posteriormente desapareció con la transformación agrícola del espacio.



- Pinares y matorral mediterráneos (hábitat de interés comunitario 9540). Desarrollada sobre materiales exógenos de la construcción aportados en la zona.

Zona litoral (exclusivamente en Ses Monges)

La playa, junto con su zona de rompiente conforman un hábitat litoral reducido con contornos bien determinados por la playa. A continuación, se enumeran los dos principales hábitats naturales:

- Dunas litorales (hábitat de interés comunitario 2110 y 2120): Se identifica una pequeña duna con contornos formados por los límites marino y terrestre del transporte eólico y que, al igual que el ecosistema marino contiene una flora y fauna características. A pesar de que la duna está acordonada para evitar su pisoteo la flora propia de este medio se ha perdido casi por completo y su presencia ha quedado reducida a testimonial. Además hay que sumar los efectos de los últimos temporales que, como se mencionó antes, han arrastrado la mayor parte del sustrato.
- Playa arenosa: está encajada entre dos cabos formados por acantilados bajos (punta d'es Andreus al Este y punta Tabernera al Oeste). La longitud media de la playa es de 910 m, con una anchura media de la playa seca de 21 m. El sedimento característico de la playa es de arena calcárea, de grano fino y color blanco. Esta playa tiene actualmente balance sedimentario deficitario y ha sido regenerada en varias ocasiones.

Especies presentes:

La fauna de ses Feixes está determinada principalmente por los hábitats de la zona húmeda, así como la zona terrestre de campos de secano, que proporciona también alimento a numerosas especies de avifauna. En particular, las zonas húmedas de ses Feixes destacan por proporcionar un hábitat singular para la alimentación y nidificación de la avifauna acuática. Ses Feixes es uno de los pocos humedales salobres de carrizales y juncos de las islas Pitiusas y de las Baleares y por tanto estos atrae a aves acuáticas que no se localizan en otros humedales costeros salinos. Esta singularidad también posibilita la presencia de la Anguila europea (*Anguilla anguilla*) que requiere de un ambiente dulceacuícola para realizar su ciclo de vida.

En las Feixes existe una gran variedad de hábitats los cuales incluyen también un gran número de especies de ave, 141, aunque con un numero escaso de individuos. Se dividen en aves nidificantes, sedentarias no nidificantes, estivales no nidificantes, invernantes (como el Águila pescadora *Pandion haliateus*), migrantes y accidentales o esporádicas (Martínez, Palerm, 1998) de las cuales destacan las siguientes especies. Según el Plan especial de conservación, protección y recuperación de ses Feixes del prat de ses Monges, Vol. I:



- *Rallus aquaticus*. Rascón común. Se trata de la única población reproductora permanente de las islas Pitiusas. Sólo se ha citado la reproducción de una pareja en ses Salines, concretamente en los estanques de la Sal Rossa, aunque este dato debe confirmarse. La población, por lo que se refiere al número de efectivos reproductores, no ha podido ser evaluada.
- *Pandion haliaetus*. Aguila pescadora. Inverna en ses Feixes.
- *Gallinula chloropus*. Gallineta común. También existe la única población reproductora estable conocida en las islas Pitiusas.
- *Motacilla flava*. Lavandera boyera. Cría sólo en hábitats de salicorniars. En las Pitiusas sólo nidifica en ses Feixes y ses Salines.
- *Cettia cetti*. Ruiseñor bastardo. Es exclusivo de hábitats palustres, en los que nidifica. En las Pitiusas, sólo se conoce su cría en ses Feixes.
- *Cisticola juncidis*. Buitrón. Exclusivo de hábitats palustres y salicornias. En las Pitiusas, sólo cría en ses Salines y ses Feixes.- *Acrocephalus scirpaceus*. Carricero común. Ses Feixes es la única localidad de cría conocida en las Pitiusas para esta especie.

9.2.3.2 Probable evolución teniendo en cuenta el cambio climático

Según el panel de expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) los humedales figuran entre los sistemas naturales especialmente vulnerables al cambio global.

El cambio climático aumenta aún más la vulnerabilidad de este tipo de hábitats, ya de por si sujetos a varios tipos de presiones y puede generar impactos. Entre las vulnerabilidades destacan la poca altura respecto el nivel del mar, la intrusión salina, desbalance hídrico, exposición a eventos de sequías, fragilidad de los ecosistemas o exposición a tormentas.

Los impactos esperados en un contexto de cambio climático son los siguientes (Moya *et al*, 2005):

- *Afectación sobre las funciones ecológicas (provocados por cambios en la hidrología y otras condiciones físicas y químicas).*
- *Pérdida de hábitat y afectaciones sobre la flora y fauna (colonización de especies exóticas, cambios en los patrones de migración en las aves).*
- *Aumento de la erosión costera (especial relevancia en el Prat de ses Monges).*
- *Afectaciones al transporte de sedimentos y nutrientes.*

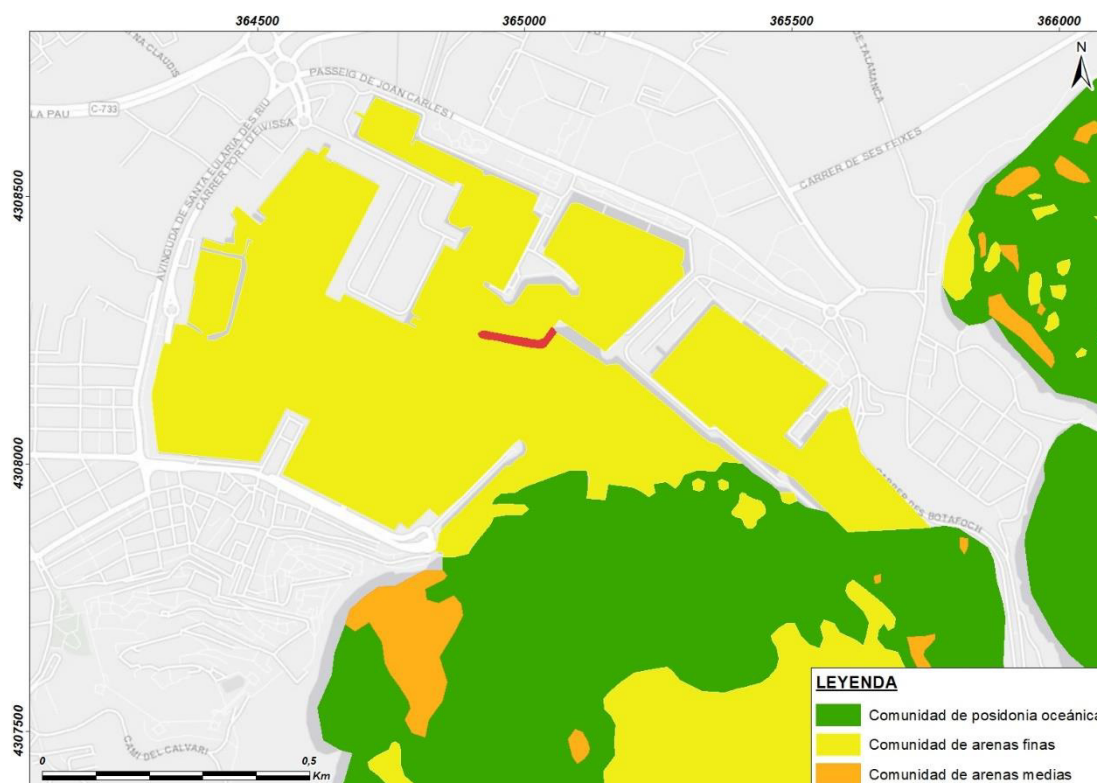


9.3 Praderas de *Posidonia oceanica*

9.3.1 Introducción

Como se ha comentado anteriormente el hábitat más relevante presente en el puerto y susceptible de verse afectado por las obras son las praderas de *P. oceanica*.

Figura 44. Mapa de fondos marinos del puerto de Eivissa



Fuente: Estudio ecocartográfico del litoral de las islas de Menorca Ibiza y Formentera. MAGRAMA 2010 y equipo redactor

Como se aprecia en la figura, hay una considerable cobertura de *P. oceanica* en la zona exterior del puerto. Sin embargo el fondo previsto para la construcción del dique (en rojo en la figura) está libre de ella, por lo tanto no se esperan impactos directos sobre la *P. oceanica*.

Las praderas de posidonia son susceptibles al impacto que supone la deposición de sedimentos sobre ellas. El umbral de sedimentación tolerable se ha establecido en 5 g/m²·día. A partir de esta tasa el declive de las praderas se acelera (Díaz-Almela et al 2008).

Referente al estado de conservación de dicha pradera, En el informe *Desarrollo de 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* (Agawin, N. S. et al., 2018) se sacan las siguientes conclusiones:



- Las praderas de *P. oceanica* en la proximidad del Puerto de Eivissa tienen un estado de conservación desfavorable comparado con las estaciones de control de referencia y evidenciado por la medida de la densidad global de las plantas.
- Se sugiere que la turbidez y los nutrientes totales disueltos (orgánicos e inorgánicos) (i.e., los fosfatos) causan la disminución de la densidad global de *P. oceanica*. Otros potenciales factores necesitan ser cuantificados y estudiados de forma más profunda.
- Mediante análisis por medio de bioindicadores se determina que las praderas de *P. oceanica* presentan evidencias de estrés oxidativo.
- Los índices bioindicadores muestran que las praderas más afectadas corresponden a las zonas más restringidas del puerto, coincidiendo con los valores más bajos de densidad de la pradera. En el resto de las zonas estudiadas los índices presentan valores elevados, correspondiendo a densidades de la pradera medias y altas.
- Existe un patrón general de declive del crecimiento vertical de los rizomas de *P. oceanica* a lo largo de los años en todas las estaciones incluyendo los puntos control (evidenciado mediante técnicas de reconstrucción de crecimiento vertical), lo que sugiere que podría ser debido a factores más globales (por ejemplo, por el cambio climático) que podrían afectar al estado de conservación de *P. oceanica* en una escala espacio-temporal más amplia.

Por lo que refiere a la probable evolución de las praderas en el futuro, cabe esperar a que la tendencia ya detectada en el citado informe (empeoramiento del estado de conservación ya sea por fenómenos locales como la turbidez o la presencia de nutrientes, o bien a fenómenos globales a gran escala como el cambio climático) se mantenga.

Tal como se verá en capítulos posteriores, se aplicarán las medidas de prevención, mitigación y seguimiento necesarias para garantizar la no afectación de las praderas.

9.3.2 Probable evolución teniendo en cuenta el Cambio Climático

Las praderas de *P. oceanica* son el hábitat de más valor biológico entre los que se encuentran en el interior del puerto. El mayor valor del ecosistema de *P. oceanica*, en el contexto de la mitigación del cambio climático global, está vinculado a este vasto stock de carbono a largo plazo acumulado durante milenios, y por lo tanto, los esfuerzos deben enfocarse en preservar las praderas para mantener intacto este reservorio.

Aunque el calentamiento climático está afectando a la mayoría de los ecosistemas marinos, el Mediterráneo está mostrando impactos más tempranos. Las praderas de Posidonia ya están experimentando una regresión bien documentada en toda la región, que podría verse agravada



por el cambio climático. En el peor de los casos, se estima que *Posidonia oceanica* podría perder el 75% de su hábitat adecuado para el 2050.

Aunque el Cambio Climático no es la única responsable de esta situación, el aumento de la temperatura atmosférica está provocando una mayor ocurrencia de olas de calor, eventos extremos que pueden producir un calentamiento sustancial del agua, especialmente en zonas con escasa renovación como las zonas portuarias, que tiene un efecto perjudicial sobre las praderas.

Estudios experimentales han demostrado que temperaturas superiores a 27°C limitan el crecimiento de la planta al inhibir su sistema fotosintético, producen una reducción en la hoja, un crecimiento y senescencia foliar más rápida y, en algunos casos, la muerte mortalidad, añadida a efectos negativos en la germinación de las plántulas.

9.4 Especies protegidas y otras especies de especial interés.

En respuesta al documento de alcance, se incluyen en el análisis las siguientes especies:

- Especies Vulnerables según el RD 139/2011 de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas: *Ardeola ralloides*, *Phalacrocorax aristotelis desmarestii*, *Dendropoma lebeche*, *Ichthyæetus audouinii*.
- Especies incluidas en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial (según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero); *Hemidactylus turcicus*, *Tarentola mauritanica*, *Podarcys pityusensis*, *Tadarida teniotis*, *Rhynolophus hipposiderus*, *Asio otus*, *Monticola solitarius*, *Alca torda*, *Thalasseus sandvicensis*, *Posidonia oceanica*
- Especies de interés especial según Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección: *Xerocrassa caroli caroli*, *Diplotaxis ibicensis*,
- Especies de especial protección según Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección: *Crithmum maritimum*.
- Especies amenazadas, pero no catalogadas. *Osyris lanceolata*

Tampoco se incluyen en este apartado los taxones clave de la ZEPA, que se han tratado en el apartado anterior.

En el ANEXO II: ESPECIES DE ESPECIAL INTERÉS PRESENTES EN LA ZONA se presentan, para las citadas especies, unas fichas descriptivas de su estatus de protección, presencia y



abundancia a nivel regional o local (si esta información existe y está disponible), su posible presencia en la zona del proyecto en función de la bibliografía disponible y la biología de la especie y sus principales amenazas. En posteriores apartados se valorará el potencial impacto del PE sobre cada especie.



10 PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES QUE SEAN IMPORTANTES PARA EL PE Y PROBLEMAS RELACIONADOS CON ZONAS DE ESPECIAL IMPORTANCIA AMBIENTAL; ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES PROTEGIDAS Y RN2000.

10.1 Introducción: principales problemas ambientales y prioridades del sector portuario

A continuación, se describen los problemas ambientales existentes en el puerto y sus alrededores, que son importantes para el PE. Se incluyen no solamente los relacionados con las zonas de importancia ambiental, sino también, debido a la naturaleza del puerto, aquellos problemas o oportunidades de mejora asociados a las personas, ya sea usuarios del puerto, visitantes o trabajadores.

Según el informe de la ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimos) las 10 prioridades ambientales de los puertos son: la calidad del aire, el cambio climático, la eficiencia energética, el ruido, las relaciones con la población local, los residuos de barcos, la calidad del agua, los residuos del puerto, los dragados y el desarrollo portuario.

Dadas las particularidades del puerto de Eivissa y su entorno, los problemas ambientales existentes que se han tenido especialmente en cuenta para la redacción del PE han sido: el cambio climático, la calidad del aire, la calidad de las aguas y los ecosistemas acuáticos y la generación de residuos.

10.2 Cambio climático

El cambio climático es un fenómeno complejo que afectará diferentes vectores ambientales, que incluirá, entre otros aspectos;

- Aumento de las temperaturas
- Aumento del nivel del mar y aumento de fenómenos extremos (tormentas)

Como se describe en el apartado *8.2.2.3 Proyecciones climáticas para el s.XXI.*, debido a la naturaleza y morfología del puerto de Eivissa, el aumento del nivel del mar y del nivel de agitación debido a fenómenos extremos como tormentas, etc. no tendrá un impacto significativo sobre el puerto en el plazo previsto de vigencia del PE.

La principal problemática asociada al cambio climático que se ha tenido en cuenta a la hora de elaborar el PE ha sido:

- Aumento general de las temperaturas promedio, especialmente en los meses de verano exacerbado por el efecto isla de calor que el puerto y la ciudad generan.
- Aumento de las olas de calor y días de temperaturas extremas.



- Aumento general de las horas de insolación anuales.

Estos aspectos afectarán a la población en general, y los usuarios y visitantes del puerto no van a ser una excepción. El nivel de afectación a las personas al aumento de temperaturas e insolación depende de varios factores como la edad (factor principal) y otros como el nivel socioeconómico, condiciones físicas previas, tipo de trabajo, etc.

Para mitigar los efectos negativos del cambio climático sobre las personas es adoptar mecanismos de adaptación consistentes en una mejora en la planificación de las zonas urbanas y portuarias, incluyendo construcciones bioclimáticas y otras adaptaciones que ayuden a mitigar las temperaturas que soportan los visitantes, usuarios y trabajadores del puerto.

Las medidas propuestas a continuación se incluyen, entre otras, en La Guía metodológica: “Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano” (Verdaguer C. et al., 2015) elaborada por la Red Española de Ciudades por el Clima, Sección de la Federación Española de Municipios y Provincias, con la colaboración de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Los proyectos que se desarrollen dentro del marco del PE lo harán, siempre que sea técnicamente y económicamente viable, en concordancia con las siguientes directrices, de la citada guía metodológica:

- *Área temática 5, Metabolismo / Energía:*
 - *Mejora de calidad ambiental en el entorno de la edificación de acuerdo con los principios bioclimáticos.*
- *Área temática 9, Regeneración urbana:*
 - *Potenciar los espacios permeables y verdes existentes en el interior del tejido consolidado (reducción del efecto isla de calor), eliminando espacios asfaltados, impermeables y pavimentados en exceso.*
 - *Establecer condiciones de edificación que contemplen soluciones para la mejora del aislamiento térmico en la edificación rehabilitada.*
- *Área temática 10, Edificación y forma urbana:*
 - *Disponer de una base de datos climáticos locales, que tenga en cuenta las nuevas necesidades derivadas de la repercusión del cambio climático para una adecuada realización de los proyectos relacionados con el urbanismo y clima.*



- *Redactar una Ordenanza Local de Arquitectura Bioclimática y Eficiencia Energética, atendiendo a aspectos tales como la orientación, el soleamiento, la distribución interior, la ventilación y la iluminación naturales y el aislamiento térmico.*
- *Utilizar cubiertas y materiales de construcción a alto albedo (colores claros), contribuyendo a reducir el efecto isla de calor y fomentar las cubiertas y fachadas vegetadas.*
- *Área temática 11, Espacio público*
 - *Planificación adecuada de equipamientos, zonas verdes y espacios públicos atendiendo a las necesidades de la población local.*
 - *Diseñar una red de espacios libres urbanos, que mejore las condiciones ambientales, mediante la introducción de criterios bioclimáticos.*
 - *Favorecer el carácter estancial y de paseo del espacio público dotándolo de más zonas arbóreas y zonas verdes dedicadas a dar sombra y a aumentar la evapotranspiración y permeabilidad del suelo.*

Los objetivos fundamentales para los que las medidas recogidas deben contribuir en la adaptación al cambio climático son los siguientes:

- *Garantizar el acceso de la población a espacios libres equipados y ambientalmente adaptados al cambio climático.*
- *Reducir el efecto negativo sobre el ambiente urbano derivado del cambio climático.*
- *Evitar la escorrentía superficial provocada por fenómenos extremos de precipitaciones.*
- *Reducir la temperatura ambiente por efecto de isla de calor urbano.*
- *Evitar la pérdida de vegetación por incremento de temperaturas asociadas al cambio climático.*
- *Evitar daños en bienes inmuebles por acción meteorológica extrema del cambio climático.*
- *Garantizar el uso de las infraestructuras durante eventos extremos climatológicos.*
- *Evitar inundaciones provocadas por obstáculos de la urbanización ante la variación y evolución extrema del clima.*



A nivel más específico, (García F.J., 2019) recoge las Capacidades Adaptativas Específicas frente a Isla de Calor, son las siguientes:

- *Presencia de superficie adaptada al incremento de temperatura*
- *Participación de la infraestructura verde en la reducción de temperaturas*
- *Cobertura de la infraestructura verde en áreas expuestas a Isla de Calor*
- *Presencia de vegetación de sombra dentro del área*
- *Grado de Arborización*

Respecto a los puntos comentados, la situación actual del puerto de Eivissa presenta las siguientes oportunidades de mejora.

La mayor parte de la superficie está pavimentada con hormigón, asfalto o piedra. La relación de superficies de bajo albedo (materiales que absorben el calor) es muy alta, por lo tanto la temperatura superficial en episodios de calor es muy elevada y su previsión en contexto de cambio climático es de aumentar más. A nivel puramente ilustrativo, según los parámetros de referencia de la La Guía metodológica: “Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano” (Verdaguer C. et al., 2015), el puerto de Eivissa se catalogaría la zona como No Admisible ya que menos del 50% del total de la superficie es de Alto Albedo.

Figura 45 Paseo marítimo del puerto de Eivissa



Fuente: Tecnoambiente

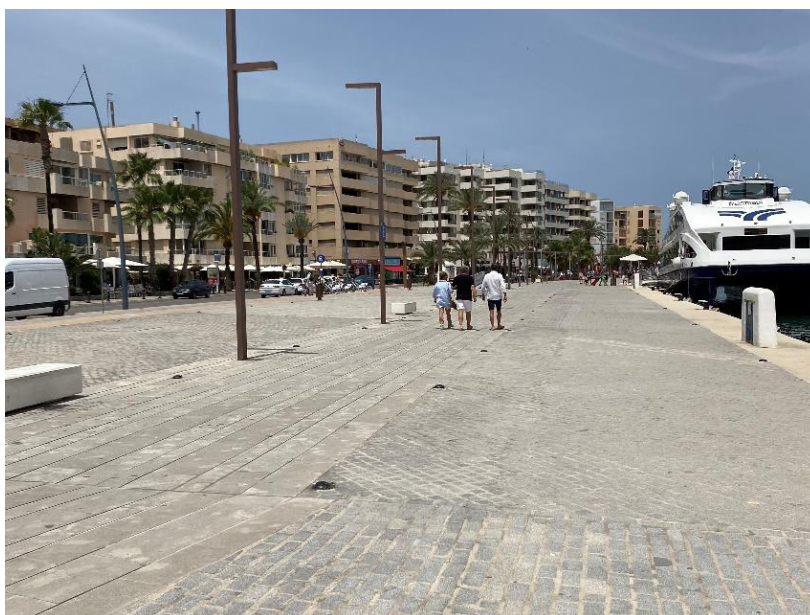


La participación de la infraestructura verde en la reducción de la temperatura es baja. La gran mayoría de la superficie portuaria está formada por materiales duros y la presencia de infraestructuras verdes es testimonial.

La cobertura de la infraestructura verde es muy reducida, muy lejos del 20% recomendado (García F.J., 2019).

Existen algunas áreas con pérgolas próximas a la estación marítima y otras dentro de un espacio comercial localizado en el puerto deportivo de Marina Ibiza, pero la presencia de infraestructuras de este tipo es deficiente tal y como se observa en la siguiente imagen.

Figura 46 Paseo marítimo del puerto de Eivissa

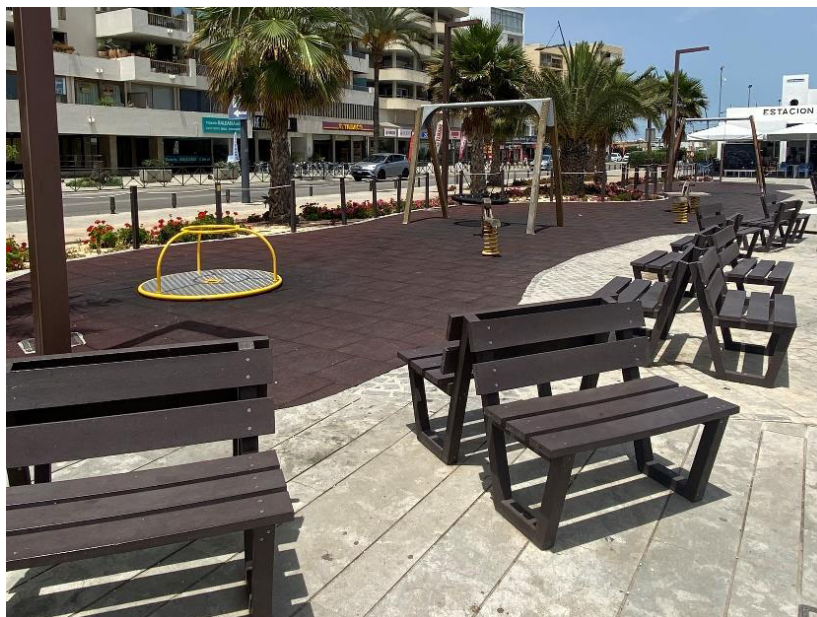


Fuente: Tecnoambiente

Las zonas de sombra son escasas y la mayor parte de las zonas de paseo, bancos y parques infantiles no tienen sombra. Este hecho aumenta la vulnerabilidad de sus usuarios ya que buena parte de ellos se trata de ancianos y niños, catalogados como población especialmente sensible a las olas de calor (Aguilar P & Edwards S., 2019).



Figura 47 Parque infantil y zona de bancos expuestos al sol



Fuente: Tecnoambiente

Figura 48 Área de sombra deficiente para los usuarios de la embarcación.



Fuente: Tecnoambiente

El grado de arborización es bajo, se encuentra alguna zona verde con árboles, pero por lo general domina la superficie pavimentada sin vegetación ni sombra natural o artificial. Destaca la zona del paseo Joan Carles I, equipada con un parque biosaludable.



Figura 49 Parque biosaludable del paseo Joan Carles I.



Fuente: Tecnoambiente

A lo largo del puerto d'Eivissa se ha contabilizado unos 350 árboles de porte medio o alto. A nivel puramente de ejemplo, se indica que esta cantidad es aproximadamente un 1% de la cantidad de árboles recomendado en La Guía metodológica: "Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano" (Verdaguer C. et al., 2015) que, si bien no es aplicable al tratar entornos urbanos y no portuarios, da una indicación del margen de mejora posible en esta dirección.

10.3 Calidad del aire

La calidad del aire ha sido la primera prioridad para los puertos europeos en los informes de ESPO desde 2013. Esto podría atribuirse a la sucesiva introducción de nueva legislación y su aparición como una prioridad que preocupa a los ciudadanos de las ciudades portuarias y áreas urbanas en general. Todos los años, la contaminación del aire causa alrededor de 400.000 muertes prematuras en la UE y cientos de miles de millones de euros en costes externos relacionados con la salud (ECA, 2018). La calidad del aire se ha convertido en un factor determinante de la "aceptación" pública de la actividad portuaria.

A nivel de ejemplo, en el año 2019, las emisiones de SO_x por parte de los cruceros multiplicaron por 7,3 las emisiones del mismo gas emitido por todos los coches de la vila de Eivissa (Luxury cruise air emissions in Europe. Transport and Environment June 2019). Cabe a destacar los efectos de estas emisiones, las cuales forman aerosoles de sulfato (SO₄) que aumentan los



riesgos para la salud humana y contribuyen a la acidificación del medio ambiente terrestre y acuático.

10.4 Afecciones a la biodiversidad

La preservación de las praderas de posidonia del puerto y los hábitats terrestres de interés de los alrededores (especialmente Ses Feixes) han sido especialmente considerados en el PE, en la evaluación de impactos y en la definición de medidas preventivas y en última instancia correctoras a llevar a cabo durante la fase de obras asociada a las actuaciones del PE, como se verá en el capítulo 14 MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS.

10.4.1 Problemas ambientales asociados a las praderas de Posidonia

La posidonia se encuentra en regresión en casi toda la costa de Eivissa debido a varios factores:

- La pesca ilegal de arrastre a menos de 50 metros de profundidad, por el fuerte impacto físico que supone.
- La contaminación marina.
- Vertido de aguas hipersalinas de plantas potabilizadoras
- La eutrofización; que provoca el aumento de epifitos y aumenta el estrés por ácido sulfhídrico en los rizomas (junto con el aumento de temperatura).
- Las obras de infraestructura del litoral (puertos deportivos, espigones, regeneración de playas, dragados), que modifican la dinámica litoral y por tanto las condiciones ambientales de sus fondos y/o emiten partículas en suspensión que provocan el enterramiento de la planta y turbidez, que obstaculiza la llegada de luz, impidiendo que la posidonia realice la fotosíntesis.
- El fondeo de embarcaciones
- Olas de calor; el calentamiento global aumenta la temperatura del aire y del mar, que merma el crecimiento de las hojas y los rizomas y cuando supera los 28°C dispara la mortalidad de la posidonia.

10.4.2 Problemas ambientales asociados a Ses Feixes

Las principales presiones que sufre esta zona están relacionadas con la actividad antrópica, ya sea la urbanización (que presenta un mayor impacto en el Prat de Vila), la sobreexplotación de las aguas subterráneas (provocando un aumento en la salinidad), la sobreexplotación agrícola y la contaminación.



10.4.3 Problemas ambientales asociados a la ZEPA

Los principales impactos que sufren estos hábitats y los taxones clave que lo habitan son:

- La pesca comercial: atrapamiento en redes y anzuelos
- Ocupación, transformación y desarrollo de actividad en el litoral: en forma de vertidos de sustancias contaminantes, plásticos y la iluminación artificial, que tiene efectos perjudiciales en la fisiología, la epidemiología y la ecología de las aves marinas, siendo el efecto más importante la desorientación.
- Tráfico marino y el subsecuente vertido de aguas hidrocarburadas y otros contaminantes
- Turismo náutico y su afectación a las praderas de posidonia (e indirectamente a las especies que allí se alimentan).
- Parques eólicos marinos, por el impacto de las aspas con las aves.

10.4.4 Afección al patrimonio cultural

En junio de 2021 la APB solicitó al Consell Insular de Eivissa disponer del Inventario de Patrimonio Arqueológico en lo que afecte al puerto de Eivissa, con el objetivo de completar el presente estudio.

En respuesta de de 21 de julio de 2021 el Consell expresaba que no dispone de este inventario. Por tanto, no existe actualmente un censo detallado de los yacimientos arqueológicos sumergidos presentes en el puerto, pero la evidencia sugiere que puede haber una gran abundancia de ellos. La afección a dicho patrimonio (durante la construcción del muelle martillo) ha sido tomada especialmente en cuenta en la redacción del PE, especialmente en las medidas preventivas y de seguimiento a llevar a cabo previamente y durante la fase de obras.



11 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO, ESTATAL Y DE LA C.A. DE LES IIBB, QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN Y LA MANERA EN QUE TALES OBJETIVOS Y CUALQUIER ASPECTO MEDIOAMBIENTAL SE HAN TENIDO EN CUENTA DURANTE LA ELABORACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

11.1 Objetivos de desarrollo sostenible

El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en 2030. Los objetivos y metas que pueden tener interacción con el PE del Puerto d'Eivissa son los siguientes:

- *Objetivo 6. Agua limpia y saneamiento*
 - *6.3 De aquí a 2030, mejorar la calidad del agua reduciendo la contaminación, eliminando el vertimiento y minimizando la emisión de productos químicos y materiales peligrosos, reduciendo a la mitad el porcentaje de aguas residuales sin tratar y aumentando considerablemente el reciclado y la reutilización sin riesgos a nivel mundial*
- *Objetivo 7. Energía asequible y no contaminante*
 - *7.2. De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas*
 - *7.3. De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética*
- *Objetivo 9. Industria, innovación e infraestructura*
 - *9.1. Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos*
- *Objetivo 13. Acción por el clima*
 - *13.1 Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países*
 - *13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales*
- *Objetivo 14. Vida submarina*



- *14.1 De aquí a 2025, prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la polución por nutrientes*
- *14.2 Para 2020 se debería haber gestionado y protegido sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros para evitar efectos adversos importantes, incluso fortaleciendo su resiliencia, y adoptar medidas para restaurarlos a fin de restablecer la salud y la productividad de los océanos*
- *14.5 Para 2020 se debería haber conservado al menos el 10% de las zonas costeras y marinas, de conformidad con las leyes nacionales y el derecho internacional y sobre la base de la mejor información científica disponible.*
- **Objetivo 15. Vida de ecosistemas terrestres**
 - *15.1 Para 2020 se debería haber velado por la conservación, el restablecimiento y el uso sostenible de los ecosistemas terrestres y los ecosistemas interiores de agua dulce y los servicios que proporcionan, en particular los bosques, los humedales, las montañas y las zonas áridas, en consonancia con las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos internacionales*
 - *15.3 Para 2030, luchar contra la desertificación, rehabilitar las tierras y los suelos degradados, incluidas las tierras afectadas por la desertificación, la sequía y las inundaciones, y procurar lograr un mundo con una degradación neutra del suelo*
 - *15.5 Adoptar medidas urgentes y significativas para reducir la degradación de los hábitats naturales, detener la pérdida de la diversidad biológica y, para 2020 se debería haber protegido las especies amenazadas y evitar su extinción*
 - *15.8 Para 2020 se debería haber adoptado medidas para prevenir la introducción de especies exóticas invasoras y reducir de forma significativa sus efectos en los ecosistemas terrestres y acuáticos y controlar o erradicar las especies prioritarias*

11.2 El Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General

El nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, elaborado en 2020 y aprobado pendiente de aprobación por el MITMA, sienta las bases para que los puertos se ajusten mejor a las necesidades de los sectores de actividad económica del área de influencia y ofrecer una oferta más apropiada a los intereses de las personas y empresas decididas a utilizar el modo marítimo.

Este nuevo Marco Estratégico pretende posicionar los puertos españoles dentro de los más “verdes” del mundo, propiciando unos puertos más competitivos, seguros e implicados con la



sociedad; que apuesten por la digitalización y por la innovación y que sean referentes en sostenibilidad medioambiental, como clave para favorecer el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo con el horizonte de 2030.

El documento recoge el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario. El resto de los instrumentos de planificación (Planes Estratégicos, Planes Directores de Infraestructuras, Planes Especiales y Planes de Empresa) deberán responder a los citados objetivos generales.

Los objetivos generales de carácter urbanístico y ambiental se dividen en seis líneas estratégicas: Infraestructuras orientadas a demanda, fiables, conectadas y sostenibles, Puertos ambientalmente sostenibles, Puertos eco-proactivos, Puertos comprometidos con su ciudad, Puertos seguros y protegidos y Ayudas a la navegación (AtoN) avanzadas y de calidad.

- Los más relevantes son:
- *Infraestructuras orientadas a demanda con alto grado de aprovechamiento, sobre la base de una planificación efectiva. (Objetivo general de gestión 3.1)*
- *Infraestructuras funcionales y rentables, acorde con una planificación eficaz. (Objetivo general de gestión 3.2)*
- *Infraestructuras fiables y resilientes monitorizadas por un avanzado sistema de mantenimiento preventivo (Objetivo general de gestión 3.3)*
- *Infraestructuras conectadas e interoperables conforme a una planificación integral (Objetivo general de gestión 3.4)*
- *Infraestructuras respetuosas con el medioambiente sobre la base de una planificación comprometida. (Objetivo general de gestión 3.5)*
- *Debida diligencia en la gestión ambiental, enmarcada en una estrategia específica y la consecución de las debidas certificaciones. (Objetivo general de gestión 10.1)*
- *Elevar la calidad ambiental a fin de coadyuvar a la calidad del agua, aire y suelo portuarios, por medio de la prevención continua y la respuesta eficaz. (Objetivo general de gestión 10.2)*
- *Poner en valor la eco-eficiencia para minimizar consumos, fomentar la autogeneración con origen en renovables y optimizar la gestión de residuos. (Objetivo general de gestión 10.3)*



- *Incentivar una movilidad ecosostenible, por medio de sistemas de ecoincentivos que premien el mérito ambiental en los servicios de transporte. (Objetivo general de gestión 11.1)*
- *Contribuir a la mitigación del cambio climático, con el compromiso de toda la comunidad portuaria en torno al objetivo de descarbonización. (Objetivo general de gestión 11.2)*
- *Contribuir a la adaptación del cambio climático, asegurando la resiliencia de las infraestructuras portuarias. (Objetivo general de gestión 11.3)*
- *Puertos abiertos al ciudadano, por medio de ordenaciones del frente marítimo portuario y la recuperación de patrimonio histórico-artístico. (Objetivo general de gestión 12.1)*
- *Servicios portuario-municipales coordinados, de modo que se logre una imbricación funcional de las instalaciones y redes urbanas, así como se comparta una plataforma digital puerto-ciudad. (Objetivo general de gestión 12.2)*
- *Fomento de la responsabilidad social corporativa en el entorno, diseñada sobre un acuerdo reglado de asignación de recursos. (Objetivo general de gestión 12.3)*
- *Dar a conocer el puerto, con el objetivo de que el ciudadano lo haga suyo. (Objetivo general de gestión 12.4)*

11.3 Plan estratégico de la APB

La Autoridad Portuaria de Baleares ha elaborado recientemente el “Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares”, que contempla los cinco puertos de interés general (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina) y las señales marítimas que gestiona con un horizonte de diez años.

La elaboración del plan estratégico es de vital importancia ya que hablamos de zonas donde conviven varios factores como son las infraestructuras donde se prestan servicios vitales para las conexiones marítimas y el abastecimiento de las islas, actividades turísticas y socio-económicas (vinculadas a sectores como los cruceros o la náutica de recreo, con su componente industrial) y a menor escala, la pesca.

El objetivo de este Plan es definir las estrategias de futuro para estos puertos conciliando los diversos puntos de vista de la sociedad, a la que sirven y deben seguir sirviendo. Para ello se pretende considerar todos los factores clave que pueden incidir, ya sean socio-económicos, tecnológicos, medioambientales, etc. buscando siempre favorecer el interés general.

Asimismo, el Plan Estratégico busca mejorar la calidad y eficiencia de los servicios que se prestan en los puertos, manteniendo la capacidad de autofinanciación actual, y respetando el



valioso entorno (el natural y el urbano), con la previsión suficiente para afrontar con éxito los retos del próximo futuro.

El Plan destaca la interacción Puerto – Ciudad, como pieza fundamental en su enfoque estratégico para preservar el valor turístico del entorno urbano y ambiental en que se ubican los puertos.

Los ejes y objetivos estratégicos del Plan son los siguientes:

- *Excelencia en el servicio a la vital movilidad de mercancías y personas:*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 1: Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 2: Optimizar el servicio al tráfico de mercancías*
- *Reforzar la integración de los puertos en su territorio.*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 3: Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 4: Inserción en el entorno territorial y socioeconómico*
- *Facilitar las actividades portuarias que contribuyen al desarrollo socioeconómico de balears.*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 5: Gestión del tráfico de cruceros, bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 6: Baleares nodo de referencia internacional en la náutica de recreo – deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones*
- *Liderazgo en medio ambiente, sostenibilidad y RSC.*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 7: Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario*
- *Puertos tecnológicos e innovadores.*
 - *OBJ. ESTRATÉGICO 8: Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital*



A continuación, se recoge de manera resumida los objetivos operativos que plantea la APB, que se consideran más relevantes de cara a la redacción del Plan Especial y los aspectos ambientales relacionados con los puertos que gestiona, y en particular, el puerto de Eivissa:

- **Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto**, que incluye, entre otros, la redacción del Plan Especial del puerto de Eivissa.
 - **Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa**, que incluye la realización de las actuaciones contempladas en el Plan Especial.
 - **Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico**, como, por ejemplo, favorecer la construcción de los Museos Marítimos de Mallorca, de Eivissa y Menorca, facilitando espacios y contenidos para el desarrollo de los mismos.
- **Conservación y recuperación del patrimonio portuario material e inmaterial**, que incluye las siguientes actuaciones:
 - Rehabilitación de los faros.
 - Divulgación de la historia de los faros y fareros.
 - Puesta en valor del patrimonio histórico de cada puerto.
- **Para el caso de la náutico-deportiva, gestionar las concesiones bajo criterios de sostenibilidad, facilitando la financiación y explotación por la iniciativa privada.**
- **Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo**, para la consecución este objetivo se pretende llevar a cabo dos actuaciones que a su vez comprenden diversas iniciativas:
 - Fomentar la contaminación cero en el buque atracado.
 - Apoyar proyectos de renovación tecnológica de los buques.
- **Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética**, para alcanzar este objetivo se plantean tres actuaciones que a su vez comprenden diversas iniciativas:
 - Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario.
 - Fomentar la movilidad sostenible.
 - Fomentar la generación de energías renovables.



- **Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito portuario.** Para la consecución este objetivo se plantean tres actuaciones que a su vez comprenden diversas iniciativas.
 - Reforzar el sistema de gestión ambiental.
 - Colaboración con entidades y organismos en materia medioambiental.
 - Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medio ambiental.

11.4 Política ambiental de la APB

La autoridad Portuaria de Baleares define su Política Ambiental en base a los requisitos de su Sistema de Gestión Ambiental, conforme a la norma UNE-ISO 14001.

La Política Ambiental pone en valor las funciones de administrar sus puertos, establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, autorizar sus inversiones, todo ello dentro de un contexto de gestión y desarrollo portuario respetuoso con el Medio Ambiente.

Para ello, la Autoridad Portuaria intensifica sus esfuerzos aplicando los siguientes principios de gestión (Ports de Balears, 2016).

- **Integrar** las consideraciones ambientales en los procesos de planificación, ordenación, diseño y ejecución de infraestructuras, uso, vigilancia y conservación del dominio público portuario.
- **Proteger** el patrimonio y los recursos disponibles.
- **Proteger** el medio marino y medio ambiente del entorno portuario, incluida la prevención de la contaminación, velar por el cumplimiento legal y otros requisitos en todas sus áreas de influencia.
- **Hacer** un uso racional de los recursos naturales disponibles, minimizando consumos y aplicando criterios de eficiencia energética y previniendo el cambio climático.
- **Fomentar** la mejora continua y un correcto desempeño ambiental en todas las instalaciones portuarias, actuando si fuera necesario como facilitadores en la Comunidad Portuaria, apoyando la implantación de sistemas de gestión ambiental y la concienciación de trabajadores, clientes y usuarios de los puertos de cara a conseguir que se nos perciba como un “Puerto Verde – Green Port” por todos nuestros grupos de interés.



- **Colaborar** con el resto de instituciones en la elaboración de normativas tendentes a la mejora del medio ambiente en los puertos y el entorno en general, en el ámbito de nuestras competencias.
- **Fomentar** la formación y educación ambiental entre el personal de la institución.
- **Establecer** canales de comunicación y diálogo con todos los grupos de interés, procurando una comunicación eficaz y fluida en temas relacionados con el medio ambiente.
- **Desarrollar** estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, y colaborar en ello con otros.
- **Fomentar** que nuestros procesos de innovación busquen soluciones que minimicen el impacto ambiental de la actividad portuaria en su entorno.

11.5 Estrategia marina para la Demarcación Marina Levantino-Balear

Las Estrategias Marinas son el instrumento de planificación del medio marino creado al amparo de la Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008, *por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino* (Directiva marco sobre la estrategia marina), y tienen como principal objetivo, la consecución del Buen Estado Ambiental (BEA) de nuestros mares. La transposición de dicha directiva al sistema normativo español se recoge en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino y en el Real Decreto 957/2018, de 27 de julio, por el que se modifica el anexo I de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

A continuación, se citan los objetivos recogidos en dicha estrategia, con relación al PE:

- A.1 "Asegurar la conservación y recuperación de la biodiversidad marina a través de instrumentos y medidas efectivos".
- C.2 "Adoptar y aplicar las medidas necesarias para minimizar el impacto de las actividades humanas en las condiciones físicas del medio marino".
- C.3 "Promover un mejor grado de conocimiento de los ecosistemas marinos españoles y de su respuesta ante las actividades humanas, así como un mejor acceso a la información ambiental disponible".

Y con los objetivos particulares reseñados dentro del objetivo específico:

- B. "Prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación del medio marino, para velar por que no se produzcan impactos o



riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar".

- *C. "Los planes en relación con la adaptación y la mitigación del cambio climático, en general. En particular, se estudiará la relación del PE con los objetivos de la "Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española".*

11.6 Estrategia de adaptación de la costa a los efectos del cambio climático

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) está actualmente trabajando en la definición de una Estrategia para la protección de la costa en las Islas Baleares considerando los efectos del cambio climático. Este documento será una herramienta de diagnóstico y planificación para identificar las medidas de protección costera más adecuadas para el archipiélago en los próximos años. El desarrollo de esta Estrategia se estima que estará finalizado el año 2022.

A nivel autonómico, el Gobierno de las Islas Baleares está desarrollando el proyecto "*Costes pel canvi*" en el cual se determinarán las respuestas al cambio climático sobre la costa.

Actualmente en España se sigue la resolución del 16 de diciembre de 2016, en que la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formula la declaración estratégica de la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la costa española (Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, 2016).

Los objetivos generales de dicha estrategia se estructuran de la siguiente manera:

- *Incrementar la resiliencia de la costa española al cambio climático y a la variabilidad climática.*
- *Integrar la adaptación al cambio climático en la planificación y gestión de la costa española.*

Para lograr dichos objetivos generales se ha determinado una serie de principios de sostenibilidad que deben guiar la citada Estrategia, que son:

- *Utilizar de forma racional, ordenada y equilibrada el territorio y los recursos naturales*
- *Priorizar de las medidas que supongan un menor consumo o ahorro de energía y el impulso de las energías renovables, reducción de la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero,*
- *Contribuir al buen estado ambiental de las aguas marinas,*



- *Fomentar medidas que impliquen la protección y revalorización del patrimonio cultural asociado a la costa, evitar nuevas infraestructuras, construcciones y desarrollos urbanos en la franja costero-litoral, etc.*

Las medidas específicas más relevantes de la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la costa española respecto al desarrollo del proyecto son las siguientes:

- *Promover medidas de adaptación en los sistemas socioeconómicos ubicados en la costa que contribuyan a favorecer su resiliencia frente a los eventos extremos y el cambio climático.*
- *Promover medidas de adaptación de cualquier tipología que consideren actuaciones sobre la peligrosidad, exposición y vulnerabilidad para reducir el riesgo y sus consecuencias, priorizando, cuando sea posible, aquellas basadas en sistemas naturales, también conocidas como infraestructuras verdes, frente a las artificiales.*
- *Identificar, planificar, proyectar e implementar aquellas opciones de adaptación propias del dominio público marítimo terrestre con criterios de eficiencia y sostenibilidad y de su posible integración con medidas a tomar por otras administraciones.*
- *Garantizar que las actuaciones planificadas en la costa cuenten con la información y la metodología necesaria para que su diseño, construcción/implementación y operación/explotación sean acordes con los objetivos temporales de reducción de riesgo establecidos.*

11.7 Otros objetivos ambientales aplicables

11.7.1 Minimizar los efectos del PE en los espacios naturales de interés

Entre los principios del Plan Especial se considera básico minimizar sus efectos sobre los objetivos de conservación de los hábitats de interés comunitario presentes en la masa de agua del puerto (praderas de posidonia) como en los alrededores del puerto en Ses Feixes.

