



# ÍNDICE

## DOCUMENTO Nº1 MEMORIA Y ANEJOS

Memoria

Anejo nº1.- Reportaje fotográfico

Anejo nº2.- Evaluación de los posibles efectos de cambio climático

## DOCUMENTO Nº2 PLANOS

1. Situación General
2. Estado Actual.
  - 2.1. Calificaciones urbanísticas e instalaciones de temporada
  - 2.2. Hábitats marinos
3. Propuesta
  - 3.1. Planta propuesta

## DOCUMENTO Nº3 PRESUPUESTO

## DOCUMENTO Nº4 DOCUMENTO AMBIENTAL

## DOCUMENTO Nº5 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<b>VISADO</b>	

---

DOCUMENTO N°1: MEMORIA Y ANEJOS

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

---

MEMORIA

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## MEMORIA

## ÍNDICE

1	DATOS INICIALES.....	1
1.1	Promotor .....	1
1.2	Autor del proyecto .....	1
2	ANTECEDENTES .....	1
3	OBJETO .....	2
4	SITUACIÓN .....	3
5	NORMATIVA DE APLICACIÓN .....	4
6	CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE COSTAS .....	7
7	BASES DE DISEÑO. JUSTIFICACIONES TÉCNICAS.....	7
7.1	Cálculo del sistema de fondeo .....	7
8	DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y LA ACTIVIDAD .....	7
9	COMPATIBILIDAD CON LAS ESTRATEGIAS MARINAS .....	9
10	ESPACIOS DE LA RED NATURA. INCIDENCIA AMBIENTAL.....	10
11	INNECESARIEDAD DE PRESENTACIÓN DE ESTUDIO DE DINÁMICA LITORAL.....	10
12	ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO .....	11
13	DOCUMENTOS DE QUE CONSTA ESTE PROYECTO .....	11
14	PLAZO SOLICITUD DE LA CONCESIÓN.....	12

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Situación de zona de estudio en la isla de Ibiza..... 3

Ilustración 2 Situación del ámbito del presente proyecto. .... 3

Ilustración 3 Tipología de boyas a emplear en la instalación..... 8

Ilustración 4 Ubicación del circuito de motos náuticas respecto a la costa de Sant Antoni. .... 9

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## 1 DATOS INICIALES.

### 1.1 Promotor

Promotor: Es Vedrá Charter SL  
 NIF: B57419624  
 Dirección: Apartado de correos 10322 Ntra Sra de Jesus , 07819

### 1.2 Autor del proyecto

Redactor del informe: D. Pablo Quesada Salcedo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos colegiado número 29.685 de la demarcación de las Islas Baleares.  
 NIF: 74692181-A  
 Dirección fiscal: C/Bartomeu Vicent Ramón nº10 Despacho 1 CP 07800, Ibiza, Islas Baleares.

## 2 ANTECEDENTES

A continuación, se listan los antecedentes acaecidos que motivan la redacción del presente proyecto básico.

#### Solicitud de concesión para ocupación del DPMT

Con fecha 31 de marzo de 2016 tuvo entrada en la Demarcación de Costas de las Islas Baleares la solicitud de concesión administrativa referida a la concesión de ocupación del DPMT para instalación y utilización de un circuito de motos náuticas.

Vista la documentación presentada, conforme a lo establecido en el artículo 152 del R.O. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, se han observado deficiencias que deberán ser subsanadas aportando documentación que se cita en el reparo.

Por otro lado, conforme a lo establecido en el artículo 88 del R.O. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, el proyecto "Documentación técnica para solicitud de concesión administrativa de ocupación de DPMT" suscrito por D.Javier Rodríguez Montero, Ingeniero Técnico de Telecomunicación, en marzo de 2016 presentaba las siguientes deficiencias:

1. No está suscrito por técnico competente.
2. No presenta memoria justificativa y descriptiva con anejos.
3. No cuantifica la superficie a ocupar o utilizar de DPM-T.
4. No describe las instalaciones y obras adecuadamente.
5. No contiene la declaración a que se refiere el artículo 97 del Reglamento General de Costas.
6. No contiene el programa de ejecución de los trabajos.
7. No contiene información fotográfica.

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

8. No contiene plano de situación a escala no inferior a 1/5.000 con deslinde y zona a ocupar en DPM-T.
9. No contiene plano de planta general a escala adecuada con deslinde, instalaciones y obras, y superficie a ocupar.
10. No contiene planos de alzados y sección con la geometría de las obras.
11. No contiene evaluación de los efectos del cambio climático.
12. No contiene estudio básico de la dinámica litoral.
13. No contiene la determinación de la afección a figuras de protección ambiental.
14. No contiene estudio de repercusiones ambientales.
15. No contiene evaluación de los efectos de alteraciones importantes del DPM-T.
16. No contiene un presupuesto de ejecución material de las obras totales que suponen la ocupación que se solicita.

Dicho reparo motiva la redacción de proyecto firmado por técnico competente, así como el documento ambiental correspondiente para solventar todos los aspectos mencionados como deficiencias y poder tramitar la concesión de ocupación de dominio público marítimo terrestre.

#### Autorización temporal para ocupación del DPMT

El 24 de noviembre de 2017 se solicita por parte del promotor del presente proyecto, autorización para instalaciones desmontables en la costa de Sant Antoni de Portmany para los años de 2018 a 2021 con el objeto de instalar un circuito de motos náuticas.

El 6 de abril de 2018 se emite por parte de la Demarcación de Costas en las Islas Baleares Favorablemente a la solicitud de autorización temporal.

De esta manera el promotor del presente proyecto de solicitud de concesión es el poseedor de la autorización temporal existente que quiere prolongar para poder tener una seguridad laboral y poder amortizar la inversión con garantías.

### 3 OBJETO

El objeto del presente proyecto básico es servir como base para la solicitud de la concesión de ocupación del DPMT, definir las obras y condiciones técnicas, para poder ejecutar un circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany, entre Cala Gració y Cala Salada.

Se solicita la concesión debido a que el elevado coste de inversión en materiales y equipos provoca que no sea amortizable en los 4 años de plazo máximo que se otorgan las autorizaciones de ocupación temporales.

Será objeto cumplir con los requisitos especificados en la Ley 22/1988, 28 julio, de Costas y con Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, así como otra normativa de aplicación

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



## 4 SITUACIÓN

El ámbito de proyecto se encuentra en la costa oeste de la isla de Ibiza, en la costa del término municipal de Sant Antoni de Portmany, concretamente unos ochocientos metros aguas adentro entre Cala Gració y Cala Salada.



Ilustración 1 Situación de zona de estudio en la isla de Ibiza.