Las actuaciones a llevar a cabo tienen no tendrán afección sobre los espacios naturales protegidos, y en concreto sobre las figuras de protección de Red Natura 2000.

11.7.2 Adaptación y mitigación al cambio climático

Las nuevas instalaciones permitirán la aplicación de desarrollos tecnológicos de última generación que contribuyan a minimizar las emisiones de CO₂, adoptando actitudes claras tendentes a generar el cambio de modelo energético.



El Plan Especial promoverá el uso de energías renovables y limpias, y fomentará la eficiencia en el uso de la energía en el conjunto de la actividad planificadora, definiendo programas específicos de ahorro energético inteligente en las nuevas instalaciones a proyectar.

Por otra parte, el PE promoverá actuaciones para adaptar las instalaciones al Cambio Climático, como son zonas de sombra, mayor superficie vegetada, etc.

11.7.3 Gestión del patrimonio histórico-cultural

Una adecuada gestión del patrimonio supone una importante herramienta para alcanzar una regeneración urbana y portuaria exitosa, basándose tanto en la necesidad de garantizar el correcto desarrollo de los procesos de reordenación, como por constituir un instrumento de información histórica de primer orden y por la puesta en valor de diversos elementos culturales, que pueden hacer de polo de atracción de nuevas iniciativas económicas ligadas al ocio y al turismo.

En este sentido el Plan Especial conserva y pone de relieve los Bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario y promueve establecer una reserva de uso del espacio de lámina de agua comprendido entre el «Muelle adosado y duques de Alba» y Dique de abrigo »para acoger una zona de exposición de embarcaciones tradicionales, enmarcado en el futuro museo del Mar de Ibiza o bien Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro de Botafoch y las edificaciones anexas, como pueden ser restauración, comercios, equipamientos culturales, etc..).

Se pondrá especial atención a aquel patrimonio arqueológico sumergido que pueda encontrarse en la zona, poniendo en práctica las medidas preventivas necesarias para evitar su afección.

11.8 Conclusiones

En la siguiente tabla se resumen los objetivos ambientales estratégicos de más directa conexión con el puerto de Eivissa y las oportunidades de mejora y retos ambientales detectados y el alcance del PE.



Codi Validació: 92WADGENE7440ADJP2NMM1UG
Verificació: <https://eicassa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma del Ajuntament de l'Eixample de Barcelona
Data de signatura: 2023.06.02 10:02:23
Pàgina 602 de 602

Codi Validació: 92WXBGNEA744CDD21BMM0UG
Verificació: <https://avisos3electronic.cat/es/>
Document signat electrònicament el 2025-09-10 a les 10:00:00

Origen	Vector	Objetivo estratégico	Cómo es tratado el objetivo estratégico en el PE.
	Aguas marinas	Proteger el medio marino y medio ambiente del entorno portuario, incluida la prevención de la contaminación, velar por el cumplimiento legal y otros requisitos en todas sus áreas de influencia.	En la fase de obras el PE promueve una serie de medidas para la protección del medio marino y el entorno portuario. En la fase de funcionamiento se especifica que las diferentes actividades que se desarrollen en el puerto darán estricto cumplimiento a la normativa ambiental aplicable en materia de ruidos, emisiones, vertidos, residuos, etc.
	Recursos	Hacer un uso racional de los recursos naturales disponibles, minimizando consumos y aplicando criterios de eficiencia energética y previniendo el cambio climático	El PE presenta oportunidades de renovación y mejora energética en edificios, promueve el uso de materiales reciclados y reciclables, aboga por la movilidad sostenible (añade carriles bici, cargadores de vehículos eléctricos, etc.), todo ello para mitigar el CC
Estrategia Marina Levantino - Balear Estrategia Marina Levantino - Balear	Aguas marinas	Adoptar y aplicar las medidas necesarias para minimizar el impacto de las actividades humanas en las condiciones físicas del medio marino.	Adopción de las medidas establecidas en el EAE para dicho impacto. Implantación de un estricto programa de vigilancia y control para prevenir la afección a la calidad del agua y los ecosistemas
	Cambio climático	Estudiar la relación del PE con los objetivos de la "Estrategia de adaptación al cambio climático de la costa española".	Estudio del posible impacto del PE sobre el cambio climático. Incorporación de medidas para la adaptación y mitigación al cambio climático.
Estrategia de adaptación de la costa a los efectos del cambio climático	Cambio climático	Integrar la adaptación al cambio climático en la planificación y gestión de la costa española.	Evaluación de la necesidad de medidas de adaptación al CC. Adopción de medidas de mitigación del CC: eficiencia energética
Marco Estratégico del Sistema portuario de interés general	Infraestructuras	Aumento para 2030 del 30% para el rendimiento del uso de infraestructuras del puerto con respecto a 2019.	Mejora de los terminales de tráfico comercial (mercancías y pasajeros)
		Autoridades portuarias con niveles óptimos de infraestructuras al 100% para 2030.	Mejora de los terminales de tráfico comercial (mercancías y pasajeros)
		Autoridades portuarias con mínima afección ambiental de sus infraestructuras al 100% para 2030.	Incorporación de medidas de ahorro energético y autoabastecimiento en las nuevas terminales.



Origen	Vector	Objetivo estratégico	Cómo es tratado el objetivo estratégico en el PE.
portuario de interés general	Residuos	Totalidad de los residuos generados con recogida separada para 2030.	Alineación del Plan Especial con la Estrategia Ambiental de la APB que contempla la gestión de residuos. Incorporación de medidas para una correcta gestión de los residuos.
	Consumos	Reducción de consumos de agua y energía en un 40% con respecto a 2019 para 2030.	Incorporación de medidas para la reducción del consumo de agua en las nuevas edificaciones.
	Cambio climático	Totalidad de los puertos electrificados con energía de origen renovable para 2030.	Alineación del Plan Especial con la Estrategia Ambiental de la APB que contempla la electrificación de los muelles, así como lo hace el último plan de empresa.
		Reducción de la huella de CO ₂ de las autoridades portuarias en un 50%, con respecto a 2019 para 2030.	Continuidad de carril bici en toda la zona de servicio portuaria. Mejora de la eficiencia energética de instalaciones
		Puertos adaptados al cambio climático (con plan en ejecución al 100%) para 2030.	Continuidad de carril bici en toda la zona de servicio portuaria. Mejora de la eficiencia energética de instalaciones
	Urbanismo	Totalidad de las autoridades portuarias con foros permanentes puerto-ciudad para la mejora urbanística constituidos y en marcha para 2025	Actuaciones de integración puerto-ciudad como las realizadas en los muelles sur, Ribera de Poniente Sur y en la nueva Terminal Eivissa-Formentera. Mejora de la accesibilidad de las marinas náutico deportivas (Club Náutico, Marina Ibiza y Marina Botafoc) para que pueda acceder el ciudadano (apertura de recintos, minimización de los espacios dedicados a varaderos en dichas marinas para dedicarlos a espacios de uso público, ...)

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4M1MG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma



Origen	Vector	Objetivo estratégico	Cómo es tratado el objetivo estratégico en el PE.
	Social	Valoración media general ALTA de los puertos por parte de los ciudadanos para 2025	Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro y las edificaciones anexas. Continuidad de carril bici en toda la zona de servicio portuaria. Replantear los usos del espacio que ocupa el Varadero, haciéndolo más orientado al uso y disfrute del ciudadano. Mejorar los accesos al área desde el Paseo Juan Carlos I el Vial a Botafoch. Eliminar el uso de viviendas, ya que no es acorde con el TRLPEDM. Incorporar un aparcamiento soterrado. Mejorar la permeabilidad y accesibilidad de los muelles e integrar el Paseo Juan Carlos I con la lámina de agua.
	Ayudas a la navegación	Más del 30% de los faros con usos complementarios para 2025.	Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro de Botafoch y las edificaciones anexas.
	Turismo	Más de 10 faros con usos hoteleros para 2030	Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro de Botafoch y las edificaciones anexas.

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona



12 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y SUS PROBABLES EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

12.1 Introducción

Este apartado pretende identificar, describir y evaluar las diferentes alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, que se han tenido en cuenta para alcanzar los objetivos del PE, incluyendo la alternativa 0, entendida como la no realización de dicho plan o programa.

En los siguientes apartados se presentan unas matrices de identificación y pre-valoración de impactos. Los impactos de la alternativa escogida se valorarán con más detalle en el capítulo 13 PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.

Los aspectos ambientales considerados para el análisis de alternativas son:

- **Biodiversidad:** impacto sobre la biota, los hábitats de interés y los espacios naturales protegidos.
- **Cambio climático:** Se evalúa la mitigación y la adaptación al CC, entendiéndose por mitigación todos aquellos aspectos relacionados con la reducción de GEI e incluso su captura y la adaptación todos aquellos aspectos orientados a limitar los impactos, reducir las vulnerabilidades e incrementar la resiliencia frente al CC. Por su naturaleza, este aspecto se valorará solamente en la fase de explotación. Este factor integra también la salud humana.
- **Paisaje, patrimonio cultural e Interacción puerto-ciudad:** se trata de un aspecto más de índole social que ambiental, pero debido a su relevancia y a la naturaleza de las actuaciones previstas se ha decidido considerarlo como uno de los aspectos más destacables. Se refiere a la conservación del patrimonio cultural del puerto (censado y no censado) y todas aquellas actuaciones que facilitan la integración del puerto en la ciudad, tanto a nivel visual (eliminar barreras visuales como muros, vallas, etc.) como a nivel de acceso: permitir el acceso al ciudadano a las instalaciones portuarias (excepto los lugares restringidos por temas de seguridad), transformándolas en lugar de paseo, por su alto valor paisajístico.
- **Consumo de recursos:** agua y materias primas (materiales de construcción, materias asociadas a las nuevas actividades).
- **Calidad atmosférica, acústica y lumínica.** Emisión de gases de combustión (CO, SO₂, NO_x), partículas en suspensión (PST, PM₁₀, PM_{2,5}), ruido y contaminación lumínica (focos). Este vector ambiental está relacionado (sobre todo por lo que refiere a calidad del aire y ruido ambiental) con la salud humana de los habitantes de las zonas próximas al puerto.



- **Operativa portuaria:** indicador referente a cómo afectan las diferentes alternativas a aspectos como el tránsito de barcos, tráfico rodado en el puerto y sus inmediaciones, controles de acceso y seguridad, adecuación de las instalaciones para pasajeros, etc. Se incluye en este análisis debido a que una operativa portuaria deficiente puede causar impactos ambientales, como son mayor consumo de combustible y más emisiones debidas a la complicación de las maniobras de barcos o un tráfico rodado poco fluido. Por su naturaleza, este impacto solamente se ha considerado en la fase de funcionamiento.
- **Calidad de las aguas superficiales:** afectada por el vertido de efluentes o por la generación de turbidez, ya sea en medio continental (vertido desde aseos, cocinas, etc. al alcantarillado de la zona) o marino: turbidez en el agua del puerto debido a actuaciones de excavación o construcción.
- **Calidad del suelo y aguas subterráneas:** afectada por el vertido de sustancias peligrosas al suelo.
- **Producción de residuos:** de construcción, asimilables a domésticos, inertes y peligrosos. Incluye también materiales de dragado del puerto.
- **Vertido de aguas residuales:** domésticas o asimilables a domésticas.

12.2 Identificación de los impactos potenciales de cada alternativa

La evaluación ambiental de proyectos requiere siempre de una evaluación de los efectos que distinga los que se generan en la fase de construcción de los que se generan en la fase de funcionamiento y, en su caso, de los de la fase de desmantelamiento. La evaluación ambiental estratégica de planes y programas tiene un enfoque más estratégico de los efectos generados, debiendo orientarse al impacto que la implementación de un plan o programa tiene sobre la viabilidad, a largo plazo, de otros objetivos existentes en el mismo ámbito. En este enfoque, la evaluación de la fase de construcción en el ámbito de la planificación estratégica pierde peso frente a la evaluación en la fase de funcionamiento, aunque ésta no puede obviarse.

A continuación, se presentan una serie de matrices de identificación de impactos. Para cada alternativa de PE en cada una de las zonas de actuación se da una breve descripción, unas observaciones y se identifican los principales aspectos ambientales potencialmente afectados, tanto en la fase de obras como en la fase de funcionamiento. Cuando los impactos son negativos, positivos o no significativos se marca con los signos “-”, “+” y “0” respectivamente. Cuando debido a su intensidad, duración, alcance, etc. el impacto se prevé especialmente relevante se indica con dos signos (“--” o “++”).



Área 1			Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)							
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.
1.0	No realizar ninguna actuación.	Servicio deficiente a los usuarios. No hay zonas sombreadas	0	0	0	0	0	0	0	0	Página 606 de 791	-	0	0	0	0	0	0	0	0
1.1	No se proponen cambios de uso respecto a los actuales. Las actuaciones se centran en dar un mejor servicio a los cruceros y cruceristas, así como a las embarcaciones y usuarios de las instalaciones náutico-deportivas y a la mejor integración de las mismas con el espacio urbano colindante. Incorporar una reserva de ocupación en planta baja de 150 m² para la construcción de futuras pérgolas,	Mejor integración puerto-ciudad, más área sombreada	0	0	0	0	0	0	0	0	La plataforma es un elemento electrónico de gestión pública	+	+	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WXDGENEIZY44CNDJF2N4WJG
Verificació: <https://evissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 609 de 79



Área 2			Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)							
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Cambio climático	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.
2.0	No realizar ninguna actuación. Dejar la EM Eiv-Formentera como está.	Operativa portuaria deficiente (seguridad de las maniobras marítimas). Problemas de ruido. Servicio deficiente a los usuarios.	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1	Trasladar la EM Eiv-Formentera. El edificio actual se derriba y se conserva su edificabilidad para la construcción de uno o varios edificios para dar apoyo al uso náutico-deportivo y al comercial asociado al tráfico local	Mejora operativa portuaria. Se solucionan los actuales problemas de tráfico en el acceso a la EM. Edificios con mejor eficiencia energética	0	0	-	-	0	0	-	0	+	0	+	+	+	+	0	0	0	0

Codi Validació: 92WXXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma



Alternativa	Descripción	Observaciones	Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)							
			Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales
3.0	No realizar ninguna actuación	El CN Eivissa se mantiene como está. Se mantiene una barrera visual y física entre la ciudad y el puerto.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0
3.1	Aumento de la edificabilidad actual y permitir la ampliación y renovación de las instalaciones.	Mejora la permeabilidad visual, fomentando el paseo ciudadano. Mejora y modernización de las instalaciones y su eficiencia energética.	0	-	-	-	0	0	-	0	0	+	+	0	0	+	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY41CADJP2N4MWJG
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 61 de 791



Área 4			Aspectos ambientales (fase de construcción)								Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)									
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.
4.0	No realizar ninguna actuación	Varaderos cerca del núcleo urbano y zonas sin utilizar de los muelles comerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0
4.1	Traslado de la EM de Formentera. Traslado de la pesca y varaderos a levante de los muelles comerciales.	Existe el riesgo de que, en la nueva ubicación de los muelles de pesca, al este de los MMCC, se produzca una excesiva agitación de la lámina de agua. Se debería construir un nuevo espigón martillo para evitarlo. La operativa de los buques de pesca no interfiere con los de tránsito hacia Formentera, así como no se rompe la continuidad de la terminal de carga y pasajeros con Formentera.	0	-	-	-	-	0		0	SENIEZY44CADUP2N4MVG la sede electrónica es/ unicament des de la plataforma esPublico.Gestiona	0	0	0	+	+	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 612 de 791



Àrea 4			Aspectos ambientales (fase de construcción)							Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)									
4.2	Traslado de la EM de Formentera. Traslado de la pesca a poniente y varaderos al sur de los muelles comerciales.	Existe riesgo de interferencia entre la operativa de buques de pesca. La zona pesquera interrumpe la continuidad de la terminal de pasajeros y carga con Formentera. No es necesario construir un nuevo dique, pero hay que excavar para construir travel lift.	0	-	-	-	-	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.3	Traslado de la EM de Formentera. Traslado de la pesca y varaderos al sur de los muelles comerciales.	Existe el riesgo de que, en la nueva ubicación de los muelles de pesca, al este de los MMCC, se produzca una excesiva agitación de la lámina de agua por lo que se prevé construir un nuevo espigón martillo para evitarlo. La operativa de los buques de pesca no interfiere con los de tránsito hacia Formentera, sin embargo, existen menos atraques que en las alternativas anteriores.	-	--	--	-	--	0	--	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 613 de 791



Área 5			Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)							
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas resid.
5.0	No realizar ninguna actuación.	Las instalaciones actuales pueden tener un déficit en prestación de servicios de soporte al uso náutico-deportivo y son muy poco accesibles al ciudadano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
5.1	Consolidar la edificabilidad actual, permitir la mejora de las instalaciones. Incorporar un aparcamiento, mejorar los accesos.	Proyecto de reforma, mejorando la permeabilidad visual y mejor integrado con la ciudad, fomentando el paseo ciudadano (a consensuar entre APB y Ayto.)	0	-	-	-	0	0	-	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJ02N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 614 de 79



Área 6			Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)									
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.		
6.0	No realizar ninguna actuación, teniendo en cuenta las sobreocupaciones que existen y el uso de viviendas, ilegal según el TRLPEMM.	Las instalaciones actuales pueden tener un déficit en prestación de servicios de soporte al uso náutico-deportivo y son muy poco accesibles al ciudadano.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0		
6.1	Se realiza una reconfiguración, eliminando el uso de viviendas y mejorando la integración puerto-ciudad. Reconfiguración de la edificación. Se consolida la edificabilidad del proyecto de la concesión incorporando los edificios residenciales (que pasarán a tener usos admitidos).	Proyecto de reforma, mejorando la permeabilidad visual y mejor integrado con la ciudad, fomentando el paseo ciudadano	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	++	0	0	0	0	0	0	0		

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico



Área 7			Aspectos ambientales (fase de construcción)								Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)									
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales
7.0	No realizar ninguna actuación	Servicios de la EM precarios, en una carpa temporal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0
7.1	Construcción de EM y explanada según proyecto Se contempla una reserva de edificabilidad para dejar un margen de crecimiento, para ampliar la EM y instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques.	Mejora del servicio al pasaje, seguridad y explotación portuaria. Reserva de espacio para descarbonización del transporte marítimo	0	0	-	-	0	0	-	0	0	+	-	0	++	0	0	0	0	0

Codi Validació: 92WYDGENE2444CABD9N444446G
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 61 de 791



7.2	Se contempla la posibilidad de además de la reserva para la ampliación de la EM y para las instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques se incluya una reserva para construir un aparcamiento/zona de preembarque	Mejora del servicio al pasaje y optimización de los espacios portuarios. Reserva de espacio para descarbonización del transporte marítimo	0	0	-	-	0	0	-	0	0	+	-	0	+	0	0	0	0	0
-----	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Área 8			Aspectos ambientales (fase de construcción)										Aspectos ambientales (fase de funcionamiento)							
Alternativa	Descripción	Observaciones	Biodiversidad	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.	Biodiversidad	Cambio climático	Paisaje, patrimonio e integración puerto ciudad	Consumo de recursos	Operativa portuaria	Ambiente atmosférico, acústico y lumínico	Aguas superficiales	Suelo y aguas subterráneas	Producción de residuos	Vertido de aguas residuales.
8.0	No realizar ninguna actuación.	Se mantiene el uso actual comercial y complementario (instalaciones de ayuda a la navegación).	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0

Codi Validació: 626MYXGGENEZX44CADJBP2N4MMWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 17 de 79



8.1	Dotar el faro y sus zonas de usos puerto-ciudad. Se prohíbe el uso de establecimiento de ocio nocturno.	La ubicación y valor patrimonial del faro constituye una oportunidad para usos puerto-ciudad, que no interfieran en la explotación portuaria.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	++	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-----	---	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 618 de 791



12.3 Valoración de las alternativas

Análisis de la Alternativa 0 (para todas las áreas): no aplicación del PE.

Tal como se observa en la tabla de comparación de alternativas, la no aplicación del PE conllevaría;

- Operativa portuaria deficiente (seguridad de las maniobras marítimas). Conflictos entre los buques de pesca y los ferris a Formentera. Ineficacias y mayor emisión de ruido y contaminación atmosférica. Servicio deficiente a los usuarios. Riesgo de accidentes.
- Mantenimiento de una barrera visual y física entre la ciudad y el puerto, como por ejemplo la producida por las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente.
- Varaderos cerca del núcleo urbano, con los potenciales problemas de ruidos, partículas, olores, etc. que se derivan.
- Instalaciones con un déficit en prestación de servicios de soporte al uso náutico-deportivo y muy poco accesibles al ciudadano
- Existencia de edificios antiguos y obsoletos desde el punto de vista de la eficiencia energética
- Falta de espacio destinado a nuevas tecnologías para la descarbonización del transporte marítimo, y mejora de la calidad del aire a través de un sistema de electrificación de los barcos atracados alimentado con bioetanol.
- No aplicación de medidas de adaptación al cambio climático como 150 m² de pérgolas en la zona 1, en el muelle de ribera de Poniente, en el paseo Juan Carlos I, en la zona 4, etc. (ver resumen del proyecto para más detalles), además de otras medidas que puedan incorporarse a los diferentes proyectos que desarrollen el PE.

Es por todos estos aspectos por lo que **no se considera la aplicación de la alternativa 0**.

Por lo que respecta a la reordenación propuesta en la zona 4, en fase de elaboración del PE están abiertas todas las alternativas propuestas, y será en fase de proyecto cuando se tendrá mayor información para evaluar cuál de ellas es la más favorable para conseguir los objetivos del PE.

En base al principio de prudencia, para la evaluación de los potenciales efectos ambientales se considerará el escenario más desfavorable posible, que incluye la construcción del dique martillo y la excavación de nuevos *travel-lifts*.



En relación con el área 7, se considera necesaria la alternativa 7.2 teniendo en cuenta la tendencia de una mayor demanda de vehículos no acompañados, frente a los acompañados que era el tráfico habitual de Eivissa, siendo que los primeros demandan más superficie unitaria. Este aparcamiento/zona de preembarque permitiría el aumento de la capacidad con un mínimo impacto visual.

Además, esta alternativa contempla espacio para instalaciones de tecnologías que contribuyan a la descarbonización del transporte marítimo.

13 PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

13.1 Introducción

En este capítulo se detallan los probables efectos significativos del PE en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, aquellos aspectos que afectan a la población y a la salud humana (calidad del aire, ruido, cambio climático, etc.), la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

Se valora el impacto en la fase de obras y en la de funcionamiento y sin tener en cuenta las medidas preventivas y correctoras a aplicar, que se definen en el apartado 14.

Para valorar cualitativamente cada potencial efecto significativo se define;

Sentido:

- Efecto positivo: aquel admitido como tal, tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costes y beneficios genéricos y de las externalidades de la actuación contemplada.
- Efecto negativo: aquél que se traduce en pérdida de valor naturalístico, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, o en aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, de la erosión o colmatación y de otros riesgos ambientales en discordancia con la estructura ecológico-geográfica, el carácter y la personalidad de una localidad determinada.

Relación:

- Efecto directo: aquél que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.
- Efecto indirecto o secundario: aquél que no supone una incidencia inmediata respecto a la interdependencia o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.



- Efecto acumulativo: Aquél que, al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al faltar mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.
- Efecto sinérgico: aquél que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente. También se incluye aquel efecto con un modo de acción que induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.

Plazo:

- Efecto a corto, medio o largo plazo: aquel efecto, la incidencia del cual puede manifestarse, respectivamente, en el tiempo comprendido en un ciclo anual, antes de cinco años o en periodos superiores.

Duración:

- Efecto permanente: aquél que supone una alteración indefinida en el tiempo del factor de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en lugar.
- Efecto temporal: aquél que supone una alteración no permanente en el tiempo.

13.2 Calidad del ambiente atmosférico, acústico y lumínico

13.2.1 Fase de construcción

Debido a la presencia de maquinaria de construcción, movimiento de tierras, circulación de vehículos, etc. se generarán ruidos y se emitirá polvo. En el caso de que se realicen actuaciones en horario nocturno o bien por motivos de seguridad, las obras están iluminadas y se generará también emisión lumínica.

Las mayores emisiones se prevén en aquellas zonas donde las obras a realizar sean de mayor magnitud:

- Demolición de la actual EM de Formentera i construcción de una nueva EM, con aparcamiento subterráneo de 700 plazas.
- Reubicación del varadero del área 4.
- Construcción de un dique martillo para reducir la agitación dentro del puerto.
- Construcción de un aparcamiento de planta baja más dos plantas en la zona de Botafoch.



- Renovación de la edificación en el Área 6.

En caso de que no se apliquen las medidas preventivas y correctoras pertinentes, los potenciales impactos asociados serían:

- Aumento de la emisión de PM₁₀ y PM_{2,5}.
- Aumento de los gases de combustión (CO, SO₂, NO_x).
- Aumento del ruido.
- Aumento de la contaminación lumínica del entorno en las horas nocturnas.

Estos impactos serían de naturaleza negativa, directos, a corto plazo y temporales.

13.2.2 Fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento el PE supondrá:

- Mejor operativa portuaria y por tanto menos ineficiencias, tiempos de espera, maniobras, etc. de embarcaciones.
- Mejora del tráfico rodado en el puerto y fomento de movilidad sostenible (carriles bici).
- Incremento de buques conectados a la red eléctrica del puerto (*cold ironing*) y por tanto menos emisiones
- Se fomentará el uso del vehículo eléctrico mediante la instalación de zonas de carga para estos vehículos.

Se recuerda que las actividades que se desarrollen en el ámbito portuario darán estricto cumplimiento a la ordenanza municipal de ruidos y emisiones a la atmósfera y de iluminación.

Por todo ello se considera que en la fase de funcionamiento el impacto global para todas las áreas será POSITIVO.

13.3 Calidad de las aguas superficiales

13.3.1 Fase de construcción

En la fase de obras, y en el caso de que no se tomasen las pertinentes medidas preventivas, se podría producir un potencial impacto sobre las aguas marinas debido básicamente a:

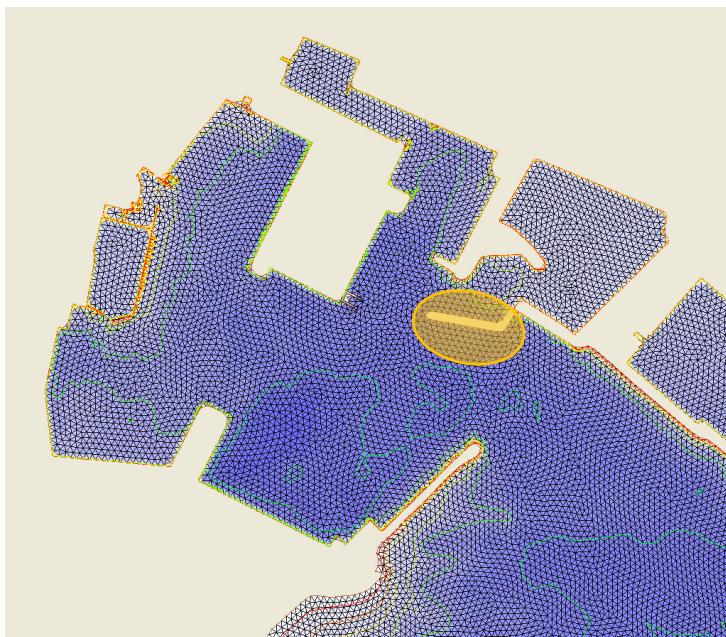
- Construcción de un espigón adicional para proteger la zona de atraque de los buques de pesca, que conlleva dragado de saneamiento de la zona y vertido de materiales



- Reubicación de un *travellit* del puerto, que conlleva excavación y dragado de la zona.

Ambas actividades, en caso de no adoptarse las medidas correctas, conllevarían un aumento de la turbidez y materias en suspensión en el puerto.

Figura 50 Espigón adicional para evitar la agitación de la lámina de agua en los atraques para buques de pesca



Fuente: APB

El impacto sobre la calidad del agua sería negativo, directo, a corto plazo y temporal.

13.3.2 Fase de funcionamiento

En la fase de funcionamiento no hay ningún impacto significativo sobre la calidad de las aguas del puerto.

Por lo que respecta a las aguas superficiales continentales, las masas de agua más cercanas son las que se encuentran en Ses Feixes. No se prevé ningún tipo de afección ni durante la fase de obras ni durante el funcionamiento.

13.4 Consumo de recursos no renovables

13.4.1 Fase de construcción

La construcción es una de las actividades que más recursos no renovables consume. Durante la fase de construcción todas las actividades que supongan la realización de obras tendrán un impacto negativo por lo que representa al consumo de recursos no renovables. Este aspecto es especialmente significativo debido a la magnitud de las obras a realizar en el área 4 (construcción



de un muelle adicional para mitigar la agitación de la lámina de agua en las nuevas zonas destinadas al atraque de buques de pesca) y en el área 7 por la construcción del aparcamiento de 2 plantas. Siempre que sea posible se recomienda el uso de materiales reciclados (tierras procedentes de otras obras y escombros limpios) y no utilizar los materiales de canteras.

El impacto se considera negativo, directo, a largo plazo y permanente.

13.4.2 Fase de funcionamiento

En la fase de funcionamiento el PE promoverá el uso eficiente y ahorro de recursos, especialmente en el uso de unos de los recursos más limitantes en la zona mediterránea y cuya escasez se acentuará con el CC, como es el agua. Siempre que se apliquen las medidas preventivas descritas en el apartado 14 en este vector se considera que el impacto es POSITIVO.

13.5 Suelo y aguas subterráneas

13.5.1 Fase de construcción

En la fase de obras, en el caso de que no se apliquen las medidas preventivas propuestas, se puede producir un impacto sobre el suelo debido al vertido de sustancias químicas como combustibles, lubricantes, disolventes, etc. utilizados.

Por la poca cantidad de productos potencialmente involucrados se considera que el impacto sería de baja intensidad, negativo, directo, inmediato y temporal.

13.5.2 Fase de funcionamiento

No se prevé impacto

13.6 Vertido de aguas residuales

13.6.1 Fase de construcción

El único vertido de aguas residuales que se prevé en caso de que no se tomen las medidas preventivas adecuadas es el de aguas pluviales contaminadas con productos químicos presentes en las obras.

Se trataría de un impacto de baja intensidad, negativo, directo, inmediato y temporal.

13.6.2 Durante la fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento las diferentes actividades dispondrán de el preceptivo permiso de vertido que indicará las condiciones del mismo. No existirá impacto sobre este vector.



13.7 Generación de residuos

13.7.1 Fase de construcción

En la fase de obras se prevé la generación de una cantidad significativa de residuos de la construcción.

Esto será especialmente relevante en el desmantelamiento de infraestructuras como la Estación Marítima (área 2), reubicación del varadero (Área 4) y la realización de aparcamientos subterráneos (Área 4 i 5-6) y aparcamiento de dos plantas (Área 7).

Si es técnicamente y económicamente viable, se priorizará el uso de los residuos de la construcción como áridos para las nuevas edificaciones, como ya ha realizado la APB en otras localizaciones (puerto de Mallorca).

El reciclaje de los residuos de demolición se presenta como una alternativa de ahorro para la ejecución de las obras de demolición y de cimentación. Además, el reciclaje de estos áridos supone un importante avance en la protección del medio ambiente y en la consecución de un desarrollo sostenible en un sector como el de la construcción y el derribo, que generan grandes volúmenes de residuos. De esta manera se aprovecha al máximo el propio material y, al situar la máquina machacadora en una zona próxima a la obra, se minimiza el transporte de escombros, por lo que se reduce también al máximo la generación de CO₂.

Los residuos que no puedan ser reutilizados en las obras que se realicen al amparo del PE se gestionarán dando estricto cumplimiento a las normativas local y autonómica.

En el caso de no aplicarse las medidas preventivas de reducción y segregación de residuos y que no se almacenasen y gestionasen correctamente, se podría producir un impacto negativo, indirecto (posteriormente podría afectar a otros vectores como os suelos, aguas subterráneas, etc.), a corto plazo y temporal (aunque en caso de afectar el suelo y las aguas subterráneas se considera de larga recuperación).

Es especialmente significativa la generación de materiales de dragado. Éstos se generarán en la zona de construcción del dique martillo (en el caso de que se realice un dragado de saneo) y en la zona del nuevo *travellift*.

En las zonas portuarias los materiales de dragado son susceptibles de estar contaminados. En el caso de no aplicarse las medidas preventivas necesarias la generación de estos materiales podría tener impacto negativo sobre el medio. El impacto sería negativo, indirecto (ya que el receptor final de la contaminación sería el suelo y las aguas subterráneas), a medio plazo y temporal.



13.7.2 Fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento no se prevén impactos asociados a la generación de residuos.

13.8 Impacto sobre los espacios protegidos y la biodiversidad.

13.8.1 Afectación a espacios protegidos

En España, los espacios protegidos están definidos y regulados con carácter básico por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que los agrupa en tres tipos distintos, atendiendo a sus respectivos marcos jurídicos de origen:

- Espacios Naturales Protegidos
- Espacios protegidos Red Natura 2000
- Áreas protegidas por instrumentos internacionales

Tal como se ha comentado en los apartados anteriores, debido a la naturaleza del plan (reordenación de usos) y a su ubicación (en el interior el puerto), se considera que no hay impacto ni directo ni indirecto sobre los espacios protegidos ubicados a más de 1,5 km del puerto.

Por lo que refiere al único espacio protegido (perteneciente a la Red Natura 2000) ubicado a menos de esta distancia (ZEPA Espacio marino de Formentera y del sur de Ibiza ES0000515, ubicado a 1,4 km al exterior del puerto), según su plan de gestión, las principales amenazas que lo afectan son:

- a) La pesca comercial: atrapamiento en redes y anzuelos
- b) Ocupación, transformación y desarrollo de actividad en el litoral: en forma de vertidos de sustancias contaminantes, plásticos y la iluminación artificial, que tiene efectos perjudiciales en la fisiología, la epidemiología y la ecología de las aves marinas, siendo el efecto más importante la desorientación.
- c) Tráfico marino y el subsecuente vertido de aguas hidrocarburadas y otros contaminantes
- d) Turismo náutico y su afectación a las praderas de posidonia (e indirectamente a las especies que allí se alimentan).
- e) Parques eólicos marinos, por el impacto de las aspas con las aves.

Como se puede observar, la única amenaza que tiene relación con el PE, exclusivamente en su fase de obras es la b) Ocupación, transformación y desarrollo de actividad en el litoral.



Debido a la naturaleza de las actividades a desarrollar y a la aplicación de medidas preventivas propuestas (ver apartado 14 medidas preventivas sobre emisión de ruidos, polvo, gases y calidad de aguas) y a la distancia con la ZEPA se considera que el impacto es no significativo.

13.8.2 Afectación a la biodiversidad y hábitats de interés comunitario.

13.8.2.1 HIC prioritario 1120. Praderas de *Posidonia oceanica*

Fase de construcción

Es importante recalcar que no hay posidonia en la zona donde se plantean las actuaciones, y ésta se encuentra a 230m de distancia.

Además, las corrientes dentro del puerto son de muy poca entidad, lo que limita enormemente la pluma de turbidez generada (ver apartado 8.2.2.2.1).

Durante la fase de construcción, las praderas presentes en la zona más exterior del puerto pueden verse afectadas por las actividades a llevar a cabo en la zona 4; traslado del varadero del Área 4 y construcción de un nuevo dique martillo. El impacto potencial, en caso de no aplicarse medidas preventivas sería negativo, indirecto, a medio plazo y en caso de que llegase a afectar la pradera gravemente, permanente.

Fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento no se prevé impacto sobre la posidonia.

13.8.2.2 HIC 1420. Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium spp* endémicos

Fase de construcción

Es importante recalcar que en la zona donde se plantean las actuaciones no está presente este hábitat, aunque sí se encuentra muy cercano a la zona 7 (60 m de distancia).

Durante la fase de construcción, este hábitat presente en la zona más exterior del puerto puede verse afectada por las actividades de obra y maquinaria a llevar a cabo en la zona 7. El impacto potencial, en caso de no aplicarse medidas preventivas sería negativo, indirecto y a medio plazo.

Fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento no se prevé impacto sobre las comunidades de *Limonium sp*.



13.8.2.3 Hábitats terrestres presentes en la zona de Ses Feixes:

No se va a realizar ninguna actuación en Ses Feixes. Tal como se ha visto en el apartado 10.4.2 Problemas ambientales asociados a Ses Feixes, las principales amenazas para este espacio son la urbanización, la sobreexplotación de las aguas subterráneas (provocando un aumento en la salinidad), la sobreexplotación agrícola y la contaminación.

No se prevé ningún impacto ni en la fase de construcción ni en la de funcionamiento

13.8.2.4 Especies de interés y protegidas

Tal como se ha descrito en el apartado 8, las principales amenazas a las especies protegidas potencialmente presentes en la zona del puerto y sus inmediaciones son:

- a) Pérdida del hábitat y/o cambio de usos del suelo (incendios, desforestación, pérdida de usos tradicionales
- b) Introducción / proliferación de especies depredadoras como gatos, jabalís, etc.
- c) Frecuentación del hábitat por parte de personas, sobre todo en época de cría.
- d) Contaminación de las aguas por hidrocarburos
- e) Aumento de la turbidez de las aguas
- f) Otros: enmalles, atropellos, etc.

En fase de construcción, los efectos previsibles sobre el medio terrestre (emisión de polvo, ruido y luz) pueden generar impactos significativos sobre la fauna. Estos serían de baja intensidad, indirectos, inmediatos y de corta duración.

La potencial pérdida de calidad del agua, que puede afectar la Posidonia en caso de no aplicarse las medidas correctoras propuestas ya ha sido descrita en el apartado de impactos sobre los HIC.

En fase de funcionamiento, el PE no generará impactos sobre las especies protegidas y de interés. Es importante recordar que se adecuará, en la Explanada de la Dàrsena Botafoc un espacio para la cuarentena de mercancías que puedan contener especies invasoras.

13.9 Cambio climático

13.9.1 Mitigación del Cambio Climático

Tal como se demuestra en el estudio de huella de carbono incluido en el ANEXO III, el impacto sobre el vector Mitigación del Cambio Climático es prácticamente nulo, pues el aumento en la



superficie construida queda compensado por la modernización de los edificios, con el consiguiente ahorro energético, y por tanto de emisión de GEI (Gases Efecto Invernadero).

El citado estudio ha sido realizado siguiendo la Guía Metodológica proporcionada por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE) y se ha basado en la elaboración de un modelo de cálculo para comparar las emisiones del Puerto de Eivissa tal como está en la actualidad y con las modificaciones proyectadas.

El modelo tiene en cuenta la estimación de consumos energéticos para cada actividad del puerto (datos que se han corroborado por datos reales aportados por la APB), evolución previsible del mix energético Balear, el incremento en el grado de electrificación de los edificios y el incremento en la eficiencia energética de los mismos. Así mismo se tiene en cuenta el documento Energías renovables y eficiencia energética en las Islas Baleares: Estrategias y líneas de actuación elaborado por el Govern de les Illes Balears.

El resultado de los diferentes escenarios contemplados es que las actuaciones contempladas en el PE no conllevarán un aumento significativo de las emisiones a medio-largo plazo (aumento máximo entre el 1 y 3% de las emisiones de GEI respecto a la situación actual para el período 2020-2050).

Los principales cambios propuestos en el marco del PE en relación a la eficiencia energética y la mitigación del CC son los siguientes;

- En la zona 2 se propone la sustitución de la Estación marítima Eivissa-Formentera, construida en los años 80 y con una muy baja eficiencia energética con edificaciones de nueva construcción más eficientes energéticamente.
- En la zona 3 se propone la mejora de las instalaciones del CN Eivissa, con la incorporación en las edificaciones de elementos de eficiencia energética.
- Las actuaciones propuestas en la zona 4 supondrán un ligero impacto positivo al significar una ordenación del tráfico asociado los *ferries* a Formentera que conllevará menores congestiones de vehículos y por tanto menos emisiones de GEI asociadas.
- Se fomentará la tecnología llamada *cold ironing*, consistente en que los barcos atracados apaguen sus motores y se conecten a la red eléctrica del puerto, con el consiguiente ahorro de GEI, partículas, gases de combustión y ruidos que conlleva.

Además, el PE y las normas urbanísticas asociadas promoverán, siempre que sea económica y técnicamente posible una serie de buenas prácticas destinadas al ahorro energético y la reducción de GEI, entre las que destacan:



- Contratación de energía eléctrica que disponga de Garantía de origen (GDO) o bien mix eléctrico Instalación de sistemas de cogeneración.
- Instalación de paneles solares fotovoltaicos (como indica el artículo 53 de la Ley 10/2019).
- Utilización de equipos de alta eficiencia energética A+ o superior.
- Instalar sistemas domóticos con sensores que permitan una óptima regulación.
- Instalación de sistemas de telegestión energética en los edificios.
- Mejora de la envolvente constructiva de los edificios.
- Sustitución de radiadores eléctricos por bombas de calor.
- Sustitución de calderas por otras más eficientes.
- Instalación de detectores de presencia en zonas de uso esporádico.
- Iluminación con lámparas LED.
- Captura y almacenamiento de GEI en un reservorio.
- Compensación de emisiones mediante la compra de créditos de carbono.
- Renovación del parque de vehículos por vehículos menos contaminantes (gas, eléctricos, híbridos, etc.). Sustitución o cambio de combustible
- Sustitución de gasoil por biomasa preferiblemente o gas natural.
- Sustitución de combustible actual por otros más eficientes.
- Sustitución de equipos de frío/clima por otros que contengan refrigerantes con menor PCG.

Otras medidas de mitigación aplicables a todos los ámbitos de emisión tratados responden al control operacional sobre proveedores y concesionarios en concordancia con la Orden de Presidencia PCI/86/2019, de 31 de enero, *por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de diciembre de 2018, por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Ecológica de la Administración General del Estado, sus organismos autónomos y las entidades gestoras de la Seguridad Social:*

- Disponer de un sistema de gestión ambiental / energético certificado (ISO 14001, ISO 50001 o EMAS).



- Llevar a cabo una declaración de gases de efecto invernadero.
- Implementar un plan de reducción de emisiones alineado con la estrategia de Autoritat Portuària de Balears.

Como ejemplo de la voluntad de la APB de mitigar el Cambio climático en la zona del puerto de Eivissa, destaca el "Proyecto de ejecución de instalación fotovoltaica para autoconsumo de 100KWp Estación Marítima Botafoch (Eivissa)", dedicado a la terminal marítima de viajeros.

Su instalación, formada por 324 módulos fotovoltaicos se realizará sobre la cubierta de los aparcamientos de vehículos tal y como indica el artículo 53 de la Ley 10/2019.

13.9.2 Adaptación al cambio climático

Tal como se ha visto en el apartado, el cambio climático, y en especial el aumento de las temperaturas e insolación, pueden suponer, especialmente en época estival (la de más afluencia al puerto) un efecto negativo para el confort, el bienestar e incluso la salud los usuarios del mismo: viajeros, visitantes y trabajadores.

La adaptación a los efectos del cambio global es uno de los objetivos que se han tenido en cuenta en la redacción del PE. A continuación, se presentan las medidas que incluye el Plan referentes a la adaptación al Cambio Climático, y una valoración de los impactos que estas medidas van a suponer sobre este vector.

Las medidas de adaptación están enfocadas a contrarrestar los efectos del cambio climático mejorando la resiliencia de la zona portuaria y la experiencia de los usuarios, y son las siguientes:

Creación de zonas de sombra

PE tiene prevista una reserva de edificabilidad para la construcción de pérgolas en todas las áreas. Asimismo, el proyecto de la nueva terminal Eivissa-Formentera (área 4) tiene previsto un total de más de 2000 m² para dar protección solar en las zonas de embarque y desembarque de este tráfico.

Se prevé una reserva de pérgolas en las áreas 1,2, 3, 4 y 7 para permitir la construcción de las mismas. No se define la ubicación de las mismas que se concretará en los correspondientes proyectos, buscando el mejor emplazamiento para las mismas.

Las mejoras en la urbanización de los distintos ámbitos también supondrán un incremento de las zonas verdes y o arboladas, es decir de las zonas de sombra que podrán ser para el uso y disfrute del ciudadano.



Figura 51: Ejemplo de pérgola tensada en la Urbanización avenida de Andalucía, Huelva.



Fuente: IASO, 2021.

Creación de refugios climáticos:

Se trata de pequeñas zonas que se introducen en las ciudades o en este caso, en la zona portuaria, con diferentes elementos capaces de reducir la temperatura y de mejorar la calidad del aire. Están formados por elementos como pueden ser la vegetación, zonas de sombra, fuentes o zonas de agua y tienen la capacidad de acoger población sensible en casos de calor extremo.

La promoción de estas zonas se incluye en el art. 48.6 de las NNUU.

Pueden tomar la forma de jardines o parques de agua que dispongan de rociadores, fuentes accesibles y pequeñas balsas de agua con juegos infantiles que combinen actuaciones permanentes con actuaciones efímeras o estacionales. Estos jardines deberán ser sostenibles en cuanto al consumo de agua, cumplir todos los requerimientos sanitarios necesarios.

Como se ha comentado, la mejora y acondicionamiento de los distintos ámbitos propuestos en el PE permitirá la incorporación de estos tipos de espacios.



Figura 52 Ejemplo de refugio climático en un parque urbano.



Fuente: VORTEX Aquatic Structures International Inc.

Nebulizadores de agua:

Este sistema está cobrando preponderancia en las zonas urbanas debido al aumento de las temperaturas causadas por el cambio climático y por el efecto isla de calor. Se trata de una solución ecológica (bajo consumo de agua) y eficiente para generar microclimas que puedan regular la temperatura ambiental.

Mediante la inyección de una neblina de microgotas y a su evaporación se produce un enfriamiento del aire, este puede ser de hasta 10°C (Brumizone, 2021).

Igual que se dice en el apartado anterior, el acondicionamiento del espacio libre propuesto en el PE permitirá la incorporación de este tipo de elementos.

Aumentar del arbolado:

Un aumento en los árboles destinado a hacer sombra provoca una disminución de la temperatura debido a que reflejan la energía solar y producen evapotranspiración, además de mejorar la calidad del aire.

En las zonas de paseo (especialmente si están pavimentadas con materiales de bajo albedo) se presenta como una solución para disminuir los riesgos que sufre la población debido a las altas temperaturas.



Igual que se dice en el apartado anterior, el acondicionamiento del espacio libre propuesto en el PE permitirá la incorporación de este tipo de elementos.

Creación de nuevas zonas verdes:

Tal y como indica el apartado “a” de la política sectorial número 7 correspondiente al Urbanismo recogida en la Ley 10/2019, se debe *“Fomentar espacios urbanos verdes para reducir el efecto isla de calor urbano y fijar carbono en estos espacios, así como objetivos de plantación de árboles”*. El suelo verde con vegetación tiene más albedo por lo que su temperatura es inferior a la de suelos pavimentados, al igual que en el caso de las fachadas vegetadas, de aquí su importancia de aumentar su distribución. Sus beneficios son el enfriamiento del clima, mejora el entorno (lo hace más atractivo y mejora la experiencia de sus visitantes) y presta servicios ecosistémicos.

La creación de espacios públicos abiertos al ciudadano es uno de los objetivos del PE. Dentro de estos nuevos espacios públicos se prevé la incorporación de zonas verdes.

Uso de materiales adaptados al CC en pavimentos y tejados:

El tipo de suelo y de tejados es un factor determinante, puesto en las áreas urbanas el pavimento y tejados ocupan un 60% de la superficie, absorben un 80% de la energía solar que reciben debido a sus materiales oscuros. Esta energía se convierte en calor y empeora más los efectos del cambio climático.

Los llamados “Cool Roofs” y “Cool Pavements” son materiales de alto albedo, favorecen que mayor cantidad de radiación solar sea reflejada hacia la atmosfera y que esta no se traduzca en calor. Estos materiales se emplean en los tejados y pavimentos, son capaces de reducir su calentamiento hasta en un 20% respecto a materiales tradicionales.

La incorporación de este tipo de materiales se deberá plantear en la fase de proyecto.

Tejados verdes:

Pueden reducir la energía requerida para el mantenimiento de la climatización de edificios porque la vegetación y los medios de cultivo interceptan y disipan la radiación solar. Los techos verdes también pueden mitigar la escorrentía de aguas pluviales de las superficies de los edificios al recolectar y retener parte de la precipitación. Lo que ayudará también a mitigar otro de los fenómenos asociados al CC, como son las lluvias torrenciales. Otros beneficios son la mejora del hábitat para la vida silvestre, la mejora de la calidad del aire y la reducción del efecto de isla de calor urbano (Global Cool Cities Alliance (GCCA), 2012).



Según un estudio realizado a partir de un modelo de simulación, se estimó una reducción de la temperatura de 2°C en la ciudad de Toronto usando una cobertura vegetal de los tejados del 50% (Oberndorfer E. et al., 2007).

La incorporación de este tipo de soluciones se deberá plantear en la fase de proyecto.

Gracias a la aplicación de las medidas propuestas, tanto en el vector mitigación como en el de adaptación al cambio climático, se considera que el impacto de la aplicación del PE sobre este aspecto ambiental es POSITIVO.

13.10 Patrimonio, paisaje e Interacción puerto-ciudad

13.10.1 Patrimonio cultural

13.10.1.1 Fase de construcción

El único potencial efecto sobre el patrimonio sería sobre posibles elementos patrimoniales sumergidos en las aguas del puerto que se encontrasen en el área 4, que pudiesen verse afectadas por las obras de construcción del nuevo dique martillo.

En caso de que no se aplicasen las medidas preventivas y de vigilancia propuestas, existe el riesgo de afectar de manera grave el patrimonio arqueológico sumergido que pudiera haber en la zona afectada. En ese caso, el impacto sería negativo, directo, inmediato e irrecuperable.

13.10.1.2 Fase de funcionamiento

El PE conserva y pone de relieve los Bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario y promueve establecer una reserva de uso del espacio de lámina de agua para acoger una zona de exposición de embarcaciones tradicionales, enmarcado en el futuro museo del Mar de Ibiza o bien Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro de Botafoch y las edificaciones anexas, como pueden ser restauración, comercios, equipamientos culturales, etc..).

El impacto se considera POSITIVO.

13.10.2 Paisaje e integración puerto-ciudad

13.10.2.1 Fase de obras

Durante la fase de obras, a pesar de que se apliquen buenas prácticas de orden y limpieza, vallado, correcta indicación de pasos alternativos a peatones, mínimo acopio de materiales y residuos, etc. el impacto sobre el paisaje y la integración con la ciudad será evidentemente negativo. Se trata de un impacto temporal y reversible por lo que se considera no significativo.



13.10.2.2 Fase de funcionamiento

Durante la fase de funcionamiento, el PE tiene como objetivo fundamental la ordenación y mejora de los espacios y usos del puerto, con especial atención a la calidad paisajística del puerto y a su relación con la ciudad.

La nueva edificación propuesta, en la mayor parte de ocasiones, se ubica en zonas donde ya existe edificación.

En las áreas 1, 2, 5, y 8 se consolida la edificabilidad de los edificios existentes sin suponer un incremento de las superficies edificables.

Así, por ejemplo, en el área 2, se propone la renovación de la actual Estación Marítima Eivissa-Formentera para acoger nuevos usos manteniendo su edificabilidad y mejorando la integración y permeabilidad del paseo peatonal con los muelles. En el área 3, se propone la ampliación y mejora de las instalaciones gestionadas por el Club Náutico, y sobre todo su permeabilidad con la ciudad. En el área 6, se propone una reconfiguración total del área con una consolidación de la edificabilidad actual.

En cuanto a la altura de estas edificaciones, en la mayoría de áreas se establece como altura máxima, la altura de las edificaciones existentes o ya previstas. Para las áreas 2, 4 y 6 donde está prevista nueva edificación se propone una altura máxima acorde con el tipo de edificación prevista y con las edificaciones de las áreas adyacentes.

Para finalizar cabe recordar que el Plan Especial no contempla un aumento del estado de la edificación significativo, a excepción de las previsiones de las áreas 4 y 7 para el desarrollo de la estación de Eivissa-Formentera, cuyo proyectos han tenido en cuenta la minimización de los impactos paisajísticos. Por ejemplo, la terminal Eivissa-Formentera es un edificio de una sola planta.

En el caso del área 7 se propone la construcción de un aparcamiento de planta baja más dos plantas.

La APB encargó a la ingeniería IDOM el informe “IMPACTO VISUAL DE LA INSTALACIÓN DE UNA EDIFICACIÓN EN BOTAFOC, PUERTO DE EIVISSA” en octubre de 2024.

En este informe se analiza el impacto visual de las nuevas instalaciones en el área 7, incluido el aparcamiento, con una altura de 12,6 m, no superior a la Estación Marítima actual. En dicho informe se valora el impacto como POSTIVO.

Es importante recordar que la situación actual actual es la presencia de carpas que dan una sensación de temporalidad y cierta dejadez y no tienen ninguna integración estética con los edificios del entorno. Por el contrario, la actuación propuesta se integra mejor con las



infraestructuras existentes tanto en escala, materiales y diseño y contribuye a una mayor coherencia visual y homogeneidad en el paisaje. El citado informe se adjunta como anejo V.

Otros aspectos ya detallados en la descripción del plan como el aumento de la permeabilidad transversal de edificios, la instalación de pérgolas para dar sombra y otros elementos para aumentar el confort climático del visitante (ver apartado de adaptación al cambio climático) o la incorporación de un carril bici mejorarán la integración con la ciudad.

Por lo que refiere al impacto sobre la capacidad de carga de la ciudad de Eivissa, entendida como sus recursos y servicios ecosistémicos y sus infraestructuras, es importante recalcar que el PE no conllevará un aumento de visitantes a la ciudad y que por tanto no afectará la capacidad de carga ecológica de la misma.

Por último, cabe subrayar que los proyectos a desarrollar al amparo del PE darán estricto cumplimiento de las normas de aplicación directa en materia paisajística que prevén la legislación territorial y urbanística.

Por todo lo comentado anteriormente se considera que el impacto sobre el vector Paisaje e Integración puerto-ciudad es POSITIVO.



14 MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS Y VALORACIÓN DEL IMPACTO RESIDUAL

A continuación, se enumeran las principales medidas preventivas y en última instancia correctoras que se van a implementar para evitar los impactos anteriormente identificados como significativos y negativos.

Finalmente se valora la significancia del impacto residual después de aplicar dichas medidas.

14.1 Sobre el ambiente atmosférico, acústico y lumínico

14.1.1 Calidad atmosférica

14.1.1.1 Fase de obras

A pesar de ser un impacto reversible y de baja intensidad, se considera necesario adoptar medidas preventivas que minimicen la emisión de ruidos, especialmente en aquellas zonas cercanas a las viviendas, y a las zonas naturales de interés, que deben incluir:

- Diseño y ejecución de la obra (accesos, zonas de acopio de material, maquinaria, etc.) de manera que se minimice el movimiento de vehículos y el trasiego de material.
- Minimización del tiempo de funcionamiento de los vehículos (p.e. evitando mantener el motor en marcha cuando está parado).
- Limitación de la velocidad del tráfico rodado en la zona de la obra a un máximo de 20 km/h.
- Adopción de medidas de evitación de la suspensión de polvo en los viales: regado, pavimentación de viales, barreras de viento, barrido de viales, etc.
- Minimización de la emisión de polvo desde los camiones de transporte de material mediante el uso obligatorio de lonas.
- Prohibición del acceso a la obra de vehículos que no tengan Inspección Técnica de Vehículos en regla.
- Instalación de sistemas lava ruedas para los camiones y demás maquinaria de obra.

14.1.1.2 Fase de funcionamiento

- Las concesiones y/o autorizaciones asegurarán el cumplimiento de la Ley 34/2007 de calidad de aire y protección de la atmosfera. Los titulares de las actividades obligarán también a sus contratos y subcontratos.



14.1.1.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto sobre la calidad del ambiente atmosférico es **COMPATIBLE**.

14.1.2 Calidad acústica

A pesar de ser un impacto reversible y de baja intensidad, se considera necesario adoptar medidas mitigadoras que minimicen la emisión de ruidos, que deben incluir:

14.1.2.1 Fase de obras

- Se diseñará y ejecutará la obra (accesos, zonas de acopio de material, maquinaria, etc.) de manera que se minimice el movimiento de vehículos y el trasiego de material.
- Se minimizará el tiempo de funcionamiento de los vehículos (p.e. evitar mantener el motor en marcha cuando está parado).
- Limitación de la velocidad del tráfico rodado en la zona de la obra a un máximo de 20 km/h.
- No se permitirá el acceso a la obra de vehículos que no tengan Inspección Técnica de Vehículos en regla.

14.1.2.2 Fase de funcionamiento

- Todas las actividades que se desarrollen en el puerto cumplirán con la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Islas Baleares y la ordenanza municipal de ruidos

14.1.2.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre la calidad del ambiente acústico es **COMPATIBLE**.

14.1.3 Calidad lumínica

14.1.3.1 Fase de obras

- Se minimizarán los trabajos nocturnos.
- En todo caso la iluminación de la zona de obras será la mínima necesaria para garantizar la seguridad de las personas.
- Se evitará colocar focos, luminarias, etc. con una potencia y orientación que afecten la calidad lumínica del entorno.



14.1.3.2 Fase de funcionamiento

- Se adoptarán las medidas necesarias para prevenir la contaminación lumínica. En concreto se dará cumplimiento a los requisitos de la ley 3/2005 de Protección de medio nocturno de les Illes Balears, en lo que refiere a;
 - Prohibiciones
 - Características de las instalaciones y aparatos de iluminación
 - Características fotométricas de los pavimentos
 - Régimen estacional y horario de usos de alumbrado

14.1.3.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre la calidad del ambiente lumínico es **COMPATIBLE**.

14.2 Vertido de aguas contaminadas y residuos líquidos

A pesar de ser un impacto poco probable y de baja intensidad, se considera necesario adoptar medidas mitigadoras que minimicen la probabilidad de afectación a los suelos y aguas subterráneas, que deben incluir:

14.2.1 Fase de construcción

- Durante las obras se evitarán las escorrentías y el vertido final de materiales y sustancias al medio marino o al suelo.
- Se minimizará la cantidad de productos peligrosos almacenados en la obra.
- Todos los productos químicos se almacenarán según la legislación vigente, y en todo caso siempre en recipientes adecuados y dotados de contención secundaria y sobre zonas impermeables. Se dotará los almacenamientos (si los hubiese) de medidas de contención de derrames.
- Los materiales aportados a la obra (áridos, etc.) estarán libres de contaminación.
- El puerto estará dotado de un Plan de contingencia ante vertidos y contaminación por hidrocarburos. El Plan se dotará de los medios materiales (kits antiderrame, barreras, etc.), humanos (designación y formación del personal necesario) y organizativos (simulacros periódicos, etc.) necesarios para su correcto y eficaz funcionamiento.



14.2.2 Fase de funcionamiento

- Cualquier almacenamiento de sustancias peligrosas se hará en zonas específicas a tal efecto, cubiertas, pavimentadas con pavimento impermeable y resistente al tipo de producto usado y se dotará de sistemas de contención de derrames.
- Los aparcamientos de vehículos se harán en zonas pavimentadas y con recogida de aguas pluviales para su tratamiento.

14.2.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre la calidad del suelo y de las aguas subterráneas es **COMPATIBLE**.

14.3 Consumo de recursos

14.3.1 Fase de construcción

- Siempre que sea posible se evitará en las obras utilizar materiales nuevos, como provenientes de canteras o de nueva construcción. Se priorizará el uso de materiales reciclados de otras obras, como escombros machacados usados como áridos o bien materiales que en su fabricación incorporan materiales reciclados.
- En la fase de diseño de los edificios a construir se contemplará todo el ciclo de vida de los materiales a utilizar. Se priorizarán aquellos elementos, materiales y equipos de fácil reutilización o reciclaje en frente a aquellos que por su composición o características solo admiten como vía de gestión el vertido en vertedero.

14.3.2 Fase de funcionamiento

Las medidas a incluir son:

- Todos los grifos, lavamanos, cocinas, etc. estarán dotados de sistemas de ahorro de agua.
- Siempre que sea viable las edificaciones nuevas o remodeladas dispondrán de sistemas de recogida de lluvia para almacenarlas para un uso posterior. El riego se realizará mediante goteo. Las zonas ajardinadas se utilizarán sólo especies autóctonas características de los hábitats situados en el entorno del puerto, de bajo consumo de agua, sin aplicar fitosanitarios ni fertilizantes.
- Se priorizará el uso de aguas grises para el riego



14.3.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre el uso de recursos no renovables es **POSITIVO**.

14.4 Gestión de residuos

El único impacto potencial significativo es en la fase de construcción.

Se prevé la generación de dos tipos de residuos, los generales de obra y los materiales provenientes del dragado.

14.4.1 Residuos generales

Las medidas de mitigación del impacto para residuos de obra son:

- Se prohíbe terminantemente verter o quemar ningún tipo de residuo en la obra.
- Se almacenarán en espacios específicos, correctamente identificados i con acceso limitado.
- Estos espacios estarán techados y con suelo impermeable y resistente a los productos almacenados
- Los residuos se almacenarán correctamente identificados (Código LER) y se segregarán en función de su compatibilidad.
- Los residuos se almacenarán sobre contención secundaria de volumen suficiente
- Los residuos serán tratados por gestores autorizados en función de sus características.

14.4.2 Materiales de dragado

Tal como se ha citado en los apartados anteriores, el Plan Especial del Puerto de Eivissa contempla el dragado del material de fondo existente (dragado de saneo en la zona del nuevo dique martillo y zona de nuevos *travellifts*) por lo cual se hace necesario el estudio de caracterización y gestión de los materiales a dragar.

El objeto de la caracterización estos materiales es la obtención y recopilación de toda la información necesaria para la tipificación de los materiales en el ámbito de las actuaciones previstas, para de este modo, recomendar la técnica de gestión más adecuada.

El alcance de los trabajos debe ajustarse en todos sus términos a lo que determinan las *Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre* (DCMD, 2015) elaboradas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas (CIEM).



Toda actuación de dragado tendrá la consideración de obra marítima y requerirá del correspondiente proyecto, a elaborar de acuerdo con lo establecido en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costa y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, así como con el artículo 64 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 la Marina Mercante. El proyecto incorporará una justificación de la necesidad de ejecutar el dragado, una caracterización de la zona y un estudio de la gestión del material de dragado que se realizarán de acuerdo a lo establecido en las DCMD.

El promotor deberá justificar de manera adecuada la necesidad de la misma, así como su propósito, estableciendo lo detallado en el artículo 5 de las DCMD.

Previamente a la caracterización de los materiales objeto de dragado, el promotor deberá recopilar, en base a los datos existentes, la información referente a la zona de actuación y su entorno (cumpliendo lo establecido en el artículo 6 de las DCMD).

Teniendo en cuenta el ámbito de estudio, una distancia igual o inferior a 2 millas náuticas de zonas de baño y/o de figuras de protección ambiental marina (ver apartado inventario ambiental), se deberá realizar un estudio de transporte y dispersión que permita conocer su posible afección por la actuación de dragado, con indicación de las comunidades biológicas susceptibles de ser alteradas por la misma.

La caracterización de los materiales a dragar se realizará según dictaminan las nuevas *Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre* (Comisión Interministerial de Estrategias Marinas (CIEM). 2015. DCMD), con el objetivo general de obtener y recopilar toda la información necesaria para la tipificación de los materiales a dragar, para de este modo, recomendar la técnica de gestión más adecuada. Para llevar a cabo la caracterización de los materiales de dragado se debe llevar a cabo una campaña de muestreo de acuerdo con lo especificado en el artículo 9 de las DCMD, siguiendo los procedimientos establecidos en el Anejo II del mismo documento.

El número de estaciones de muestreo para tal caracterización dependerá del tipo de zona portuaria incluida en el proyecto, de acuerdo con la siguiente metodología:

Zona tipo M: la que bordea los muelles. En estas zonas se ubicará al menos una estación de muestreo cada 100 metros lineales. Cada estación será representativa de un área de 50 m de ancho desde el borde del muelle y una superficie máxima de 5.000 m².

Zona tipo G: el resto de zonas a dragar en dársenas portuarias. En estas zonas, el número mínimo de estaciones de muestreo se calculará en función de la superficie de las mismas mediante la expresión:



$$N = \frac{S}{25 \times \sqrt{S}} = \frac{\sqrt{S}}{25}$$

Donde:

N = Número mínimo de estaciones de muestreo.

S = Superficie del área objeto del dragado, excluida la superficie de las zonas tipos M y C, expresada en m².

25 √S = Superficie representada por cada estación de muestreo suponiendo una distribución equidistante de las mismas.

Zona tipo C: los canales o vías navegables en los que se proyecta un dragado de un mínimo de 10 Km de longitud.

Otras zonas: En caso de que el proyecto de dragado incluyera una zona que no se corresponda con alguna de las anteriores tipologías, el cálculo del número de estaciones de muestreo se realizaría en función de la superficie de la misma mediante la expresión indicada para las zonas tipo G.

Para dragados o zonas concretas dentro de cada actuación que supongan un espesor medio de dragado inferior a 1 metro, será suficiente la adquisición de muestras de la superficie del fondo. Cuando el espesor de dragado sea superior, resulta preceptiva la adquisición de muestras profundas hasta alcanzar, como mínimo, el espesor de sedimento que se proyecte extraer, siempre que ello sea posible sin utilizar técnicas de obtención de la muestra que perturben significativamente la disposición sedimentaria de los testigos. En estos casos, cada columna de sedimento obtenida se segmentará en muestras individuales de 50 cm de longitud que serán analizadas por separado o compuestas previamente a su análisis de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 14. La adquisición de muestras profundas, deberán ser adquiridas, dentro del área en la que el espesor de dragado sea superior a 1 metro, como mínimo en una tercera parte del número de estaciones resultante de los criterios establecidos en los apartados anteriores. Tales estaciones de muestreo se distribuirán de manera uniforme a lo largo del área en la que fuera necesaria su adquisición. Fuera de esta área, se tomarán muestras superficiales en el resto de estaciones.

En cualquier caso, el número mínimo de estaciones de muestreo dentro del área proyectada para la realización del dragado deberá ser de 3 y, en proyectos en los que resulte preceptiva la adquisición de muestras profundas se procederá, como mínimo, a su toma en una de las estaciones de muestreo.

Caracterización de los materiales



Sobre cada una de las muestras superficiales y profundas se debe llevar a cabo el protocolo de caracterización contemplado en los Artículos del Capítulo IV de las *Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre* (DCMD, 2015).

Las determinaciones analíticas y ensayos para la caracterización preliminar de los materiales se realizarán sobre la totalidad de muestras compuestas y las muestras individuales que no se hayan compuesto.

Caracterización preliminar

La caracterización preliminar de los materiales incluirá la determinación de sus características granulométricas, la concentración de sólidos, el contenido en Carbono orgánico total (COT) y la realización del test previo de toxicidad (TPT). Estas determinaciones se realizarán, de acuerdo con la metodología indicada al respecto en el Anejo IV de las presentes Directrices, sobre la muestra total para el caso del análisis granulométrico y sobre la fracción inferior a 2 mm para el resto de determinaciones.

Cuando la zona de dragado o la prevista para la reubicación del material esté próxima a zonas de baño, de cultivos marinos, de extracción de recursos marisqueros o de captación de agua para consumo humano o para acuicultura, deberá procederse a la determinación de los parámetros indicadores de contaminación fecal incluidos en la normativa estatal o autonómica que resulte de aplicación, debiéndose adoptar en su caso las técnicas de gestión o medidas preventivas necesarias para asegurar su cumplimiento.

El material dragado o una parte del mismo podrá ser declarado exento de caracterización química y biológica y clasificado directamente como de categoría A cuando los resultados de la caracterización preliminar indican que cada una de las muestras que lo representan cumple las siguientes tres condiciones:

- Finos < 10% y
- COT < 2% y
- para TPT CE50 < 2.000 mg/L (no es perceptiva cuando el % de finos o el TOC supere los umbrales establecidos Art.16)

Caracterización química

En todas las muestras sobre las que sea necesario realizar la caracterización química se determinarán, de acuerdo con la metodología analítica incluida en el Anejo IV de las DCMD, los siguientes contaminantes: Metales pesados, Policlorobifenilos (PCBs), Hidrocarburos



Aromáticos Policíclicos (HAPs), Tributilestaño (TBT) e Hidrocarburos (C10-C40). Caracterización biológica

La realización de bioensayos será preceptiva para evaluar la aceptabilidad ambiental del vertido al mar de materiales que, una vez clasificados de acuerdo con el artículo 24, no pertenezcan a las categorías A o B y estén representados por muestras cuya concentración supera, al menos para uno de los contaminantes, el nivel de acción B sin superar en ningún caso el nivel de acción C según se establecen en el artículo 22.

En caso de que la caracterización química se hubiera llevado a cabo utilizando muestras compuestas, los bioensayos se llevarán a cabo sobre las mismas muestras. Para el caso de muestras individuales, los bioensayos podrán realizarse sobre tales muestras individuales u optarse por su composición tras la etapa de caracterización química y realizar entonces los bioensayos sobre estas nuevas muestras compuestas.

Para la caracterización biológica se optará por un bioensayo en fase líquida, realizado sobre el lixiviado de fracción de la muestra inferior a 2 mm previamente homogeneizada y por un bioensayo en fase sólida, realizado sobre la fracción de la muestra inferior a 1 mm previamente homogeneizada de acuerdo con la metodología incluida en el Anejo IV.

En el caso que el material de dragado se destine a relleno de futuras explanadas y que por tanto se convierta en suelo de uso industrial, se hace necesario caracterizarlos bajo los criterios establecidos en el *Real Decreto de Suelos 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados*, y definir, de este modo, si el uso previsto cumple con los requerimientos para suelos industriales.

Clasificación del material de dragado

La clasificación de los materiales de dragado realiza según los Artículos del Capítulo V de las *Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre* (DCMD, 2015) elaboradas por la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas.

Los trabajos consisten en el tratamiento de toda la información generada de acuerdo con lo establecido en las DCMD, incluyendo la categorización de los sedimentos mediante el tratamiento estadístico de los resultados y la comparación con los umbrales de referencia y el estudio de los usos productivos (Capítulo VI. Artículo 26) y alternativas de gestión (Capítulo VI. Artículo 27). El alcance se detalla a continuación:



Descripción de la calidad de los materiales. Con los resultados obtenidos, una vez tabulados y explotados estadísticamente, se procede a una descripción de la calidad de los materiales implicados en el proyecto.

Definición de la peligrosidad de los sedimentos a efectos de la Ley 22/2011. Con anterioridad a la clasificación de los sedimentos, se comprueba la no peligrosidad de los materiales dragados según las indicaciones contenidas en el Artículo 23 de las DCMD, que se basan en la *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados*.

Tipificación de los materiales a dragar (según las DCMD), a partir de los resultados analíticos, es posible determinar la capacidad contaminante de los materiales y su clasificación y con ello, la elección de la técnica más adecuada para reubicación en mar o la admisibilidad de los mismos para su uso productivo (como puede ser la creación de tierras emergentes, rellenos portuarios, relleno de celdas de cajones, etc) teniendo en cuenta el grado de contaminación.

La clasificación de los materiales dragados realiza siguiendo las indicaciones contenidas en el Artículo 22 y 24 de las DCMD. Este documento clasifica los materiales según tres categorías diferentes (A, B y C). Para la definición de las categorías de los sedimentos se deben calcular las concentraciones medias de cada contaminante, según lo especificado en el artículo 24 de las DCMD.

Una vez calculada la concentración media de cada contaminante se han comparado los valores obtenidos con los niveles de acción establecidos por las DCMD, materiales categoría A, B y C.

Las distintas categorías asignadas son las que determinan, en última instancia, la gestión recomendable para los diversos materiales de dragado si se vierten en el medio marino, teniendo en cuenta los efectos de naturaleza química y/o bioquímica que pudieran producir sobre la biota marina. En la siguiente tabla se muestran los criterios establecidos en las DCMD para catalogar el sedimento a dragar en las diferentes categorías definidas y los posibles usos recomendados para cada categoría:

Tabla 20: Criterios establecidos por las DCMD (2017) para catalogar el sedimento a dragar en diferentes categorías.

Niveles de acción	Categoría	Vías de gestión
Muestras exentas de caracterización química y biológica conforme al Artículo 16 o Cuando la concentración media de todos los contaminantes es $\leq$ NIVEL DE ACCIÓN A. Así como aquellos materiales representados por una única muestra cuyos resultados no hubieran podido ser utilizados para el cálculo de la concentración media y cuya concentración individual es $\leq$ NIVEL DE ACCIÓN A para todos los contaminantes.	Materiales Categoría A	Pueden verterse al mar, excepto en las zonas de exclusión



Niveles de acción	Categoría	Vías de gestión
Quando la concentración media de todos los contaminantes es $\leq$ NIVEL DE ACCIÓN B. Así como aquellos materiales representados por una única muestra cuyos resultados no hubieran podido ser utilizados para el cálculo de la concentración media y cuya concentración individual es $\leq$ NIVEL DE ACCIÓN B para todos los contaminantes. o Quando la concentración individual o media de alguno de los contaminantes es $>$ NIVEL DE ACCIÓN B y los sedimentos presentan una TOXICIDAD NEGATIVA PARA LA BIOTA MARINA	Materiales Categoría B	Pueden verterse al mar, excepto en las zonas de exclusión y las zonas restringidas
Quando la concentración media (o individual para el caso de materiales representados por una única muestra cuyos resultados no hubieran podido ser utilizados para el cálculo de la concentración media) de al menos un contaminante es $>$ NIVEL DE ACCIÓN B y $\leq$ NIVEL DE ACCIÓN C y los sedimentos presentan una TOXICIDAD POSITIVA PARA LA BIOTA MARINA o no se ha realizado caracterización biológica o Quando la concentración individual o media de al menos un contaminante es $>$ NIVEL DE ACCIÓN C y cumple con las condiciones de SEDIMENTO NO PELIGROSO	Materiales Categoría C	Pueden ser reubicados en aguas del DPMT únicamente de forma confinada y su gestión deberá realizarse de acuerdo con lo indicado en el artículo 27.2 de las DCMD.

Fuente: Tecnoambiente a partir de DCMD

Evaluación de las opciones de gestión

Una vez establecida la calidad de los materiales, se establecen algunos criterios generales para las alternativas de gestión, sus usos potenciales y los destinos finales viables en base a sus propiedades geotécnicas y la carga contaminante. Asimismo, la valoración de las operaciones de extracción, transporte y vertido se realicen con la menor incidencia ambiental posible, teniendo en cuenta los riesgos asociados a cada una de las fases.

14.4.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre el vector generación de residuos es **COMPATIBLE**.

14.5 Afectación a los HIC-s

14.5.1 Fase de obras

Las medidas preventivas deben centrarse en la protección del hábitat de interés comunitario prioritario HIC 1120 correspondiente a las Praderas de Posidonia (*Posidonetum oceanicae*).

El motivo de su protección es su proximidad a la zona de obras, pues la Pradera de Posidonia más cercana se encuentra a 233m de la zona del nuevo dique martillo.



Las medidas preventivas y protectoras se recogen a continuación:

- Optar siempre por técnicas constructivas que minimicen la emisión de turbidez.
- Realizar un mapeado actualizado de las praderas presentes en el puerto y determinar su estado de conservación.
- Colocación de barreras antiturbidez durante las operaciones de dragado y vertido de materiales durante la construcción del dique, excavación de los travel lifts o cualquier otra actuación que pudiese afectar de forma significativa la calidad del agua.

Figura 53 Ejemplo de uso de barrera antiturbidez en obras marítimas.



Fuente: Cabrera P., 2015.

En el caso del hábitat 1240, no será necesario establecer medidas.

14.5.2 Fase de funcionamiento

No se prevé afección a los HICs. Todas las actividades del puerto cumplirán con la normativa aplicable a nivel de ruidos y vibraciones, iluminación, vertidos y gestión de residuos.

14.5.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre el vector HIC es **COMPATIBLE**.



14.6 Afección a la biodiversidad.

14.6.1 Fase de construcción

Como se ha explicado en apartados anteriores el impacto sobre las especies (excepto *Posidonia*) es de muy baja intensidad y exclusivamente en la fase de construcción.

A pesar de ello se propone, como medida preventiva, hacer antes del inicio de las actuaciones una serie de censos de fauna y flora para verificar que el inventario ambiental y los impactos previstos se ajustan a la realidad y diseñar, si fuese necesario, medidas preventivas y de seguimiento adicionales a las incluidas en este documento.

Los censos incluirán flora (con especial énfasis en especies como *Limonium* y el hábitat donde se incluye (HIC 1240) y la vegetación sobre desechos marinos-HIC 1210), fauna (aves, quirópteros, herpetofauna e invertebrados). Las especies a considerar son, como mínimo, las incluidas en el apartado 9.4 *Especies protegidas y otras especies de especial interés*.basado en las especies incluidas en el Documento de Alcance.

Se deberán llevar a cabo prospecciones de nidos de aves en las áreas de obra para asegurar la no afección a ninguna especie protegida. En el caso de que se detecten nidos de especies protegidas el área se balizará y se prohibirá el paso.

El resto de medidas preventivas que afectan la biodiversidad (emisión de gases, ruidos, luces, partículas, etc.) ya ha sido tratado en los correspondientes apartados.

14.6.2 Fase de funcionamiento

No se prevé afección a la biodiversidad. Todas las actividades del puerto cumplirán con la normativa aplicable a nivel de ruidos y vibraciones, iluminación, vertidos y gestión de residuos.

14.6.2.1 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre la biodiversidad es **COMPATIBLE**.

14.7 Patrimonio arqueológico.

14.7.1 Fase de construcción

El principal potencial impacto del proyecto es sobre el patrimonio arqueológico sumergido que pueda encontrarse en las zonas de actuación, sobre todo del nuevo dique martillo.

Para prevenir estos impactos se propone realizar antes de las obras una campaña batimétrica y geofísica con sonar de barrido lateral, perfilador de fondo y magnetómetro, con el objetivo de identificar, mapear y valorar los posibles restos arqueológicos presentes, no solo en el lecho

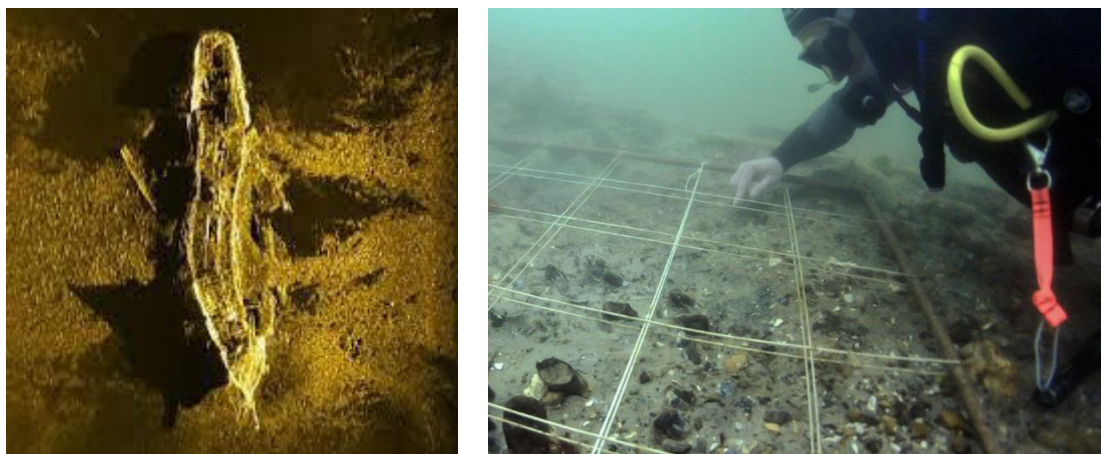


marino sino también los enterrados. Este trabajo sería completado por equipos especializados en arqueología subacuática.

En el caso de que se identificasen restos de interés estos podrán ser inventariados y si conviene retirados del fondo antes de las obras.

Adicionalmente se propone la presencia de arqueólogos durante todas las tareas de dragado.

Figura 54: Imágenes de pecios detectados mediante sonar de barrido lateral y trabajos de arqueología submarina



Fuente: Tecnoambiente

14.7.2 Fase de funcionamiento

No se precisan medidas preventivas ya que el impacto es positivo.

14.7.3 Valoración final del impacto

Se considera que con la aplicación de las medidas citadas el impacto del PE sobre el patrimonio arqueológico es **COMPATIBLE**.



15 DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN DEL PE

A continuación, se proponen una serie de medidas para el seguimiento y control de los efectos que puede conllevar el PE.

El objetivo de estas medidas es verificar que los efectos e impactos previstos en este documento son los que realmente suceden, además de verificar la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas y valorar su eficacia para, si procede, modificarlas.

15.1 CONTROL DEL PLAN DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LOS DIFERENTES CONTRATISTAS

En cada obra realizada en el marco del PE existirá la figura de la Dirección Ambiental, que revisará el Plan de Gestión Ambiental del Contratista y redactará un informe con las directrices para una gestión ambiental correcta de la obra, incluyendo todas aquellas mejoras y correcciones que se consideren importantes.

15.1.1 Planes a entregar previamente al inicio de la obra

Para conocer la gestión ambiental que llevará a cabo el contratista, este deberá redactar y entregar antes del comienzo de cada actividad de obra, los siguientes planes:

- **Plan de gestión de los movimientos de tierras** (donde definirá el procedimiento de relleno, los controles analíticos, los orígenes de los materiales, el balance global de importaciones y exportaciones, etc.).
- **Plan de gestión de los dragados** (cubicaje, sistema de dragado, caracterización analítica, gestión de materiales, uso productivo en la obra, copia de los permisos, etc.).
- **Plan de gestión de los residuos sólidos producidos en la obra** (emplazamiento de los contenedores de recogida, limpieza de hormigoneras, aceites, plásticos, maderas, etc.).
- **Plan de gestión de control del polvo y limpieza de ruedas** (pavimentación de accesos interiores de la obra, riegos periódicos, construcción de limpia-ruedas o limpieza mecánica de viales, etc.).
- **Plan de medidas de protección ambiental en el conjunto de la obra**, en función de los posibles impactos previstos.

Además de la información anterior la empresa debería entregar a la DAO antes del inicio de las obras la siguiente documentación:



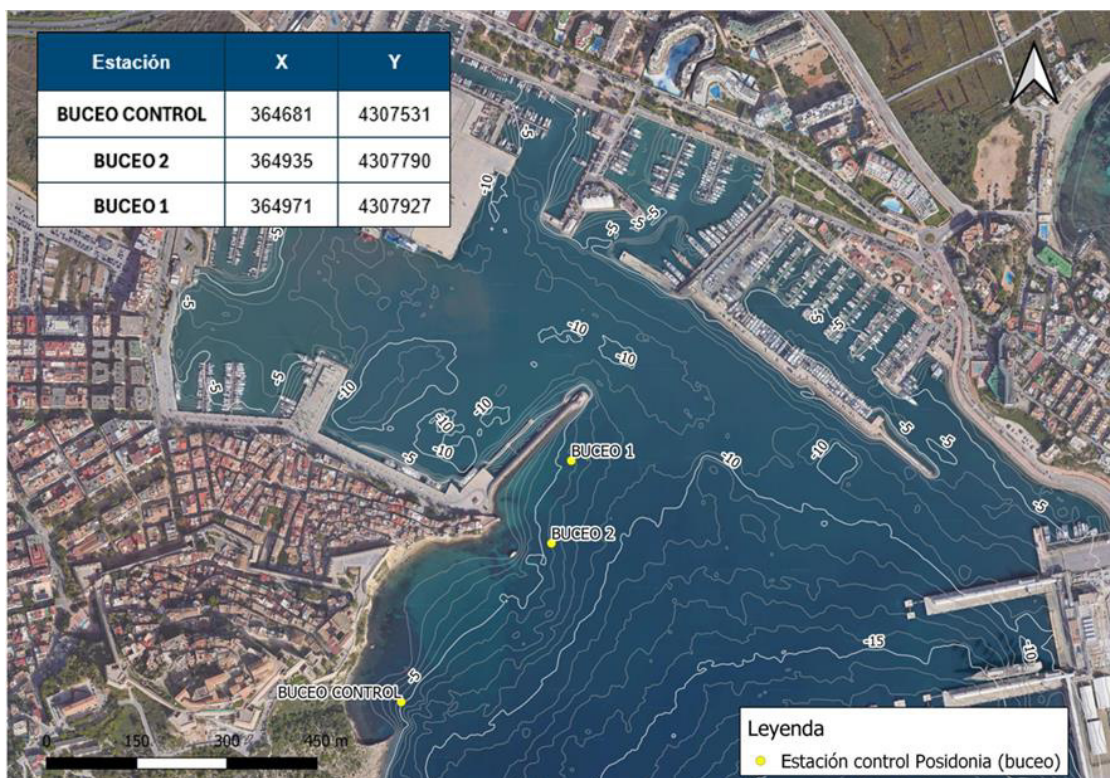
- **Plan de Ocupación que mostrará**, sobre formato cartográfico, la localización de las zonas excluidas y restringidas, las instalaciones auxiliares, los caminos de acceso a la obra, las zonas de acopios temporales, los vertederos definitivos, los préstamos y las canteras o minas. Incorporará un Plan de Rutas y el Plan de Accesos.
- **Manual de Buenas Prácticas Ambientales** que incluirá las prácticas de control de residuos y basuras, prohibición de realización de hogueras, vertidos de aceite o combustible, limpieza de hormigoneras, limitación de velocidad de los vehículos y reducción de afectación sobre fauna y vegetación. El Manual especificará la necesidad de redacción de un diario ambiental de obra y el establecimiento de un régimen sancionador aplicable al personal de obra.

15.2 CONTROLES A REALIZAR EN FASE PREOPERACIONAL

15.2.1 Estado de las praderas de *P. oceanica* cercanas a la bocana del puerto.

Se realizará un estudio de detalle de las praderas presentes en la bocana del puerto para conocer su estado preoperacional y así poder valorar su evolución posterior.

El estudio se llevará a cabo en tres estaciones, cercanas a la bocana y fuera del canal de navegación por motivos de seguridad. Se proponen las siguientes ubicaciones



Los para determinar el estado de las praderas se propone hacer un seguimiento de su cobertura y su densidad fundamental.



15.2.1.1 Cobertura

La cobertura se define como el porcentaje de superficie cubierto por rizomas vivos de *Posidonia oceanica*. Con el fin de armonizar los datos con las redes de seguimiento de las praderas de *Posidonia oceanica* de las Islas Baleares, se utilizará la metodología del intercepto, donde la cobertura se mide recorriendo tres transectos de 10 metros de longitud, siguiendo un rumbo establecido y en la misma profundidad.



Figura 55 Determinación de la cobertura de *P. oceanica* mediante el método del transecto. Fuente: Tecnoambiente

15.2.1.2 Densidad de la pradera

La densidad de haces (fundamental y global) es el descriptor de abundancia de *Posidonia oceanica* que mejor reacciona a los cambios en las condiciones del agua, como atestigua la disminución exponencial con la profundidad y la luz incidente (Pergent et al., 1995; Borum et al., 2004). La densidad también es sensible a las condiciones del sedimento (Frederiksen et al., 2007). A la hora de clasificar las praderas de *Posidonia oceanica* y el estado evolutivo en el que se encuentran, se pueden establecer una serie de categorías en función de su densidad. Se evaluarán dos tipos de densidad: la densidad fundamental y la densidad global .

Una vez recopilados los datos de campo, se utilizará en la evaluación del estado ecológico de las praderas, el índice propuesto por Giraud (1977) respecto a la densidad fundamental, así como otros índices recomendados en el documento “1120 *Posidonia oceanica*. Praderas de *Posidonia oceanica**. En: VV.AA., Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España. (Díaz-Almela, E. & Marbà, N., 2009)”.

15.2.2 Estado de los hábitats 1210 y 1240 cercanos a la bocana del puerto.



En el caso de los hàbitats 1210 y 1240 se realizarà un trabajo previo a los trabajos que consistirà en un inventario de la zona y evaluaci3n de las especies de *Limonium* mediante recubrimiento (pies por Ha).

En el caso de identificar estos hàbitats en la zona de actuaci3n el àrea se balizarà y se prohibirà el paso, acopio de materiales, trànsito de maquinaria, etc.

Esta misma metodologìa de censo deberà replicarse durante la fase de funcionamiento para poder comparar los resultados y su evaluaci3n.

En la cartografìa disponible de hàbitats el hàbitat 1210 se sitúa a 8 km del puerto, por lo que en esta primera fase se deberà llevar a cabo una prospecci3n que detecte este hàbitat en la zona directa del puerto.

15.3 CONTROLES A REALIZAR EN FASE DE OBRA

En este apartado se indican los principales controles a realizar sobre las actividades desarrolladas por el contratista en cada zona estudiada. Para cada control se especifica el objetivo del mismo, el lugar de inspecci3n, la periodicidad de la inspecci3n y las medidas de prevenci3n y correcci3n.

15.3.1 Control del replanteo

- Objetivo: evitar que las obras afecten a una extensi3n de superficie mayor que la considerada en el Proyecto Constructivo y que se produzcan alteraciones innecesarias sobre elementos del entorno natural y social. Controlar los daños producidos por la circulaci3n de maquinaria en zonas no permitidas.
- Lugar de inspecci3n: la totalidad de la zona de actuaci3n, incluyendo las instalaciones auxiliares de obra y caminos de acceso, con especial incidencia sobre los puntos fràgiles del medio y accesos de obras.
- Periodicidad de inspecci3n: durante la fase de replanteo, antes de iniciarse la ejecuci3n de las obras y mensualmente durante la ejecuci3n para comprobar el correcto estado del jalonamiento.
- Medidas de prevenci3n y correcci3n: en caso de detectarse afecciones no previstas se procederà a la acotaci3n de las superficies con los recursos ambientales alterados y se notificarà a la Direcci3n de Obra que a su vez informarà al personal de obra para que tenga en cuenta las nuevas limitaciones que se establezcan.

15.3.2 Ubicaci3n y explotaci3n de prèstamos y vertederos

- Objetivo: controlar que los prèstamos y vertederos que se utilizan son los determinados para tal fin.
- Lugar de inspecci3n: àreas determinadas para tal fin.



- **Periodicidad de inspección:** control previo al inicio de las labores de vertido. Control mensual durante el periodo en que se realicen extracciones o depósitos, y bimensual cuando estos trabajos se paralicen.
- **Medidas de prevención y corrección:** si se detectase la formación de vertederos no previstos, se informará con carácter de urgencia, para proceder al desmantelamiento y a la recuperación inmediata del espacio afectado.

15.3.3 Localización y control de zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria

- **Objetivo:** verificar la localización de elementos auxiliares fuera de zonas vulnerables. Comprobar la correcta protección del suelo, la ejecución del jalonamiento y la presencia de una zona para la gestión de residuos acorde con la naturaleza de los mismos.
- **Lugar de inspección:** se realizarán inspecciones en toda la obra, para verificar que no se produce ninguna instalación no autorizada, ni se sitúan elementos auxiliares de obra dentro de zonas vulnerables. Se inspeccionará, además, que todas las instalaciones auxiliares de obra se encuentren localizadas en los lugares previstos.
- **Periodicidad de inspección:** previa al inicio de las obras y cada dos meses en fase de construcción. Inspección final y antes de la recepción de la obra.
- **Medidas de prevención y corrección:** si se detectasen alteraciones se limpiarán y restaurarán las áreas afectadas. Los residuos generados se gestionarán según lo dispuesto en el Programa de Gestión de Residuos.