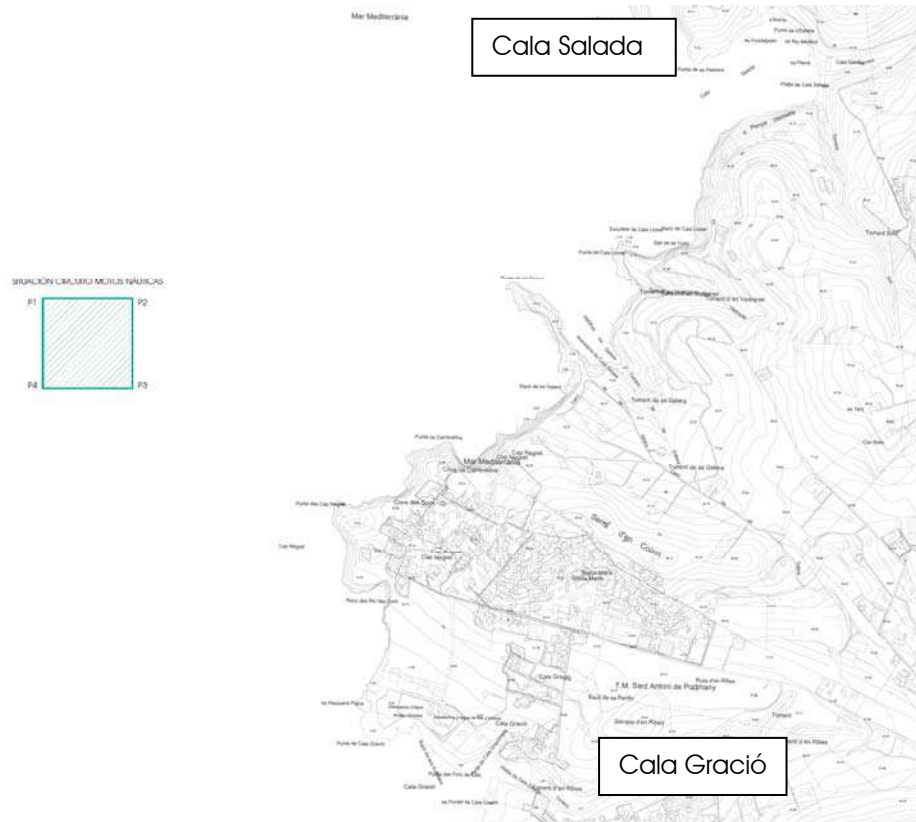


Ilustración 2 Situación del ámbito del presente proyecto.

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

	COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
	Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>	
<h1>VISADO</h1>		

El circuito de motos tiene forma cuadrada de 250 metros de lado y está definida por las siguientes coordenadas:

Coordenadas ETRS89 H 31 N		
Puntos	X	Y
P1	X=350560.5000	Y=4318624.9000
P2	X=350810.5000	Y=4318624.9000
P3	X=350810.5000	Y=4318374.9000
P4	X=350560.5000	Y=4318374.9000

Tabla 1 Coordenadas de los vértices que definen el circuito de motos náuticas.

La superficie de ocupación es de 62.500 m<sup>2</sup>.

## 5 NORMATIVA DE APLICACIÓN

Las actuaciones, actividades y usos a las que hace referencia el presente proyecto básico se desarrollarán siguientes:

### A. 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, del 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.
- Orden del Consejero de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de 19 de junio de 2013, por la que se aprueban los criterios generales de distribución de instalaciones de servicio de temporada en el dominio público marítimo terrestre balear.
- Decreto 2/2005, de 14 de enero, regulador de las medidas mínimas de seguridad y protección que han de cumplir las playas y zonas de baño de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.
- Decreto 27/2015, de 24 de abril, de modificación del Decreto 2/2005, de 14 de enero, regulador de las medidas mínimas de seguridad y protección que tienen que cumplir las playas y zonas de baño de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

### B. Evaluación ambiental:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. (BOE núm. 296 de 11 de Diciembre de 2013)
- 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.

### C. Espacios naturales, biodiversidad y medio marino:

- Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de espacios de relevancia ambiental (LECO), y sus modificaciones.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

- Decreto 75/2005, del 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección, y sus revisiones.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.
- Real Decreto 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.
- Orden AAA/75/2012, de 12 de enero, por la que se incluyen distintas especies en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial.
- Ley 33/2015, de 21 de septiembre, que modifica la Ley 14/2007 de Patrimonio Natural y Biodiversidad.
- Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas.
- Orden AAA/1366/2016, de 4 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación de lugares de importancia comunitaria de la Región Marina Mediterránea de la Red Natura 2000, se aprueban sus correspondientes medidas de conservación y se propone la ampliación de los límites geográficos de dos lugares de importancia comunitaria.
- RD 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos.
- Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la Posidonia oceánica en las Illes Balears.
- Directiva 91/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres.

#### D. Atmósfera y ruido:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- 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 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears.
- 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 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 678/2014, de 1 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

- Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

E. Residuos:

- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valoración y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.

F. Obras marítimas:

- ROM Recomendaciones para obras marítimas:
- ROM 0.2-90. Acciones en el proyecto de obras marítimas y portuarias.
- ROM 0.3-91. Acciones climáticas I: Oleaje.
- ROM 0.4-95. Acciones climáticas II: Viento.
- ROM 0.5-94. Recomendaciones geotécnicas para obras marítimas.
- ROM 3-1.99. Proyecto de la configuración marítima de los puertos, canales de acceso y áreas de flotación.
- Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción.

G. Navegación y balizamiento:

- R.D. 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas.
- R.D. 2006/2009, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas.
- R.D. 1835/83, de 25 de mayo, por el que se adopta para el balizamiento de las costas el sistema de balizamiento marítimo de la asociación internacional de señalización marítima (AISM).
- Orden del Ministerio de Fomento de 14 de octubre de 1997 por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, y sus modificaciones.
- Normas para la navegación y seguridad marítima de la Capitanía Marítima de Eivissa y Formentera (BOIB nº 37, de 17/03/2015).
- Resolución Ministerial de 2 de septiembre de 1991 sobre balizamiento de playas
- 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.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<b>VISADO</b>	

- Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

#### H. Otras:

- Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

Será de aplicación, aunque no esté contemplada en la relación anterior, cualquier disposición, pliego, reglamento o norma de obligado cumplimiento.

En cualquier caso, se entenderá que las normas citadas serán de aplicación en sus últimas versiones actualizadas y editadas.

## 6 CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE COSTAS

El presente proyecto cumple con lo establecido en la Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio) y su Reglamento (Real Decreto 876/2014), así como con 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 así se declara para dar cumplimiento a lo establecido en el Art. 97 del Reglamento General de Costas.

## 7 BASES DE DISEÑO. JUSTIFICACIONES TÉCNICAS.

### 7.1 Cálculo del sistema de fondeo

El cálculo del sistema de fondeo tiene como objetivo definir la fuerza de tiro que actúa sobre el cabo que une el anclaje al terreno con la boya. Se considera la acción del viento, la corriente y el oleaje sobre el sistema de fondeo.

- Viento 28 m/s con una corrección del 90% debida a la dirección del viento predominante.
- Acción de la corriente de 0,4 m/s.
- Altura de ola máxima  $H_{max} = 2,4$  m con un periodo de pico  $T_p = 6,2$  s.

Estas acciones se encuentran del lado de la seguridad ya que hay que tener en cuenta que la instalación que se proyecta es temporal y que las acciones de viento, corriente y oleaje no coincidirán en su máximo y en la misma dirección al mismo tiempo.

## 8 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y LA ACTIVIDAD

No se realizará ninguna instalación fija ni se ejecutará ningún tipo de obra para el montaje y desmontaje del circuito de motos náuticas.

El circuito estará limitado por 4 boyas hinchables amarillas de dimensiones 150 x 200 cm como las que se utilizan en las regatas. Este tipo de boya garantiza que el resto de usuarios perciban el circuito desde una mayor distancia y lo asocien de manera rápida a actividades náuticas, mejorando así la seguridad.

La posición de cada una estará determinada mediante dispositivos GPS y se situarán de manera que se genere un cuadrado de 250 metros de lado delimitando una superficie de 62.500 m<sup>2</sup>. La profundidad donde se sitúa el circuito oscila entre los 75 y los 84 metros.

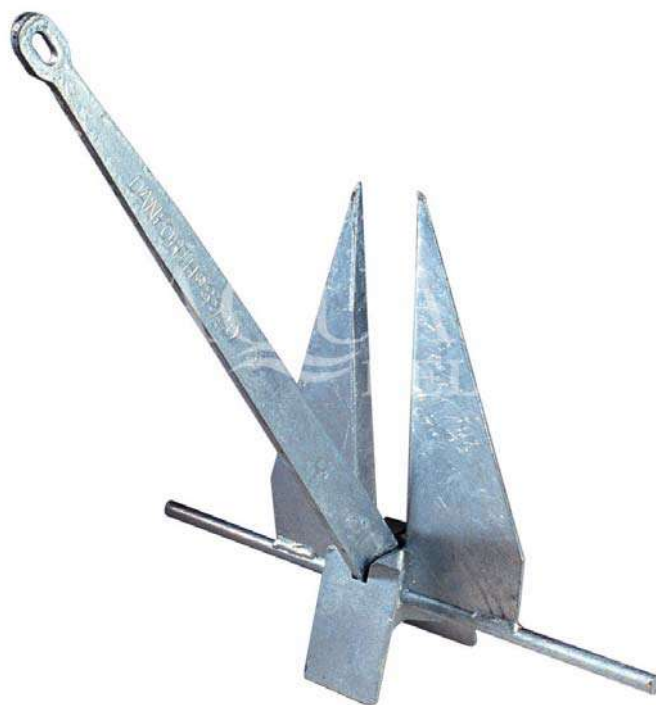
"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



Ilustración 3 Tipología de boyas a emplear en la instalación.