15.3.4 Control de accesos temporales

- **Objetivo:** evitar afecciones como consecuencia de la apertura de caminos de obra y accesos temporales no previstos en el proyecto.
- **Lugar de inspección:** toda la zona de obras y su entorno.
- **Periodicidad de inspección:** se realizará una visita previa a la firma del Acta de Replanteo, y visitas semestrales.
- **Medidas de prevención y corrección:** se procederá a desmantelar y restaurar todos los caminos de obra y accesos temporales que no se mantengan de forma definitiva y aquellos abiertos sin autorización.

15.3.5 Control del dragado de materiales

- **Objetivo:** controlar la calidad de los materiales dragados y vertidos, así como verificar que durante toda la fase de dragado no se da resuspensión de finos y no se altera la calidad química del agua.
- **Lugar de inspección:** control del material dragado en la propia draga y control de la calidad del agua en las estaciones establecidas.



- Periodicidad de inspección: las inspecciones se realizarán al iniciarse los trabajos de dragado de forma continuada. El control analítico del agua de forma semanal/mensual.
- Medidas de prevención y corrección: se aplicarán la totalidad de las medidas correctoras identificadas en el documento de Diagnóstico y Plan de Vigilancia Ambiental, comunes a todas las obras de dragado realizadas en el marco del Plan Director del Puerto de Barcelona.

15.3.6 Control del transporte de materiales de dragado

- Objetivo: verificar que durante el transporte entre la zona de dragado y la de vertido, se realiza de modo que no se produzca pérdida de finos ni vertido de contaminantes al medio. Si el transporte se realiza mediante tubería se comprobará la estanqueidad de esta.
- Lugar de inspección: inspección a bordo de las propias dragas.
- Periodicidad de inspección: las inspecciones se realizarán de forma continuada mientras dure el dragado.
- Medidas de prevención y corrección: se aplicarán la totalidad de las medidas correctoras identificadas en el Plan de Vigilancia Ambiental, la cántara de la draga y la tubería de impulsión serán totalmente estancas.

15.3.7 Control del vertido de materiales de dragado

- Objetivo: verificar que el vertido se realiza en su totalidad en el interior de las zonas definidas y la no afección al medio marino.
- Lugar de inspección: inspección a bordo de las propias dragas y desde tierra.
- Periodicidad de inspección: las inspecciones se realizarán de forma continuada mientras dure el dragado.
- Medidas de prevención y corrección: control de la estanqueidad de las tuberías de vertido, control analítico de las condiciones de turbidez y resuspensión de finos, control de que no se realizan operaciones de limpieza de fondos fuera del área de dragado.

15.3.8 Control de los suelos

- Objetivo: controlar que tanto las explanadas y superficies a crear durante la obra (rellenos...) como los materiales excedentes procedentes de la misma obra y con destino a otras para relleno cumplan con el decreto de contaminación de suelos (Real Decreto 9/2005).
- Lugar de inspección: toda la zona de obras y, en especial, las zonas de creación de explanadas mediante rellenos bien con material procedente de desmontes y otras obras bien por reaprovechamiento de materiales de la misma
- Periodicidad de inspección: en función del ritmo de aporte (volúmenes) y orígenes.



- **Medidas de prevención y corrección:** a fin de prevenir la entrada de materiales sospechosos se van a hacer controles in situ (tajo) de los materiales que se pretendan emplear como relleno. Si se detectan el contratista deberá gestionarlo adecuadamente a través de gestor autorizado. Establecimiento de un protocolo de actuación en caso que se identifique algún espacio contaminado afectado por la obra o en caso que este espacio sea identificado durante la ejecución de la obra. Este hecho se notificará a la Agencia de Residuos de Catalunya (ARC).

15.3.9 Control de movimiento de la maquinaria

- **Objetivo:** controlar que no se realicen movimientos incontrolados de maquinaria, con el fin de evitar afecciones innecesarias sobre el medio (red de drenaje, red fluvial, suelos, recursos culturales, vegetación y hábitats faunísticos), y que se cumple con el convenio MARPOL.
- **Lugar de inspección:** toda la zona de obras y, en especial, las zonas excluidas.
- **Periodicidad de inspección:** semanal durante la fase de construcción. Se comprobará en ellas también el estado del jalonamiento perimetral y de las señales de advertencia.
- **Medidas de prevención y corrección:** a fin de prevenir posibles afecciones, se informará al personal que ejecuta las obras de los lugares conflictivos desde el punto de vista ambiental. En caso de producirse daños se procederá a la restitución de las zonas afectadas. Se sustituirán las señales que hayan sufrido daños lo suficientemente serios como para que su leyenda quede ilegible. En aquellos puntos que las requieran y carezcan de ellas se dotarán de las señales de advertencia oportunas.

15.3.10 Desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obras

- **Objetivo:** verificar que a la finalización de las obras se desmantelan todas las instalaciones auxiliares (oficinas, comedores, vestuarios, almacenamientos de combustibles y sustancias peligrosas, puntos de recogida de residuos, zona impermeable de limpieza de hormigoneras, parque de maquinaria...) y se procede a la limpieza y adecuación de los terrenos.
- **Lugar de inspección:** todas las zonas afectadas por las obras.
- **Periodicidad de inspección:** una inspección cada vez que se acaben las obras en una zona y una inspección al finalizar las obras, antes de la firma del acta de recepción.
- **Medidas de prevención y corrección:** si se detectase alguna zona con restos de la obra se deberá proceder a su limpieza inmediata, antes de realizar la recepción de la obra. Establecimiento de zonas y protocolos de actuación para el cambio de aceites y combustibles de la maquinaria, así como para la limpieza de cubas de hormigón, para prevenir vertidos accidentales sobre el suelo y sobre el medio marino.



15.3.11 Control de la gestión en obra de los residuos

- Objetivo: garantizar el cumplimiento de las prescripciones relativas a la gestión de residuos generados como consecuencias de las obras.
- Lugar de inspección: instalaciones auxiliares donde se lleva a cabo su almacenamiento temporal.
- Periodicidad de inspección: mensualmente durante la duración de la obra.
- Medidas de prevención y corrección: la empresa será responsable de la retirada y limpieza de los residuos y su compensación. En función de los tipos (códigos CER) y cantidades de los residuos estimados en el proyecto constructivo, el establecimiento de las zonas de almacenaje de los residuos y de su gestión prevista de acuerdo con la legislación vigente, teniendo en cuenta que el tiempo máximo de almacenaje de los residuos peligrosos no superará los seis meses y deberán de almacenarse bajo cubierto, así como los residuos líquidos se deberán de almacenarse en una zona pavimentada, con un sistema para posibles vertidos.

15.3.12 Control de la emisión de polvo y partículas

- Objetivos: verificar la mínima incidencia de emisiones de polvo y partículas debidas a movimientos de tierras y tránsito de maquinaria, así como la correcta ejecución de las medidas correctoras propuestas.
- Lugar de inspección: toda la zona de obras, en especial en las proximidades de zonas con vegetación de especial interés. Inspección de la deposición de polvo y partículas sobre la vegetación.
- Periodicidad de inspección: las inspecciones serán diarias durante los periodos secos y semanales durante la época de lluvias.
- Medidas de prevención y corrección: intensificación de los riegos en la plataforma, accesos, acopios y otras superficies desprovistas de vegetación; limitación de la velocidad de maquinaria y vehículos; limpieza en las zonas que eventualmente pudieran haber sido afectadas; limpiar la vegetación afectada; prohibición de quemar aceites u otros materiales de obra, etc.

15.3.13 Control de emisión de gases de la maquinaria

- Objetivos: verificar la mínima incidencia de emisiones de gases de combustión debidas al funcionamiento de maquinaria de obra.
- Lugar de inspección: parques de maquinaria y zonas donde se ubique y/o funcione maquinaria de obra.
- Periodicidad de inspección: las inspecciones se realizarán antes del comienzo de las obras, y en su caso, cuando se incorpore nueva maquinaria la obra.
- Medidas de corrección: retirada de maquinaria que no cumpla los requisitos exigidos (ITV y Planes de Mantenimiento). Someter la maquinaria a la ITV o cumplimentación de los Planes de Mantenimiento de acuerdo



con las recomendaciones del fabricante o proveedor. Toda la maquinaria pesada que en los controles de emisión de gases superen los niveles admisibles por la legislación vigente no podrán circular hasta su puesta a punto.

15.3.14 Control de vertidos accidentales

- Objetivos: detectar la presencia de derrames o vertidos en el entorno de las instalaciones auxiliares, en las márgenes de los cursos de agua, en el mar, procedentes de las dragas, en el entorno de las zonas de préstamos, vertederos y escombreras o en las márgenes de los caminos de acceso a obra.
- Lugar de inspección: en una banda de 10 metros alrededor de todas las instalaciones auxiliares, zonas de préstamos y vertederos, o una banda de 5 metros a ambos lados de los caminos de acceso de obra.
- Periodicidad de inspección: cada mes hasta la finalización de las obras.
- Medidas de corrección: retirada y limpieza del área afectada por derrames y/o vertidos y tratamiento del residuo.

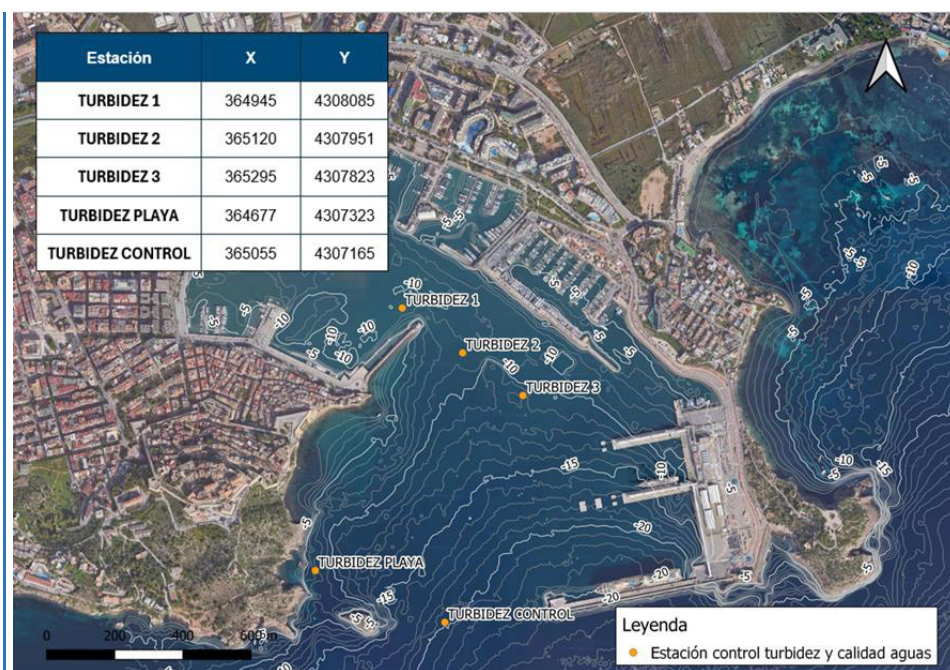
15.3.15 Control de los niveles sonoros

- Objetivos: Evitar la emisión de ruidos en horarios de descanso. Evitar afecciones innecesarias por movimiento de maquinaria. Limitar los niveles sonoros por exceso de velocidad de vehículos.
- Lugar de inspección: parque de maquinaria y zonas auxiliares de obra, zonas donde se prevé pueden ser superados los niveles de vibración y acústicos.
- Periodicidad de inspección: Control semanal de velocidad de vehículos.
- Medidas de corrección: paralización y reparación de máquinas que sobrepasen los umbrales admisibles. Sanción prevista en el Manual de Buenas Prácticas Ambientales. Fijar el horario de trabajo durante la construcción de la obra al entorno de las zonas habitadas más cercanas, como máximo, de 8 a 20 h. Ubicación del parque de maquinaria lo más alejado posible de las zonas habitadas. Limitación de los niveles sonoros por exceso de velocidad de vehículos.

15.3.16 Control de la calidad de las aguas superficiales

- Objetivo: aseguramiento de la correcta instalación y eficacia de las medidas preventivas (y especialmente de la barrera antiturbidez) para el mantenimiento de la calidad del agua marina en las proximidades de la zona de obras.
- Lugar de inspección: 4 estaciones de control en los alrededores de la zona de actuación y potenciales receptores más una de control más alejada (véase propuesta).





- **Periodicidad de inspección:** control de la barrera y visual del estado del agua. Determinación de la turbidez en dos estaciones, una de ellas fuera del área de influencia de las obras. Control tras situaciones climatológicas excepcionales.
- **Medidas de corrección:** si la calidad de las aguas empeorase a consecuencia de las obras, se establecerán medidas de protección y restricción (barreras adicionales, no trabajar con condiciones ambientales que limiten la eficacia de las mismas, etc.).

15.3.17 Control de las afecciones al patrimonio arqueológico

- **Objetivo:** verificar que durante toda la fase de construcción se respetan los lugares de interés patrimonial e inspección durante la fase de dragado para detectar posibles yacimientos o pecios en el material dragado.
- **Lugar de inspección:** de manera extensiva a lo largo de toda la obra y en continuo en las dragas durante toda la fase de dragado marino.
- **Periodicidad de inspección:** las inspecciones se realizarán al iniciarse los trabajos de dragado de forma continuada.
- **Medidas de corrección:** en el caso que se detectase alguna evidencia de restos arqueológicos, se dispondrá de un arqueólogo durante los movimientos de tierras (tanto terrestres como marítimas).



15.4 CONTROLES A REALIZAR EN LA FASE DE FUNCIONAMIENTO

15.4.1 Control de las praderas de *Posidonia oceanica*

▪ <u>Objetivo:</u> Verificar que las actuaciones realizadas no han conllevado impacto a medio-largo plazo sobre las comunidades de posidonia del puerto. La metodología a emplear se consensuará con las autoridades. A nivel de ejemplo se propone determinar la densidad de haces, por el método de Romero, consistente en arrojar aleatoriamente sobre la mancha de <i>Posidonia oceánica</i>, un cuadrado de 40 cm de lado, y contabilizar los haces situados en su interior. Se propone también determinar cobertura, por el método Romero y Sánchez Lizaso, que consiste en determinar la extensión de las manchas de Posidonia mediante la realización de transectos cada 25 m, desde la orilla hasta una profundidad determinada, anotando a qué distancia de la orilla se encontró roca, arena, mata muerta, mata en buen estado, etc... La cobertura de pradera se determina en porcentaje de recubrimiento de la zona de estudio. Se anotará y mapeará la presencia de otras especies relevantes, como <i>Pinna nobilis</i>.
▪ <u>Lugar de inspección:</u> Se determinarán 3 puntos de muestreo, 2 en las praderas del puerto y un control más alejado (ver apartado 15.2).
▪ <u>Periodicidad de inspección:</u> Se propone realizar 1 inspección al año durante 3 años.
▪ <u>Medidas de prevención y corrección:</u> No son de aplicación en esta fase.

15.4.2 Control de los hábitats 1210 y 1240.

▪ <u>Objetivo:</u> Verificar que las actuaciones realizadas no han conllevado impacto a medio-largo plazo sobre las comunidades de <i>Limonium</i> alrededor del puerto. La metodología a emplear se consensuará con las autoridades. A nivel de ejemplo se propone determinar la densidad de ejemplares por unidad de superficie.
▪ <u>Lugar de inspección:</u> Se determinarán transectos en la zona colindante a la zona 7, donde hay la presencia de estos 2 hábitats.
▪ <u>Periodicidad de inspección:</u> Se propone realizar 1 inspección al año durante 3 años.
▪ <u>Medidas de prevención y corrección:</u> No son de aplicación en esta fase.



16 RESUMEN DE CARÁCTER NO TÉCNICO

Actualmente el puerto de Eivissa no tiene plan especial vigente. En el año 1993 se aprobó el Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa, pero fue anulado por la sentencia a favor del recurso que interpuso el Colegio de Arquitectos.

Es por tanto necesario redactar un nuevo plan especial, con el objetivo de ordenar la zona de servicio del puerto, que sea coherente y desarrolle con más en detalle las determinaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) aprobada.

Este nuevo plan debe hacer frente a los nuevos retos y oportunidades del puerto y tiene las siguientes prioridades:

- Dotar de una herramienta urbanística a la APB y al Ayuntamiento de Eivissa para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario.
- Establecer un consenso entre Ayuntamiento y APB en relación con aspectos urbanísticos, necesario para otorgar las correspondientes licencias y autorizaciones de actividades y obras en el puerto.
- Establecer un marco claro de seguridad jurídica para los operadores y concesionarios del puerto, en cuanto otorgamiento de concesiones, autorizaciones y realización de inversiones.
- Evitar usos no permitidos en zona portuaria como el uso residencial.
- Racionalizar los espacios y usos portuarios en aras del aumento de la eficiencia portuaria.
- Mejorar la interacción puerto-ciudad, fomentando los paseos ciudadanos, abriendo el puerto a la ciudad, siempre que se garantice la correcta explotación portuaria.
- Mitigar posibles problemas de movilidad generados por los desarrollos propuestos, y potenciar, en la medida que sea posible, la movilidad sostenible.
- Alinear el puerto con los objetivos ambientales y de sostenibilidad aplicables a nivel sectorial (sector portuario), municipal, autonómico, nacional y supranacional, con especial mención a la adaptación y mitigación al cambio climático.
- Asimismo, se plantean los siguientes objetivos de carácter medioambiental:
 - Minimizar los efectos del Plan Especial en los espacios naturales de interés.
 - Mejorar la eficiencia energética y reducción de emisiones.



- Poner en valor de los bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario

La nueva edificación propuesta, en la mayor parte de ocasiones, se ubica en zonas donde ya existe edificación.

En las áreas 1, 2, 5, y 8 el Plan Especial consolida la edificabilidad de los edificios existentes sin suponer un incremento de las superficies edificables. En el caso del área 2, se propone la renovación de la actual Estación Marítima Eivissa- Formentera para acoger nuevos usos manteniendo su edificabilidad, y mejorando la integración y permeabilidad del paseo peatonal con los muelles.

En el área 3, se propone un reducido incremento de edificabilidad, para la ampliación y mejora de las instalaciones náutico-deportivas de la Ribera de Poniente.

El área 4 es en la que se producen los cambios más significativos propuestos por el Plan Especial. Se hace un cambio de la situación actual de los usos de pesca y reparación de embarcaciones que pasan a Muelles Comerciales y en su actual ubicación se propone la nueva Terminal que ha de centralizar el tráfico de Eivissa-Formentera. Esto supone un incremento de la superficie edificable del área para las nuevas edificaciones previstas, así como la previsión de una reserva para futuras ampliaciones.

En el área 6 se propone una reconfiguración total del área con consolidación de la edificabilidad de la concesión original. Asimismo, se propone la eliminación del uso de vivienda.

Finalmente, el área 7 se dota de la edificabilidad necesaria para la construcción de la Estación Marítima prevista y un margen de crecimiento de la misma o para edificaciones que den servicio al uso comercial del área.

En cuanto a la altura de estas edificaciones, en la mayoría de áreas se establece como altura máxima, la altura de las edificaciones existentes o previstas (en el caso de la EM de Botafoc). Para las áreas 2, 4 y 6 donde está prevista nueva edificación se propone una altura máxima acorde con el tipo de edificación prevista y con las edificaciones de las áreas adyacentes.

En resumen, el Plan Especial no contempla un aumento significativo del estado de la edificación, a excepción de las áreas 4 y 7 donde se contempla el desarrollo de las terminales de Eivissa-Formentera y la nueva terminal de Botafoc, respectivamente, necesarias para el correcto desarrollo del tráfico de pasajeros y mercancías del puerto de Eivissa en condiciones de eficiencia y sostenibilidad.

La gran mayoría de obras a realizar, entre las que destacan por su volumen la reubicación de la terminal de Formentera con un parking enterrado de 700 plazas, se realizan la zona terrestre, por lo que no se prevé afección ninguna a la lámina de agua. Existen no obstante dos actuaciones que si que se realizarán en las aguas del puerto.



La primera y más importante es la probable construcción (en función del estudio de alternativas que se hará de los diferentes proyectos constructivos) de un dique martillo destinado a reducir la agitación del agua en la nueva zona para los barcos de pesca, y la segunda consiste en las excavaciones a realizar para reubicar los travel-lifts.

El puerto de Eivissa, en el que se circunscriben todas las actuaciones propuestas, no se encuentra dentro, ni en las inmediaciones de ninguna zona natural protegida. La más cercana es la ZEPA Espacio Marino de Formentera y el sur de Ibiza, 1,5 km al sur oeste del puerto.

A pesar de no estar reconocidas como espacio natural protegido, destacan por su interés dos zonas húmedas ubicadas a escasos centenares de metros del puerto: Ses Feixes de ses Monges y de menor interés ambiental, Ses Feixes des Prat de Vila.

En estos ámbitos (especialmente en Ses Monges) se encuentran hábitats de interés comunitario como Juncals mediterráneos, Salicorniales mediterráneos y Lagunas costeras de vegetación acuática submergida y acuática emergente (Carrizales, juncals y salicorniales), entre otros.

No obstante, el hábitat de interés comunitario sin duda más importante presente en el puerto es el de praderas de Posidonia oceanica. En la zona exterior del puerto se encuentra una pradera de considerables dimensiones y con un nivel de conservación moderado, que es sin duda el elemento natural a tener más en cuenta a la hora de valorar los efectos del PE.

A parte de la conservación de la Posidonia que se encuentra en retroceso, el otro gran problema ambiental al que se enfrenta el puerto es la adaptación y mitigación al cambio climático, ámbitos que presentan claras oportunidades de mejora. Los aspectos más relevantes son:

Por lo que refiere a la mitigación del CC

- Presencia de edificios e instalaciones antiguos, poco eficientes energéticamente, como son la EM de Formentera o la terminal de Botafoch
- Poco uso de las energías alternativas en el puerto
- Poco fomento de la movilidad sostenible
- Ineficiencias en la operativa portuaria que conlleva elevados tiempos de espera y maniobras ineficientes
- Ineficiencia en el tráfico rodado, sobre todo en los accesos a la EM Formentera

Por lo que refiere a la adaptación al CC

- Escasez de zonas de sombra, arboladas, etc.
- Inexistencia de refugios climáticos



- No utilización de recursos para evitar el efecto isla de calor como zonas ajardinadas, materiales con elevado poder de reflexión del calor en pavimentos o techos, entre otros

Se han analizado los principales efectos ambientales que puede suponer el PE, en la fase de construcción y sobre todo en la fase de funcionamiento.

La conclusión es que los efectos potencialmente negativos se centran en la fase de obras, e incluyen:

- Potencial afectación a la posidonia
- Potencial afección al patrimonio arqueológico submarino
- Emisión de polvo, ruido y luces durante las obras
- Empeoramiento de la calidad de las aguas por vertidos accidentales de las obras
- Empeoramiento de la calidad del suelo y las aguas subterráneas por vertidos accidentales de las obras
- Consumo de recursos no renovables durante la fase de obras
- Generación de residuos de la construcción y de materiales de dragado potencialmente contaminados.

Por su parte, en la fase de funcionamiento los efectos asociados al PE son en general positivos, o en el peor de los casos no significativos. Destacan los siguientes impactos positivos:

- Mejora en la mitigación del CC, mediante: incorporación de edificios nuevos y más eficientes, aumento de la eficiencia portuaria, ya sea de buques como de tránsito rodado, promoción de movilidad sostenible (carril bici, cargadores de vehículos eléctricos), promoción de la electrificación del puerto, promoción del uso de energías alternativas en los edificios, etc.
- Mejora en la adaptación del CC, mediante: creación de más zonas de sombra y zonas de refugio climático, aumento de la vegetación y uso de materiales que evitan el efecto isla de calor.
- Mejora de la calidad atmosférica y acústica al mejorar la operativa portuaria y el tráfico y promocionarse la movilidad sostenible.

Para todos aquellos efectos que se prevén potencialmente negativos el PE prevé una serie de medidas de prevención de impactos, y si hiciera falta, de corrección de los mismos. Puesto que la mayoría de efectos negativos son en la fase obras, también lo son las medidas preventivas.



Entre estas medidas se incluyen:

- Mapeo en detalle de las praderas de posidonia del puerto para conocer su extensión y estado de conservación.
- Instalación de barreras anti-turbidez en las zonas donde se pueda producir un empeoramiento de la calidad del agua, para evitar que afecte a los ecosistemas del puerto y en especial la posidonia.
- Aplicación de buenas prácticas ambientales en las obras para evitar la emisión de polvo, ruidos y contaminación lumínica
- Aplicación de buenas prácticas ambientales en las obras para evitar el vertido al suelo o al mar de aguas pluviales contaminadas o residuos líquidos
- Realización de prospecciones arqueológicas en las zonas donde va a afectarse el fondo del puerto para valorar la presencia de restos arqueológicos y estudiarlos y/o retirarlos si fuese menester.

El PE propone también un Plan de Vigilancia Ambiental para verificar que los efectos e impactos previstos en el estudio ambiental estratégico son los que realmente suceden, además de verificar la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas y valorar su eficacia para, si procede, modificarlas.

Del análisis de todos los puntos citados se deduce que, una vez implementadas las medidas preventivas y correctoras propuestas, la aplicación del PE del puerto de Eivissa;

- tiene un efecto POSITIVO sobre la biodiversidad, la población y la salud humana (en forma de calidad del aire, ruido, etc.), la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, la adaptación y la mitigación del cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores, y
- da respuesta a los principales problemas ambientales de su ámbito, y
- está alineado con los objetivos de protección medioambiental aplicables fijados en los ámbitos internacional, comunitario, estatal y de la C.A. de les Illes Balears, así como los objetivos ambientales del sector portuario, y en especial con los de la APB.

17 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

Agawin, N. S. & Frank Comas, A. & Sureda, A. & Mateu-Vicens, G. & Ruiz, M. & Pinya Fernández, S. & Cabrer-Rosselló, X. (2018). 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: Acción I - Análisis del estado de conservación de Posidonia oceanica y evaluación de posibles amenazas.

Aguilar P., Edwards S. (2019). Ola de Calor y Medidas a Tomar - Revisión Preliminar. junio 3, 2021, de Organización Mundial de la Salud Sitio web:

https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_docman&view=download&alias=48467-heat-wave-and-measures-to-take-preliminary-review-spanish&category_slug=detection-verification-risk-assessment-1226&Itemid=270&lang=es

Autoritat Portuària de Balears. (2021). Estrategia ambiental de la Autoridad Portuaria de Balears, mayo 26, 2021, de Ports de Balears Sitio web:

https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/I_12_20 ESTRATEGIA%20AMBIENTAL%20APB_2021_03_08.pdf

Brumizone. Visitado el 24 de junio de 2021. Sitio web: <http://brumizone.es/nebulizacion-una-tecnologia-inspirada-en-la-naturaleza>

C40 Cities. 2018. Plan Clima 2018-2030, junio 14, 2021, de Ajuntament de Barcelona Sitio web:

https://www.barcelona.cat/barcelona-pel-clima/sites/default/files/documents/plan_clima_juny_ok.pdf

Cabrera P. 2015. REDACCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL DIQUE EXENTO ENTRE LAS PLAYAS DE MALAPESQUERA Y SANTA ANA, T.M. DE BENALMÁDENA (MÁLAGA). Julio 17, 2020, de ACOPORT. Sitio web:

https://www.miteco.gob.es/es/costas/participacion-publica/separataalproyectorpormodificacionesenelpresupuesto_tcm30-483901.pdf

Dirección general de sostenibilidad de la costa y del mar. (2016). Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la Costa Española, mayo 22, 2021, de Ministerio de agricultura y pesca, alimentación y medioambiente Sitio web: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-costa/estrategiaadaptacionccaprobada_tcm30-420088.pdf

Federación española de municipios y provincias. (2011). Los sumideros de carbono a nivel local. julio 6, 2021, de red española de ciudades por el clima. Sitio web: <https://www.redciudadesclima.es/sites/default/files/c2dd700737802664a97469104e56f17d.pdf>

Frejo, M.T. & Montesino, G. (2012). Estudio de los indicadores medioambientales atmosféricos y sus implicaciones en la salud pública en la comunidad autónoma de las Islas Baleares. Medicina balear, ISSN-e 2255-0569, 27, N° 2, pp. 14-22.

Galassi, Gaia & Spada, Giorgio. (2014). Sea-level rise in the Mediterranean Sea to 2050: Roles of terrestrial ice melt, steric effects and glacial isostatic adjustment. Global and Planetary Change. 123. 10.1016/j.gloplacha.2014.10.007.

García F.J. (2019). Planeamiento urbanístico y cambio climático: la infraestructura verde como estrategia de adaptación, junio 29, 2021, de Ci(ur)122. Cuadernos de investigación urbanística Sitio web: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/download/3870/3963>



Global Cool Cities Alliance (GCCA). (2012). A Practical Guide to Cool Roofs and Cool Pavements, julio 8, 2021, de Global Cool Cities Alliance (GCCA) Sitio web: http://ghhin.ctclients.ca/wp-content/uploads/CoolRoofToolkit_Full.pdf

Guerrero-Meseguer, L. & Marín, A. & Sanz-Lázaro, C.. (2017). Future heat waves due to climate change threaten the survival of *P. oceanica* seedlings. Environmental Pollution. 230. 40-45. 10.1016/j.envpol.2017.06.039.

IASO. (2021). Urbanización Avenida de Andalucía. junio 10, 2021, de IASO Arquitectura Textil Sitio web: <https://www.iasoglobal.com/es/proyecto/urbanizacion-avenida-de-andalucia>

IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp.

LABAQUIA, S.A. (2021). Contrato de suministros de sistema de monitorización de la calidad del aire para los puertos de la apb referencia nº PO 84.18. calidad del aire: balance 2020. mayo 5, 2021, de LABAQUIA, S.A Sitio web: https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/BALANCE_CALIDAD_AIRE_2020_1.pdf

Melissa Consultoría e Ingeniería ambiental. (2012). Directrices de gestión y seguimiento ZEPA ES0000515 espacio marino de Formentera y sur de Ibiza , mayo 27, 2021, de INDEMARES Sitio web: https://www.indemares.es/sites/default/files/0613apendice_mediterraneo_es0000515_formentera_sur_ibiza.pdf

Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico. (2019). España Circular 2030. Estrategia Española de Economía Circular. mayo 20, 2021, de Gobierno de España Sitio web: https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/economia-circular/espanacircular2030_def1_tcm30-509532.PDF

Natura 2000 Network Viewer. Vistitado el 28 de abril de 2021. Sitio web: <https://natura2000.eea.europa.eu/>

OBERNDORFER, ERICA & Lundholm, Jeremy & Bass, Brad & Coffman, Reid & DOSHI, HITESH & Dunnett, Nigel & Gaffin, Stuart & Köhler, Manfred & LIU, KAREN & Rowe, D.. (2007). Green Roofs As Urban Ecosystems: Ecological Structures, Functions And Services. BioScience. 57. 823-833. 10.1641/B571005.

Palau, M, Guevara, E. & Gamo, M.. (2020). Informe Técnico Calidad de las Aguas de Baño en España 2019, junio 1, 2021, de Ministerio de Sanidad Descargado de: <https://nayadeciudadano.sanidad.gob.es/Splayas/ciudadano/verCategoriaCiudadanoAction.do>



Pérez, M., Saranova, I. & Roig, I. (2019). Informe de sostenibilidad de Ibiza 2019, mayo 6, 2021, de Observatorio de Sostenibilidad de Ibiza Sitio web: <https://ibizapreservation.org/wp-content/uploads/2020/10/INFORME-DE-SOSTENIBILIDAD-DE-IBIZA-2019-CAST-1.pdf>

Pleguezuelos J.M., Márquez R., Lizana M. (2002). Libro Rojo de anfibios y reptiles. Julio 5, 2021, de Ministerio de medio ambiente. Sitio web: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/inventarios-nacionales/inventario-especies-terrestres/inventario-nacional-de-biodiversidad/ieet_anfib_reptl_LR_indice.aspx

Ports de Balears. (2016). Política ambiental de la Autoridad Portuaria de Baleares. mayo 12, 2021, de Autoritat Portuària de Balears Sitio web: https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/Politica%20Ambiental_1.pdf

Puertos del Estado. (2013). Recomendaciones para obras marítimas ROM 5.1-13. Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias, junio 3, 2021, de Puertos del Estado Sitio web: <http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/ROM%205.1-13.pdf>

Puertos del Estado. (2020). Marco estratégico Sistema portuario de interés general, mayo 15, 2021, de Gobierno de España. Ministerio de Fomento Sitio web: <http://www.puertos.es/es-es/Documents/Marco%20estrategico%20Resultados%20encuestas%20AAPP%20Doc%20final.pdf>

Red Eléctrica española, visitada el 17 de junio del 2021. Sitio web: www.ree.es

Santandreu, M, Reviriego, B. (2021). Asistencia técnica para el seguimiento y control de la calidad de las aguas de los puertos de la APB. Aplicación de la ROM 5.1-13, 2019-2021 (E17-0152) Informe 2020, mayo 13, 2021, de Autoritat Portuària de Balears Sitio web: https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/Informe%20final%202020_informes.pdf

SEO Birdlife. Visitado el 29 de abril de 2021. Sitio web: <https://seo.org/>

Servicios climáticos de AEMET, visitado el 29 de abril de 2021. Sitio web: http://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/cambio_climat/result_graficos?w=2&opc1=073&opc2=Vx&opc3=Anual&opc4=0&opc6=0

Universitat de les Illes Balears (2021) Herbari Virtual del Mediterrani Occidental. Consultado el 16 de julio 2021. Página Web: <http://herbarivirtual.uib.es/ca/general/343/especie/limonium-echioides-l-mill->

Verdaguer C., Cárdenas V., Velázquez I. (2015). Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano. Guía metodológica. julio 3, 2021, de Federación Española de Municipios y Provincias Sitio web: http://oa.upm.es/35571/7/FEMP_Medidas_CCC_Planeamiento_urbano.pdf



Visor C3E. Visitado el 20 de julio de 2021. Sitio web: <http://c3e.ihcantabria.com/>

Visor de Impactos en la costa por el cambio climático, visitado el 1 de julio de 2021. Sitio web: https://ideib.caib.es/impactes_costa_canvi_climatic/

VORTEX. Visitado el 23 junio de 2021. Sitio web: <https://www.vortex-intl.com/who-we-are/>

Xarxa Natura a les Illes Balears (2021) Natura 2000. Consultado el 15 de julio 2021. Página web: <https://xarxanatura.es>



ANEXOS



ANEXO I: LISTADO DE ESPECIES PRESENTES EN LA ZONA DE ESTUDIO



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Amphibia	Ranidae	<i>Pelophylax perezi</i>	Granota verda	No	No	No endémico	Segur
Aves	Alcidae	<i>Alca torda</i>	Gallineta de mar	No	No	No endémico	Hivernant
Aves	Ardeidae	<i>Ardeola ralloides</i>	Toret	Sí	Sí	No endémico	Migratori
Aves	Strigidae	<i>Asio otus</i>	Mussol banyut	Sí	No	No endémico	Segur
Aves	Laridae	<i>Larus michahellis</i>	Gavina	No	No	No endémico	Present en pas
Aves	Laridae	<i>Ichthyaetus audouinii</i>	Gavina de bec roig	Sí	Sí	No endémico	Hivernant
Aves	Laridae	<i>Thalasseus sandvicensis</i>	Llambritja de bec llarg	No	No	No endémico	Hivernant
Aves	Turdidae	<i>Monticola solitarius</i>	Pàssera	Sí	No	No endémico	Segur
Aves	Ploceidae	<i>Passer domesticus</i>	Gorrió teulader	No	No	No endémico	Segur
Aves	Phalacrocoracidae	<i>Phalacrocorax aristotelis desmarestii</i>	Corb marí	Sí	Sí	No endémico	Segur
Bryophyta	Pottiaceae	<i>Aloina aloides</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Coccinellidae	<i>Adalia (Adalia) decempunctata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Akis discoidea</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Alphitobius diaperinus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Ammobius rufus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Asida ludovici ludovici</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Asida mater immarginata</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Asida mater josefinae</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Dermestidae	<i>Attagenus trifasciatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Hydrophilidae	<i>Berosus (s. str.) hispanicus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Dytiscidae	<i>Bidessus pumilus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Nitidulidae	<i>Carpophilus dimidiatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Chrysomelidae	<i>Chrysolina (Chrysolinopsis) americana</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 926YDGENE9440CAJ02N4WJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 674 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Coleoptera	Chrysomelidae	<i>Chrysolina (s. str.) banksi ibicensis</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Dermestidae	<i>Dermestes (Dermestinus) frischeri</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Hydrophilidae	<i>Enochrus (Lumetus) bicolor</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Hydrophilidae	<i>Enochrus (Lumetus) politus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Gnathocerus cornutus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Gonocephalum granulatum pusillum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Gonocephalum rusticum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Gyrinidae	<i>Gyrinus urinator</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Dytiscidae	<i>Herophydrus musicus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Dytiscidae	<i>Hydroporus limbatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Anobiidae	<i>Lasioderma serricorne</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Carabidae	<i>Licinus (s. str.) punctatulus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Dytiscidae	<i>Metaporus meridionalis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Carabidae	<i>Myriochila (s. str.) melancholica</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Nesotes nigroaenea</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Coccinellidae	<i>Oenopia conglobata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Pachychila sublunata</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Scarabaeidae	<i>Pentodon algerinus algerinus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Pimelia elevata</i>	*	No	No	Endémico balear	Segur
Coleoptera	Histeridae	<i>Saprinus (Saprinus) caeruleus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Histeridae	<i>Saprinus (Saprinus) chalcites</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Coccinellidae	<i>Scymnus (Scymnus) frontalis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Anobiidae	<i>Stegobium paniceum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Trachyscelis aphodioides</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Coleoptera	Tenebrionidae	<i>Tribolium confusum</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 32W06G6RZYZ0CADA0204MW3G
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 675 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Crustacea	Cytherideidae	<i>Cyprideis torosa</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Crustacea	Cyprididae	<i>Heterocypris incongruens</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Crustacea	Sphaeromatidae	<i>Lekanesphaera hookeri</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Crustacea	Porcellionidae	<i>Porcellio hoffmannseggii subsp. sordidus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Simaroubaceae	<i>Ailanthus altissima</i>	Ailant, Vernís del Japó, Fals vernís, Hivernenc	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Aster tripolium subsp. pannonicus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Chenopodiaceae	<i>Atriplex halimus</i>	Salat blanc, Salgada vera	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Chenopodiaceae	<i>Atriplex patula</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Lamiaceae	<i>Ballota hirsuta</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Bidens aurea</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Fabaceae	<i>Bituminaria bituminosa</i>	Trèvol pudent, Herba bruna, Herba cabruna, Cabrulla	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Convolvulaceae	<i>Calystegia sepium</i>	Corretjola blanca, Corretjola mascle, Corretjola gran, Campanetes, Retjola gran	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Capparaceae	<i>Capparis spinosa</i>	Taparera	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Carlina corymbosa subsp. corymbosa</i>	Card negre, Card cigrell	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Aizoaceae	<i>Carpobrotus sp.</i>	*	No	No	No endémico	Probable
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Cheirolophus intybaceus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Chenopodiaceae	<i>Chenopodium opulifolium</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 99WYXDCENEG-44C0P2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 676 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Dicotyledoneae	Cneoraceae	<i>Cneorum tricocon</i>	Olivella, Escanyacabres, Raspall, Olivereta, Boixerol, Garrupa, Granerola	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Apiaceae	<i>Conium maculatum</i>	Fonollassa, Cicuta	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Apiaceae	<i>Crithmum maritimum</i>	Fonoll marí	Sí	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Scrophulariaceae	<i>Cymbalaria muralis</i>	Picardia	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Apiaceae	<i>Daucus carota subsp. hispanicus</i>	Pastenaga borda, Paraiguets	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Brassicaceae	<i>Diplotaxis ibicensis</i>	*	Sí	No	Endémico tirrénico	Segur
Dicotyledoneae	Apiaceae	<i>Elaeoselinum asclepium subsp. asclepium</i>	Xafarroni, Farònia	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Apiaceae	<i>Foeniculum vulgare subsp. piperitum</i>	Fonoll, Fonollera, Herba de les vinyes	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Boraginaceae	<i>Heliotropium curassavicum</i>	Heliotrop	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Brassicaceae	<i>Hirschfeldia incana</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Solanaceae	<i>Hyoscyamus albus</i>	Capseta, Xuclamel, Mamellera, Caramel·lera, Herba queixalera, Herba d'esquellera, Herba de la Mare de Déu, Gotets, Tabac bord o de paret	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 92WYXDGENE2744CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 677 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Hyoseris radiata</i>	Queixal de vella, Cuscullera	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Hypericaceae	<i>Hypericum balearicum</i>	Estepa joana, Estepa oliera, Sacorrell	No	No	Endémico balear	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Hypochoeris achyrophorus</i>	Herba plana, Herba de papatx	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Convolvulaceae	<i>Ipomoea sagittata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Lamiaceae	<i>Lavandula dentata</i>	Lavanda, Gal-landa, Tomaní, Espígol dentat	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Malvaceae	<i>Lavatera arborea</i>	Malva, Malvera, Vauma, Vaumera, Malva de fogasseta	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Plumbaginaceae	<i>Limonium ebusitanum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Brassicaceae	<i>Lobularia maritima subsp. maritima</i>	Morrisà bord, Salivetes del Bon Jesús, Caps blancs, Sempreñflor	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Fabaceae	<i>Medicago intertexta</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Fabaceae	<i>Medicago orbicularis</i>	Trèvol d'estormia, Trèvol de llapassa, Arcodions	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Euphorbiaceae	<i>Mercurialis ambigua</i>	Malcoratge, Malcoratge bast, Malcoratge fi, Mercurial	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 60WYXDGENEZY44CAPJ2N4MVG
 Verificació: https://eivissa.esdelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 678 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Dicotyledoneae	Euphorbiaceae	<i>Mercurialis tomentosa</i>	Botja blanca, Botja peluda, Herba blanca, Mercurial tomentós, Mercolage, Mercoratge, Orella de rata	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Lamiaceae	<i>Micromeria graeca</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Oleaceae	<i>Olea europaea var. sylvestris</i>	Ullastre, Rabell, Oastre	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Santalaceae	<i>Osyris lanceolata</i>	Arraià, Ginestó valencià, Alavern	No	Sí	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Pallenis spinosa subsp. spinosa</i>	Gravit, Pares-i-fills, L'ull de bou	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Urticaceae	<i>Parietaria judaica</i>	Maia, Morella roquera, Herba de paret, Herba de mur, Herba roquera, Herba caragolera, Cama roja, Herba de la Mare de Déu, Blet de paret	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Phagnalon saxatile</i>	Herba morenara, Ullastre de frare	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Oleaceae	<i>Phillyrea angustifolia</i>	Aladern de fulla estreta, Fràngula, Vern menut, Alavern	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Anacardiaceae	<i>Pistacia lentiscus</i>	Mata, Llentiscle, Llentrisca	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 9904XNDGENEZYUACADJIP2N0JG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 679 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Dicotyledoneae	Plantaginaceae	<i>Plantago lagopus</i>	Herba de cinc nirvis, Herba de cinc venes, Peu de llebre	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Lamiaceae	<i>Rosmarinus officinalis var. officinalis</i>	Romaní, Romer, Beneit	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Rutaceae	<i>Ruta angustifolia</i>	Ruda, Ruda borda, Ruda femella	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Dipsacaceae	<i>Scabiosa atropurpurea</i>	Cardetes, Escabiosa, Viuda, Viuda borda	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Brassicaceae	<i>Sisymbrium erysimoides</i>	Erisim, Erisimó	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Sonchus tenerrimus subsp. tenerrimus</i>	Lletsó petit, Lletsó de cadernera, Lletsó de paret, Lletsó fi, Lletsó	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Chenopodiaceae	<i>Suaeda vera</i>	Salat ver	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Lamiaceae	<i>Thymbra capitata</i>	Frígola de Sant Joan, Frígola vera	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Caryophyllaceae	<i>Vaccaria hispanica</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Fabaceae	<i>Vicia parviflora</i>	Veça, Veçó	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Apocynaceae	<i>Vinca difformis</i>	Proenga, Vincapervinca, Viola de bruixa	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Solanaceae	<i>Withania somnifera</i>	Orval, Bolletes del Bon Jesús	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Asteraceae	<i>Xanthium strumarium</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Dicotyledoneae	Zygophyllaceae	<i>Zygophyllum fabago</i>	Tavelles	No	No	No endémico	Segur
Diptera	Culicidae	<i>Aedes (Stegomyia) albopictus</i>	Moscard tigre	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 99WYDGENE9Y44CAD02N4M1JUG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 680 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Diptera	Chloropidae	<i>Aphanotrigonum femorellum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Diptera	Chloropidae	<i>Oscinella (s. str.) frit</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Diptera	Chloropidae	<i>Oscinimorpha longirostris</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Ephemeroptera	Baetidae	<i>Cloeon inscriptum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Fungi	Physaraceae	<i>Badhamia melanospora</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Fungi	Hymenochaetaceae	<i>Inonotus hispidus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Fungi	Physaraceae	<i>Physarum compressum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Gymnospermae	Cupressaceae	<i>Juniperus phoenicea subsp. turbinata</i>	Savina, sivina	No	No	No endémico	Segur
Gymnospermae	Pinaceae	<i>Pinus halepensis var. halepensis</i>	Pi blanc, Pi bord	No	No	No endémico	Segur
Gymnospermae	Pinaceae	<i>Pinus pinea</i>	Pi ver, Pi pinyer	No	No	No endémico	Antròpic
Habitats	Covidae	<i>Cova</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Pentatomidae	<i>Acrosternum heegeri</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Cydniidae	<i>Aethus pilosus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Campylomma nicolasi</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Anthocoridae	<i>Cardiastethus fasciiventris</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Anthocoridae	<i>Cardiastethus nazareus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Cydniidae	<i>Cydnus aterrimus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Dicyphus (s. str.) bolivari subsp. bolivari</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Anthocoridae	<i>Dufouriellus ater</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Cydniidae	<i>Macroscytus brunneus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Veliidae	<i>Microvelia pygmaea</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Naucoridae	<i>Naucoris maculatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Nesidiocoris tenuis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Pentatomidae	<i>Nezara viridula</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validació: 9206XDGNEQ44CADAUCN4M4WJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 681 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Hemiptera	Notonectidae	<i>Notonecta maculata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Lygaeidae	<i>Nysius (Macroparius) graminicola</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Anthoridae	<i>Orius (s. str.) niger</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Orthotylus (Melanotrichus) dimorphus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Orthotylus (Melanotrichus) moncreaffi</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Miridae	<i>Orthotylus (Melanotrichus) viridipunctatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Pleidae	<i>Plea minutissima</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Lygaeidae	<i>Rhyparochromus phoeniceus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Corixidae	<i>Sigara (Halicorixa) selecta</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Scutelleridae	<i>Solenosthedium bilunatum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hemiptera	Coreidae	<i>Spathocera lobata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Apidae	<i>Andrena nitida mixtura</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Aphaenogaster gemella</i>	*	No	No	No endémico	Extingit
Hymenoptera	Formicidae	<i>Hypoponera eduardi</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Linepithema humile</i>	Formiga argentina	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Messor capitatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Messor structor</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Monomorium subopacum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Myrmica aloba</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Pheidole pallidula</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Pheidole teneriffana</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Tapinoma erraticum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Hymenoptera	Formicidae	<i>Tetramorium semilaeve</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Lepidoptera	Geometridae	<i>Gymnoscelis rufifasciata</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validador: 920XDGNEQ-44CADAUCN4WJG
 Verificació: <https://eivissa.esdelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 682 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Lepidoptera	Geometridae	<i>Idaea elongaria</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Lepidoptera	Geometridae	<i>Idaea ochrata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Lepidoptera	Geometridae	<i>Scopula (Calothyranis) imitaria</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Lepidoptera	Thaumetopoeidae	<i>Thaumetopoea pityocampa</i>	Processionària del pi, cuca del pi	No	No	No endémico	Segur
Mammalia	Erinaceae	<i>Atelerix algerius</i>	Eriçó	Sí	No	No endémico	Segur
Mammalia	Vespertilionidae	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Ratapinyada de vores clares	Sí	No	No endémico	Segur
Mammalia	Vespertilionidae	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Ratapinyada comuna	No	No	No endémico	Segur
Mammalia	Rhinolophidae	<i>Rhinolophus hipposideros</i>	Ratapinyada de ferradura petita	Sí	No	No endémico	Segur
Mammalia	Molossidae	<i>Tadarida teniotis</i>	Ratapinyada de coa llarga	Sí	No	No endémico	Segur
Mollusca	Vermetidae	<i>Dendropoma lebeche</i>	*	Sí	Sí	No endémico	Segur
Mollusca	Hygromiidae	<i>Helicella elegans</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Hygromiidae	<i>Helicella pyramidata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Hydrobiidae	<i>Hydrobia acuta</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Limacidae	<i>Lehmannia valentiana</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Limacidae	<i>Limacus flavus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Milacidae	<i>Milax nigricans</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Ellobiidae	<i>Myosotella myosotis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Clausiliidae	<i>Papillifera bidens</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Physidae	<i>Physella acuta</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Subulinidae	<i>Rumina decollata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Neritidae	<i>Smaragdia viridis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Helicidae	<i>Theba (Theba) pisana</i>	*	No	No	No endémico	Segur