Cada día se realizará el montaje y desmontaje del circuito de motonáutica mediante el fondeo de un ancla por cada boya desde la embarcación que también se utiliza para transportar a los usuarios. Las anclas serán de tipo Danforth debido a su buen funcionamiento en arenas y tendrán el peso suficiente que garantice la estabilidad del sistema. Tal y como se indica en la cartografía el fondeo se produce sobre arena. La cabuyería a utilizar será en todo caso de nylon de 8 mm de espesor.



150

Ilustración 4 Ancla tipo Danforth para uso recomendado en arena.

Los días que haya mala condiciones climatológicas, tanto por viento como por oleaje, no se realizará la actividad por seguridad y confort de los usuarios, por lo que la instalación no estará sometida a esfuerzos de alta intensidad. Independientemente, el sistema está diseñado para soportar los regímenes extremales de la zona.

La empresa que solicita la concesión tiene los amarres de las embarcaciones en el Puerto de Sant Antoni de Portmany, gestionado por PORTS IB, en el pantalán nº4. Desde ese punto zarpan

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

con la embarcación neumática hasta el circuito con los clientes. Las motos náuticas son remolcadas, y ya en el circuito empiezan a navegar los clientes.

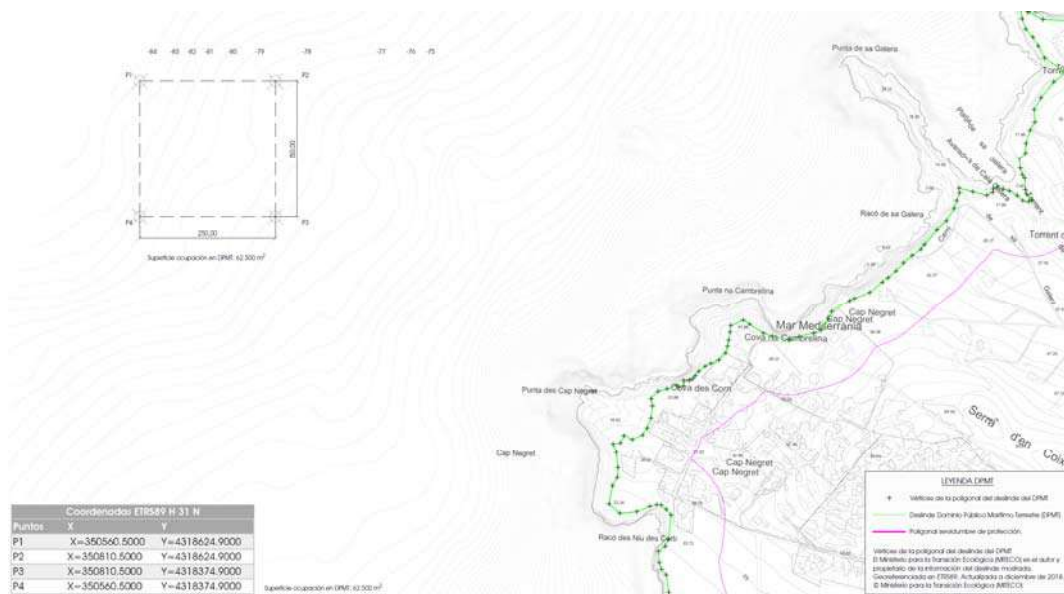


Ilustración 5 Ubicación del circuito de motos náuticas respecto a la costa de Sant Antoni.

En todo momento se deberán cumplir las normas establecidas en el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos acuáticas.

En ningún caso se realizará ninguna instalación en playa o pantalán asociada a esta actividad.

## 9 PROGRAMA DE LOS TRABAJOS

No se desarrolla ningún programa de trabajos ya que no se realizará ningún tipo de instalación fija, ni existirá ningún tipo de obra, únicamente se realiza la instalación durante el desarrollo de la actividad tal y como se ha descrito en el apartado anterior.

El circuito de motonáutica se instalará y desinstalará diariamente utilizando una embarcación.

## 10 COMPATIBILIDAD CON LAS ESTRATEGIAS MARINAS

De acuerdo con el artículo 2 y 6 del "Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas" se adjunta Informe como documento nº5.

Una vez analizado en detalle el posible impacto derivado de la instalación de los anclajes sobre el fondo marino, se puede concluir que la delimitación de la zona de baño es compatible con la estrategia marina del mar Balear, por los siguientes motivos:

- No se utilizará ningún tipo de anclaje fijo, ya que la instalación se montará y desmontará diariamente utilizando anclas y cabuyería de nylon para fondear las boyas que en los vértices del cuadrado que delimita la superficie de utilización del circuito destinado a motonáutica.
- Se fondeará diariamente sobre arenas gruesas a gran profundidad.
- El cabo que se utiliza es flotante para garantizar que no arrastre por el fondo y así evitar que se dañe el bentos.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<h1>VISADO</h1>	

Por último, señalar que los elementos de balizamiento a instalar cumplen con las directrices de delimitación de las zonas de baño definidas por el Ministerio de Fomento y son conformes al Decreto 27/2015, de 24 de abril, de modificación del Decreto 2/2005, de 14 de enero, regulador de las medidas mínimas de Seguridad y de protección que tienen.

## 1.1 ESPACIOS DE LA RED NATURA. INCIDENCIA AMBIENTAL

Dado que el ámbito de actuación linda con el ámbito del espacio protegido Red Natura 2000 ZEPA ES0000516 "Espacio marino de poniente y norte de Ibiza", se debe seguir el procedimiento establecido 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, conforme a la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) y a la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

En concreto, según el artículo 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), relativo a la Evaluación de Repercusiones, los proyectos que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000, y que podrían tener que someterse a la evaluación ambiental solo por esta posible afección, seguirán el procedimiento previsto en dicho artículo con el fin de determinar, mediante el certificado oportuno, si el proyecto tiene relación directa con la gestión del espacio de la Red Natura 2000 o es necesario para esta gestión, y también si afecta o no de manera apreciable el mencionado espacio.

Para la obtención del citado certificado, el promotor tiene que presentar ante el órgano sustantivo una solicitud a la cual se adjuntará una copia del proyecto y un documento ambiental que contenga, como mínimo, la siguiente información:

- *La descripción y la localización del proyecto y de todas las acciones susceptibles de producir impactos.*
- *La descripción del medio afectado.*
- *Los impactos principales que se prevén sobre el medio ambiente teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio.*
- *Las medidas correctoras o protectoras para minimizarlos.*

Por todo lo expuesto, se ha procedido a redactar el DOCUMENTO AMBIENTAL PARA LA DETERMINACIÓN DE LA POSIBLE AFECCIÓN A ESPACIOS DE LA RED NATURA 2000 del presente proyecto, en el que se analizan detalladamente las acciones del proyecto susceptibles de generar impactos significativos, sobre los factores ambientales susceptibles de recibirlos y, en particular, sobre los objetivos de conservación del espacio protegido de la Red Natura 2000 con el que colinda.

Dicho documento concluye que, con la aplicación de las medidas protectoras y correctoras que se proponen, el circuito de motos náuticas propuesto es compatible con los objetivos de conservación del espacio protegido con el que colinda, valorándose todos los impactos como compatibles o no significativos y manteniendo las condiciones de los hábitats y especies protegidas presentes en las inmediaciones, resultado la actuación propuesta ambientalmente viable.