Codi Validador: 02W00G6RZ2Y2CACA0204MWSG
 Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Mollusca	Truncatellidae	<i>Truncatella subcylindrica</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Vertiginidae	<i>Vertigo antvertigo</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Mollusca	Hygromiidae	<i>Xerocrassa caroli caroli</i>	*	Sí	No	Endémico balear	Segur
Mollusca	Hygromiidae	<i>Xerocrassa ebusitana ebusitana</i>	*	Sí	No	Endémico balear	Segur
Monocotyledoneae	Liliaceae	<i>Allium commutatum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Liliaceae	<i>Asparagus horridus</i>	Espareguera vera, Espareguera marina, Espareguera de menjar	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Liliaceae	<i>Asparagus officinalis</i>	Esparraguera	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Brachypodium retusum</i>	Fenàs reüll, Fenal, Fenàs, Listó, Cerverol	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Hyparrhenia hirta</i>	Fenàs, Fenàs de cuca, Fenal	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Phalaris brachystachys</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Piptatherum miliaceum</i>	Ripoll	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Potamogetonaceae	<i>Potamogeton pectinatus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Puccinellia fasciculata</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Poaceae	<i>Saccharum ravennae</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Monocotyledoneae	Liliaceae	<i>Scilla obtusifolia</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Myriapoda	Synxenidae	<i>Phryssonotus platycephalus</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Neuroptera	Chrysopidae	<i>Chrysoperla carnea</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Neuroptera	Myrmeleontidae	<i>Creoleon lugdunensis</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Odonata	Coenagrionidae	<i>Ceriagrion tenellum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Odonata	Coenagriidae	<i>Ischnura elegans</i>	Cavallet del dimoni blau	No	No	No endémico	Segur

Codi Validador: 9206XDGNEZ94409DUE2N4WJG
 Verificació: https://eivissa.es/electronica/es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 684 de 791



Grupo	Familia	Taxón (Especie)	Nombre común	Catalogada	Amenazada	Endémica	Tipo de registro máximo
Odonata	Libellulidae	<i>Orthetrum coerulescens</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Odonata	Libellulidae	<i>Sympetrum fonscolombii</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Odonata	Libellulidae	<i>Sympetrum striolatum</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Platyhelminthes	Dugesidae	<i>Dugesia sicula</i>	*	No	No	No endémico	Segur
Reptilia	Amphisbaenidae	<i>Blanus cinereus</i>	Serpeta cega	No	No	No endémico	Segur
Reptilia	Gekkonidae	<i>Hemidactylus turcicus</i>	Dragonet rosat	Sí	No	No endémico	Segur
Reptilia	Colubridae	<i>Hemorrhois hippocrepis</i>	Serp de ferradura	No	No	No endémico	Segur
Reptilia	Lacertidae	<i>Podarcis pityusensis pityusensis</i>	Sargantana de les Pitiüses	Sí	No	Endémico balear	Segur
Reptilia	Colubridae	<i>Rhinechis scalaris</i>	Serp blanca	Sí	No	No endémico	Segur
Reptilia	Gekkonidae	<i>Tarentola mauritanica</i>	Dragó	Sí	No	No endémico	Segur
Reptilia	Testudinidae	<i>Testudo hermanni</i>	Tortuga mediterrània	Sí	No	No endémico	Antròpic

Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
 Verificació: https://eivissa.sedelectronica.es/
 Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 685 de 791



ANEXO II: ESPECIES DE ESPECIAL INTERÉS PRESENTES EN LA ZONA



Familia: *Phalacrocoracidae*

Especie: *Phalacrocorax aristotelis demarestii*

Nombre común: *Cormorán moñudo*

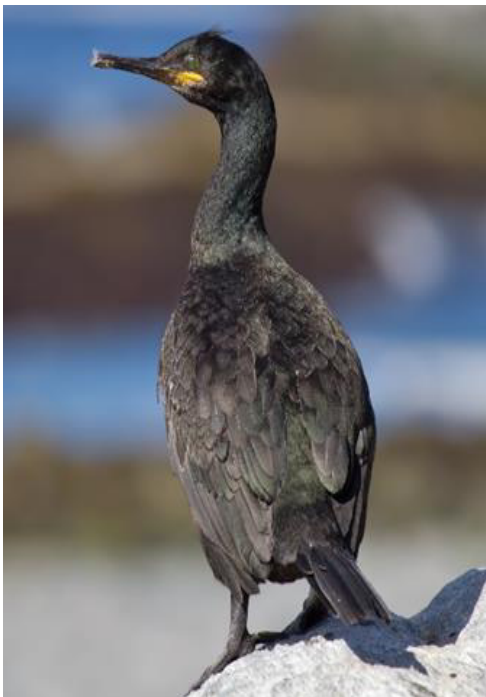
Estatus de protección: catalogada como “de interés especial”. Especie amenazada no endémica. Vulnerable según el RD 139/2011. Existe plan especial para su preservación.

Abundancia a nivel regional: 2017 parejas en las islas baleares (Barros, A., Alvarez, D., Velando, A., 2013)

Presencia en el puerto: no existen censos. No se descarta presencia como zona de alimentación.

Época y lugar de nidificación: Incubación y crianza durante un total aproximado de 3 meses. Inicio de la nidificación en diciembre, en sitios inaccesibles de la costa como cavidades, repisas en acantilados o cuevas.

Principales amenazas son la muerte por enmalle, y episodios de contaminación marina (accidentes de buques petroleros).



Familia: Ardeidae

Especie: *Ardeola ralloides*

Nombre común: Toret

Estatus de protección: Vulnerables según el RD 139/2011. Existe plan especial para su preservación. Se incluye en el Libro Rojo de las aves de España (2004) en la categoría de “Casi amenazada” y aparece como “En peligro de extinción” en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Abundancia regional: En 2000-2002 se ha calculado una población española entre 850 y 1.100 parejas, que se ha recuperado considerablemente en los últimos años. En Baleares aparece solo en Mallorca (S’Albufera).

Presencia en el puerto: No hay censos. Por la biología de la especie no se espera su presencia. Migrante rara en Ses feixes



Familia: Vermetidae

Especie: *Dendropoma lebeche*

Nombre común: -

Estatus de protección: catalogada como “de interés especial”. Especie amenazada no endémica, no catalogada. Vulnerable según el RD 139/2011.

Abundancia regional: En 2016 se hizo un censo en Eivissa y se detectó presencia en todas las zonas prospectadas.

Presencia en el puerto: desconocida. No se puede descartar en las zonas exteriores sobre sustrato rocoso

Principales amenazas; contaminación (principalmente de las aguas superficiales por hidrocarburos y aguas residuales) y alteración del hábitat (obras litorales, regeneración de playas) y a la frecuentación humana al litoral.



Familia: *Gekkonidae*

Especie: *Hemidactylus turcicus*

Nombre común: *Dragonet*

Estatus de protección: *Especie incluida en el listado de especies silvestres de régimen de protección especial*

Abundancia a nivel regional: *ampliamente extendida por la cuenca mediterránea.*

Presencia en el puerto: *no hay datos disponibles. En las Baleares, frecuenta tanto las zonas urbanizadas como los sustratos más naturales. Por lo que o se descarta su presencia.*

Amenazas: *Incendios, infraestructuras turísticas costeras, proliferación del jabalí en las últimas décadas*



Familia: *Gekkonidae*

Especie: *Tarentola mauritanica*

Nombre común: *Salamanquesa común*

Estatus de protección: *Especie incluida en el listado de especies silvestres de régimen de protección especial*

Abundancia regional: *Presente en prácticamente toda la isla*

Presencia en el puerto: *especie muy bien adaptada a ambientes antrópicos y muy probablemente presente en la zona de estudio*

Amenazas: *Especie no amenazada en España. Se ha detectado mortalidad por atropello en caminos rurales de Menorca*



Familia: Lacertidae

Especie: *Podarcis pityusensis*

Nombre común: Sargantana de les Pitiüses

Estatus de protección: Especie incluida en el listado de especies silvestres de régimen de protección especial Especie casi amenazada, endémica balear, catalogada. Existe plan especial para su preservación.

Abundancia en la zona: Presente en la totalidad de las cuadrículas 1x1 del Bioatlas. La situación de las poblaciones es satisfactoria.

Amenazas: En general, no existen grandes amenazas para esta especie. Varias poblaciones de islotes están amenazadas por: molestias de visitantes, Introducción de gatos y ratas en las islas y envenenamiento accidental con cebo dejado para las gaviotas.



Familia: Laridae

Especie: *Ichthyaetus audouinii*

Nombre común: Gaviota de Audouin (Gavina de bec roig)

Estatus de protección: catalogada como “de interés especial”. Incluida en el Libro Rojo de las Aves de España 2021 y en el CEEA como vulnerable. Existe plan especial para su preservación.

Abundancia a nivel regional: 1472 parejas en las Islas Baleares, de las cuales 545 en Ibiza (Bertolero et al. 2009). Son aves que después de nidificar en el Mediterráneo migran, pero en las Baleares quedan ejemplares todo el año.

Presencia en el puerto: no existen censos. No se descarta presencia como zona de alimentación.

Época y lugar de nidificación: La época de reproducción empieza a mediados de abril con la puesta y finaliza en julio, con el vuelo de los pollos. Nidifican en islotes sin depredación o zonas litorales poco accesibles.

Principales amenazas: captura y muerte accidental con la pesca recreativa y restos de material pesquero, depredación y competencia con la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), abandono de colonias por perturbación humana y destrucción de zonas de cría o huevos.



Familia: *Laridae*

Especie: *Thalasseus sandvicensis*

Nombre común: *Charrán patinegro (Llambritja de bec llarg)*

Estatus de protección: *Incluida en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial según el RD 139/2011. Catalogada como vulnerable en el Libro Rojo de las Aves de España 2021.*

Abundancia a nivel regional: *44 ejemplares en las Islas Baleares en invierno de 2023 (Moussa, P., Méndez, X., Suárez, M., Cardona, E., 2023). Son aves invernantes en las Islas Baleares.*

Presencia en el puerto: *no existen censos. Hiberna en la cuenca mediterránea, en las Baleares.*

Época y lugar de nidificación: *Cría en playas arenosas, dunas y humedales al norte del Mediterráneo y en la costa Atlántica Europea desde finales de abril hasta principios de agosto. El delta del Ebro y la albufera de Valencia constituyen grandes núcleos de reproducción.*

Principales amenazas *perdida de hábitat y localización de cría por desarrollo urbanístico y contaminación; y reducción de recursos tróficos por sobreexplotación de recursos.*



Familia: *Alcidae*

Especie: *Alca torda*

Nombre común: *Alca común (Gallineta de mar)*

Estatus de protección: *Incluida en el listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial RD 139/2011.*

Abundancia a nivel regional: *No hay datos para las Baleares, aunque se han observado diversos ejemplares en aguas de Mallorca, Menorca e Ibiza en invierno de manera puntual.*

Presencia en el puerto: *no existen censos. Su presencia en las costas ibicencas tiene lugar en invierno.*

Época y lugar de nidificación: *Cría en playas arenosas, dunas y humedales al norte del Mediterráneo y en la costa Atlántica Europea.*

Principales amenazas: *accidentes con redes de pesca, contaminación por hidrocarburos y sobrepesca en los caladeros.*



Familia: *Molosisidae*

Especie: *Tadarida teniotis*

Nombre común: *Ratapinyada de cúa llarga.*

Estatus de protección: *Especie no amenazada no endémica y catalogada. Está protegida por la legislación nacional e incluida en la Convención de Bonn (Eurobats) y la Convención de Berna, además del Anexo IV de la Directiva de Hábitats y Especies de la UE. Incluida en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial.*



Abundancia regional: Desconocida

Abundancia en el puerto: Desconocida. No se puede descartar como área de alimentación y con probabilidad menor de cría en grietas y oquedades de edificios. Se detecta con cierta frecuencia en Ses Feixes.

Amenazas: alteración de sus refugios a causa de obras/reformas de edificios.



Familia: Rhinolophidae

Especie: *Rhinolophus hipposideros*

Nombre común: Rata pinyada petita de ferradura

Estatus de protección: Incluida en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial. Especie no amenazada no endémica y catalogada. Está protegida por la legislación nacional e incluida en la Convención de Bonn (Eurobats) y la Convención de Berna, además de los Anexos II y IV de la Directiva de Hábitats y Especies de la UE.

Abundancia regional: Desconocida

Abundancia en el puerto: No hay censos específicos. No se descarta como zona de alimentación y con menor probabilidad de cría en oquedades de edificios.

Amenazas: Modificaciones ecosistémicas y Contaminación por efluentes agrícolas



Familia: Strigidae

Especie: *Asio otus*

Nombre común: *Mussol banyut*

Estatus de protección: *Incluida al listado de especies silvestres en régimen de protección especial*

Abundancia regional: *Escaso en Ibiza. (DIETRICH et al.,2002). Habita zonas boscosas.*

Abundancia en el puerto: *no hay censos. Por la biología de la especie no se prevé.*

Amenazas: *Las poblaciones peninsulares y baleares, pertenecientes a la subespecie otus, no presentan graves problemas de conservación, si bien se ven afectadas negativamente por la deforestación y los cambios en los usos tradicionales. La concentración de individuos en dormideros durante el invierno los hace sensibles a la caza ilegal. Por otra parte son frecuentes los atropellos y los expolios. (SEO Birdlife)*



Familia: Turdidae

Especie: *Monticola solitarius*

Nombre común: Merla o mèl·lera blava

Estatus de protección: Incluida al listado de especies silvestres en régimen de protección especial Especie amenazada no endémica.

Abundancia en la zona: el censo local de la especie es desconocido. Población Europea estable (IUCN Red List). Sedentario con abundancia moderada en Eivissa.

Abundancia en la zona de estudio. Sedentario raro en las inmediaciones de la zona de estudio (Ses Feixes).

Amenazas: la presión urbanística, la escalada y otras actividades de ocio incontroladas reducen el hábitat disponible (roquedos) y perturban a la especie durante la época reproductora.



Familia: Hygromiidae

Especie: *Xerocrassa caroli caroli*

Nombre común: -

Estatus de protección: Especies de interés especial según Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección. **Endémica balear**

Abundancia Regional: No existen estudios demográficos referidos a esta especie. Está presente en medios áridos, tanto en bosquetes de pinos, limos rojos, terrenos dunares o acantilados sobre el mar.

Presencia en la zona de estudio: por la biología de la especie no se prevé su presencia.

Amenazas: cambios significativos de los usos del suelo, introducción de ratas comunes en islotes.



Familia: *Apiaceae*

Especie: *Crithmum maritimum*

Nombre común: *Fonoll marí*

Estatus de protección: *Especie de especial protección según el Decreto 75/2005.*

Abundancia en la zona: *Vive en acantilados marítimos y a veces en arenas litorales. En la zona portuaria su presencia es despreciable debido a la elevada antropización del entorno.*

Amenazas: *recolección descontrolada. Pérdida de hábitats . Cambio de usos del suelo. Pisoteo por parte de visitantes de las zonas costeras.*



Familia: Santalaceae

Especie: *Osyris lanceolata*

Nombre común: Arraià, Ginestó valencià

Estatus de protección: Especie amenazada según el catálogo balear de especies amenazadas.

Abundancia regional: Propia de bosques esclerófilos en zonas costeras. Presente en Ibiza en en pocos lugares, sobre todo en la zona des Balandres y Es Vedrà

Abundancia en la zona: En la zona portuaria su presencia es despreciable debido a la elevada antropización del entorno.

Amenazas: Pérdida de hábitat, recolección.



Familia: Posidoniaceae

Especie: *Posidonia oceanica*

Nombre común: herbassars

Estatus de protección: Constituye el Hábitat de Interés comunitario prioritario HIC 1120*. *Posidonia oceanica* está protegida por la legislación de la UE (Directiva Hábitat), los Convenios de Berna y Barcelona. Protegida por el Decreto 25/2018 de 27 de julio, sobre la conservación de la *Posidonia oceanica* en las Illes Balears

Abundancia a nivel regional: Población en declive (IUCN Red List). Pradería de gran tamaño en Cala Talamanca.

Presencia en el puerto: Las fuentes consultadas muestran presencia en la zona más exterior del puerto, alejada (unos 230 m) de las zonas de actuación.

Principales amenazas: Daños mecánicos (pesca, fondeos...), Desarrollo urbanístico de la costa, Contaminación y eutrofización, Epífitos y macroalgas invasoras, Cambio climático: calentamiento de las aguas, aumento del nivel del mar y acidificación de los océanos.



ANEXO III: MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO



Índice

1	Introducción	3
2	Antecedentes	4
3	Objetivos	4
4	Metodología	4
4.1	Energy Mix de Ibiza	8
4.2	Demanda energética anual. Factores y fuentes de Emisiones.	12
4.3	Excepcionalidades y justificaciones del modelo	16
5	Resultados y discusión de vulnerabilidades de cálculo	18
6	Conclusiones	21
7	Autor del estudio	22
8	Referencias	22
9	Bibliografía	23



1 Introducción

El Cambio Climático supone en la actualidad uno de los mayores retos de la sociedad humana, cuyos efectos, si no mitigados en primera instancia, sí que pretenden ser controlados en un futuro, en el que eventualmente y a través de políticas medioambientales se busca el restablecimiento de los parámetros climáticos previos a la era de la industrialización. Fruto de este objetivo común es el Acuerdo de París (2015) [1], que sentó precedente tras el Protocolo de Kyoto [2] en materia de política medioambiental.

El contenido de los diversos informes (el más reciente, de octubre de 2018, “SR1.5”) del Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) mantiene que las medidas actuales implantadas para la lucha contra el Cambio Climático por parte de grandes empresas y gobiernos nacionales no son suficientes para poder mantener la temperatura de la Tierra 2 grados por debajo de la temperatura pre industrial (objetivo a alcanzar según el Acuerdo de París), con una predicción de 3 grados por encima [3]. Estas predicciones, en definitiva, justifican la necesidad de evaluar la vulnerabilidad de los proyectos frente a los efectos adversos que conllevan el Cambio Climático.

Entre estos efectos mencionados, cabe destacar el cambio de tendencia a climas más extremos, por lo que en el futuro será predecible encontrarnos con un mayor número de fenómenos meteorológicos de considerable magnitud, como son las lluvias torrenciales e inundaciones, las sequías, fuertes nevadas y olas de calor u olas de frío.

Las razones principales que han dado lugar a este Cambio Climático radican en la emisión de gases de efecto invernadero (GHGs), que han desestabilizado el régimen natural energético de la atmósfera. Estos gases comprenden el dióxido de carbono, metano, óxidos de azufre y nitrógeno, materia particulada y otros gases de potencial climático importante, como compuesto halogenados, etc.

De acuerdo con lo anteriormente descrito, se pueden observar dos tipos diferentes de relación entre la ejecución de las obras planteadas y los efectos del Cambio Climático. Por una parte, este documento evaluará el impacto que puede generar la ejecución de las obras planteadas sobre el Cambio Climático, en cuanto a las emisiones de GHGs tanto en la fase de construcción como durante su vida útil (mitigación)

Por otro lado, se realizará la evaluación de los efectos adversos del Cambio Climático sobre el proyecto en cuestión, analizando las posibles vulnerabilidades de éste en base a los efectos que pueda sufrir debido a su emplazamiento (adaptación).



2 Antecedentes

Ports de Balears se pone en contacto con EPC-Tecnoambiente para la realización del documento Ambiental de Inicio del Plan Especial del Port d'Eivissa.

Según al artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria debe incluir los potenciales impactos ambientales del plan, incluyendo el cambio climático.

El Plan Especial propuesto conlleva una serie de modificaciones al estado actual del puerto, que implican en aumento de superficie construida total y la construcción/remodelación de edificios.

Las actividades que desarrollan en el puerto son mayoritariamente comerciales y de servicios, incluyendo actividades de reparación de embarcaciones, tal y como se comprueba del registro de usos de los espacios afectados.

Las Estaciones Marítimas dan recepción a los pasajeros de las embarcaciones, mientras que en el resto de los edificios se desarrollan actividades de tipo comercial y de oficinas.

Las reformas y nuevas construcciones planteadas tienen como finalidad aumentar la capacidad y calidad en la recepción de pasajeros, así como aumentar la actividad en la zona. Estas reformas serán llevadas a cabo en los años venideros, finalizando el completo de las obras para el año 2030, de acuerdo a los planes de ejecución.

3 Objetivos

El objeto del presente documento es el de analizar el impacto que supone las modificaciones y ampliaciones planteadas en el “Plan Especial del Port d'Eivissa” de Ibiza en referencia al Cambio Climático.

Para ello, se realizará un estudio comparativo entre el estado actual del Puerto y las actuaciones previstas (modelo propuesto), a través del cálculo de las emisiones de CO₂ (Huella de Carbono) de ambos estados proyectados en el tiempo, hasta una fecha que permita realizar una comparativa real entre los dos modelos estacionarios.

4 Metodología

El sector servicios e industrial, junto con el sector residencial, han supuesto históricamente los grandes agentes en materia de consumo energético en el mundo, con cerca del 68% del consumo final energético de los países [4]. La importancia, consecuentemente, de los Factores



de Emisión de estas dependencias y las medidas de ahorro energéticas suponen un punto clave en la mitigación del Cambio Climático.

El Factor de Emisión responde al valor de emisiones contaminantes que resulta representativo del uso de una fuente de energía o un servicio. Por este motivo, las unidades de los Factores de Emisión son variables, ya que dependen de la naturaleza intrínseca del servicio. En el caso de la electricidad, las unidades de medida son del tipo $\frac{kgCO_2}{kWh}$, mientras que en las fuentes tradicionales poseen unidades con respecto a la masa del combustible ($\frac{kgCO_2}{kg}$) o a su poder calorífico ($\frac{kgCO_2}{MJ}$).

Para conocer la adecuación del proyecto “Plan Especial del Port d’Eivissa” de remodelación del Puerto de Ibiza en aras de preservar el medioambiente y combatir el Cambio Climático, se ha de realizar un estudio comparativo de las emisiones entre los siguientes casos:

- **Modelo Actual:** En este modelo, no se realiza ninguna acción sobre el Puerto de Ibiza, por lo que tanto las edificaciones como sus consumos energéticos permanecen invariados.
- **Modelo Propuesto:** En este modelo, se realizan las modificaciones planteadas en el puerto de Ibiza con los nuevos diseños constructivos contemplados. Se produce una mejora constante para minimizar el consumo energético, vista la tendencia global a la mejora en eficiencia de todos los equipos.

En primer lugar, se realizará la comparativa del consumo energético por año de cada superficie de estudio (es decir, calcular el consumo anual de cada edificación tanto en el modelo actual como en el propuesto), tomando como referencias la literatura disponible en este ámbito. Los datos necesarios para realizar la estimación del consumo energético se obtienen de la literatura [Bibl. 1-6] debido a que el cálculo de la demanda energética, por vivienda y uso, requiere de disponer de información detallada de las cargas térmicas del inmueble, materiales constructivos, eficiencia energética de los equipos instalados y demás detalles que quedan fuera del alcance de este proyecto, optando así por usar datos estadísticos en este aspecto. Aún con esto, en los proyectos que sí dispongan de información al respecto, será esta la información utilizada.

Entiéndase por consumo energético al consumo de energía en su forma primaria, ya sea tanto electricidad como otras fuentes de energía, y tanto fuentes renovables como tradicionales. En el caso de las fuentes tradicionales, los Factores de Emisión son conocidos debido a la relación directa entre el poder calorífico de la fuente y las emisiones de GHGs en su combustión. Sin embargo, las emisiones derivadas del consumo eléctrico depende directamente del mix de



generación (también conocido como *Energy Mix*, es la distribución de las fuentes de generación de energía eléctrica) del emplazamiento (en este caso, se deberá conocer el *Energy Mix* perteneciente a Ibiza).

El consumo energético de un inmueble no es constante a lo largo de los años ya que depende de los elementos constructivos con los que se realiza, viendo modificado su consumo en base a las modificaciones y reformas que varíaran la eficiencia de los sistemas. De la misma manera, las emisiones derivadas de estos consumos son variables a lo largo del tiempo debido a las diferentes modificaciones que pueden realizarse en el *Energy Mix* local (tal como se prevé).

Consecuentemente, se entiende que para realizar la comparativa entre el Modelo Actual y el Propuesto descrito en el proyecto, no solamente se debe realizar una comparativa anual del consumo energético, sino que es conveniente realizar una proyección temporal de las emisiones en un período establecido bajo criterio.

En el caso de estudio, se realizará una proyección de las emisiones anuales de ambos Modelos hasta 2050. Esta fecha es seleccionada debido a que es el año objetivo de la consecución de los objetivos del IPCC para la mitigación del Cambio Climático [3], por lo que en los años venideros se prevén cambios significativos en el uso energético, tanto un mayor grado de electrificación de los sistemas energéticos como la transición hacia modelos de generación renovables.

Para realizar una comparativa completa de estas alternativas, es conveniente modelizar la transición energética prevista en base a diferentes predicciones de cumplimiento de las medidas propuestas en este aspecto. Para ello, se propondrán tres escenarios distintos, con la consecución del 30%, 60% y 100% en el grado de electrificación de los sistemas, contemplados en la literatura [Bib16 y Bib17].

Para cada año de simulación, se actualizarán los datos de:

- Generación eléctrica peninsular, baleares e ibicenca
- Consumo de cada edificio, por uso y área
- Mix de consumo energético de cada edificio, por uso
- Emisiones de cada edificio, por uso y área

Siguiendo la Guía Metodológica proporcionada por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE) [4], el mix eléctrico ha de mantenerse constante para la realización de la comparativa de emisiones. Para ajustar mejor el modelo, se mantendrá constante a partir de la



proyección de 2022, ya que a partir de esa fecha no se encuentra aprobada por parte del Govern Balear ninguna otra nueva instalación eléctrica en la región que modifique el *Energy Mix* del archipiélago.

Dentro del mix eléctrico balear, algo más de la quinta parte (20.375%) [Bibl. 8] de la cobertura de la demanda se realiza a través de la conexión por cable submarino entre la península y el archipiélago. A pesar de mantener constante el mix eléctrico de la isla, la generación en la península sí que será modificada en base a las predicciones de cambio estimadas en [Bibl. 7 y Bibl. 8]. De esta manera, es posible ajustarse con mayor precisión a los escenarios futuros de emisiones.

Para la estimación del consumo de las actividades de estudio se ha atendido a [Bibl.2] tanto para la estimación de los consumos por cada sector, como para la estimación de las fuentes de energía de cada una de ellas. Estos datos han sido contrastados con las diferentes Bibliografías consultadas, modificando la proyección del consumo a través de [Bibl. 6] y modificando los escenarios de electrificación en base al 30%, 60% y 100% de un aumento hipotético del 0.5% anual. Este dato es un valor arbitrario que ha sido elegido tras la comprobación de la de la bibliografía disponible [Bibl. 6].

En cuanto a los consumos, la mejora constante de los equipos y los materiales hacen que los consumos anuales de las actividades se hayan visto disminuidos gradualmente con el paso de los años. Este hecho se puede comprobar en el histórico del consumo energético medio de las viviendas residenciales, donde a medida que se mejoraban los sistemas, éste bajaba gradualmente.

Source: BPIE survey

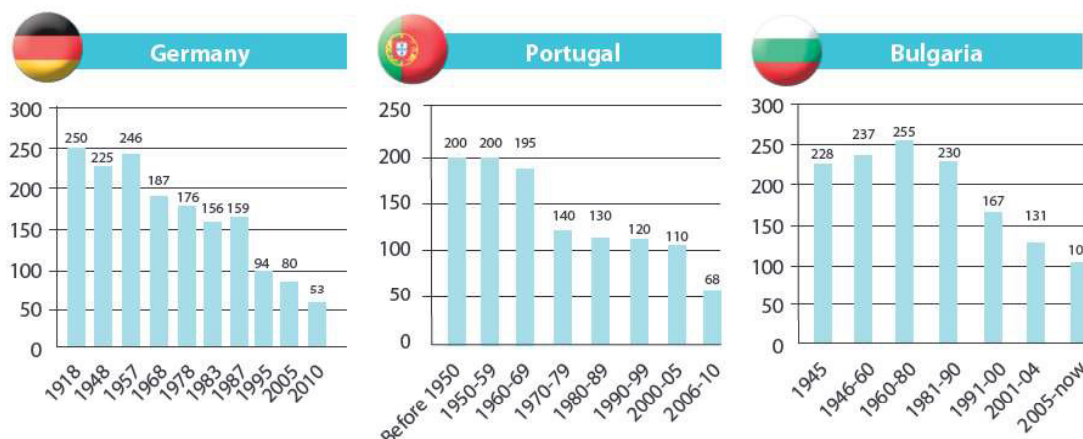


Figura 1. Evolución del consumo medio residencial para Alemania, Portugal y Bulgaria, en kWh/m²año. Estos países resultan representativos para cada zona climática de Europa, siendo Portugal representativa para el caso de España [Bibl. 2]

Ya que España se haya en la misma zona climática de Portugal, se han utilizado los datos de Portugal de consumo energético para predecir la demanda energética en el período de tiempo seleccionado para este análisis. En vista de que la reducción en el consumo energético se prevé que sea cada vez más difícil de mejorar por las limitaciones tecnológicas de los equipos, se infiere para el análisis que se realiza en este documento que la demanda energética no podrá decaer de un mínimo energético si se proyecta en el tiempo, por lo que resulta fundamental analizar el modelo matemático de predicción de consumos anuales del Modelo Propuesto.

La evolución del consumo energético de las infraestructuras ha sido proyectada a través de la línea de tendencia mostrada por los datos disponibles en [Bibl. 2]. Esta línea de tendencia se entiende que es de tipo potencial, en la forma $f(x) = a \cdot x^{-b}$; $a, b \in \mathbb{R}$. Este hecho se corrobora por dos motivos fundamentales:

- el primero es que presenta la mejor similitud frente al conjunto de datos disponibles, con un Coeficiente de Determinación R² igual a 0.9961 (el valor máximo es 1).
- la segunda proviene de un fundamento lógico, ya que proyectado en el tiempo se entiende que un dato como el consumo tenderá a un mínimo que permanecerá invariable, que represente el mínimo real al que puede tender un uso de un espacio, y comportándose de manera asintótica cuando la función tienda a infinito.

Finalmente, podrá realizarse la comparativa de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero para los escenarios y Modelos propuestos, contabilizando las toneladas de CO₂ emitidas y comparando la idoneidad de una u otra propuesta.

Se hace constancia que las emisiones realizadas durante la fase de remodelación y construcción quedan excluidas de este estudio, al entenderse que suponen un foco de emisiones puntuales que, proyectadas al horizonte de estudio, no influyen en el cómputo global de emisiones. Además, las emisiones del uso del edificio superan notablemente las emisiones en la fase de construcción, por lo que no es necesaria su presencia en este estudio.

4.1 Energy Mix de Ibiza

Tal y como se ha abreviado anteriormente, el Energy Mix constituye la estrategia de generación eléctrica de un territorio para cumplir con la demanda eléctrica de éste. Este mix es de tipo variable, ya que debido a las limitaciones físico-químicas existentes para el almacenamiento de



energía y la variabilidad en la demanda instantánea energética, la generación se realiza en base a estimaciones de la demanda para cada franja horaria. Estas estimaciones pueden diferir de la demanda real, por lo que se ha de ajustar a cada instante.

Por otra parte, la generación de potencia eléctrica renovable supone un reto para el futuro debido a su variabilidad, derivada de la variabilidad de la fuente renovable en la que se basa. Por tanto, este factor también se tiene en cuenta a la hora de gestionar el *Energy Mix*.

En el caso concreto de Ibiza, la demanda eléctrica de la isla tiene 4 posibles fuentes, a saber:

- Turbina de gas
- Motor diésel
- Enlace Ibiza – Formentera
- Enlace Ibiza – Mallorca

Como se observa, las fuentes de generación son de tipo tradicional, mientras que en el caso de los enlaces con las islas de Mallorca y Formentera, las fuentes dependen de los Energy Mix locales, aunque son también principalmente fuentes tradicionales.

La distribución de las fuentes de esta energía se encuentra resumida en el siguiente gráfico, elaborado a partir de datos de Red Eléctrica de España (REE) para el año 2018.

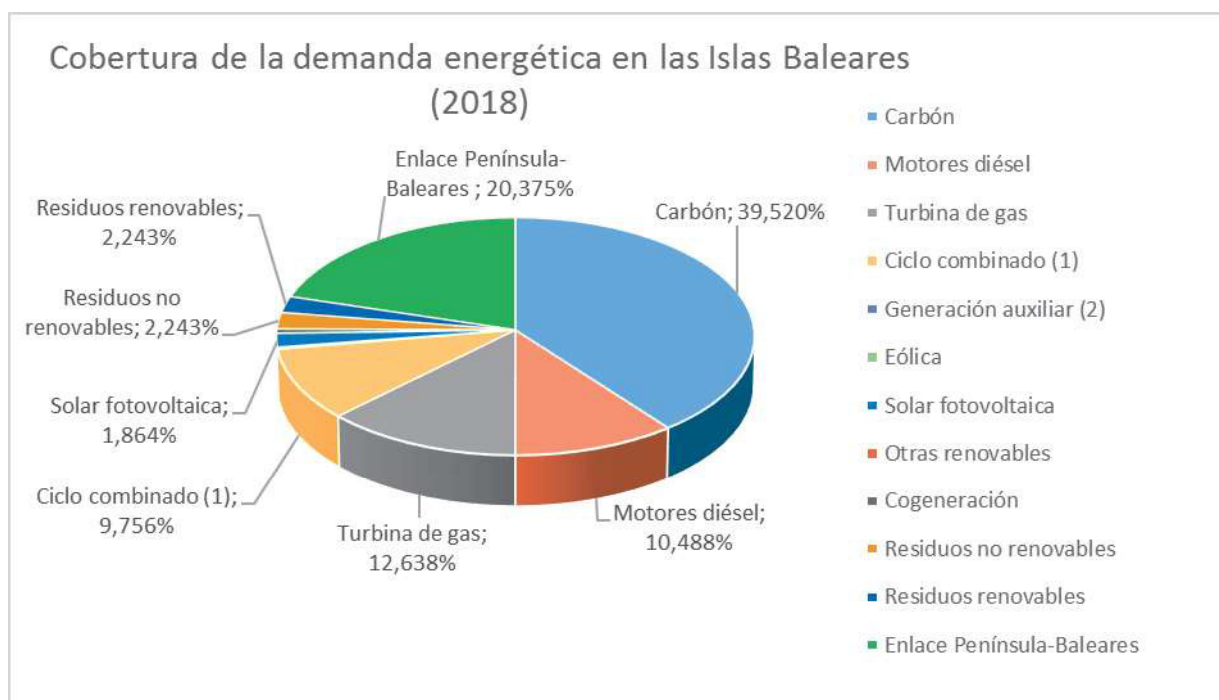


Figura 2. Diagrama de cobertura de la demanda eléctrica en las Islas Baleares. Fuente: REE. Elaboración por parte de Tecnoambiente

Esta gráfica es extrapolable al modelo de generación de la Isla de Mallorca, que constituye la isla de mayor consumo eléctrico del archipiélago balear. La cobertura eléctrica de Ibiza se realiza en la actualidad con hasta un 50% de media del enlace con Mallorca, por lo que la generación de ese porcentaje de energía responde al perfil descrito en la Figura 2. El resto de la cobertura energética responde a la generación con motores diésel ($\approx 30\%$) y las turbinas de gas ($\approx 20\%$), equilibrando puntualmente la generación con el enlace con la isla de Formentera [6].

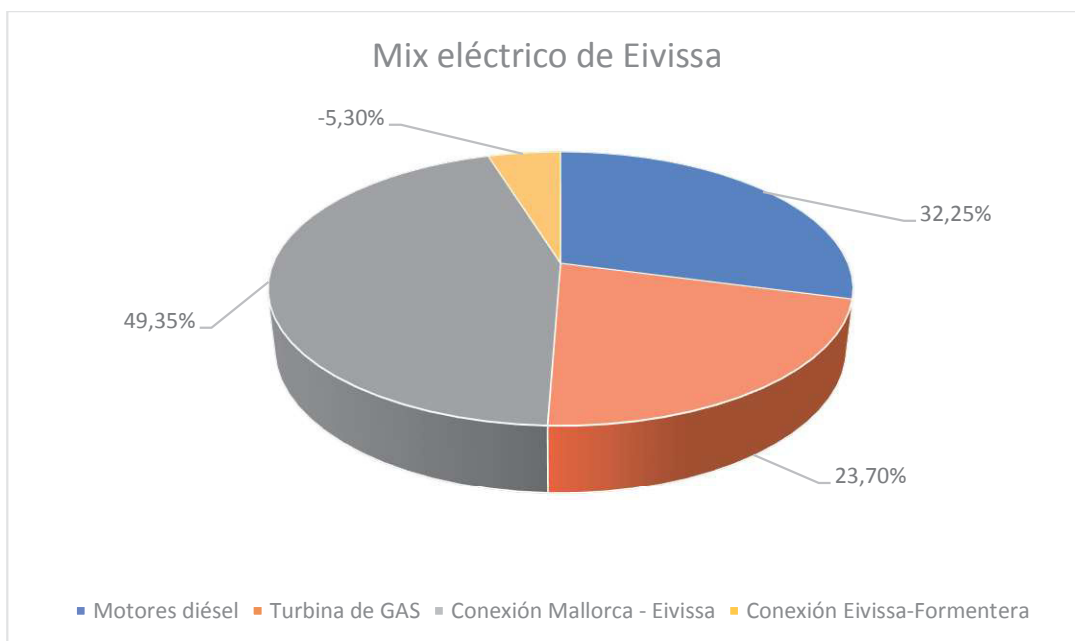


Figura 3. Diagrama de cobertura de la demanda eléctrica en Ibiza. Elaboración por parte de Tecnoambiente

La distribución de la demanda energética de la isla se relaciona directamente con la actividad desarrollada en la isla (principalmente turismo). La demanda en la isla responde al siguiente perfil.



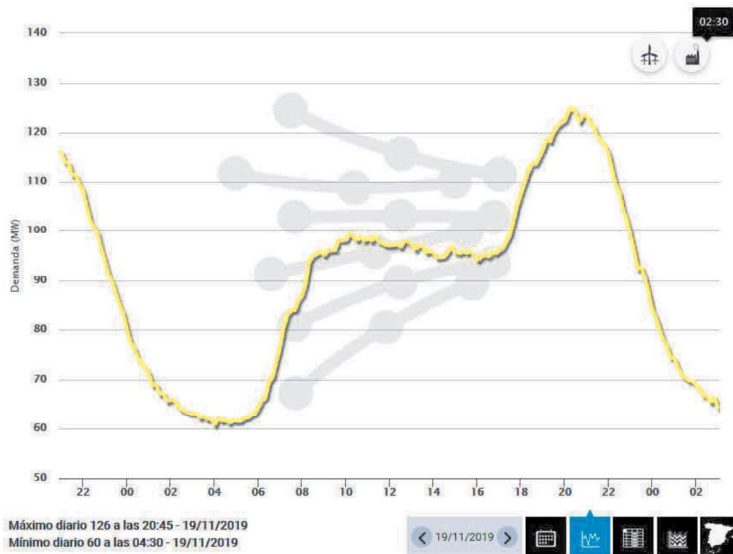


Figura 4. Perfil de demanda eléctrica de Ibiza. Fecha de 19/11/2019. Fuente: REE

Durante el periodo diurno, la demanda en la isla es cubierta por las turbinas de gas y los motores diésel de la isla, mientras que en el periodo nocturno la cobertura eléctrica se realiza al 100% a través del enlace con Mallorca, aunque de manera puntual pueda darse otra configuración en la cobertura eléctrica de la isla, como es el caso de la Figura 5. Esto se puede comprobar a través de los datos proporcionados por Red Eléctrica de España.

Estructura de generación (MW)			Estructura de generación (MW)		
Motores diésel	40,8	37,64 (%)	Motores diésel	13,9	20,78 (%)
Turbina de gas	67,6	62,36 (%)	Turbina de gas		(%)
Enlace Mallorca-Ibiza	-10,3	0 (%)	Enlace Mallorca-Ibiza	57,3	85,65 (%)
Enlace Ibiza-Formentera	-1,4	0 (%)	Enlace Ibiza-Formentera	-3,9	0 (%)

Figura 5. Estructura de generación en Ibiza a las 15:00 (izquierda) y a las 02:00 (derecha) del día 18/11/19. Fuente:REE

El Govern de les Illes Balears elabora en mayo de 2015 el documento “Energías renovables y eficiencia energética en las islas baleares: Estrategias y líneas de actuación” donde se incluyen



los principales objetivos y medidas para la transición energética de la isla. De acuerdo con este documento, la mayor problemática para la transición hacia el uso de energías renovables alternativas viene dado por el grado de penetración que pueden tener en el sistema eléctrico instalado en la actualidad. Por otra parte, el componente económico que conlleva la instalación de nuevos equipos juega en favor de las energías convencionales (principalmente el carbón), que cubren mayoritariamente la demanda energética de las islas.

Para avanzar hacia una cobertura de la demanda a través de fuentes renovables, el Govern Balear tiene aprobada la instalación de 2 plantas solares fotovoltaicas en las Islas, que aumentarán la cobertura a través de fuentes renovables desde el 2 al 10% en 2022, cuando sean operativas. Una de ellas será instalada en Ibiza, con una potencia nominal de 6.2 MW [5].

A día de la redacción de este documento, no se encuentran aprobadas ninguna otra instalación de potencia renovable en las islas, con lo que las predicciones de la cobertura de la demanda dependen de las líneas de actuación previstas. En este aspecto, ya se instaló en el año 2012 la línea de conexión con la Península, que aumentó el uso de energías renovables en la isla.

De manera que se pueda elaborar los diferentes escenarios, se decanta por asumir que desde el año 2022 hasta la fecha seleccionada por el estudio (2050), se mantiene este mix constante, modificando únicamente en esos años la generación eléctrica peninsular en base a [Bibl. 7], hoja de ruta usada en los planes de transición ecológica de los actuales gobiernos. Este modelo contempla en 2030 el cierre de la generación de las turbinas de bombeo, el carbón, las centrales de fuel/gas, la generación hidroeléctrica y de cogeneración, y la combustión de residuos. Para 2050, el objetivo propuesto es el de la generación 100% renovable, a través de fuente hidráulica, solar fotovoltaica y eólica.