## 1.2 INNECESARIEDAD DE PRESENTACIÓN DE ESTUDIO DE DINÁMICA LITORAL

Debido al tipo de instalación que se pretende ejecutar, que se montará y desmontará diariamente mediante el fondeo de anclas en fondos de arenas gruesas, no producen una

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	



ocupación de superficie en el fondo marino y a que no se pretende ejecutar ninguna obra de abrigo ni similar que afecte a la dinámica litoral.

La instalación pretende ejecutarse en profundidades indefinidas donde no se produce transporte de sedimentos, por lo que no se afectará en ningún caso a la dinámica litoral.

Así pues, se considera que en nada se alterará el transporte del material sedimentario del entorno, y, por tanto, la dinámica litoral de la zona, por lo cual no es necesaria la presentación de ningún estudio al respecto.

### 1.3 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

Según el Artículo 87. Estudio Económico-Financiero del Reglamento General de Costas: "Cuando no se trate de utilización por la Administración, se acompañará un estudio económico-financiero cuyo contenido será el definido en el artículo 89 de este mismo reglamento.

Así pues, al tratarse de un proyecto promovido de manera privada se redacta el correspondiente Estudio Económico Financiero con la evolución previsible de la explotación y contiene:

- a) Relación de ingresos estimados, con tarifas a abonar por el público y, en su caso, descomposición de sus factores constitutivos como base para futuras revisiones.
- b) Relación de gastos, incluyendo los de proyectos y obras y los de cánones y tributos a satisfacer, así como los de conservación, consumos energéticos, de personal y otros necesarios para la explotación.

Además, se incluirán, cuando éstos existan, los costes derivados de las medidas correctoras a imponer, así como los gastos derivados del plan de seguimiento para la comprobación de la efectividad de dichas medidas.

- c) Evaluación de la rentabilidad neta, antes de impuestos.

Se adjunta al presente proyecto básico el Estudio Económico Financiero como Documento N°5.

### 1.4 DOCUMENTOS DE QUE CONSTA ESTE PROYECTO

Consta el presente proyecto de los documentos que a continuación se relacionan:

- DOCUMENTO N°1 MEMORIA Y ANEJOS
  - Anejo n°1.- Reportaje fotográfico
  - Anejo n°2.- Evaluación de los posibles efectos de cambio climático
- DOCUMENTO N°2 PLANOS
  1. Situación General
  2. Estado Actual.
    - 2.1. Calificaciones urbanísticas e instalaciones de temporada
    - 2.2. Hábitats marinos
  3. Propuesta
    - 3.1. Planta propuesta
- DOCUMENTO N°3 PRESUPUESTO
- DOCUMENTO N°4 DOCUMENTO AMBIENTAL
- DOCUMENTO N°5 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## 1.5 PLAZO SOLICITUD DE LA CONCESIÓN

Se solicita la autorización para la ocupación del dominio público marítimo terrestre durante un plazo de (25) VEINTICINCO años, con el objeto de instalar un circuito de motos náuticas, en el que desarrollar las actividades relacionadas con esta instalación.

Autor del proyecto básico

D. Pablo Quesada Salcedo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Colegiado número 29.685

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA  
CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

---

ANEJO N°1 REPORTAJE FOTOGRÁFICO

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## ANEJO Nº01 : REPORTAJE FOTOGRÁFICO

### ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN .....	1
2	REPORTAJE FOTOGRÁFICO .....	1

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1	Ortofotografía de la zona de proyecto con el deslinde del DPMT, batimetría y ubicación del circuito. ....	1
Ilustración 2	Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita. ....	2
Ilustración 3	Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita. ....	2
Ilustración 4	Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita. ....	3

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## 1 INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se recogen las fotografías tomadas en varias visitas a la zona de proyecto que tienen como objeto servir para la descripción del estado actual y mostrar los aspectos más relevantes.

## 2 REPORTAJE FOTOGRÁFICO

El ámbito de proyecto se encuentra en la costa de Sant Antoni de Portmany, en el tramo situado entre las playas de Cala Gracio y Cala Salada, a unos 600 m de la costa mar adentro.

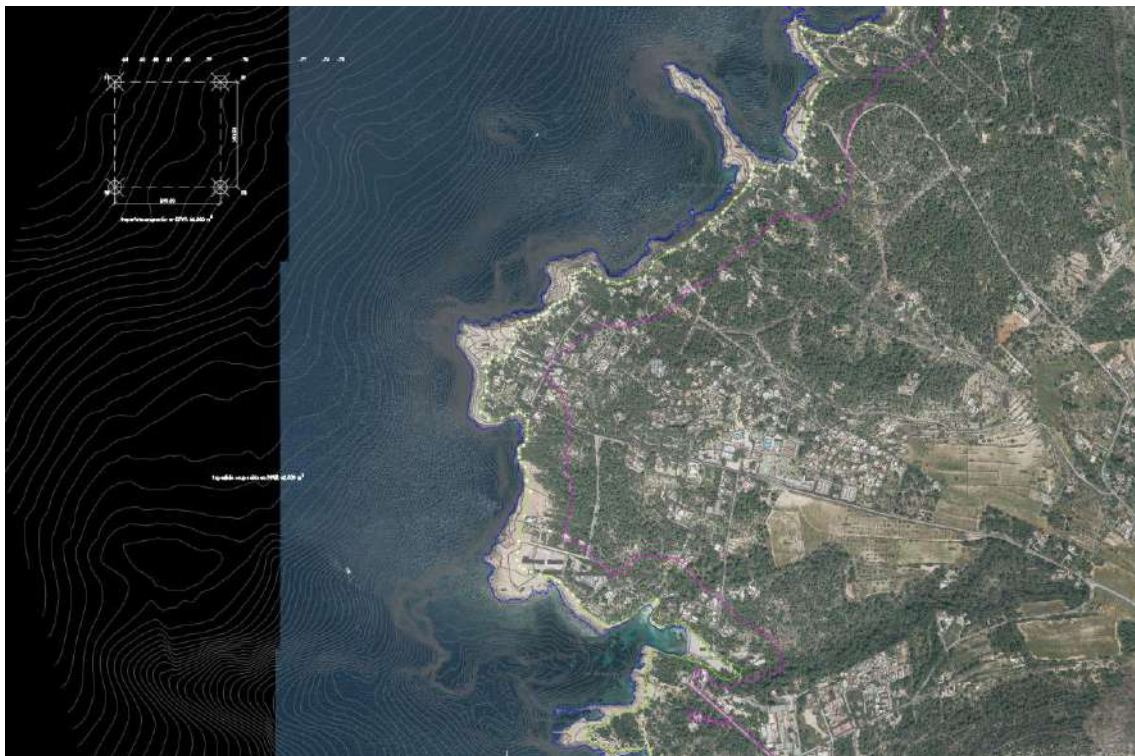


Ilustración 1 Ortofotografía de la zona de proyecto con el deslinde del DPMT, batimetría y ubicación del circuito.



Ilustración 2 Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita.



Ilustración 3 Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita.

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PAÍS DE LAS ISLAS BALEARES"  
 CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS, COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY, ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



Ilustración 4 Fotografía del circuito de motos náuticas en la ubicación descrita.

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO, TERRESTRE Y AEREO  
CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS, COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY, ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>ISLAS BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

---

ANEJO Nº2 EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS DE CAMBIO  
CLIMÁTICO

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	



## ANEJO Nº02: ESTUDIO AFECCIÓN CAMBIO CLIMÁTICO

### ÍNDICE

1	MARCO LEGISLATIVO .....	1
2	OBJETO DE LA EVALUACIÓN.....	2
3	EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO .....	2
3.1	Características de la instalación .....	2
3.2	Evaluación de los efectos del cambio climático sobre la obra proyectada .....	4
3.2.1	Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación Costeras.....	4
3.2.2	Nivel medio del mar en el litoral español:.....	4
4	CONCLUSIONES .....	4

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<b>VISADO</b>	

## 1 MARCO LEGISLATIVO

La modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas mediante la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral, incorpora regulaciones específicas respecto a la lucha contra los efectos del cambio climático en el litoral, entre ellas, la exigencia de que los proyectos para la ocupación del dominio público marítimo terrestre se acompañen de una evaluación prospectiva sobre los posibles efectos del cambio climático, de la siguiente forma:

### **Artículo primero.**

*Catorce. Se introduce un párrafo segundo en el apartado 2 del artículo 44, que queda redactado del siguiente modo:*

*«2. Deberán prever la adaptación de las obras al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles efectos de regresión de ésta.*

*Asimismo, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra, en la forma que se determine reglamentariamente.»*

Asimismo, dicha Ley impone al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la obligación de elaborar una estrategia para la adaptación de la costa a los efectos del cambio climático, con el objeto de disponer de un diagnóstico riguroso de los riesgos asociados al cambio climático y de una serie de medidas que permitan mitigarlos. Esto es,

**Disposición adicional octava.** *Informe sobre las posibles incidencias del cambio climático en el dominio público marítimo-terrestre.*

*1. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente procederá, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley, a elaborar una estrategia para la adaptación de la costa a los efectos del cambio climático, que se someterá a Evaluación Ambiental Estratégica, en la que se indicarán los distintos grados de vulnerabilidad y riesgo del litoral y se propondrán medidas para hacer frente a sus posibles efectos.*

*2. Igualmente las Comunidades Autónomas a las que se hayan adscrito terrenos de dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo con el artículo 49 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, presentarán en el mismo plazo señalado en el apartado anterior, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para su aprobación, un Plan de adaptación de dichos terrenos y de las estructuras construidas sobre ellos para hacer frente a los posibles efectos del cambio climático.*

Por su parte, el nuevo Reglamento General de Costas aprobado mediante Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, en su Capítulo II. Proyectos y obras, establece lo siguiente:

### **Artículo 91. Contenido del proyecto.**

*2. Deberán prever la adaptación de las obras al entorno en que se encuentren situadas y, en su caso, la influencia de la obra sobre la costa y los posibles efectos de regresión de ésta (artículo 44.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio).*

*Asimismo, los proyectos deberán contener una evaluación de los posibles efectos del cambio climático sobre los terrenos donde se vaya a situar la obra realizada, según se establece en el artículo 92 de este reglamento.*

### **Artículo 92. Contenido de la evaluación de los efectos del cambio climático.**

*1. La evaluación de los efectos del cambio climático incluirá la consideración de la subida del nivel medio del mar, la modificación de las direcciones de oleaje, los incrementos de altura de ola, la modificación de la duración de temporales y en*

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
VISADO	

general todas aquellas modificaciones de las dinámicas costeras actuantes en la zona, en los siguientes periodos de tiempo:

a) En caso de proyectos cuya finalidad sea la obtención de una concesión, el plazo de solicitud de la concesión, incluidas las posibles prórrogas.

b) En caso de obras de protección del litoral, puertos y similares, un mínimo de 50 años desde la fecha de solicitud.

2. Se deberán considerar las medidas de adaptación que se definan en la estrategia para la adaptación de la costa a los efectos del cambio climático, establecida en la disposición adicional octava de la Ley 2/2013, de 29 de mayo.

Asimismo, en virtud del Artículo 135 del citado Reglamento, el plazo de solicitud de la concesión del "PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES", será de un máximo de 25 años, esto es:

**Artículo 135. Duración de la concesión.**

4. De acuerdo con el objeto de la solicitud, los plazos máximos por los que se podrán otorgar las concesiones son los siguientes:

a) Usos destinados a actuaciones ambientales: hasta un máximo de 75 años.

b) Usos que desempeñan una función o presten un servicio que, por su naturaleza, requiera la ocupación del dominio público marítimo-terrestre: hasta un máximo de 50 años.

c) Usos que presten un servicio público o al público que, por la configuración física del tramo de costa en que resulte necesario su emplazamiento, no puedan ubicarse en los terrenos colindantes con dicho dominio: hasta un máximo de 30 años.

## 2 OBJETO DE LA EVALUACIÓN

Es objeto del presente anejo evaluar los posibles efectos del cambio climático sobre la zona donde se pretende instalar el circuito de motos náuticas y dicha actividad, para un periodo de tiempo de 25 años, en cumplimiento del Reglamento General de Costas (RD 876/2014).

Dicha evaluación, incluirá la consideración de la subida del nivel medio del mar, la modificación de las direcciones de oleaje, los incrementos de altura de ola, la modificación de la duración de temporales y en general todas aquellas modificaciones de las dinámicas costeras actuantes en la zona, en el periodo de tiempo indicado.

## 3 EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

### 3.1 Características de la instalación

No se realizará ninguna instalación fija ni se ejecutará ningún tipo de obra para el montaje y desmontaje del circuito de motos náuticas.

El circuito estará limitado por 4 boyas hinchables amarillas de dimensiones 150 x 200 cm como las que se utilizan en las regatas. Este tipo de boya garantiza que el resto de usuarios perciban el circuito desde una mayor distancia y lo asocien de manera rápida a actividades náuticas.

La posición de cada una estará determinada mediante dispositivos GPS y se situarán de manera que se genere un cuadrado de 250 metros de lado delimitando una superficie de 62.500 m<sup>2</sup>. La profundidad donde se sitúa el circuito oscila entre los 75 y los 84 metros.

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
VISADO	



Ilustración 1 Tipología de boyas a emplear en la instalación.

Cada día se realizará el montaje y desmontaje del circuito de motonáutica mediante el fondeo de un ancla por cada boya desde la embarcación que posteriormente se utilizará para transportar a los usuarios. Las anclas serán de tipo Danforth debido a su buen funcionamiento en arenas y tendrán el peso suficiente que garantice la estabilidad del sistema. La cabuiería a utilizar será en todo caso de nylon de 10 mm de espesor.

Los días que haya mala mar no se realizará la actividad por seguridad y confort de los usuarios, por lo que la instalación no estará sometida a esfuerzos de alta intensidad.

La empresa que solicita la concesión tiene los amarres de las embarcaciones en el Puerto de Sant Antoni de Portmany, gestionado por PORTS IB, en el pantalán nº4. Desde ese punto zarpan con la embarcación neumática hasta el circuito con los clientes. Las motos náuticas son remolcadas, y ya en el circuito empiezan a navegar los clientes.



Ilustración 2 Ubicación del circuito de motos náuticas respecto a la costa de Sant Antoni.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

## 3.2 Evaluación de los efectos del cambio climático sobre la obra proyectada

De la documentación de referencia se han obtenido los datos que se indican a continuación, y con los que se evaluarán los posibles efectos del cambio climático en la instalación proyectada:

### 3.2.1 Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación Costeras

En virtud del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, al tratarse de una instalación a 600 metros de distancia de la costa es evidente que en dicho emplazamiento no se localiza ningún Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) costera de las aprobadas tras la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRIs), ni está incluida en ninguna zona inundable de origen marino de media o baja probabilidad (periodos de retorno T=100 y T=500 años respectivamente).

### 3.2.2 Nivel medio del mar en el litoral español:

A nivel global se asume que la tendencia actual de variación del nivel medio del mar en el litoral español es de **2,5 mm/año**, por lo que extrapolando para un periodo máximo de 50 años de duración de la concesión, se tendría un ascenso del nivel medio de +0,625 m. Complementado esta estimación con los modelos globales contemplados por el Panel Intergubernamental de Cambio climático (IPPC) en su tercer informe, que establecen una variación del nivel del mar comprendida entre 9 y 88 cm en el intervalo 1990-2100, con un valor medio de los escenarios presentados que oscila en torno a +0,15 m, con una banda de confianza entre +0,1 m y +0,25 m, se asume para el periodo de 25 años un ascenso del nivel del mar de +0,2 m.