El hecho de mantener el mix eléctrico local constante responde al procedimiento establecido por la Guía de Cálculo de Huella de Carbono de IDAE. Sin embargo, para dar un paso más adelante, se decanta por proyectar la evolución peninsular de manera que sea posible ofrecer datos de emisiones de GHGs más reales.

4.2 Demanda energética anual. Factores y fuentes de Emisiones.

La demanda energética de las actividades, tal y como se ha dicho con anterioridad, ha sido computada en base a valores estadísticos obtenidos de [Bibl. 2]. Estos modelos proyectan consumos de energía en forma final, por lo que no discriminan en principio por la fuente de origen de dicha energía (esta segregación se realiza en base a las fuentes de energías contempladas más adelante).



Por uso, esta fuente contempla los siguientes consumos energéticos:

Tabla 1. Consumos energéticos, por superficie y uso [Bibl. 2].

Consumos energéticos	[kWh/año]
uso residencial	106,5
uso residencial (2006-2010)	106,5
uso residencial (2000-2005)	171,47
uso residencial (1990-1999)	188,44
uso residencial (1980-1989)	204,14
uso residencial (1970-1979)	219,86
uso industrial medio	280
uso deportivo	240
uso comercial	210
uso hoteles y restauración	380
uso educacional	140
uso de oficinas	290

De manera complementaria a esta Bibliografía, se ha demandado información a la entidad afectada sobre la potencia eléctrica contratada en la zona. La información proporcionada muestra una potencia eléctrica total contratada de 6.092.498 kW, de los cuales son de consumo propio 1.406.354 kW. De acuerdo al consumo proyectado a través de la Bibliografía, la estimación realizada en el consumo sería de algo más de 3,4 horas al día a máxima potencia, lo cual se encuentra en el orden de consumos nominales habituales en el sector.

Complementaria a esta información, los datos de consumo eléctrico de alta y baja tensión históricos son recibidos por parte de Naturgy. De acuerdo a estos datos, se hace necesario



implementar un factor de corrección a la predicción de la demanda energética, ya que el consumo eléctrico previsto por el modelo creado resultaba en el 83% del real. En base a las fuentes de consumo energético, se requiere un factor de corrección de 1,6325 a aplicar en la demanda energética, por lo que se establece el valor de 1,6 como Factor de Corrección de manera arbitraria.

Para la proyección de emisiones, tal y como se describía en la metodología de este apartado, se ajusta la demanda para una evolución matemática del tipo $f(x) = a \cdot x^{-b}$; $a, b \in \mathbb{R}$. Esta función, según ha resultado de la proyección de la línea de tendencia, responde a una función del tipo:

$$f(x) = 249.77 \cdot x^{-0.451}$$

Por lo que esta proyección se ajusta añadiendo un término independiente que suba o baje en el eje vertical la línea, pudiendo así ajustarse a los distintos valores de demanda energética por cada uso. Estos datos están basados en los consumos contemplados en 2019. La evolución podría no darse con esta evolución.

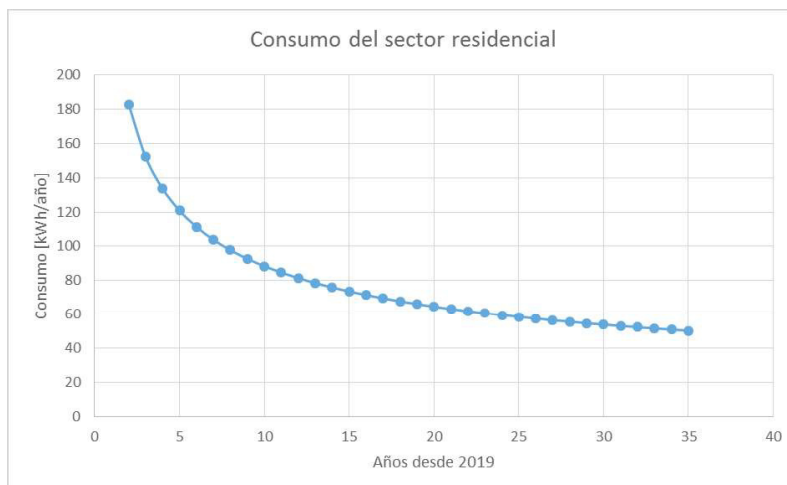


Figura 6. Modelo matemático de la proyección de demanda energética de las instalaciones. Ejemplo para el sector residencial

En el cómputo de las emisiones en este tipo de proyectos, tan importante es realizar una correcta predicción de los consumos, como realizar una correcta estimación de las fuentes de energía con las que se cubre la demanda energética. Estas fuentes de energía son los recursos energéticos utilizados para la cobertura de una demanda energética.

Por esta razón, se contrastan diversos inventarios de emisiones con el fin de seleccionar los datos más actuales establecidos. En este orden, el Ministerio para la Transición Ecológica



elabora en abril de 2019 la actualización del Inventario de Emisiones de 2010 en el documento denominado “Factores de Emisión. Registro de Huella de Carbono, Compensación y Proyectos de Absorción de Dióxido de Carbono” [Bibl. 9]. Los Factores de Emisión estipulados son los siguientes:

Tabla 2. Factores de emisión para el cálculo del impacto sobre el Cambio Climático [Bibl. 9]

Fuente de emisión	Factor de Emisión [kg CO ₂ / kWh]
Biomasa	0
Gas natural	0.203
Carbón	2.444
Diésel	3.127
Central térmica convencional	1.01
Ciclo combinado	0.38
Residuos no renovables	0.27
Residuos renovables	0
Cogeneración	0.35
Renovables (solar fotovoltaica, eólica, solar térmica, etc.	0
Nuclear	0

Los datos en rojo corresponden a los factores de emisión en los procesos de generación eléctrica, que han sido obtenidos de [Bibl. 2], ya que en [Bibl. 7] los factores de emisión eléctrica vienen dados por la distribuidora y no por la fuente de energía. Ejecutando los cálculos del factor de emisiones eléctrico según el mix energético de Ibiza y los factores de emisiones escogidos, se obtiene un valor de emisiones muy próximo al contemplado por [Bibl. 7] ($0.8665 \frac{kg\ CO_2}{kWh}$).



En cuanto a las fuentes de emisión, se ha obtenido de [Bibl. 2] las fuentes de consumo de energía de las instalaciones, por cada tipo de uso. Esta referencia se ha contrastado con otras fuentes, proyectando con [Bibl. 4] el modelo de evolución de las fuentes de consumo. Originariamente, se proyectan los siguientes consumos de las siguientes fuentes:

Tabla 3. Fuentes de consumo energético, por uso [Bibl. 2]

Cobertura de hogares	Grado de cobertura [%]	Oficinas, comercio e industria	Grado de cobertura [%]
Electricidad	29	Electricidad	48
Gas Natural	39	Gas Natural	37
Gasóleo	19	Gasóleo	15
Biomasa	13		

Estos datos se basan en estadísticas basadas en los cuestionarios realizados por [Bibl. 2], por lo que puede no ser un modelo de consumo real frente a las fuentes reales. Ante la falta de datos específicos, se toman estos datos como adecuados para el cálculo de las emisiones de CO₂.

4.3 Excepcionalidades y justificaciones del modelo

Para la realización del análisis comparativo de ambos Modelos, se han debido tomar ciertas decisiones acerca del ajuste de los usos y áreas que podrían conllevar efectos sobre los resultados que han sido obtenidos.

En primer lugar, varios edificios de ambos Modelos han sido excluidos del estudio debido principalmente a que su uso es demasiado específico como para aproximarlos a alguno de los usos que han sido contemplados en el apartado Demanda energética anual. Factores y fuentes de Emisiones. La lista completa de los edificios que han sido excluidos del estudio son los siguientes:

Tabla 4. Lista de edificaciones excluidas del estudio

Modelo Actual		Modelo Propuesto	
Código de edificación	Descripción	Código de edificación	Descripción



Modelo Actual		Modelo Propuesto	
EE-A1_02	Estación transformadora	EE-A1_02	Estación transformadora
EE-A3_03	Pañoles (almacén)	EE-A3_03	Pañoles (almacén)
EE-A4_04	Cofradía de pescadores	EE-A3_04	Pérgola vela ligera
EE-A4_06	Estación transformadora	EE-A4_04	Cofradía de pescadores
EE-A4_09	Caseta de bombas GESA	EE-A4_06	Estación transformadora
EE-A5_15	Aseos	EE-A4_09	Caseta de bombas GESA
EE-A5_16	Almacén	EP-A4_03	Almacén
EE-A5_17	Cajero	EE-A6_14	Depósitos
EE-A6_14	Depósitos	EE-A7_01	Aljibe
EE-A7_01	Aljibe	EE-A7_02	Estación transformadora
EE-A7_02	Estación transformadora	EE-A7_04	Almacenes
EE-A7_04	Almacenes	EE-A8_01	Faro
EE-A8_01	Faro	EE-A8_02	Vivienda farero
EE-A8_02	Vivienda farero		

Como se puede comprobar de la lista, los usos energéticos de estos edificios o bien es prácticamente 0 (como es el caso de la estación transformadora o la sala de depósitos), o su uso resulta difícil de cuantificar (caso de los aseos, los cajeros o los aljibes). Además, el Área 8 ha quedado excluida por completo del estudio al excluir tanto EE-A8_01 como EE-A8_02.

En cuanto al consumo de los edificios, se notifica que la literatura disponible muestra las fuentes de energía para los usos industrial, comercial, restauración u oficinas, sin segregar específicamente para cada uso. Por tanto, a pesar de la diferenciación en los consumos energéticos estimados de edificios con este tipo de perfiles, las emisiones derivadas del uso de cada edificio serán las mismas, al no disponer de mejor información.



Además, la aplicación del Factor de Corrección de 1,6 puede ser en algunos casos incorrecta, pudiendo ser valores superiores o inferiores. Sin embargo, este factor ha sido obtenido a través de la comparativa con los mayores consumidores energéticos de la zona, por lo que asumimos que si el grueso de los consumidores está bien escalado, el modelo seguirá siendo válido para arrojar resultados confiables.

Se decanta por calcular las emisiones derivadas de la producción eléctrica peninsular y balear debido a la proyección de su evolución que se ha realizado en el estudio. De no haberse realizado dicha proyección, se debiera haber seguido los Factores de Emisión contemplados por el Ministerio para la Transición Ecológica.

Los Estándares de calidad de los combustibles, así como la introducción de biocombustibles en cada *Energy Commodity*, varían año a año. Este cambio afecta al Factor de Emisión de cada fuente, viéndose además afectado por la mejora en las eficiencias de los equipos.

Véase el caso del Gas Natural, en el que la introducción del biometano en la red de distribución reduciría el Factor de Emisiones, al utilizar un mayor volumen de gas con Factor de Emisión neutro. Sin embargo, el Factor de Emisiones de cada fuente de energía se mantiene constante para tener un marco de emisiones comunes para todos los Modelos y escenarios propuestos.

La exclusión de las emisiones durante el período de obra resulta un factor importante a tener en cuenta. Las emisiones por día de construcción son difícilmente cuantificables dada la variabilidad de los proyectos en cuestión, y por la diferencia en los elementos constructivos y maquinarias que fueran necesarias disponer para su cálculo.

Sin embargo y por otra parte, no se ha tenido en cuenta la implementación de potencia eléctrica de tipo renovable (fotovoltaica) de autoconsumo en alguno de los edificios, que ayudaría a evitar emisiones de CO₂ a la atmósfera. En términos de producción y consumo, de acuerdo a los datos de estos proyectos, es asumible que equilibre las emisiones de la fase constructiva.

Finalmente, se notifica que la proyección del grado de electrificación de los usos comerciales, oficinas, etc. Se ha elegido de manera arbitraria y que podría no realizarse de ese modo, ya que nos e disponen de datos concretos ni de objetivos preestablecidos en este sentido, eligiendo el grado de avance en función de las diferentes bibliografías consultadas.

5 Resultados y discusión de vulnerabilidades de cálculo

Tras la realización de los distintos cálculos mencionados en este estudio, ha sido posible la cuantificación del total de emisiones previstas para los dos Modelos evaluados. Los resultados que arroja el estudio, tal y como se puede comprobar en la *Tabla 6*, es que para los tres



escenarios propuestos, el Modelo Propuesto presenta un **aumento** en las emisiones acumuladas de CO₂ para el año 2050 de entre el 1,07% y el 3,27%, por lo que la implantación del proyecto conlleva un efecto negativo sobre el Cambio Climático respecto al Modelo Actual.

Tabla 5. Emisiones de CO₂ totales de los Modelos de estudio. Elaboración propia

		Modelo Actual		Modelo Propuesto		Variación de emisiones [%]	
	Área	Superficie construida* [m ²]	Emisiones acumuladas CO ₂ [ton]	Superficie construida* [m ²]	Emisiones acumuladas [ton CO ₂]		
Escenario 1 100% proyección de la electrificación	Área 1	982,54	9.276,30	982,54	9.952,65	7,29	
	Área 2	347	5.854,32	347	3.952,81	-32,48	
	Área 3	1636	17.028,25	2000	12.983,22	-23,75	
	Área 4	4549	50.479,823	7929,66	49.316,56	-2,3	
	Área 5	5.330,365	35.758,24	2399,55	19.067,05	-46,68	
	Área 6	9.992	73.080,87	7983,5	43.298,30	-40,75	
	Área 7	2.424,81	26.157,60	9058,83	81.389,46	+211,15	
	Total	25.261,72	217.635	30.701,08	219.960	+1,07	
Escenario 2 60% proyección de la electrificación	Área 1	982,54	9.605,88	982,54	10.117,44	5,33	
	Área 2	347	6.039,12	347	4.087,23	-32,32	
	Área 3	1636	17.348,38	2000	13.132,81	-24,30	
	Área 4	4549	53.689,55	7929,66	52.637,84	-1,96	
	Área 5	5.330,365	38.067,13	2399,55	20.470,80	-46,22	
	Área 6	9.992	75.736,51	7983,5	46.452,06	-38,67	
	Área 7	2.424,81	28.011,17	9058,83	87.015,51	+210,65	
	Total	25.261,72	228.498	30.701,08	233.914	+2,37	



		Modelo Actual		Modelo Propuesto		Variación de emisiones [%]
	Área	Superficie construida [m²]	Emisiones acumuladas [ton CO ₂]	Superficie construida [m²]	Emisiones acumuladas [ton CO ₂]	
Escenario 3 30% proyección de la electrificación	Área 1	982,54	9.853,07	982,54	10.241,03	3,94
	Área 2	347	6.177,71	347	4.188,05	-32,21
	Área 3	1636	17.588,48	2000	13.245,00	-24,70
	Área 4	4549	56.096,85	7929,66	55.128,80	-1,73
	Área 5	5.330,365	39.798,80	2399,55	21.523,62	-45,92
	Área 6	9.992	77.728,24	7983,5	48.817,38	-37,19
	Área 7	2.424,81	29.401,36	9058,83	91.235,04	+210,31
	Total	25.261,72	236.645	30.701,08	244.379	+3,27

Tabla 6. Resumen de Tabla 5

	ESCENARIO 1		ESCENARIO 2		ESCENARIO 3	
	Emisiones acumuladas (2050) [ton CO ₂]	Ahorro de emisiones [%]	Emisiones acumuladas (2050) [ton CO ₂]	Ahorro de emisiones [%]	Emisiones acumuladas (2050) [ton CO ₂]	Ahorro de emisiones [%]
Modelo Actual	217.635	+1,07	228.498	+2,37	236.645	+3,27
Modelo Propuesto	219.960		233.914		244.379	

Tras los resultados, se concluye con el análisis de las vulnerabilidades del cálculo y los puntos de mejora de éste. Durante la realización del estudio se ha notificado la falta de información respecto a los consumos exactos estimados por área de estudio. A pesar de esto, ya que los consumos estimados en un primer momento resultaban coincidir con los consumos que sí que eran conocidos, se dio por válido estos resultados.

Tanto la evolución del grado de electrificación de los sistemas, como la evolución de la generación eléctrica en el Puerto de Ibiza, las fuentes de energía y los Factores de Emisión, son valores que podrían cambiar con el paso de los años, véase por ejemplo que no se cumplieran los objetivos de sustitución de las fuentes de potencia no renovable. Estos cambios en las



predicciones modificarían los resultados del estudio, por lo que habría que realizar la reevaluación del proyecto en temas de impacto de aquí a un período recomendado de 10 años, tiempo suficiente para planificar medidas de mejora de eficiencia energética y medidas de autoconsumo.

Además de por esta razón, la reevaluación del impacto resulta conveniente ya que, en términos generales, suelen hacerse sobre la marcha en este tipo de proyectos con esta magnitud modificaciones en base a su desarrollo.

Aún con todo, el modelo propuesto para el análisis del impacto del Plan Especial del Port d'Eivissa cubre las necesidades básicas de cálculo de impacto contemplado en la metodología del Ministerio para la Transición Ecológica y extiende en detalle este aspecto, por lo que puede usarse como un modelo válido para el cálculo de las emisiones y siendo el resultado de éste estudio que, en efecto, el modelo propuesto aumenta las emisiones de CO₂ respecto al modelo actual.

Sin embargo, a efectos prácticos el aumento en las emisiones resulta ser bajo, ya que un aumento en las emisiones del 3,27% supone un total de 7.734,41 toneladas de CO₂ emitidas de más en la implantación del modelo. Esta diferencia constituye el 3,16% de las emisiones totales del Plan, además de que proyectado a la vida útil de los edificios y los equipos, **el efecto de las emisiones se puede considerar como muy bajo.**

6 Conclusiones

A raíz de los resultados obtenidos, el impacto de la ejecución del Plan Especial del Port d'Eivissa sobre el Cambio Climático es MUY BAJO.

En total, el Plan contemplado resulta en un aumento de las emisiones de CO₂ de entre el 1,07% y el 3,27%, para el período 2019-2050, respecto a la situación actual de las instalaciones el puerto.

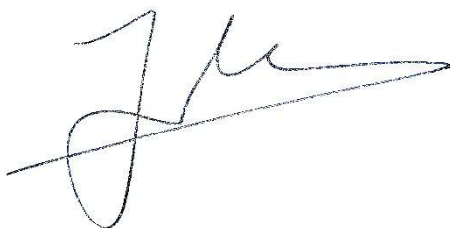
El modelo creado para la estimación de las emisiones resulta una herramienta predictiva meramente teórica, ya que la realización del Análisis del Ciclo de Vida del Proyecto completo excede las dimensiones de este estudio por la falta de información detallada al respecto.

En este aspecto, ya que los datos de la bibliografía usada han ido acordes con los datos reales de consumos del Puerto, se dieron por válidos para los cálculos del proyecto estudiado. Sin embargo, la recomendación del autor es que este análisis sea reevaluado pasado un tiempo prudencial, con el fin de adecuar el estudio a los datos reales de consumos e instalación tras la ejecución de las obras.



7 Autor del estudio

El presente documento ha sido elaborado por el Graduado en Ingeniería en Tecnologías Industriales por la Universidad Carlos III de Madrid y Máster en Ingeniería de la Energía por la Universitat Politècnica de Catalunya Javier Ariza Zapero, con DNI 03939755 – Q.



Firmado: Javier Ariza Zapero

DNI: 03939755 - Q

8 Referencias

- [1] Comisión Europea (2015) *Acuerdo de París*. Enlace web: https://ec.europa.eu/clima/polices/international/negotiations/paris_es
- [2] Ministerio para la Transición Ecológica (1997) *Protocolo de Kioto*. Enlace web: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/el-proceso-internacional-de-lucha-contra-el-cambio-climatico/naciones-unidas/protocolo-kioto.aspx>
- [3] Intergovernmental Panel on Climate Change (Octubre de 2018) *SR1.5 Global Warming of 1.5°C*
- [4] Ministerio para la Transición Ecológica (Vigente en diciembre de 2019) *Guía para el Cálculo de la Huella de Carbono y para la Elaboración de un Plan de Mejora de una Organización*
- [4] U.S. Department of Energy, Energy Information Administration



[5] IDAE (16 de octubre de 2019) *FEDER cofinancia 40 millones de euros para 55 proyectos de energía solar fotovoltaica en Baleares* Dirección web: <https://www.idae.es/noticias/feder-cofinancia-40-millones-de-euros-para-55-proyectos-de-energia-solar-fotovoltaica-en> Consultado en el día 27/11/2019

[6] Red Eléctrica de España. Seguimiento de la Demanda de Energía Eléctrica. Enlace: <https://demanda.ree.es/visiona/baleares/ibiza/total/>

9 Bibliografía

Bibl1. Conselleria d'Economia i Competitivitat (Mayo de 2015) *Energías renovables y eficiencia energética en las islas baleares: Estrategias y líneas de actuación.*

Bibl2. Building Performance Institute Europe BPIE (Octubre de 2011) *Europe's Buildings Under the Microscope.*

Bibl3. Ministerio para la Transición Ecológica (31 de julio de 2018) *Tendencias y Políticas de Eficiencia Energética en España.*

Bibl4. Comisión Europea (2013) *Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment.*

Bibl5. Ministerio de Industria, Energía y Turismo (16 de julio de 2011) *Proyecto Sech-Spahousec: Análisis del consumo energético del sector de Residencial en España.*

Bibl6. E2BIZ Consultores (2017) *"Estudio Escenarios de Usos Futuros de la Electricidad. Capítulos Transporte y Residencial"*

Bibl7. Economics for Energy (2017) *Escenarios para el sector energético en España 2030 -2050.*

Bibl8. Red Eléctrica de España (2019) *Informe Anual 2018.*

Bibl9. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) (abril de 2019) *"Factores de Emisión. Registro de Huella de Carbono, Compensación y Proyectos de Absorción de Dióxido de Carbono"*

Bibl10. Ministerio de Fomento (14 de enero de 2016) *Factores de Emisión de CO₂ y Coeficientes de Paso a Energía Primaria de Diferentes Fuentes de Energía Final Consumidas en el Sector de Edificios de España.* IDEA

Bibl11. Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital (2017) *La Energía en España 2016*



Bibl12. Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital (26 de abril de 2017) *Plan Nacional de Eficiencia Energética 2017-2020*.

Bibl13. Diario de Ibiza (16 de noviembre de 2019) *Ayuda de 1,5 millones para dos parques solares en Ibiza y uno en Formentera*. Dirección web: <https://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2019/10/17/ayuda-1-millones-parques-solares/1098436.html> Consultado en el día 25/11/2019

Bibl14. IDAE (16 de octubre de 2019) *FEDER cofinancia 40 millones de euros para 55 proyectos de energía solar fotovoltaica en Baleares* Dirección web: <https://www.idae.es/noticias/feder-cofinancia-40-millones-de-euros-para-55-proyectos-de-energia-solar-fotovoltaica-en> Consultado en el día 27/11/2019



ANEXO IV: MODELIZACIÓN DE CORRIENTES DENTRO DEL PUERTO DE IBIZA



ESTUDIO DE MODELIZACIÓN DE CORRIENTES EN EL PUERTO DE IBIZA

NOVIEMBRE 2024



1. Modelado numérico

En general, a lo largo de la costa existen distintos tipos de corrientes, como son las corrientes de marea, las generadas por viento, las asociadas a sistemas circulatorios de gran escala (oceánicos), pero en la mayoría de los casos, las corrientes debidas al oleaje son las más importantes. En este informe se van a definir las corrientes asociadas al oleaje mediante modelado numérico.

1.1. Descripción del modelo SMC

Se va a utilizar el modelo numérico Copla-SP, desarrollado por el GIOC (Grupo de Ingeniería Oceanográfica y de Costas de la Universidad de Cantabria), que resuelve las ecuaciones del flujo dentro de la zona de rompientes. Estos modelos toman como datos de partida los resultados de las propagaciones de oleaje realizadas.

Este modelo es 2D, es decir bidimensional, esto quiere decir que integran las ecuaciones de Navier-Stokes (ecuación de conservación de la masa y ecuación de conservación de la cantidad de movimiento) en profundidad y se promedian en el tiempo. Esto hay que tenerlo en cuenta a la hora de interpretar resultados.

Resumidamente se puede decir que el modelo determina el tensor de radiación del oleaje a partir de los resultados obtenidos con el modelo de propagación del oleaje, OLUCA-SP y calcula el campo de corrientes y niveles debido a dichos tensores de radiación por medio de un modelo no-lineal que resuelve las ecuaciones integradas de Navier-Stokes.

1.2. Aplicación del modelo a la zona de estudio

Los parámetros principales de entrada para la ejecución de los modelos son aquellos que nos van a ayudar a definir la hidrodinámica de la zona.

En este apartado se describe la metodología empleada para realizar la propagación del oleaje desde profundidades indefinidas hasta la zona objetivo.

Empleando este escenario se han realizado las simulaciones del oleaje de una batería de casos que barren la casuística más representativa en la serie procedente del nodo SIMAR satisfaciendo la hipótesis de no afección por fondo.

1.3. Casos propagados

Como base de partida se han considerado los datos del nodo SIMAR 2102106 en aguas indefinidas, puesto que abarca el periodo entre 1958 y 2023. Con ellos se obtienen una serie de resultados para el clima medio de oleaje.

Conjunto de Datos: Simar
Nodo : SIMAR 2102106
Longitud : 1.500 E
Latitud : 38.833 N
Profundidad : INDEFINIDA



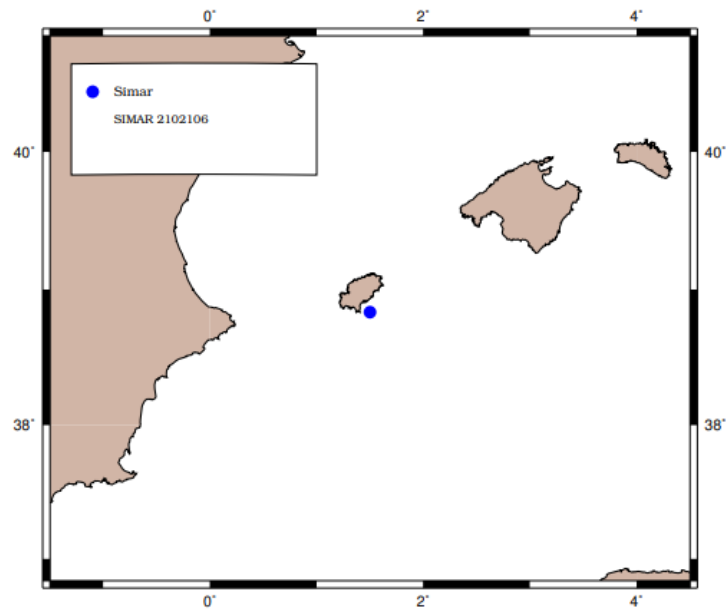


Figura 1. Localización del nodo SIMAR (Fuente: Puertos del Estado)

Puesto que se desconoce el momento en que se ejecutará la obra, se ha optado por analizar la distribución conjunta del periodo de pico y altura significativa en periodo anual, así como las direcciones de procedencia del oleaje.

Hs (m)	Tp (s)											Total
	≤ 1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	> 10.0	
≤ 0.5	-	0.045	2.886	9.637	10.125	7.956	6.049	1.785	0.611	0.225	0.049	39.367
1.0	-	-	0.128	2.981	10.051	13.262	9.107	4.272	1.655	0.903	0.337	42.696
1.5	-	-	-	0.054	0.896	3.714	3.677	2.162	0.883	0.559	0.500	12.444
2.0	-	-	-	0.003	0.039	0.490	1.311	0.805	0.470	0.227	0.229	3.574
2.5	-	-	-	-	0.003	0.024	0.314	0.362	0.226	0.131	0.105	1.165
3.0	-	-	-	-	-	0.005	0.025	0.185	0.110	0.068	0.051	0.444
3.5	-	-	-	-	-	-	0.001	0.041	0.069	0.078	0.024	0.213
4.0	-	-	-	-	-	-	-	0.002	0.022	0.032	0.017	0.073
4.5	-	-	-	-	-	-	-	-	0.001	0.011	0.007	0.019
5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.002	0.002	0.003
> 5.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.001	0.001
Total	-	0.045	3.014	12.675	21.115	25.450	20.485	9.614	4.047	2.233	1.322	100 %

Tabla 1. Tp y Hs en % (Fuente: Puertos del Estado)



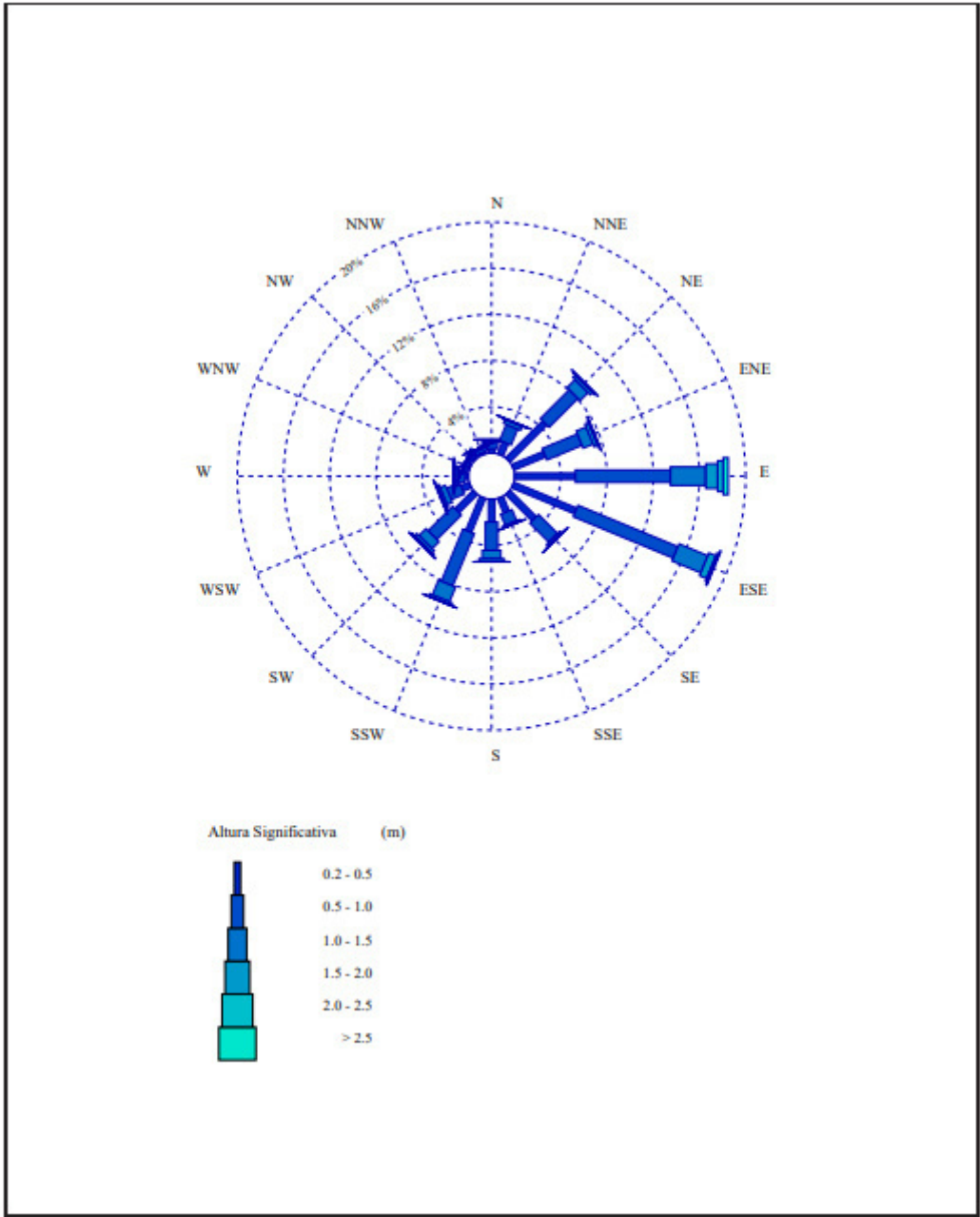


Figura 2. Rosa de oleaje (Fuente: Puertos del Estado)

Se observa que durante un 94.5 % del tiempo las alturas de ola son inferiores a 1.5 m, y los periodos de pico más probables son de 5, 6 y 7 s. El rango de marea aproximado es de 0.3 m.

Las direcciones de procedencia del oleaje más representativas serían E, ESE y SSW.

En la siguiente tabla se recogen los casos que se han propagado, es decir, los que se consideran representativos del clima marítimo en la zona tras el análisis del oleaje realizado en aguas profundas.



H_s (m)	T_p (s)	D_{dm} (procedencia) (°)
1.5	7	E
1.5	7	ESE
1.5	7	SSW

Tabla 2. Listado de casos propagados para oleajes medios desde profundidades indefinidas (oleaje monocromático)

1.4. Mallas de propagación

Sobre la batimetría general y de detalle se generaron las distintas mallas de propagación.

Malla	Tamaño Celda X	Tamaño Celda Y	Dimensiones		Ángulo	Origen	
M1	30.10	27.61	X	4274.20	110.63	X	369886.86
			Y	5493.69		Y	4303821.97
M2	39.58	27.61	X	2177.05	110.63	X	366210.44
			Y	1518.36		Y	4307004.78

Tabla 3. Características de las mallas para Platja de Palma

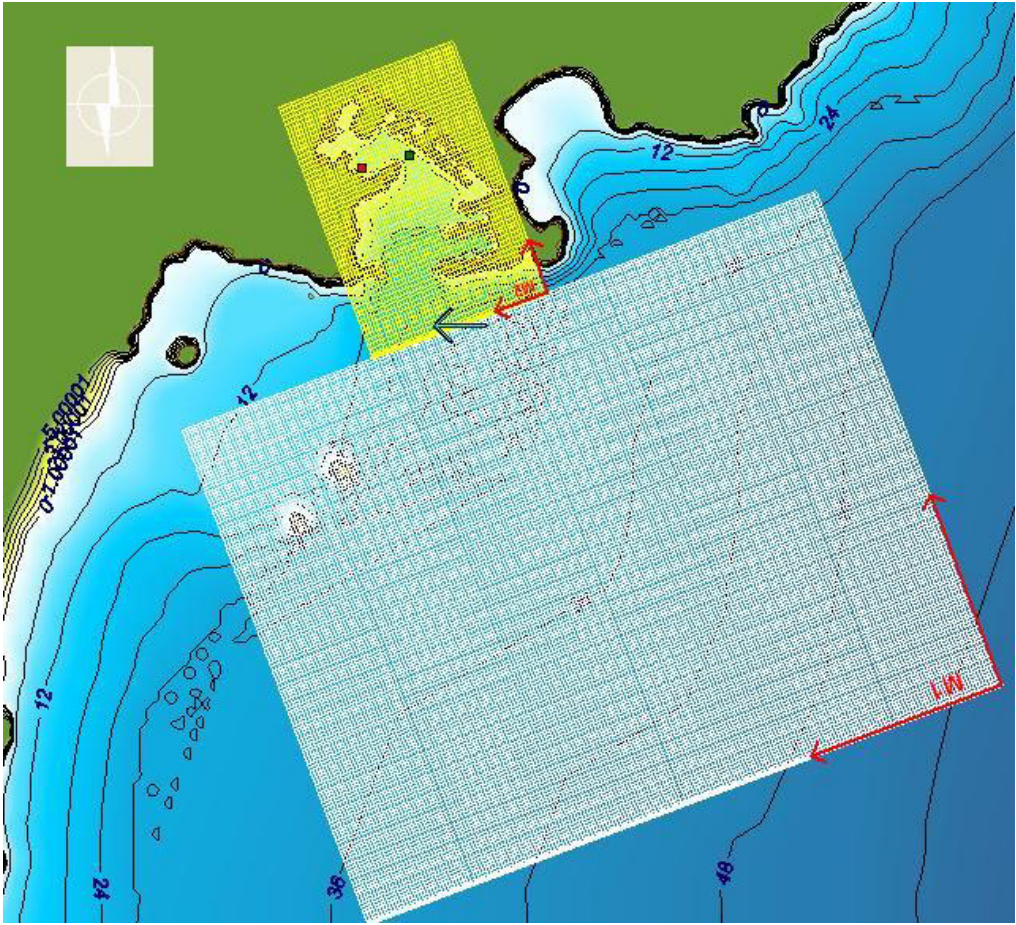


Figura 3. Mallas de propagación y puntos de control



1.5. Resultados SMC

De las simulaciones realizadas se desprenden los siguientes resultados:

Dirección E

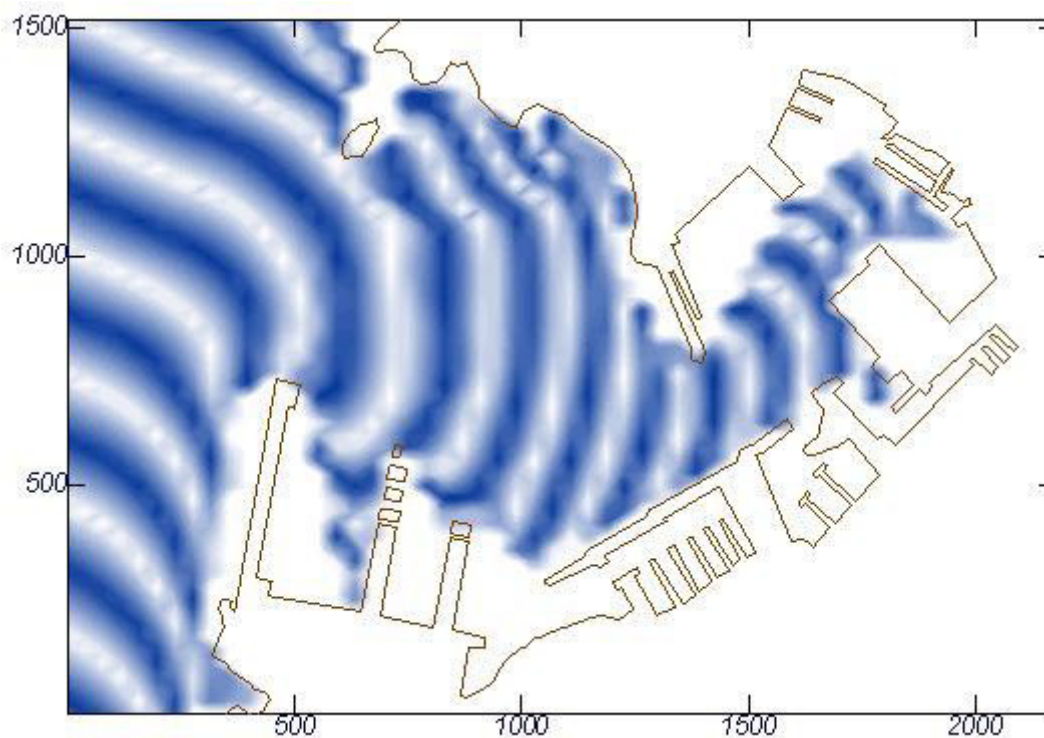


Figura 4. Gráfico de isofases

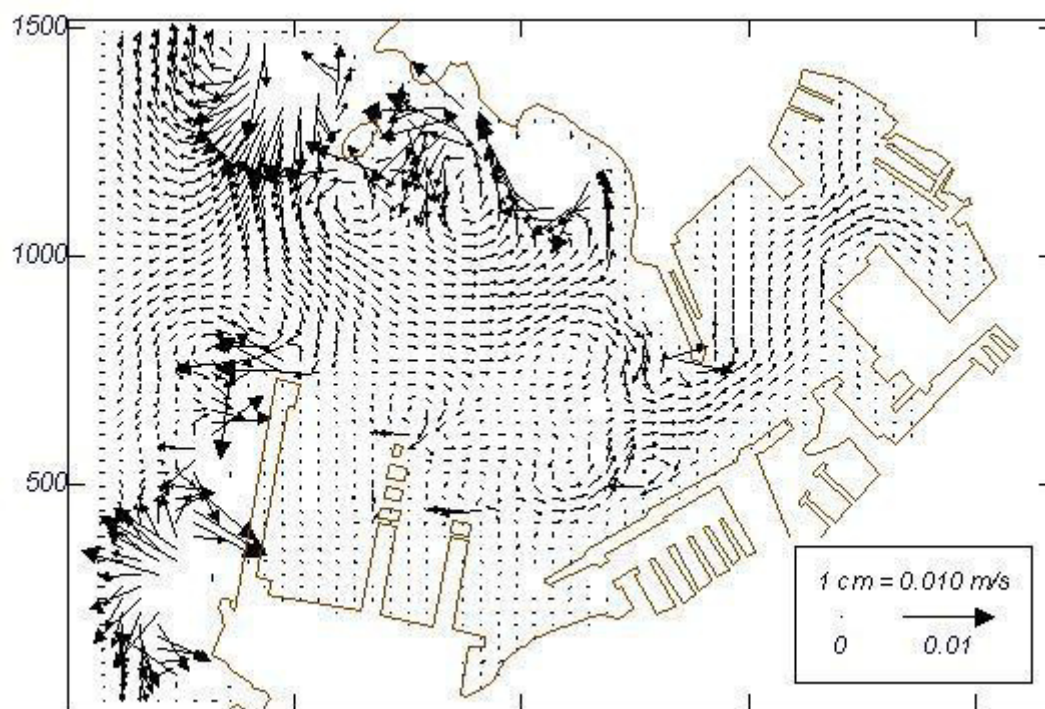


Figura 5. Vectores de velocidad de corriente



Dirección ESE

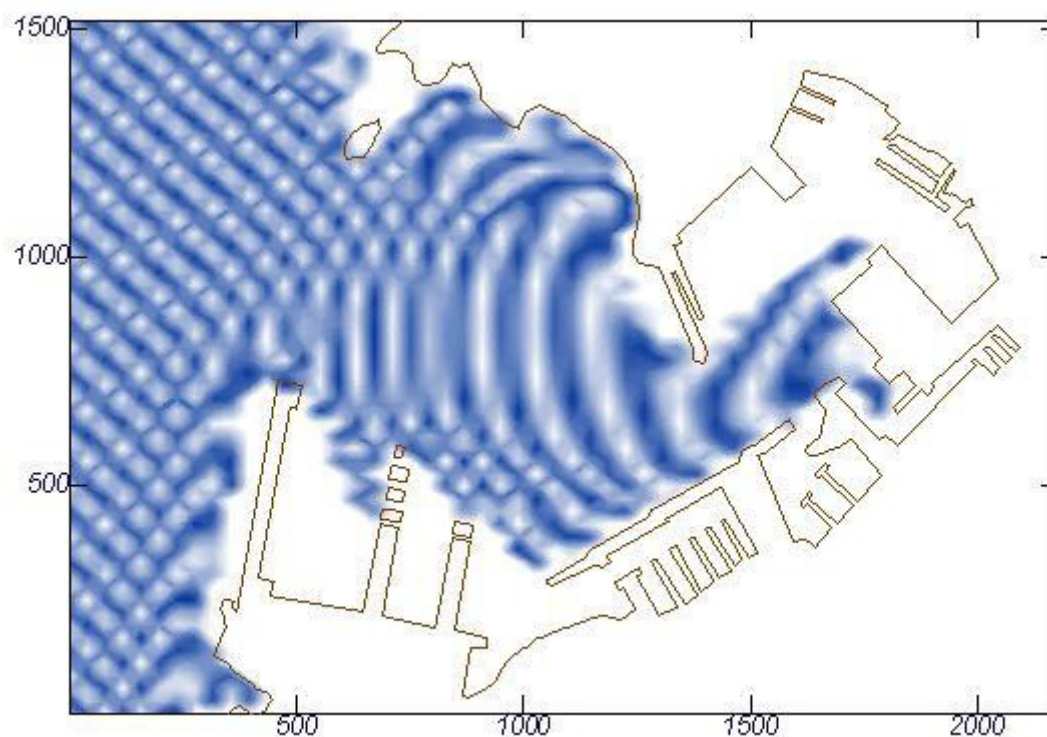


Figura 6. Gráfico de isofases

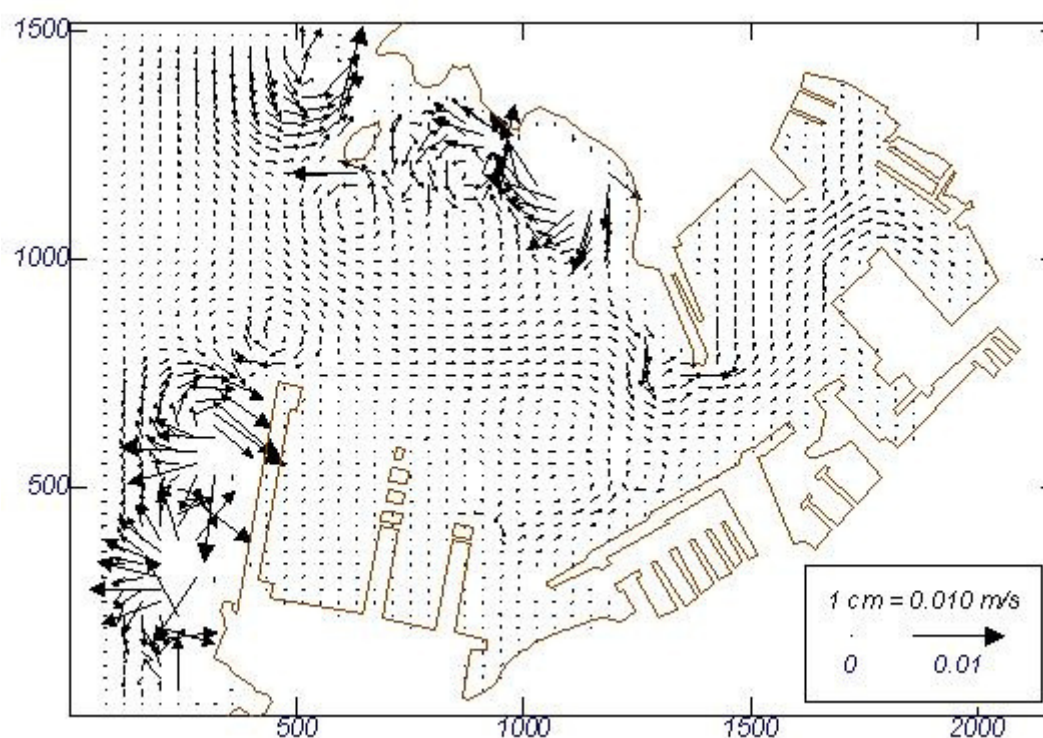


Figura 7. Vectores de velocidad de corriente



Dirección SSW

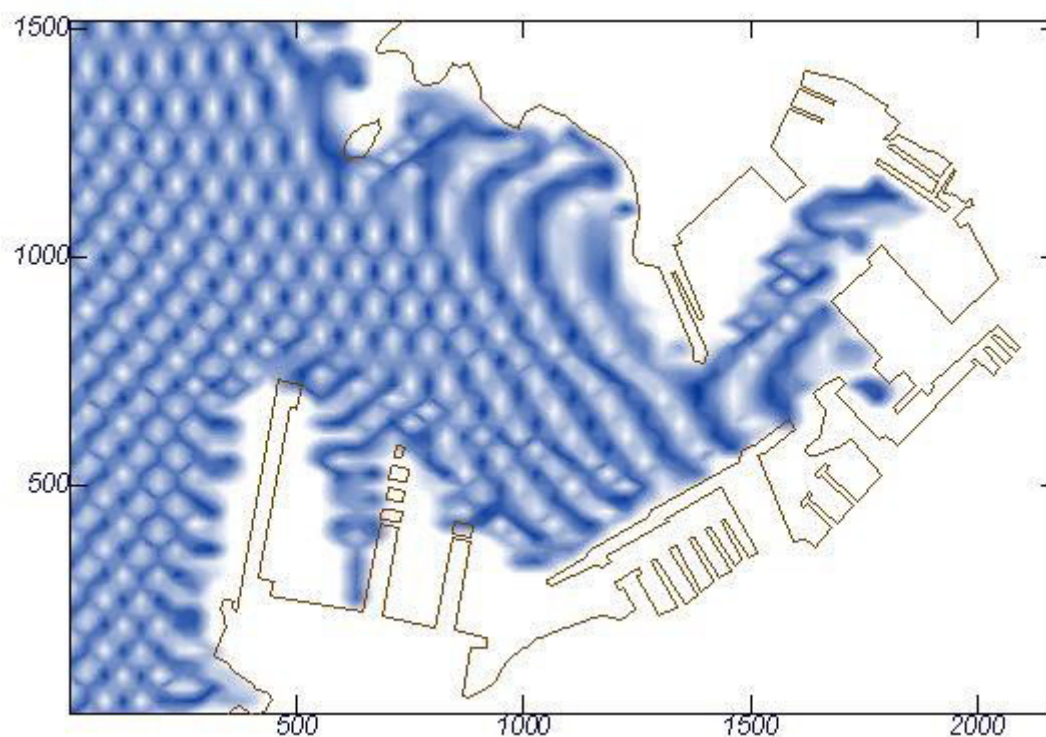


Figura 8. Gráfico de isofases

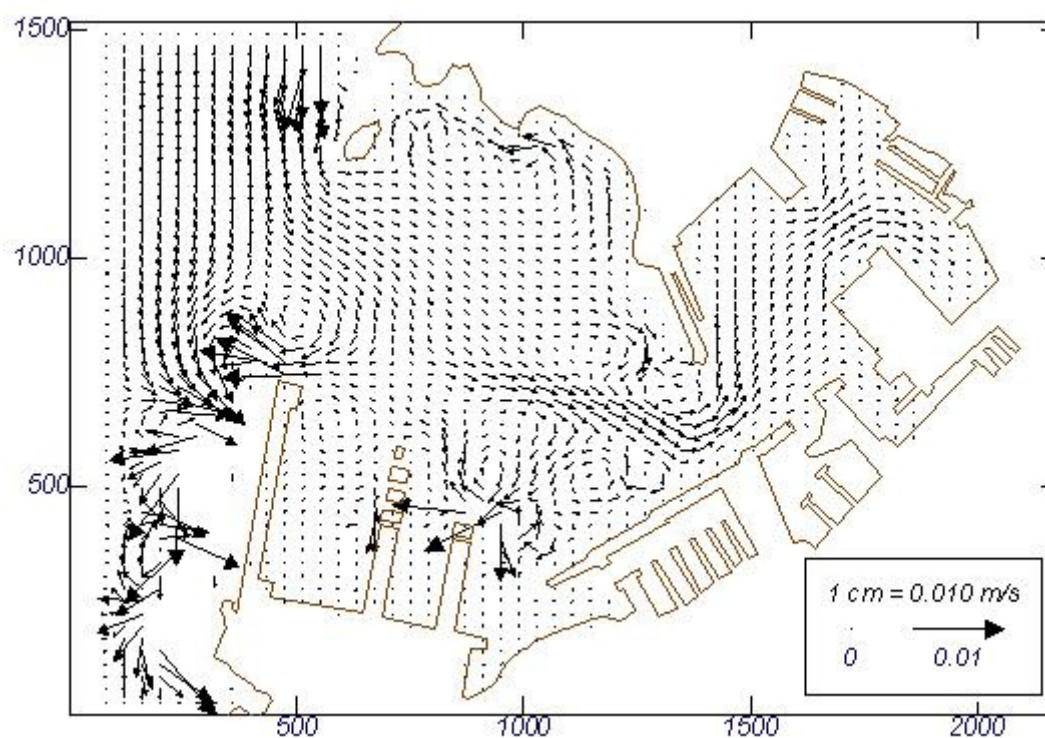


Figura 9. Vectores de velocidad de corriente

Se observa que la zona de actuación no sufre ninguna influencia representativa a partir de los oleajes propagados.