Debido al carácter desmontable diariamente de las instalaciones del circuito de motos náuticas y que se instala dentro del mar, no se ve afectado por este aspecto.

## 4 CONCLUSIONES

Debido a que las instalaciones se montarán y desmontarán diariamente y se sitúan dentro del mar a unos 600 metros de la costa no se prevé ninguna afección por los efectos del cambio climático.

Eivissa, Septiembre de 2021

El ingeniero de caminos, canales y puertos

Pablo Quesada Salcedo

Col. nº29.685

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

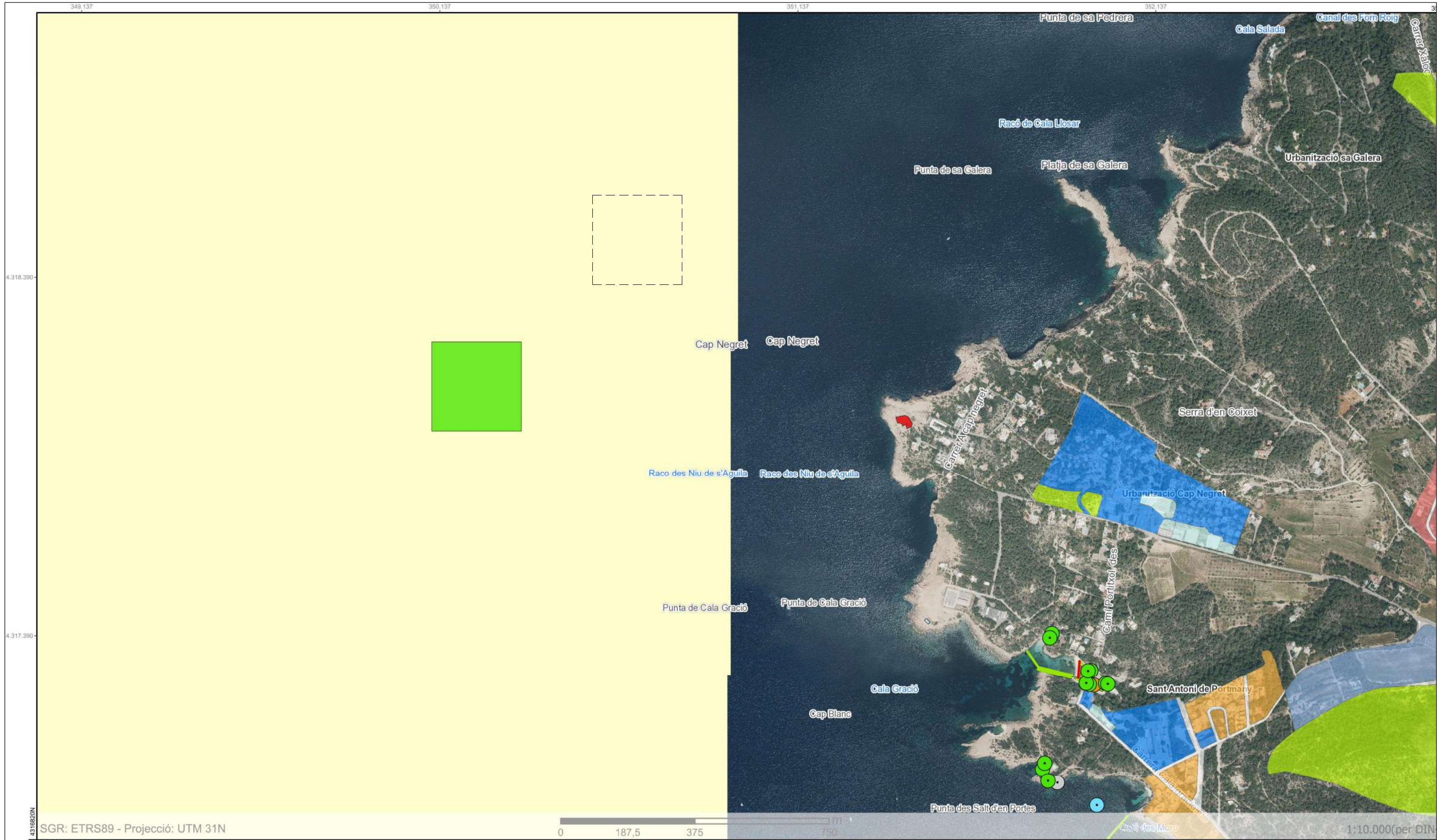
 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<b>VISADO</b>	

---

DOCUMENTO N°2: PLANOS

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	





SGR: ETRS89 - Projecció: UTM 31N

0 187,5 375

1:10.000(per DIN)

Crèdits capes: layer8: SITIBSA | Instal·lacions de temporada: SITIBSA - GOIB | layer7: IDEIB

**Qualificacions**

- Intensiva plurifamiliar
- Extensiva plurifamiliar
- Extensiva unifamiliar
- Turístic
- Espais lliures públics
- Equipament cultural

- Equipament esportiu
- Equipament assistencial
- Instal·lacions i serveis
- Xarxa viària pública
- Aparcament de vehicles
- Sòl rústic
- Platges i cales

**Instal temporada poligonals**

- AUTORITZAT (Demarcació de Costes)
- DENEGAT (Demarcació de Costes)
- INFORMAT DESFAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)

**Instal temporada lineals**

- AUTORITZAT (Demarcació de Costes)
- DENEGAT (Demarcació de Costes)

**Instal temporada puntuals**

- AUTORITZAT (Demarcació de Costes)
- DENEGAT (Demarcació de Costes)

- INFORMAT FAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)
- CONCESSIONS VIGENTS
- Varis expedients o altres casos

- INFORMAT DESFAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)
- INFORMAT FAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)
- Varis expedients o altres casos

- INFORMAT DESFAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)
- INFORMAT FAVORABLEMENT (DG Ordenació del Terr.)
- Varis expedients o altres casos



AUTOR DEL PROYECTO:  
I.C.C.P. Pablo Quesada Salcedo  
Colegiado nº 29.685  
**IBIZA INGENIEROS**

CLIENTE:  
ES VEDRÀ CHARTER

PROYECTO:  
"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANÝ. ISLAS BALEARES."

EXPEDIENTE:

ESCALAS:  
1:10.000  
ORIGINALES A3

SITUACIÓN:  
TM SANT ANTONI DE PORTMANÝ

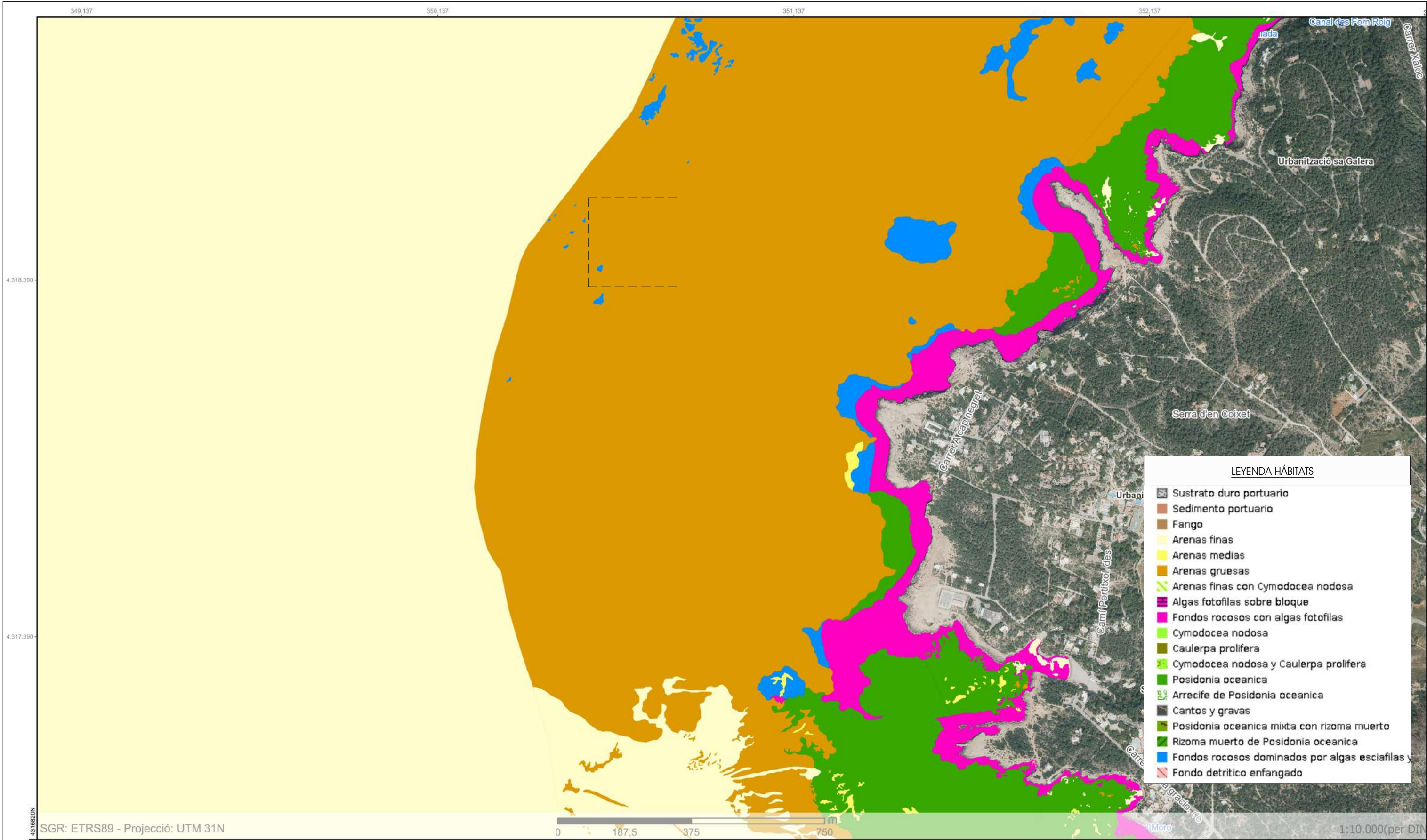
NOMBRE DEL PLANO:  
ESTADO ACTUAL CALIFICACIONES URB. E INSTALACIONES TEMP.

FECHA: 2021/03327/01  
SEPTIEMBRE 2021

PLANO: 14/09/2021  
HOJA 01 DE 02

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
Data impressió: 9/08/2021  
VISADO





Crèdits capes: WMS Hàbitats marins Mallorca, Eivissa i Formentera 2019 (SHNB): | layer8: SITIBSA | layer7: IDEIB

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS BALEARES

Expediente: 2021/03327/01 Fecha: 14/09/2021

SEPTIEMBRE 2021

**VISADO**

Hoja 02 DE 02



AUTOR DEL PROYECTO:  
 I.C.C.P. Pablo Quesada Salcedo  
 Colegiado nº 29.685  
**IBIZA INGENIEROS**

CLIENTE:  
 ES VEDRÀ CHARTER

PROYECTO:  
 "PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES."

EXPEDIENTE:  
 ESCALAS:  
 1:5.000  
 ORIGINALES A3

SITUACIÓN:  
 TM SANT ANTONI DE PORTMANY

NOMBRE DEL PLANO:  
 ESTADO ACTUAL HÁBITATS MARINOS

Elementos que conforman la instalación

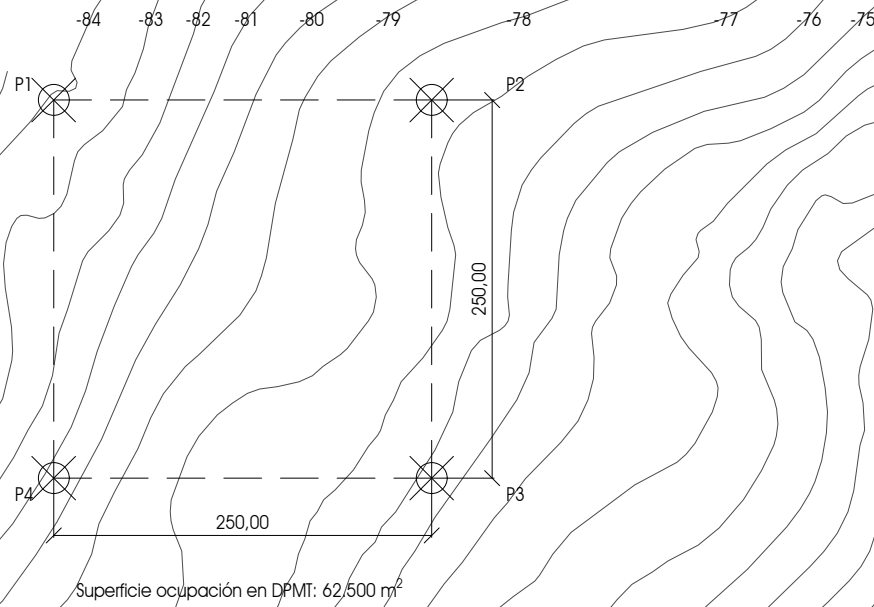
Boya Inflable regata 150x200



Cabuyería de nylon de 8 mm

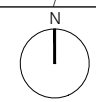


Ancla tipo Danforth



Coordenadas ETRS89 H 31 N		
Puntos	X	Y
P1	X=350560.5000	Y=4318624.9000
P2	X=350810.5000	Y=4318624.9000
P3	X=350810.5000	Y=4318374.9000
P4	X=350560.5000	Y=4318374.9000

Superficie ocupación en DPMT: 62.500 m²



AUTOR DEL PROYECTO:  
I.C.C.P. Pablo Quesada Salcedo  
Colegiado nº 29.685  
**IBIZA INGENIEROS**

CLIENTE:  
ES VEDRÀ CHARTER

PROYECTO:  
"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NAÚTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANÝ. ISLAS BALEARES."