ANEXO V: INFORME IMPACTO VISUAL EDIFICACIÓN BOTAFOCH





Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

“IMPACTO VISUAL DE LA INSTALACIÓN DE UNA EDIFICACIÓN EN BOTAFOC, PUERTO DE EIVISSA”



IDOM

Octubre 2024

PO-102.22 Asistencia técnica de soporte al Departamento de Infraestructuras para la redacción de proyectos en el periodo de 2024-2025



Asunto	Informe sobre el impacto visual de la instalación de una edificación en Botafoc, puerto de Eivissa
Fecha – Rev.	22 de octubre de 2024 – Rev 1
Emitido por	IDOM
Destinatario(s)	Autoridad Portuaria de Baleares

INDICE

1. OBJETO 3

2. ANTECEDENTES 3

3. TITULAR Y EMPLAZAMIENTO 3

4. SITUACIÓN ACTUAL 4

5. PROPUESTA FUTURA DE EDIFICACIÓN EN BOTAFOC 5

5.1. Introducción 5

5.2. Análisis de Alturas 5

5.3. Análisis de integración estética y visual 6

5.4. Análisis del potencial impacto visual 7

6. CONCLUSIONES..... 15

7. APÉNDICE 1: PERSPECTIVAS 16



1. OBJETO

A petición de la Autoridad Portuaria de Baleares se redacta el presente “Informe sobre el impacto visual de la instalación de una edificación en Botafoc, puerto de Eivissa”.

El objeto del presente documento es analizar el potencial impacto visual que podrían generar las nuevas edificaciones previstas en el entorno de Botafoc.

En este contexto, se entiende por impacto visual al efecto que una estructura tiene sobre la percepción estética y paisajística de un entorno natural o urbano.

Para ello, se ha decidido realizar una simulación de la futura edificación mediante una serie de renders que muestran cómo quedará la zona una vez finalizadas las obras, abarcando diferentes perspectivas clave.

En particular, se han seleccionado puntos estratégicos desde los que se estima que el impacto visual podría ser más significativo.

2. ANTECEDENTES

En mayo de 2022, IDOM prepara un “Informe sobre el impacto visual de la instalación de una edificación en Botafoc, puerto de Eivissa”.

En fecha de agosto de 2023, la APB adjudica a IDOM el contrato de “A.T. de soporte al departamento de infraestructuras para la redacción de proyectos en el periodo 2023-2024” (referencia PO 102.22). El objeto de dicho contrato es el de ofrecer soporte técnico continuado al Departamento de Infraestructuras en la elaboración de los documentos que forman parte de los expedientes del Plan de Inversiones durante el periodo de tiempo indicado.

En el marco del citado contrato, la Autoridad Portuaria de Baleares solicita a IDOM la actualización del “Informe sobre el impacto visual de la instalación de una edificación en Botafoc, puerto de Eivissa”, actualizando las fotografías de la versión anterior del informe para incluir la imagen real de la Estación Marítima de Botafoc una vez que han finalizado las obras.

3. TITULAR Y EMPLAZAMIENTO

El proyecto se redacta a petición de la Autoridad Portuaria de Baleares, con N.I.F. Q0767004E, con domicilio social, Moll Vell número 3-5 CP 07012 de Palma de Mallorca.

La zona objeto de estudio se encuentra en la explanada de Botafoc del puerto de Eivissa.



Figura 1. Ubicación de la zona de estudio



4. SITUACIÓN ACTUAL

A fecha de redacción del informe, en la parcela objeto de estudio se encuentra la Estación Marítima provisional de los muelles del Botafoc, formada por dos carpas de carácter temporal, y la zona de preembarque.

En la actualidad, al haberse concluido las obras de la nueva Estación Marítima, se puede disponer de dicho espacio para dotar de una edificación adicional en la explanada de Botafoc, estando la citada explanada en la zona adyacente a la nueva Estación Marítima.



Figura 2. Imágenes de la zona actual

En la zona objeto de estudio, existe un tráfico marítimo habitual constituido principalmente de buques de pasaje tipo ro-ro (ferris), y buques de pasaje rápido, existiendo también, aunque en una menor medida, el tránsito de buques graneleros y cruceros.

La mayor parte de los buques que operan en el puerto tiene esloras comprendidas entre los 150 y 200 metros, aunque en ocasiones excepcionales, como en el caso de amarre en el Muelle Dique de Botafoc, pueden alcanzar hasta 330 metros, especialmente con grandes cruceros.

Esto implica que en la operativa habitual del puerto encontramos buques amarrados con puntales significativos, que oscilan entre 15 y 70 metros en el caso de los cruceros de gran tamaño. En la siguiente imagen se puede apreciar como los buques atracados sobresalen por encima de las edificaciones actuales en su operativa habitual.



Figura 3. Vista de la operativa habitual desde Carrer s'Illa Grossa.



5. PROPUESTA FUTURA DE EDIFICACIÓN EN BOTAFOC

5.1. Introducción

Se plantea una propuesta que implica nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial (preembarques), aparcamiento, instalaciones energéticas y otros usos complementarios a la operativa portuaria.

El límite de altura se establece en el existente en la actual Estación Marítima, siendo este de 12,60 metros, mientras que la superficie de la edificación tiene una extensión de 8.000m².

La nueva edificación se proyecta de tal manera que se armonice su estética con el entorno, compartiendo en este caso, unos acabados análogos a los adoptados en el edificio de la nueva Estación Marítima, con un revestimiento de mampostería inferior y un acabado de lamas, similar al de las pasarelas adyacentes, en la parte superior.

A continuación, en el informe se llevará a cabo una comparativa entre el estado actual, donde se encuentra la carpa que provisionalmente sirvió de Estación Marítima, con la proyección de la nueva edificación propuesta.

5.2. Análisis de Alturas

En la siguiente imagen se muestra la visual existente en la actualidad, donde es posible sensibilizarse con las alturas de las distintas edificaciones existentes y la influencia de las mismas sobre el entorno.

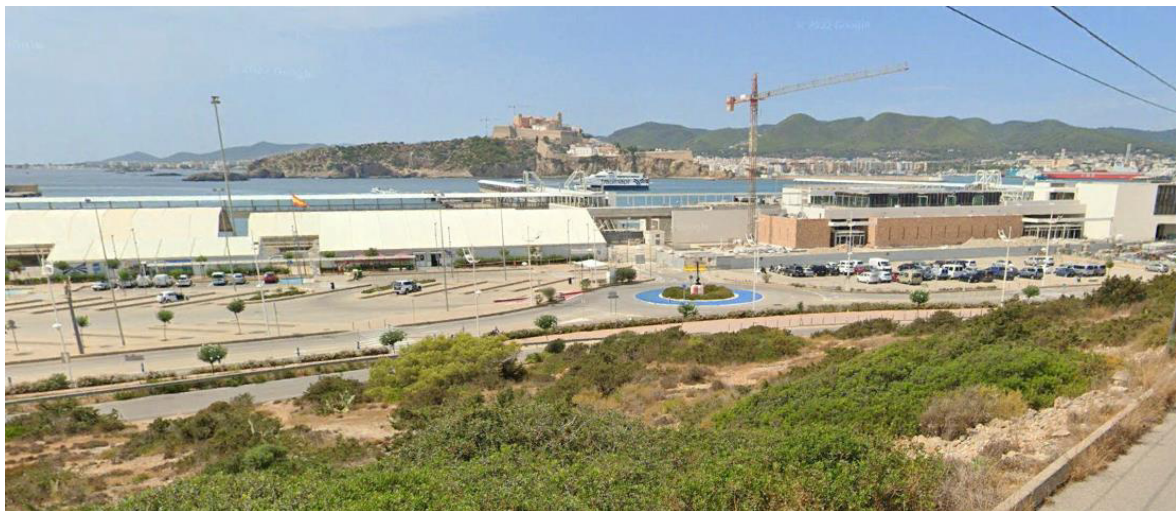


Figura 4. Visual actual

Por su parte en la siguiente imagen se recogen las distintas alturas de las infraestructuras presentes en la zona, junto a la de la nueva edificación proyectada:



Figura 5. Alturas de la zona de estudio



De la comparativa de ambas imágenes se puede determinar que no existe una afección significativa entre la situación presente y futura relacionada con un impacto visual provocado por la altura de las infraestructuras, ya que la altura máxima de la nueva edificación de 12,6 metros coincide con los 12,6 metros de la actual Estación Marítima y está en el entorno de la altura de la pasarela adyacente.

Asimismo, dicha altura es notablemente inferior a la de los buques que operan frecuentemente en el entorno de Botafoc.

Por tanto, se observa que el impacto visual de la nueva edificación sería muy reducido respecto a la situación existente en la actualidad en cuanto a la altura.

5.3. Análisis de integración estética y visual

La integración estética de la nueva edificación en el emplazamiento actual se fundamenta en varios aspectos clave, los cuales buscan la armonía visual con el entorno, mejorando la propia estética de la edificación sin perjudicar la calidad de los servicios ofrecidos.

En primer lugar, la intervención busca una mayor armonización con las infraestructuras del entorno, reemplazando la actual carpa temporal, cuya estructura sólida y continua genera una sensación de pesadez en el entorno, por una nueva estructura con lamas metálicas verticales en su parte superior. Este diseño aporta una mayor sensación de ligereza, mejorando la percepción visual. Además, se integra con la estética de la pasarela peatonal existente, que también utiliza elementos verticales similares, reforzando la cohesión del área y permitiendo funcionalmente el paso de luz natural.



Figura 6. Lamas verticales existentes en pasarela peatonal

El color de la nueva edificación ha sido cuidadosamente seleccionado para ser coherente con las edificaciones circundantes, incluyendo la pasarela peatonal, cubierta y sobrecubierta existentes. Los tonos sobrios y neutros elegidos, además de transmitir calma y elegancia, aseguran que la nueva estructura no desentone con el entorno natural visible desde los puntos más alejados, evitando así que la nueva edificación resulte excesivamente llamativa, sobresalga por encima del resto de estructuras o que opaque el paisaje.

El empleo de materiales naturales en la zona inferior de la nueva edificación asegura que la estructura se mezcle de forma armoniosa con el entorno. La elección de un material con tonalidad similar a las del entorno y a la de la Estación Marítima preexistente refuerza dicha integración. Asimismo, el empleo de material natural aporta textura y calidez que contrasta positivamente con las lamas metálicas ubicadas en la zona superior, creando un equilibrio visual en la nueva edificación.





Figura 7. Estación Marítima existente. Materiales

La cubierta a dos aguas de la carpa existente, cuyos ángulos actualmente desentonan con el entorno, será reemplazada por una cubierta plana. Esta decisión no solo mejora la integración visual con las edificaciones adyacentes, sino que también minimiza la disrupción visual en el entorno desde la mayoría de los puntos de observación.

Con la retirada de las dos carpas existentes, de tamaños diferentes, se elimina la disonancia visual generada por las variaciones en escala. La nueva edificación, continua y uniforme, presenta una proporción más coherente y armoniosa con las estructuras circundantes. Esta uniformidad en escala y proporción facilita una transición visual más fluida entre las distintas construcciones, creando un entorno más agradable y estéticamente equilibrado, y contribuyendo a una percepción de orden y cohesión en el paisaje urbano.



Figura 8. Carpas existentes. Estado actual

Asimismo, cabe destacar que, a aproximadamente 1,5 km de la zona de intervención, se encuentra un elemento patrimonial de gran valor, como es Dalt Vila, cuya visibilidad y apreciación no se verán afectadas por esta construcción.

En conclusión, la implantación de esta nueva edificación no altera la percepción de los recursos paisajísticos y patrimoniales existentes en la zona, y supone una mejora desde el punto de vista estético respecto a la situación actual.

5.4. Análisis del potencial impacto visual

Se ha realizado un análisis exhaustivo del posible impacto visual que podría generar la nueva instalación. Para ello, se han evaluado las vistas desde los puntos que, en principio, se consideran más susceptibles de verse afectados por dicho impacto.

En este aspecto, se subraya la importancia de mantener la armonía visual, un factor clave en este proyecto. El objetivo es minimizar el impacto visual para preservar la relación entre la infraestructura y el entorno natural, asegurando la



continuidad estética del puerto. Los tonos sobrios y neutros aportan elegancia, mientras que el respeto por la escala evita desproporciones que puedan alterar la percepción visual del área.

A continuación, se presenta una imagen que muestra los puntos desde los cuales se han estudiado las vistas, previamente identificados como susceptibles de verse afectados, según lo mencionado anteriormente:



Figura 9. Ubicación de las perspectivas analizadas

No se ha analizado la perspectiva visual desde la ubicación de Dalt Vila, ya que, debido a la considerable distancia existente desde la ubicación propuesta (aproximadamente 1,5 km), el impacto visual sería inapreciable, tal y como se puede apreciar en la siguiente fotografía:

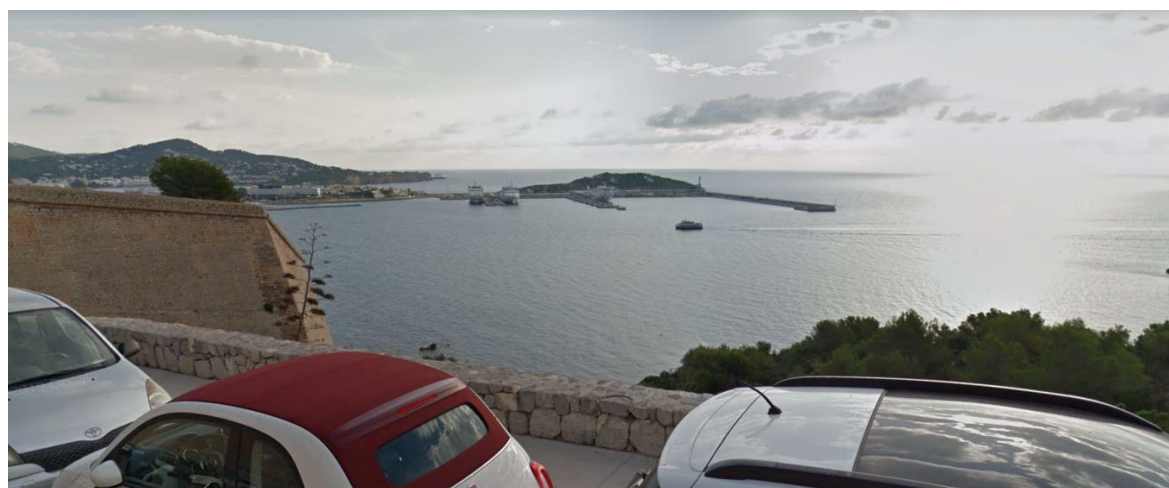


Figura 10. Visual desde Dalt Vila

5.4.1. Perspectiva 1: Carrer de s'Illa Grossa

Se ha elegido este emplazamiento debido a que la elevación existente en el tramo hacia Punta Grossa permite obtener una visual de la Estación Marítima y el área de la edificación propuesta, como se puede observar en el siguiente plano de planta de la zona de Botafoc:





Figura 11. Ubicación perspectiva N°1

Se incluyen a continuación unas imágenes donde se aprecian las visuales obtenidas desde el citado punto, perspectiva número 1, mostrando el estado inicial junto con el estado futuro propuesto.



Figura 12. Perspectiva N°1 - Estado inicial





Figura 13. Perspectiva N°1 - Propuesta futura

De las imágenes anteriores se puede concluir que el impacto visual de la actuación es limitado y, de hecho, se puede considerar positivo, ya que sustituye las actuales carpas, que interrumpen la armonía del entorno, por una edificación que se alinea completamente con la estética de las infraestructuras existentes, tales como las pasarelas fijas peatonales y la estación marítima.

El impacto visual sobre el entorno es mínimo debido a la similitud en altura, color, forma y diseño entre la fachada de la nueva edificación y la pasarela existente. Además, el uso de la misma tipología de material que la nueva Estación Marítima, en combinación con las lamas metálicas que corresponden a la pasarela, contribuye a homogeneizar la estética del puerto en su conjunto. Esta nueva edificación no solo mantiene la armonía visual, sino que también la eleva, aportando un mayor refinamiento en comparación con la carpa existente, cuya estética monótona resalta sobre el conjunto sin ser un elemento relevante del puerto.

5.4.2. Perspectiva 2: Morro del dique

La ubicación N°2 se localiza en el extremo del Muelle Dique del Botafoc, la cual corresponde a una visual de entrada al puerto para aquellos buques que se dirigen al Pantalán Sur Botafoc Atraque 4, Muelle Ribera de Botafoc o cruceros que amarran en el propio Muelle del Botafoc. La localización de dicho punto se muestra en la siguiente imagen:





Figura 14. Ubicación perspectiva N°2

Se incluyen a continuación unas imágenes donde se aprecian las visuales obtenidas desde el citado punto, perspectiva número 2, mostrando el estado inicial junto con el estado futuro propuesto.



Figura 15. Perspectiva N°2 – Estado inicial





Figura 16. Perspectiva N°2 - Propuesta Futura

Como se puede observar en las imágenes, se aprecia un cambio favorable en la visual desde esta perspectiva, pues la nueva edificación presenta un impacto visual positivo en comparación con las carpas existentes, debido a su geometría más homogénea sin presentar ángulos que desentonan con el entorno, lo que aporta una sensación de mayor armonía y fluidez. Del mismo modo, las carpas existentes presentan un aspecto poco formal y provisorio, lo que contrasta con el entorno. En cambio, la nueva edificación no solo elimina dicha percepción, sino que también realza el área circundante gracias a su estética formal y elegante, más adecuada para una Estación Marítima destinada al paso de viajeros.

Asimismo, la proporcionalidad en la escala de la nueva Estación Marítima contribuye a una integración visual más equilibrada, donde los colores naturales empleados se fusionan de manera efectiva con el entorno, destacando la formación montañosa de fondo correspondiente a las ruinas baterías antiaéreas s' Illa Grossa y creando una estética que respeta y realza el paisaje circundante.

5.4.3. Perspectiva 3: punto elevado en Carrer s' Illa Grossa

La ubicación N°3 corresponde a una visual más elevada respecto a la perspectiva 1 sobre la vía Carrer s' Illa Grossa. Se considera interesante evaluar el impacto visual desde este punto dado que permite tener una visión más global y completa de la nueva edificación y el entorno circundante. La localización de dicho punto se muestra en la siguiente imagen:



Figura 17. Ubicación Perspectiva N°3



A continuación, se presenta la visual desde esta localización, tanto en su estado actual como en la futura propuesta, para una mejor comparación.



Figura 18. Perspectiva N°3 – Situación actual



Figura 19. Perspectiva N°3 – Situación futura



Se observa en las imágenes un notorio impacto de forma positiva en comparación con la situación existente. Desde esta perspectiva se aprecia una mayor sensación de orden y equilibrio debido a que la nueva edificación comparte altura con las edificaciones existentes, a diferencia de las carpas que se encuentran actualmente. Esto también es perceptible gracias a la cubierta plana que presenta la nueva edificación, la cual aporta mayor homogeneidad manteniendo la coherencia con el horizonte visual del puerto. Sobre dicha cubierta están dispuestas las placas solares, las cuales son perceptibles únicamente desde perspectivas más elevadas como la actual o propias de grandes cruceros. Sin embargo, contribuyen a dotar a la edificación de un aspecto moderno y tecnológico, al mismo tiempo que se transmite un mensaje positivo de sostenibilidad y compromiso con el medio ambiente.

La nueva edificación, al estar mejor integrada en términos de materiales, colores y proporciones, realza la estética general del puerto y presenta un impacto visual mínimo. La transición de las carpas provisionales a esta estructura más permanente y con un diseño más acorde al entorno y al servicio que presta se traduce en una mejora tanto visual como funcional, integrándose de manera armoniosa en el puerto.



6. CONCLUSIONES

A petición de la Autoridad Portuaria de Baleares se redacta el presente "Informe sobre el impacto visual de la instalación de una edificación en Botafoc, puerto de Eivissa".

Tal y como se ha recogido con anterioridad, a lo largo del actual informe se ha llevado a cabo un análisis del potencial impacto visual que la nueva infraestructura podría ocasionar en el entorno.

Se incluye en el Apéndice 1 al presente documento las perspectivas a tamaño completo desde los puntos de vista analizados anteriormente.

Del análisis realizado, se concluye que el impacto visual, entendido como el efecto de la estructura sobre la percepción estética y paisajística del entorno, no necesariamente debe ser visto como negativo. En este caso, las actuaciones propuestas generarían un impacto visual positivo, mejorando la percepción del entorno respecto a la situación actual, que está dominada por la presencia de carpas que rompen la armonía estética.

La nueva edificación, al integrarse mejor con las infraestructuras existentes tanto en escala, materiales y diseño, contribuirá a una mayor coherencia visual y homogeneidad en el paisaje. Por lo tanto, se determina que el proyecto no solo minimiza el impacto negativo, sino que eleva la calidad visual del área, mejorando la relación entre las infraestructuras y su entorno.

En Palma de Mallorca, a 22 de octubre de 2024.

IDOM, Consulting, Engineering and Architecture, SAU



Carlos Torralba Feliu

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



7. APÉNDICE 1: PERSPECTIVAS



PERSPECTIVA Nº1:

ESTADO ACTUAL



Codi Validació: 920X0G1ENEZ44CABDJP2N4MWSG
Verificació: <https://sede.ajuntament.es/verificador-validador>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico.es



PERSPECTIVA Nº1:

ESTADO FUTURO



Codi Validació: 928X6G6EWEZY4ACADIP2N4MVG
Verificació: <https://sistema.ssi.gob.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 755 de 791



PERSPECTIVA Nº2:

ESTADO ACTUAL



Codi Validació: 92WYDGENEZ44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eiviss.isselectronica.es>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 756 de 791

PERSPECTIVA Nº2:

ESTADO FUTURO



Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eiviss.eisdelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 757 de 791



PERSPECTIVA Nº3:

ESTADO ACTUAL



Codi Validació: 92WYDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 758 de 791



PERSPECTIVA Nº3:

ESTADO FUTURO



Codi Validació: 92WYDGENEZ44CADIP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 759 de 791



PLANOS



4308400

4309000

4307600

4307200

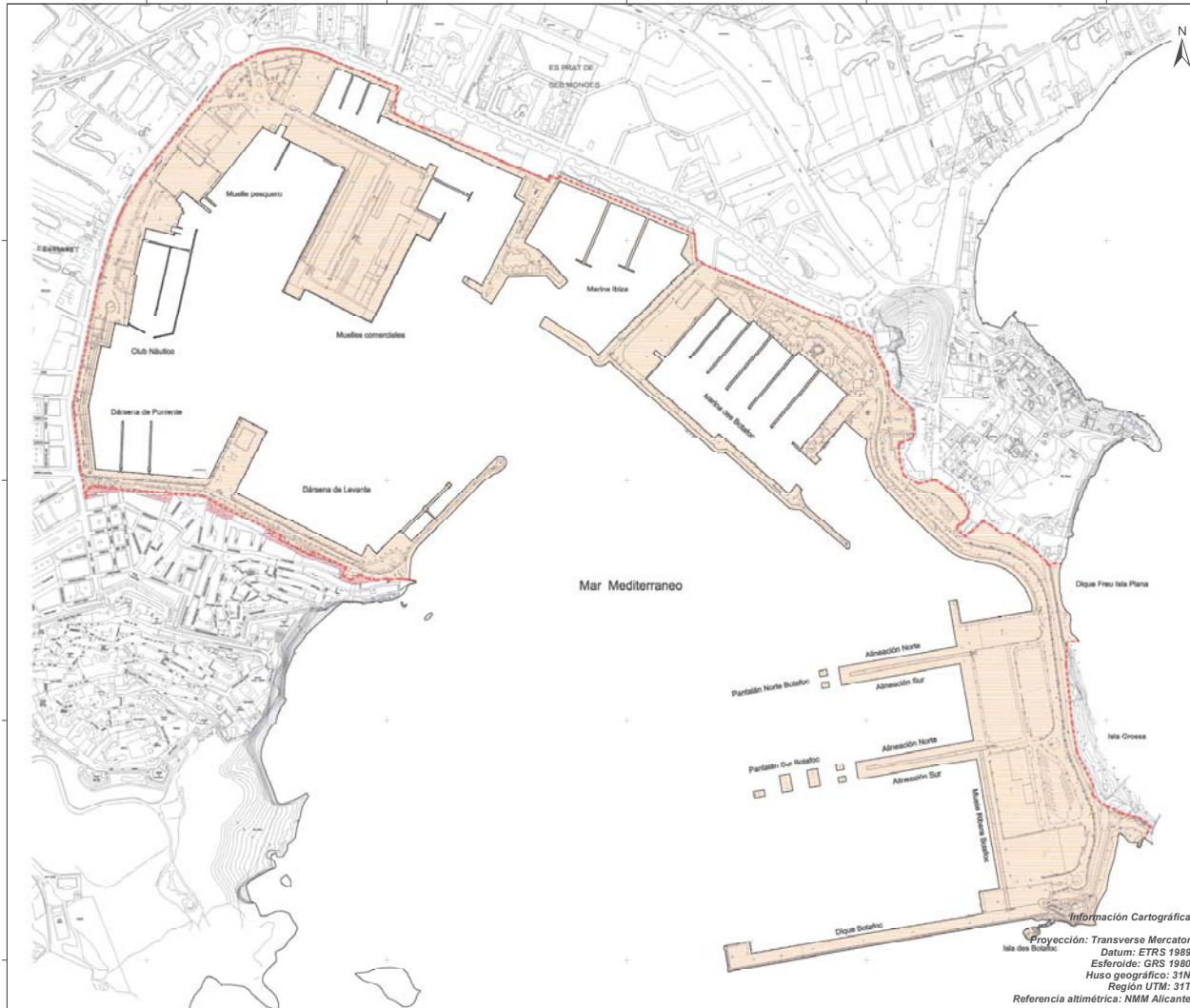
364400

364800

365200

365600

366000



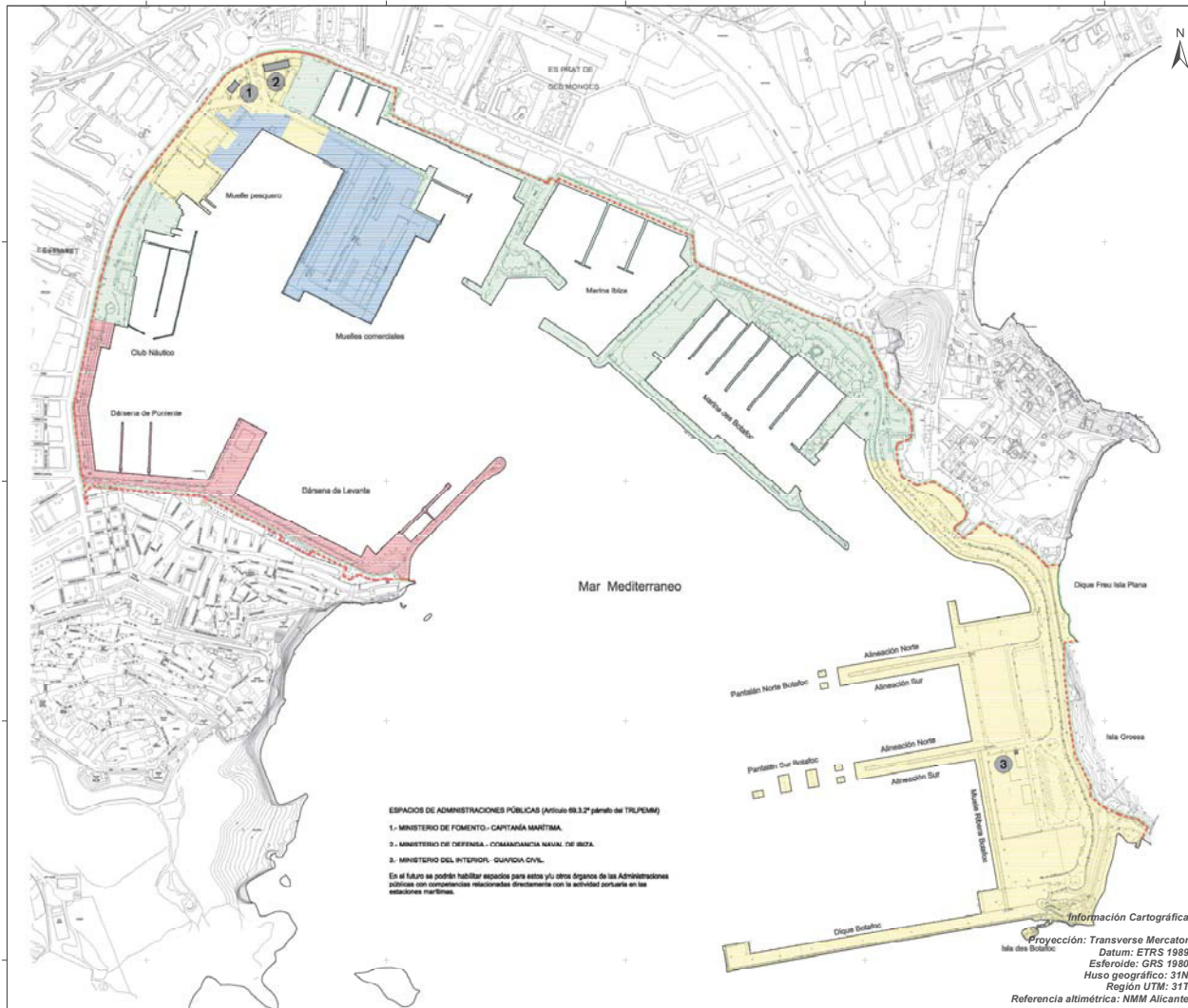
Información Cartográfica
Proyección: Transverse Mercator
Datum: ETRS 1989
Esferoide: GRS 1980
Huso geográfico: 31N
Región UTM: 31T
Referencia altimétrica: NMM Alicante

TÍTULO DEL PROYECTO ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	
TÍTULO DEL PLANO DELIMITACIÓN ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO	
Nº PLANO 1	ESCALA DIN A3 1:5.000 0 25 50 100 m
FECHA SEPTIEMBRE 2022	
MAPA SITUACIÓN 	
LEYENDA ----- LÍMITE ACTUAL DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL DEL PUERTO Zona de servicio terrestre actual, por incorporación a la legislación por O.D.M.M. de 23 de Agosto de 1987 y de 7 de Mayo de 1989 de otras épocas pertenecientes antes al dominio público portuario, excluidas por conveniencia. (1) No incluye los terrenos declarados subterráneos, que no fueron formalmente desamortizados y siguen siendo dominio público portuario. TERMINOS DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE QUE NO FUERON FORMALMENTE DESAMORTIZADOS Y SIGUEN SIENDO DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. Superficie: 0,243.624 m ² Dichos terrenos se desamortizaron formalmente mediante la presente D.O.P. ZONAS DE SERVICIO DE AGUA ACTUALES. Las zonas de la presente ordenación de la D.O.P. de 23 de Agosto de 1987 y de 7 de Mayo de 1989, por tanto, se han de considerar dentro de Puerto y Marina, Regimen de Puerto de 1987 (B.O.E. 23 de mayo de 1987), según tiene por objeto establecido, no estando los límites portuarios. Fuente: - DEUP Puerto de Eivissa 2017	
 Ports de Balears Autoritat Portuària de Balears	



4308400
4309000
4307600
4307200

364400 364800 365200 365600 366000



TÍTULO DEL PROYECTO
ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

TÍTULO DEL PLANO
PROPUESTA DE ATRIBUCIÓN DE USOS

Nº PLANO
3

FECHA
SEPTIEMBRE 2022

ESCALA
DIN A3 1:5.000
0 25 50 100 m

MAPA SITUACIÓN

LEYENDA
--- LÍNEA PROYECTADA DE LA LÍNEA DE TIERRA DEL PUERTO DE EIVISSA
--- LÍNEA ACTUAL DE LA LÍNEA DE TIERRA DEL PUERTO DE EIVISSA
--- LÍNEA ACTUAL DE LA LÍNEA DE TIERRA DEL PUERTO DE EIVISSA

USO BÁSICO	SUPERFICIE (m²)
CONSTRUCCIÓN	10.000.000
INDUSTRIA	10.000.000
COMERCIO	10.000.000
DEPORTE	10.000.000
RECREO	10.000.000
OTROS	10.000.000
TOTAL SUP. EN m²	387.963.471

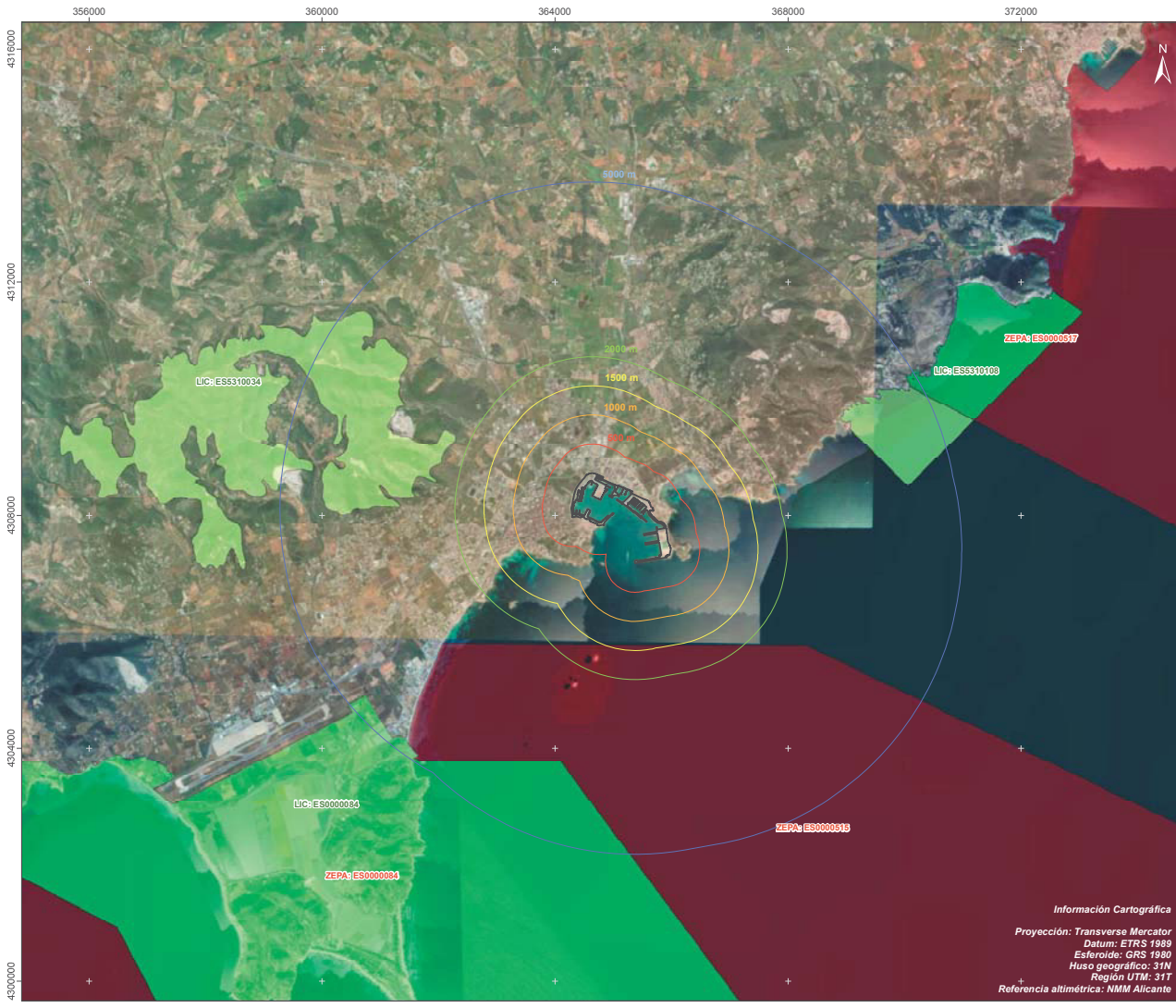
Cuando: - DEUP Puerto de Eivissa 2017

Ports de Balears
Autoridad Portuaria de Baleares

ESTRADA PORT CONSULTING

TECNOPUERTO





TÍTULO DEL PROYECTO ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	
TÍTULO DEL PLANO RED NATURA 2000	
Nº PLANO 5	ESCALA DIN A3 1:60.000 0 250500 1,000 m
FECHA SEPTIEMBRE 2022	
MAPA SITUACIÓN 	
LEYENDA Puerto de Eivissa LIC (Lugar de Interés Comunitario) ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) LIC y ZEPA	
Información Cartográfica Proyección: Transverse Mercator Datum: ETRS 1989 Esferoide: GRS 1980 Huso geográfico: 31N Región UTM: 31T Referencia altimétrica: NMM Alicante	

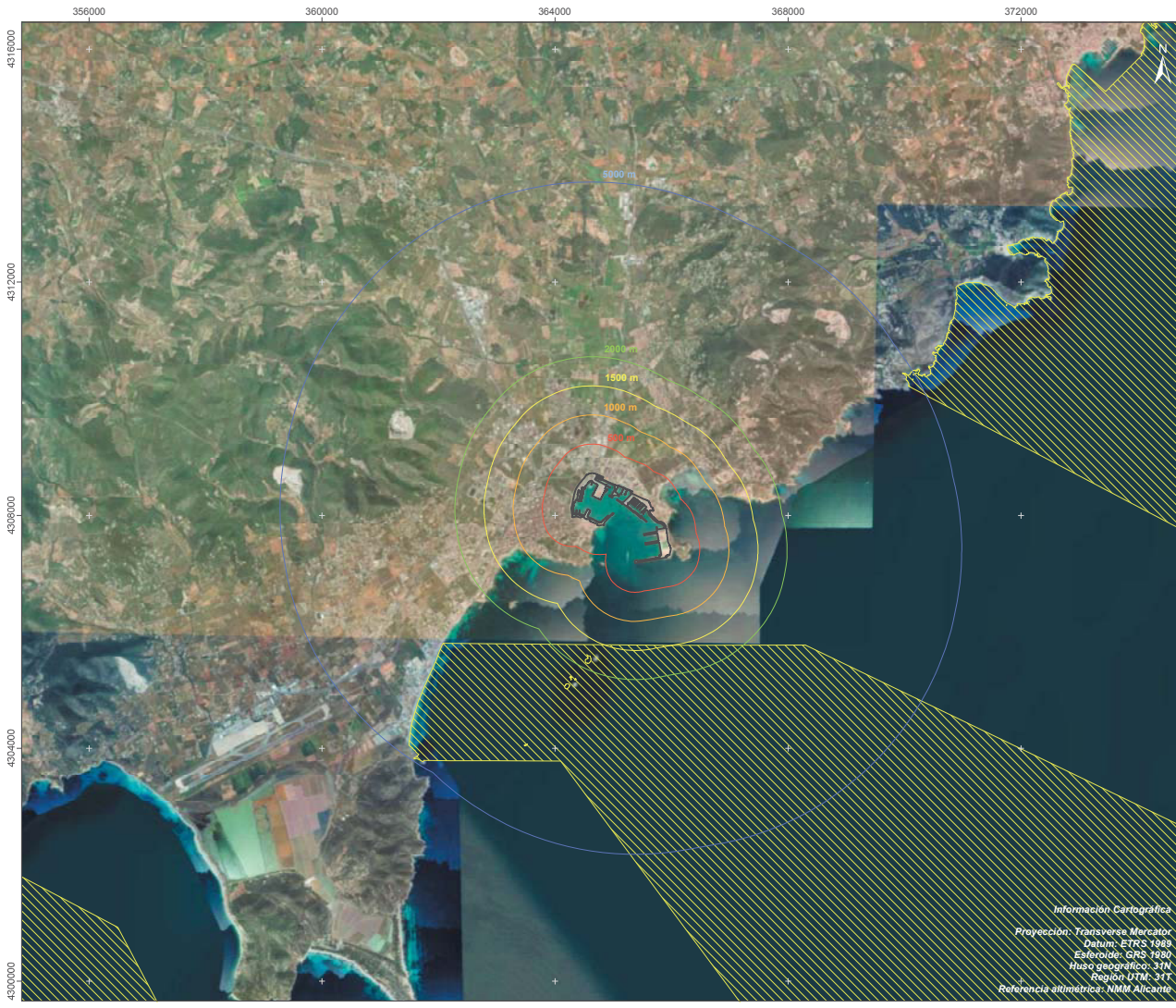




TÍTULO DEL PROYECTO ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	
TÍTULO DEL PLANO ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	
Nº PLANO 6	ESCALA DIN A3 1:60.000 0 250500 1,000 m
FECHA SEPTIEMBRE 2022	
MAPA SITUACIÓN 	
LEYENDA □ Puerto de Eivissa ■ Espacios Naturales Protegidos: ■ Parques ■ Reservas Naturales	
Escala: - MAPAEMA	

Información Cartográfica
Proyección: Transverse Mercator
Datum: ETRS 1989
Esferoide: GRS 1980
Huso geográfico: 31N
Región UTM: 31T
Referencia altimétrica: NMM Alicante





TÍTULO DEL PROYECTO	
ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	
TÍTULO DEL PLANO	
RED DE ÁREAS MARINAS PROTEGIDAS (RAMPE)	
Nº PLANO	ESCALA
7	DIN A3 1:60.000
FECHA	0 250 500 1.000 m
SEPTIEMBRE 2022	
MAPA SITUACIÓN	
LEYENDA	
Fuente: - MAPAMA	

Información Cartográfica
Proyección: Transversa Mercator
Datum: ETRS 1989
Esférico: GRS 1980
Huso geográfico: 31N
Región UTM: 31T
Referencia altimétrica: NN/A Alicante





TÍTULO DEL PROYECTO	
ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA	
TÍTULO DEL PLANO	
HUMEDALES RAMSAR	
Nº PLANO	ESCALA
8	DIN A3 1:60.000
FECHA	0 250 500 1.000 m
SEPTIEMBRE 2022	
MAPA SITUACIÓN	
LEYENDA	
Fuente: - MAPAMA	





TÍTULO DEL PROYECTO

DOCUMENTO DE SOLICITUD DE INICIO DE
PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO
DE EIVISSA

TÍTULO DEL PLANO

HÀBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO

Nº PLANO

9

FECHA

NOVIEMBRE 2024

ESCALA

DIN A3 1:25.000

0 125 250 500 m

MAPA SITUACIÓN



LEYENDA

Puerto de Eivissa

Hàbitat Interès Comunitari
Majoritari 2022 Illes Balears

- 1240 Penya-segats amb vegetació de les costes mediterrànies amb Limonium spp endèmics
- 1420 Matolls halòfil mediterranis i termoatlàntics (Sarcocornetea fruticosae)
- 1430 Matolls halonitròfils (Pegano-Salsoletea)
- 5210 Màquies i garrigues amb Juniperus spp. arborescents, no dunars
- 5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics
- 7210 Torberes calcàries del Cladium mariscus i amb espècies del Caricion davallianae
- 9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics
- 1120 Praderies de Posidònia

Fuente: - GOIB



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

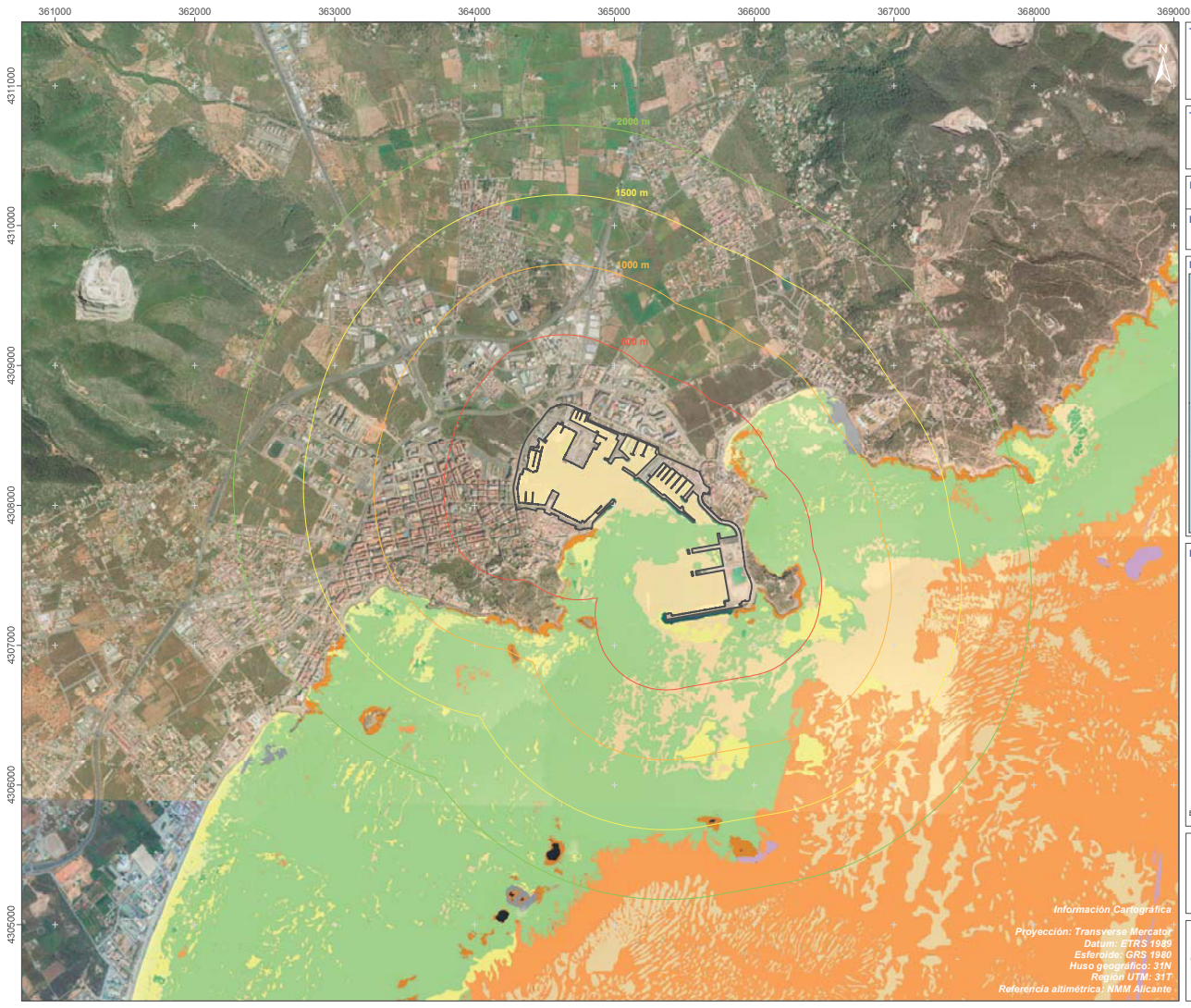


Información Cartográfica

Proyección: Transverse Mercator
Datum: ETRS 1989
Esferoide: GRS 1980
Huso geográfico: 31N
Región UTM: 31T
Referencia altimétrica: NMM Alicante



Codi Validat: 82WXXDCEMEZ44CADJP2N4MWJ6
Verificació: <https://eivissa.gob.es/verificacio>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 7 de 79



TÍTULO DEL PROYECTO
ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

TÍTULO DEL PLANO
COMUNIDADES MARINAS NATURALES

Nº PLANO 10	ESCALA DIN A3 1:25.000
FECHA SEPTIEMBRE 2022	0 125 250 500 m



- LEYENDA**
- Puerto de Eivissa
 - Comunidades marinas naturales:**
 - Comunidad de Posidonia oceanica
 - Comunidad de arenas finas con Cymodocea nodosa
 - Comunidad de arenas finas
 - Comunidad de arenas medias
 - Comunidad de arenas gruesas
 - Fondos rocosos con algas esclerofilas y hemiesclerofilas
 - Fondos rocosos con algas fotofilas
 - Indiferenciado
- Fuente: - Eco cartografías del litoral de las Illes Balears



Información Cartográfica
Proyección: Transversa Mercator
Datum: ETRS 1989
Esferoide: GRS 1980
Huso geográfico: 31N
Región UTM: 31T
Referencia altimétrica: NMM Alicante





PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA

DOCUMENTO Nº8: RESUMEN EJECUTIVO

INDICE

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	2
LISTA DE TABLAS	2
1 INTRODUCCIÓN	3
1.1 ANTECEDENTES	3
1.2 RELACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN VIGENTES	3
2 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	4
3 ORDENACIÓN ADOPTADA.....	5
3.1 INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN	5
3.1.1 <i>Esquema Director</i>	5
3.1.2 <i>Calificación del suelo</i>	5
3.1.3 <i>Normas urbanísticas particulares de cada área normativa</i>	6
3.2 PROPUESTA DE ORDENACIÓN GENERAL	6
3.3 PROPUESTA DE ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS	8
3.3.1 <i>Ordenación del Área 1</i>	8
3.3.2 <i>Ordenación del Área 2</i>	9
3.3.3 <i>Ordenación del Área 3</i>	10
3.3.4 <i>Ordenación del Área 4</i>	11
3.3.5 <i>Ordenación del Área 5</i>	12
3.3.6 <i>Ordenación del Área 6</i>	13
3.3.7 <i>Ordenación del Área 7</i>	13
3.3.8 <i>Ordenación del Área 8</i>	14
3.4 CUADRO SÍNTESIS DE ÁREAS, SUPERFICIES Y USOS GLOBALES Y CUADRO DE CARACTERÍSTICAS.....	15
PLANOS.....	17





ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

Siglas	Nombre
APB	Autoridad Portuaria de Baleares
BIC	Bien de Interés Cultural
CIE	Consell Insular de Eivissa
DEUP	Delimitación de Espacios y Usos Portuarios
ENP	Espacio Natural Protegido
LOUS	Ley de Ordenación y Uso del Suelo
LUIB	Ley de Urbanismo de las Islas Baleares
NNUU	Normas Urbanísticas
NTC	Norma Territorial Cautelar
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
PEPE	Plan Especial del Puerto de Eivissa
PEPRI	Plan Especial de Protección y Reforma Interior
PMU	Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2007-2010
PTIE	Plan Territorial Insular de Eivissa
PUEP	Plan de Utilización de los Espacios Portuarios
SU	Suelo Urbano
SR	Suelo Rústico
TRLPEMM	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante
ZEPA	Zona de Especial Protección para las Aves

LISTA DE TABLAS

Tabla 1: Cuadro de características del Plan Especial del Puerto de Eivissa.....	16
---	----





1 INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El presente documento constituye el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Eivissa, ubicado en el término municipal homónimo, en el sureste de la Isla de Eivissa, en las Islas Baleares.

El Plan Especial del Puerto de Eivissa ha sido elaborado en el marco del contrato “A.T. PARA LA ELABORACIÓN, FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA”, adjudicado a Estrada Port Consulting SL. (en adelante EPC).

El Plan Especial del Puerto de Eivissa se redacta con el objetivo de ordenar la zona de servicio del puerto. Actualmente el Puerto de Eivissa no dispone de Plan Especial vigente. En el año 1993 se aprobó el Texto refundido del Plan Especial del Puerto de Eivissa, pero su resolución de aprobación fue anulada por un defecto de forma en la exposición pública, por la sentencia 141/1999 a favor del recurso que interpuso el Colegio de Arquitectos.

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (TRLPEMM), el Plan Especial deberá contener todas las determinaciones urbanísticas para permitir la correcta utilización y realización de obras en el dominio público portuario, otorgamiento de títulos de autorización y concesión, y cumplimiento de la normativa urbanística de Eivissa.

1.2 Relación con los instrumentos de planificación vigentes

El presente Plan Especial está condicionado, responde y desarrolla los siguientes instrumentos de planificación general:

- **Delimitación de Espacios y Usos Portuarios vigente (DEUP)**

La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) es la figura que determina, según la legislación portuaria (TRLPEMM), entre otros aspectos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos de las áreas en las que se divide el puerto.

La DEUP del Puerto de Eivissa fue aprobada por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo de 2021, *por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Eivissa y la desafectación del dominio público portuario de los terrenos declarados sobrantes por Orden Ministerial de 23 de agosto de 1960.*

- **Plan General de Ordenación Urbana 2023**

La figura de planeamiento vigente para el municipio de Eivissa es el Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa, aprobado por acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa, del 13 de julio de 2023, de aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Eivissa (en adelante PGOU 2023).





El objeto del PGOU 2023 es dotar al municipio de Eivissa de un Instrumento de Ordenación Urbanística, adecuado a la dinámica socio urbanística actual y adaptado a la cambiante incidencia de las normativas supramunicipales, definiendo un modelo territorial sostenible sobre la base de un crecimiento que se tiene que mantener dentro unos topes razonables.

- **Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico de Eivissa**

El Catálogo Municipal del Patrimonio Histórico forma parte de la documentación del PGOU 2023. Este documento es el instrumento que se encarga de proteger el patrimonio cultural del municipio de Eivissa.

2 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial tiene como objetivo fundamental la reordenación y mejora de los espacios de tierra, de la actual zona de servicio del puerto. Las actuaciones previstas por el Plan Especial deberán hacer frente a los nuevos retos y oportunidades del puerto, con las siguientes prioridades:

- Dotar de una herramienta urbanística a la APB y al Ayuntamiento de Eivissa para la correcta gestión y explotación del dominio público portuario.
- Establecer un consenso entre Ayuntamiento y APB en relación con aspectos urbanísticos, necesario para otorgar las correspondientes licencias y autorizaciones de actividades y obras en el puerto.
- Establecer un marco claro de seguridad jurídica para los operadores y concesionarios del puerto, en cuanto otorgamiento de concesiones, autorizaciones y realización de inversiones.
- Evitar usos no permitidos por el TRLPEMM (uso residencial).
- Racionalizar los espacios y usos portuarios en aras del aumento de la eficiencia portuaria.
- Mejorar la interacción puerto-ciudad, fomentando los paseos ciudadanos, abriendo el puerto a la ciudad, siempre que se garantice la correcta explotación portuaria.
- Velar para que los nuevos desarrollos no generen problemas ambientales relevantes.
- Mitigar posibles problemas de movilidad generados por los desarrollos propuestos, y potenciar, en la medida que sea posible, la movilidad sostenible.
- Alinear el puerto con los objetivos ambientales y de sostenibilidad aplicables a nivel sectorial (sector portuario), municipal, autonómico, nacional y supranacional, con especial mención a la adaptación y mitigación al cambio climático.
- Asimismo, se plantean los siguientes objetivos de carácter medioambiental:
 - o Minimizar los efectos del Plan Especial en los espacios naturales de interés.





- Mejorar la eficiencia energética y reducción de emisiones.
- Poner en valor los bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito portuario.

3 ORDENACIÓN ADOPTADA

3.1 Instrumentos de ordenación

El Plan Especial del Puerto de Eivissa define la ordenación de la zona de servicio mediante los siguientes instrumentos de ordenación: el Esquema Director, la Calificación del Suelo y las Normas Urbanísticas particulares para cada área normativa.

3.1.1 Esquema Director

El objetivo principal del Esquema Director es definir la estructura funcional de la zona de servicio y su encaje en el entorno urbano y territorial. Para ello, recoge la delimitación de la zona de servicio y los usos portuarios globales de la DEUP vigente.

Asimismo, el Esquema Director propone la división de la zona de servicio del puerto en áreas funcionales, tratando de reflejar las actividades más o menos especializadas.

Por último, el Esquema Director define los accesos y las principales infraestructuras de transporte que han de garantizar la funcionalidad del sistema portuario y su integración con la ciudad de Eivissa y con el resto de territorio.

3.1.2 Calificación del suelo

En cada una de las áreas se establece una calificación pormenorizada del uso del suelo, que define la ordenación detallada de la zona de servicio, y la red viaria, que determina los espacios que corresponden al uso público a los que serán ocupados por actividades privadas.

Los elementos viarios y en general los espacios libres del puerto tienen un carácter distinto a los de la ciudad. En el puerto no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público gestionada únicamente por la APB, y además es un área económica sometida a la variabilidad de la demanda. Estas dos condiciones hacen que la definición de la red viaria deba mantener abierta la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos elementos para poder adaptarse a la demanda.

Por ese motivo se distingue entre la red viaria principal, cuya definición sí es vinculante, y la red viaria secundaria, que mantendrá la posibilidad de ser modificada de forma justificada. De igual forma, la localización de los aparcamientos no tiene un carácter vinculante, dejando abierto su posible reubicación siempre y cuando se mantenga el servicio que proporcionan.





3.1.3 Normas urbanísticas particulares de cada área normativa

Las Normas Urbanísticas Particulares tienen como objeto definir la ordenación detallada de cada área en la que se divide la zona de servicio del puerto. Las especificaciones que regulan las condiciones urbanísticas son: de edificación, de parcelación, de uso (asignación de usos pormenorizados), de acceso y estacionamiento, de tramitación y desarrollo y criterios de integración ambiental.

Estas determinaciones se completan con los planos de Ordenación detallados por áreas.

3.2 Propuesta de ordenación general

El Plan Especial recoge las actuaciones previstas por la APB en los diferentes proyectos y documentos de planificación.

La actuación más significativa propuesta por el Plan Especial es el traslado de la Terminal donde se opera el de tráfico Eivissa-Formentera, que pasará del muelle de Ribera de Poniente Sur (Área 2) a la zona que actualmente ocupa la pesca (Área 4).

La nueva Terminal permitirá la adecuación y mejora de la permeabilidad y accesibilidad de la parte norte de la Ribera de Poniente, donde se desarrollará el embarque y desembarque de pasajeros de forma compatible con el paseo peatonal.

Como consecuencia de lo anterior, los usos de pesca y reparación de embarcaciones pasarán a Muelles Comerciales, aprovechando el cambio de ubicación, para mejorar ambas instalaciones. También en el Área 4, se propone la mejora de los edificios administrativos, permitiendo su reconfiguración y ampliación.

El Área 2, una vez se liberen los muelles del tráfico Eivissa-Formentera, se dedicará al uso Náutico-Deportivo, compatibilizado con el Comercial asociado a tráficos locales y/o excursiones marítimas (*charter*). La nueva edificación, que no superará la edificabilidad de la actual EM, acogerá los servicios de apoyo a estos nuevos usos y se concebirá de manera que aumente la accesibilidad y permeabilidad transversal del paseo peatonal.

Esta mejora del espacio libre del Área 2 se realizará en consonancia con las actuaciones realizadas recientemente en los muelles Sur, en el Área 1. Para esta área no se prevé la construcción de ninguna edificación nueva, ni tampoco ningún cambio en los usos que se desarrollan actualmente.

También con el objetivo de mejorar la integración de las instalaciones portuarias con la ciudad, se propone la mejora y ampliación de las instalaciones náutico-deportivas de Ribera de Poniente (Área 3), manteniendo el uso actual para atender a la náutica social. Asimismo, se propone reducir la zona que actualmente se dedica a varadero y reparación y mantenimiento, sólo para pequeñas embarcaciones (inferior a 15 – 20 m de eslora).

Otra de las áreas donde se prevé un cambio sustancial es el Área 6, en la que se propone una reconfiguración total de las instalaciones náutico-deportivas de Botafoc Ibiza, con una





consolidación de la edificabilidad y la eliminación del uso de vivienda (no admitido dentro de la zona de servicio según el TRLPEMM).

En el Área 5 (Marina Ibiza), también se propone consolidar la edificabilidad de las edificaciones existentes.

En el Área 7 se prevé una reserva de edificabilidad para la ampliación de la terminal y/o para la construcción de nuevas edificaciones asociadas al tráfico Comercial.

Así mismo, con objeto de favorecer la transición energética, en las Áreas 4 y 7 se han previsto dos reservas de edificabilidad con destino a la construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía a buques (electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética).

Finalmente, el Plan Especial prevé que en el Faro de Botafoc y sus edificaciones anexas, (Área 8), se puedan incorporar usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad (con la excepción del uso de establecimiento de ocio nocturno), no descartando dar continuidad al uso actual de forma total o parcialmente.

Además de las actuaciones citadas se prevé que el Plan Especial repercuta positivamente en la movilidad del puerto. Entre las actuaciones relevantes en este campo están:

- Incorporación de tres aparcamientos subterráneos (bajo la nueva terminal Eivissa-Formentera, en Marina Ibiza y en Botafoc Ibiza), que permitirán completar la oferta de aparcamiento en superficie existente y dar respuesta a la demanda prevista.
- Nueva área intermodal en la Estación Marítima de Eivissa-Formentera (Área 4).
- Mejora de los accesos de las marinas náutico-deportivas de la Ribera Norte (Marina Ibiza y Botafoc Ibiza).
- Dar continuidad al carril bici por toda la zona de servicio del puerto, favoreciendo una movilidad sostenible.

El Plan Especial también ha tenido muy en cuenta la componente ambiental, alineando sus propuestas con los objetivos ambientales y de sostenibilidad, para así mitigar los efectos que pueda tener sobre los espacios naturales del entorno del puerto.

Asimismo, incluye medidas como la mejora de la eficiencia energética de los edificios y de la urbanización, la reducción de las emisiones, la reducción del consumo de recursos, entre otros.

En resumen, las actuaciones propuestas buscan el equilibrio entre mejorar la interacción puerto-ciudad y garantizar la correcta explotación portuaria, y siempre con el mínimo impacto en el medio ambiente.





3.3 Propuesta de ordenación de las áreas

3.3.1 Ordenación del Área 1

Descripción y estado actual

El Área 1 tiene una superficie de 25.768 m². Se encuentra en la parte sur del Puerto de Eivissa, e incluye los muelles de la dársena de Levante y parte de los de Poniente, ambas dedicadas a la náutico-deportiva y concesionadas. El área incluye también la calle Lluís Tur i Palau y la calle Andanes.

Cabe destacar que se trata de un espacio de gran valor urbanístico y paisajístico, con el barrio de la Marina en sus inmediaciones y como telón de fondo Sa Dalt Vila, que está declarado Patrimonio de la Humanidad de la Unesco. Asimismo, el Área 1 forma parte del Conjunto histórico declarado por D 307/1969, 13 de febrero (publicado en el BOE 53 de 13 de marzo de 1969). También tienen protección individualizada el dique de levante (Es Mur), el faro y el Obelisco a los Corsarios.

Descripción de la ordenación propuesta

No se proponen cambios de uso respecto a los actuales. Las actuaciones planteadas se centran en dar un mejor servicio a los cruceros y cruceristas, así como a las embarcaciones y usuarios de las instalaciones náutico-deportivas y a la mejor integración de las mismas con el espacio urbano colindante.

En el edificio Es Martell, se propone ubicar servicios para los usuarios de las marinas náutico-deportivas de las dársenas de Levante y Poniente, con la limitación de implantar en el mismo, usos de restauración y comercios, para no afectar a los locales ya existentes de las calles Andanes y Lluís Tur i Palau.

En cuanto al edificio de la calle Lluís Tur i Palau, se propone mantener sus usos actuales: comercios y administrativo privado y público.

No se prevé la construcción de ninguna edificación fija para dar servicio al tráfico de cruceros. Para albergar los escáneres, y otros elementos de seguridad y protección que den servicio al tráfico de cruceros, se contempla la posibilidad de una instalación desmontable.

Asimismo, se propone incorporar una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de futuras pérgolas.

En esta línea, el Área 1 podría acoger la exposición de embarcaciones tradicionales complementando el contenido del Museo del Mar de Eivissa, situado en el barrio limítrofe de Sa Marina, a escasa distancia del puerto. Esta propuesta, deberá materializarse mediante acuerdo entre la APB y el órgano responsable del museo, ya que el Plan Especial sólo ordena la superficie terrestre del puerto y no la lámina de agua.

Para todas las intervenciones del área se tendrá en cuenta la protección sobre el patrimonio existente en el ámbito. Para las actuaciones que afecten directa o indirectamente al conjunto





de la acrópolis de Dalt Vila, es de aplicación el artículo 172 de las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO.

3.3.2 Ordenación del Área 2

Descripción y estado actual

El Área 2 se encuentra al suroeste del espacio portuario. Tiene una superficie de 7.042 m² que incluye el muelle de Ribera de Poniente de la dársena de Poniente.

El área está destinada actualmente al tráfico de Eivissa-Formentera, y como edificación sólo hay la Estación Marítima para atender los pasajeros de dicho tráfico.

Descripción de la ordenación propuesta

La principal actuación propuesta en esta área es el traslado de la Estación Marítima de Eivissa-Formentera al actual muelle Pesquero (Área 4).

Una vez se liberen los muelles de este tráfico, y en consonancia con los usos que hay en las dos áreas contiguas, se propone que esta área tenga el uso Náutico-Deportivo y en concreto pueda acoger náutica social, normalmente asociada a embarcaciones de pequeñas esloras con actividad deportiva (normalmente embarcaciones de vela).

Asimismo, se propone compatibilizar este uso con el Comercial asociado a tráfico locales y/o excursiones marítimas (*charter*), y Complementario, en coherencia con la DEUP.

Para estos usos es necesario disponer en el Área 2, de la edificación que acoja, por ejemplo, las taquillas de venta de billetes de los buques de tráfico local, o los servicios de apoyo para los usuarios de la náutica-deportiva.

Esta/s nueva/s edificación/es, cuya ubicación estará acordada entre Ayuntamiento y APB, ha/n de concebirse de manera que aumente la accesibilidad y permeabilidad transversal del paseo peatonal y mejore la estética, sin superar, en todo caso, la ocupación de suelo y edificabilidad del edificio actual. Para la construcción de esta edificación se deberá redactar el correspondiente Proyecto de edificación y construcción.

Se propone un pequeño aumento de la ocupación en planta baja para la construcción de las pérgolas previstas en el proyecto de adecuación de los Muelles de Ribera y una reserva adicional para la construcción de futuras pérgolas que podrán ubicarse a lo largo del paseo.

Se propone que la zona de muelle actualmente asociada al embarque y desembarque de dicha terminal se convierta en espacio libre público para el paseo ciudadano. La adecuación de paseo deberá incorporar un nuevo carril bici que ha de conectar los carriles existentes en la parte sur y norte, dotando de un recorrido continuo por todo el ámbito del Puerto.





3.3.3 Ordenación del Área 3

Descripción y estado actual

El Área 3 tiene una superficie de 16.722 m² y se sitúa al Oeste del puerto, entre la dársena de Poniente y la dársena Pesquera.

Se trata de una instalación Náutico-Deportiva para pequeñas y medianas esloras en la ribera de poniente del Puerto de Eivissa, particularmente orientada al desarrollo de actividades deportivas y socioculturales relacionadas con el mar.

Descripción de la ordenación propuesta

Se propone mantener los usos actuales, que incluyen los servicios asociados al uso Náutico-Deportivo. Asimismo, se podrá incluir el uso de Comercios para permitir la incorporación de locales de venta de productos relacionados con la náutica.

En cuanto al uso de reparación de embarcaciones, se propone reducir al mínimo el actual varadero, que actualmente ocupa una parte importante de las instalaciones. Esta instalación pasaría a dedicarse solamente a la reparación y mantenimiento de pequeñas embarcaciones (inferior a 15-20 m de eslora).

En relación a la edificación del área, se propone consolidar la edificabilidad actual y aumentarla para permitir la ampliación y mejora de las instalaciones actuales y una reserva adicional para la construcción futura de pérgolas.

Los proyectos y actuaciones de mejora de las instalaciones que se realicen en el área, deberán potenciar una mayor integración de las instalaciones actuales con la zona de paseo y la Avenida Santa Eulària, así como una mayor permeabilidad y accesibilidad de los muelles. Estas deberán eliminar del frente marítimo las construcciones que supongan una barrera (vallas, pañoles, etc.) situándolas en otra ubicación. También se deberá contemplar la reducción del espacio de varadero tal y como se ha comentado anteriormente.

En cuanto a los espacios anexos a estas instalaciones, se propone la reordenación de los viales y las zonas peatonales. Como consecuencia del traslado de la EM Eivissa Formentera del Área 2 a la 4, el vial del Área 3 (calzada Sa Riba de Ponent) tendrá un tránsito menor de vehículos, lo que favorecerá la priorización del peatón. Se propone reducir la superficie que ocupan los aparcamientos, manteniendo sólo una línea, junto a la que discurrirá el carril bici y el paseo peatonal, que podrá ser más ancho que el actual.

En todo caso, y aunque la ordenación de la lámina de agua no es objeto del Plan Especial, todas las actuaciones de mejora de las instalaciones marítimas deberán estudiar y garantizar la seguridad marítima de dichas instalaciones. Estos aspectos se deberán tener en cuenta en el momento de planificar y diseñar las instalaciones marítimas y concretamente las bocanas y canales de entrada/salida a las mismas.





3.3.4 Ordenación del Área 4

Descripción y estado actual

El Área 4 dispone de una superficie de 77.204 m² en la situación actual y con la nueva configuración prevista en el PE pasará a ser de 78.790 m²

Situada al noroeste del Puerto de Eivissa, incluye la zona de reparación de embarcaciones, la Dársena Pesquera, incluyendo la Cofradía, los edificios administrativos de la zona norte y Muelles Comerciales.

Descripción de la ordenación propuesta

Las actuaciones previstas en esta área plantean la reorganización de los usos y actividades que se desarrollan en la misma.

En primer lugar, se propone la construcción de la nueva Terminal Eivissa-Formentera en la actual ubicación de la pesca. Esta actuación conlleva la adecuación y mejora de la parte norte de la Ribera de Poniente. En los espacios que actualmente ocupan los recintos cerrados de los varaderos y la pesca se propone ubicar el nuevo edificio de la Estación Marítima y los espacios de embarque y desembarque asociados. El uso de esta zona dedicada al embarque y desembarque de pasajeros podrá ser compatible con el paseo peatonal (espacio libre público). De esta manera, se potencia la permeabilidad y accesibilidad de esta parte del puerto. Se prevé la instalación de pérgolas para crear espacios de sombra.

Para ello, el Plan Especial propone incorporar la edificabilidad de la Nueva Terminal Marítima Eivissa-Formentera y la ocupación de las pérgolas según el proyecto constructivo de la misma.

En cuanto a las instalaciones de reparación y mantenimiento de embarcaciones se propone su traslado a Muelles Comerciales, con la previsión de una edificabilidad para la construcción de las edificaciones asociadas a este uso.

Asimismo, se propone reubicar la actividad e instalaciones de la industria pesquera (Cofradía de Pescadores) a los Muelles Comerciales que conviviría con el tráfico comercial ro-pax que ya se desarrolla allí.

La ubicación exacta y dimensiones de estas edificaciones se definirán en los proyectos correspondientes, lo que otorga flexibilidad y adaptabilidad a una demanda que puede ser cambiante.

El traslado de la pesca a Muelles Comerciales podría suponer la construcción de un pequeño espigón, prolongación de uno de los diques de Marina Eivissa, para disminuir la posible agitación en sus atraques. La concreción de su diseño y características técnicas aún están pendientes de definir.

Para la zona de edificios administrativos, se propone consolidar la edificabilidad de los edificios existentes permitiendo su reconfiguración. Se propone trasladar la sala multiusos y resto de dependencias de la APB (actualmente anexas al edificio de usos pesqueros), al





edificio de oficinas renovado de la APB, que podría aumentar su ocupación en planta baja y su volumen sin sobrepasar la altura máxima del edificio existente.

El Plan Especial prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para dar un margen de crecimiento de las instalaciones del área (usos de reparación y mantenimiento de embarcaciones, tráfico comercial de mercancía y pasajeros, pesca y administrativos).

Así mismo, se prevé una reserva de edificabilidad y de ocupación para la construcción futura de una instalación de generación y/o suministro de energía para el puerto, principalmente a buques (como electricidad, GNL, hidrógeno verde, biogás y/u otros combustibles alternativos que favorezcan la transición energética) en la zona de MMCC (uso industrial).

Finalmente, se propone la mejora de la movilidad del conjunto del área, que mantendrá como acceso principal, el acceso norte a través de la rotonda de los podencos. Las actuaciones previstas en este sentido son las siguientes:

- La movilidad de la Terminal Eivissa-Formentera se definirá, mediante el correspondiente proyecto de obras, que deberá diseñar el *lay-out* que organice los espacios necesarios para autocares y taxis, y el viario interno.
- Con el objetivo de subsanar la demanda de plazas de aparcamiento del área y de las áreas colindantes, se propone incorporar un aparcamiento de 700 plazas subterráneo (bajo la Terminal Eivissa-Formentera).
- Acceso al Área 5 desde el Área 4.

3.3.5 Ordenación del Área 5

Descripción y estado actual

Situada en la Ribera Norte del Puerto de Eivissa, incluye las dársenas (Oeste y Este) de Marina Ibiza que están destinadas a instalaciones náutico-deportivas. Están separadas por el Muelle interior Marina Ibiza que alberga zona de restauración y locales comerciales. Tiene una superficie de 36.002 m².

La explotación de puestos de amarre, así como los edificios y zonas de servicios en la ribera norte del Puerto de Eivissa, está concesionada.

Descripción de la ordenación propuesta

Se consolida la ocupación y edificabilidad del área actual incluyendo en los mismos los correspondientes m² de las edificaciones existentes (desmontables y no desmontables), con lo que se totaliza (para edificaciones fijas) una ocupación en PB de 4.531,10 m² y una edificabilidad de 3.902,43m².

Se propone una reordenación completa del área, dentro de los polígonos de ubicación delimitados para la volumetría y cumpliendo con los parámetros urbanísticos definidos, por lo que podría no mantenerse ninguno de los edificios existentes.





Asimismo, se propone mejorar la movilidad del área, que actualmente sufre situaciones puntuales de saturación. Para ello se propone:

- un nuevo acceso rodado a través del Área 4 y desde el Área 6.
- reorganizar los aparcamientos y completar la dotación mediante un aparcamiento soterrado.

Finalmente, las actuaciones en esta área deberán incluir medidas para mejorar la integración urbanística del Paseo Juan Carlos I con los espacios colindantes a la lámina de agua con el objetivo de dar más permeabilidad a las instalaciones.

3.3.6 Ordenación del Área 6

Descripción y estado actual

La dársena Botafoc Ibiza está situada en la ribera Norte, al Este de Marina Ibiza. Dispone de un espacio de agua dedicado a embarcaciones de recreo. Su superficie es de 59.729 m².

Tanto la propia dársena, como los espacios terrestres adyacentes están actualmente concesionados. En la zona de ribera existe una zona comercial y de restauración, además de dos edificios con uso residencial. En el muelle a poniente, hay un espacio para la varada y reparación de embarcaciones dotado con un *travel-lift* y talleres y finalmente, en la parte Este del área hay tres edificios con uso de oficinas de administración de la marina.

Descripción de la ordenación propuesta

En esta área se propone una reconfiguración total de la edificación. El objetivo es modernizar las instalaciones. Para ello el Plan Especial define los parámetros de edificabilidad, ocupación en planta baja y usos admitidos y establece dos polígonos de ubicación.

Se prevé la mejora de la movilidad del área, mejorando los accesos actuales y con la construcción de un aparcamiento subterráneo.

Para mejorar la integración de las instalaciones con el Paseo Juan Carlos I se proponen medidas parecidas a las propuestas en el Área 5 como por ejemplo eliminar el vallado perimetral, determinaciones que quedan definidas en el Plan Especial y que se acabarán de concretar en los correspondientes proyectos.

3.3.7 Ordenación del Área 7

Descripción y estado actual

La dársena de Botafoc se sitúa en la parte exterior del Puerto de Eivissa (Este), al abrigo del Dique de Botafoc. Incluye la Ribera de la Illa Plana, la Explanada Botafoc y el Dique de abrigo de Botafoc, con una superficie de 143.337 m².

El área tiene un uso Comercial, concentrando el tráfico mixto de pasajeros y carga rodada (excepto el de Eivissa con Formentera), el tráfico de cruceros y otro tráfico de mercancías.





La nueva Estación Marítima de Botafoc entró en funcionamiento en 2023, dispone de unos 7.559 m² de superficie construida entre las dos plantas y la entreplanta.

Descripción de la ordenación propuesta

El Plan Especial propone una reserva adicional de superficie que dará un margen de crecimiento para ampliar la Estación Marítima, y permitirá la construcción de nuevas edificaciones asociadas al tráfico comercial y al pre-embarque de vehículos, así como futura construcción de instalaciones de generación y/o suministro de energía.

Esta reserva ha de permitir adaptarse a la demanda cambiante sin necesidad de modificar el Plan Especial.

En caso de realizarse una ampliación de la Estación Marítima, esta ampliación deberá limitarse al sentido longitudinal y que en ningún caso podrá superar la altura máxima de la propia EM.

Así mismo, se contempla una reserva de ocupación en planta baja para la construcción de pérgolas.

3.3.8 Ordenación del Área 8

Descripción y estado actual

Se trata del faro de la Illa des Botafoc y la edificación anexa, con 1.082 m² de superficie. Se ha separado del Área 7 debido a su carácter claramente diferenciado de la zona comercial de la explanada y terminal de Botafoc.

Esta instalación actualmente está dedicada a sistemas de ayudas a la navegación, con las funciones propias de un faro.

Descripción de la ordenación propuesta

Dada la especial ubicación y valor patrimonial se propone:

- Incorporar nuevos usos relacionados con la Interacción Puerto-Ciudad, para el faro y las edificaciones anexas, (restauración, comercios, equipamientos culturales, etc., a excepción del uso de establecimiento de ocio nocturno), no descartando dar continuidad al uso actual de forma total o parcialmente.
- Incorporar aparcamientos en superficie que darán apoyo a estos nuevos usos.
- Consolidar la edificabilidad de la edificación existente del faro y de las edificaciones anexas.
- Propiciar la rehabilitación y restauración de estas edificaciones con valor patrimonial que forman parte del Inventario del Patrimonio Cultural de Eivissa.





3.4 Cuadro síntesis de áreas, superficies y usos globales y cuadro de características.

En la Tabla 1 se muestra el cuadro de características del Plan Especial del Puerto de Eivissa con los índices generales de los parámetros urbanísticos de cada Área Normativa.





Tabla 1: Cuadro de características del Plan Especial del Puerto de Eivissa

Cuadro de características Plan Especial Puerto de Eivissa						
Área	Superficie total del área	Uso global	Ocupación pb	Edificabilidad	Altura máxima edificaciones	
			m2	m2	nº plantas	ml
Área 1: Muelles Sur	25.768	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	758	972	pb*	3,0
Área 2: Ribera Poniente - Sur	7.042	Mixto 2: Comercial, Náutico-Deportivo y Complementario	442	347	pb	5,0
Área 3: Ribera Poniente - Club Náutico	16.722	Náutico-Deportivo y Complementario	3.054	3.059	pb+1	6,7
Área 4: Ribera Poniente - Norte y Muelles Comerciales	78.790	Mixto 1 (Comercial, Pesquero, Complementario) + Comercial y Complementario	9.323	9.629	pb +2	10,0
Área 5: Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002	Náutico-Deportivo y Complementario	4.531	3.902	pb+1	8,0
Área 6: Ribera Norte- Marina Botafoc	59.729	Náutico-Deportivo y Complementario	7.413	8.881	pb+1	8,0
Área 7: Dársena de Botafoc	143.337	Comercial y Complementario	14.689	32.094	pb+2	12,6
Área 8: Faro de Botafoc	1.082	Comercial y Complementario	157	314	pb+1	consolidar existente

* A excepción de la Edificación existente c/Lluís Tur i Palau núm.1, que cuenta con PB+3

Fuente: Equipo redactor





PLANOS

PLANO DE INFORMACIÓN EA-01: SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO DE EIVISSA

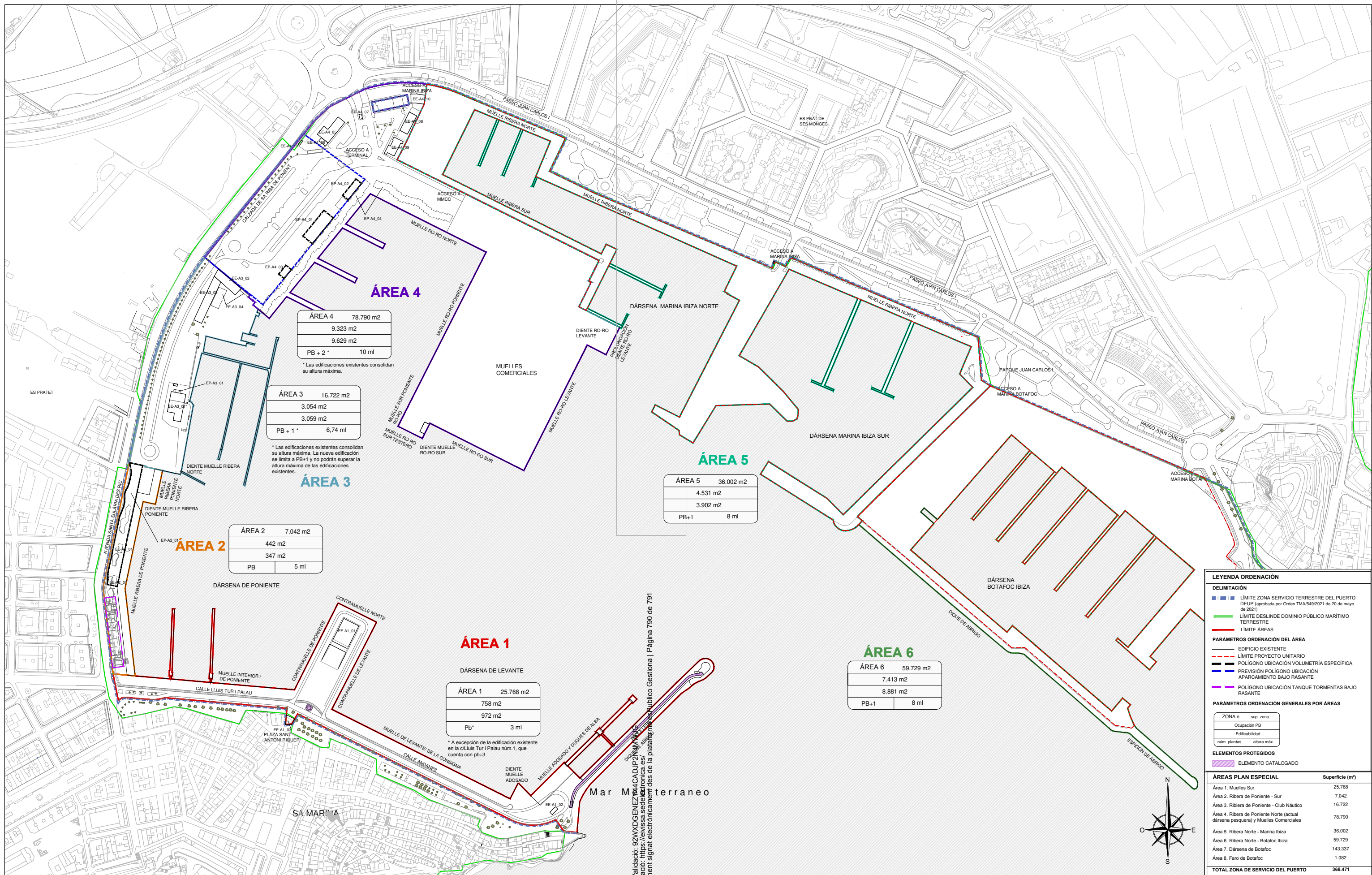
PLANO DE ORDENACIÓN P-01: ESQUEMA DIRECTOR DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE EIVISSA





Codi Validació: 92WXDGENEZY44CADJP2N4MWJG
Verificació: <https://eivissa.sedelectronica.es/>
Document signat electrònicament des de la plataforma esPublico Gestiona | Pàgina 789 de 791





ÁREA 6	
ÁREA 6	59.729 m2
	7.413 m2
	8.881 m2
PB+1	8 ml

ÁREA 7	
ÁREA 7	143.337 m2
	14.689 m2
	32.094 m2
PB+2	12,6 ml

ÁREA 8	
ÁREA 8	1.082 m2
	157 m2
	314 m2
Pb+1	consolidar existente

LEYENDA ORDENACIÓN									
DELIMITACIÓN									
	LÍMITE ZONA SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DEIUP (aprobada por Orden TMA/549/2021 de 20 de mayo de 2021)								
	LÍMITE DESLINDE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE								
	LÍMITE ÁREAS								
PARÁMETROS ORDENACIÓN DEL ÁREA									
	EDIFICIO EXISTENTE								
	LÍMITE PROYECTO UNITARIO								
	POLÍGONO UBICACIÓN VOLUMETRÍA ESPECÍFICA								
	PREVISIÓN POLÍGONO UBICACIÓN APARCAMIENTO BAJO RASANTE								
	POLÍGONO UBICACIÓN TANQUE TORMENTAS BAJO RASANTE								
PARÁMETROS ORDENACIÓN GENERALES POR ÁREAS									
<table><tr><th>ZONA n</th><th>sup. zona</th></tr><tr><td>Ocupación PB</td><td></td></tr><tr><td>Edificabilidad</td><td></td></tr><tr><td>núm. plantas</td><td>altura máx.</td></tr></table>	ZONA n	sup. zona	Ocupación PB		Edificabilidad		núm. plantas	altura máx.	
ZONA n	sup. zona								
Ocupación PB									
Edificabilidad									
núm. plantas	altura máx.								
ELEMENTOS PROTEGIDOS									
	ELEMENTO CATALOGADO								
ÁREAS PLAN ESPECIAL									
Área 1. Muelles Sur	25.768								
Área 2. Ribera de Poniente - Sur	7.042								
Área 3. Ribiera de Poniente - Club Náutico	16.722								
Área 4. Ribera de Poniente Norte (actual dársena pesquera) y Muelles Comerciales	78.790								
Área 5. Ribera Norte - Marina Ibiza	36.002								
Área 6. Ribera Norte - Botafoc Ibiza	59.729								
Área 7. Dársena de Botafoc	143.337								
Área 8. Faro de Botafoc	1.082								
TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	368.471								