EXPEDIENTE:  
ESCALAS:  
1:5.000  
ORIGINALES A3

SITUACIÓN:  
TM SANT ANTONI DE PORTMANÝ

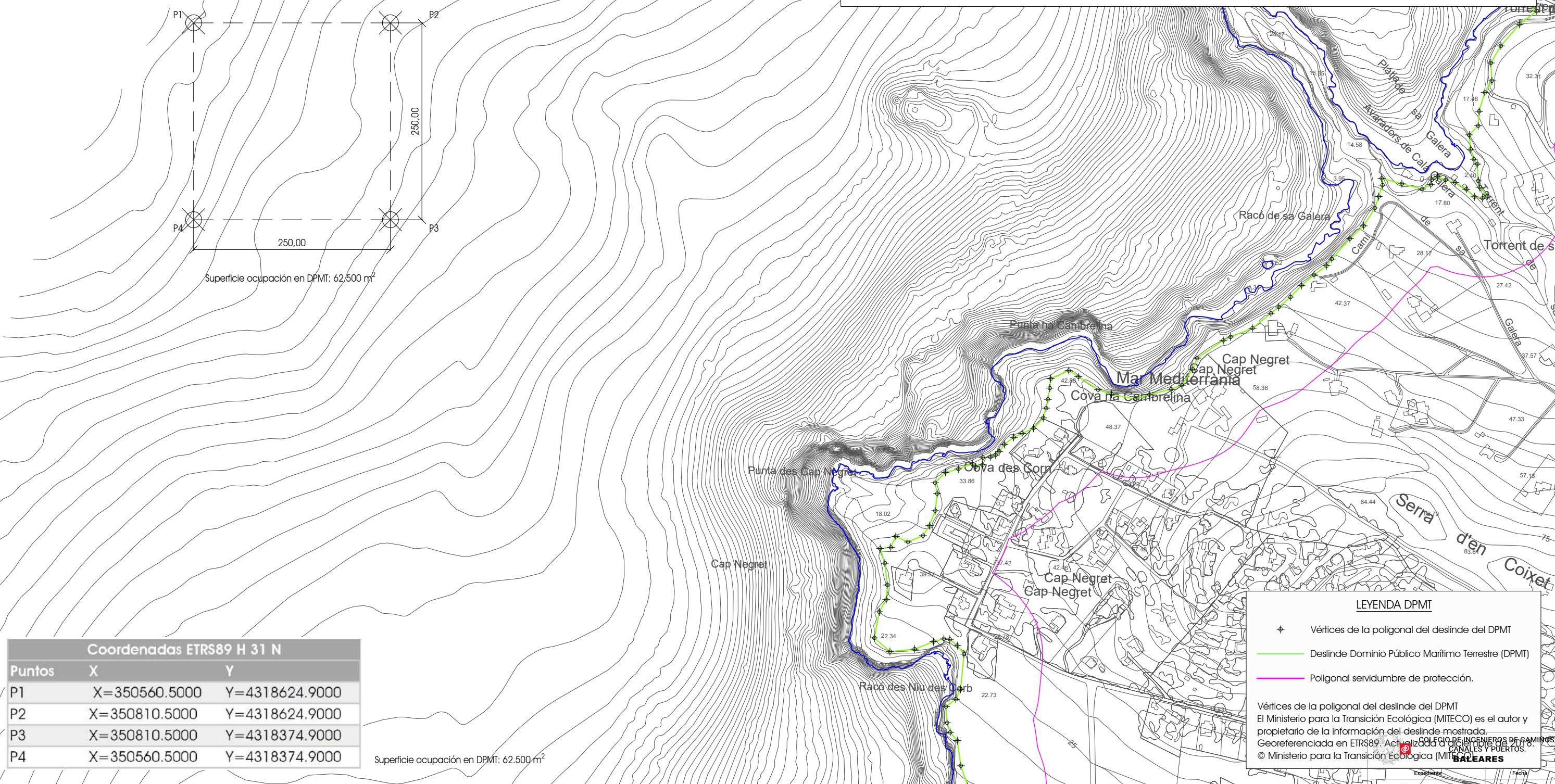
NOMBRE DEL PLANO:  
PLANTA PROPUESTA

FECHA: 14/09/2021  
EXPEDIENTE: 2021/03327/01  
PLANO: 03  
VISADO  
HORA: 01 DE 01

**LEYENDA DPMT**

- ✦ Vértices de la poligonal del deslinde del DPMT
- Deslinde Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT)
- Poligonal servidumbre de protección.

Vértices de la poligonal del deslinde del DPMT  
El Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) es el autor y propietario de la información del deslinde mostrada.  
Georeferenciada en ETRS89. Actualizada a 01/01/2021.  
© Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) - ISLAS BALEARES



---

DOCUMENTO N°3: PRESUPUESTO

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

# PRESUPUESTO

## INVERSIÓN EQUIPOS

Concepto	Ud	Precio (€)	Importe (€)
<b>Concepto</b>			
<b>Instalación del circuito</b>			
Boyas	4	800,00 €	3.200,00 €
Anclas Danforth	4	1.200,00 €	4.800,00 €
Cabuyería	1	600,00 €	600,00 €
Subtotal			8.600,00 €
<b>Embarcaciones</b>			
Motos náuticas	8	12.999,00 €	103.992,00 €
Matriculación motos	8	1.949,85 €	15.598,80 €
Embarcación auxiliar	1	39.000,00 €	39.000,00 €
Subtotal			158.590,80 €
<b>Otros</b>			
Página web	1	2.600,00 €	2.600,00 €
Proyecto solicitud concesión	1	6.500,00 €	6.500,00 €
Subtotal			9.100,00 €
<b>Total</b>			<b>176.290,80 €</b>

## GASTOS ANUALES

Gastos anuales	Ud	Precio (€)	Importe (€)
<b>Embarcaciones</b>			
Mantenimiento preventivo motos	8	600,00 €	4.800,00 €
Hibernación motos	8	400,00 €	3.200,00 €
Mantenimiento correctivo estimación	8	1.200,00 €	9.600,00 €
Mantenimiento preventivo embarcación	1	100,00 €	100,00 €
Mantenimiento correctivo embarcación	1	1.500,00 €	1.500,00 €
Seguro motos náuticas	8	500,00 €	4.000,00 €
Seguro embarcación auxiliar	1	750,00 €	750,00 €
Subtotal			23.950,00 €
<b>Material</b>			
Mantenimiento anual cabuyería, boyas, etc...	1	2.500,00 €	2.500,00 €
Gasolina	0,1	162.180,00 €	16.218,00 €
Telefonos/walkies	1	600,00 €	600,00 €
Subtotal			19.318,00 €
<b>Personal</b>			
Encargado	1	18.000,00 €	18.000,00 €
Ayudantes	1	14.000,00 €	14.000,00 €
Subtotal			32.000,00 €
<b>Varios</b>			
Mantenimiento web	1	400,00 €	400,00 €
Publicidad anual	1	4.500,00 €	4.500,00 €
Gestoría	1	3.000,00 €	3.000,00 €
Dietas y gastos varios	1	5.000,00 €	5.000,00 €
Subtotal			12.900,00 €
<b>Total</b>			<b>88.168,00 €</b>

Autor del proyecto básico  
D. Pablo Quesada Salcedo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Colegiado número 29.685

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021
<b>VISADO</b>	

---

DOCUMENTO N°4: DOCUMENTO AMBIENTAL

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

DOCUMENTO AMBIENTAL PARA LA DETERMINACIÓN DE LA POSIBLE AFECCIÓN A ESPACIOS DE LA RED NATURA 2000

ÍNDICE

1 DATOS INICIALES..... 1

1.1 PROMOTOR..... 1

1.2 AUTOR DEL ESTUDIO ..... 1

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ..... 1

1.1. ANTECEDENTES..... 1

1.2. TIPIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL 2

1.3. OBJETO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ..... 4

1.4. COMPATIBILIDAD CON LAS ESTRATEGIAS MARINAS..... 4

1.5. MARCO LEGISLATIVO ..... 5

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO ..... 10

2.1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO ..... 10

2.2. OBJETO DEL PROYECTO ..... 12

2.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA ..... 12

3. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO AFECTADO ..... 16

3.1. MEDIO FÍSICO ..... 16

3.1.1. Clima y dinámica litoral ..... 16

3.1.2. Calidad del aire y ambiente sonoro ..... 17

3.1.3. Características geológicas y geomorfológicas. .... 18

3.1.4. Naturaleza de los fondos..... 19

3.1.5. Patrimonio ..... 21

3.2. MEDIO BIÓTICO ..... 21

3.2.1. Espacios naturales protegidos y de la Red Natura 2000 en el ámbito del proyecto 21

3.2.2. Características ZEPA ES0000516 "Espacio marino del poniente y norte de Ibiza" .... 21

3.2.3. Hábitats y especies presentes en el ámbito de estudio ..... 25

3.2.4. Justificación de la compatibilidad de la actuación con la estrategia marina de la Demarcación Levantino-Balear ..... 27

4. ANÁLISIS DE IMPACTOS POTENCIALES ..... 31

4.1. ACCIONES CON POSIBILIDAD DE GENERAR IMPACTO ..... 31

4.2. FACTORES AMBIENTALES CONSIDERADOS..... 31

4.3. IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS SOBRE EL MEDIO..... 32

4.3.1. Impacto sobre la calidad del aire ..... 32

4.3.2. Impacto sobre el ambiente sonoro ..... 33

4.3.3. Impacto sobre los fondos y la dinámica litoral ..... 34

4.3.4. Impacto sobre la calidad de las aguas ..... 34

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

4.3.5.	Impacto sobre el paisaje .....	35
4.3.6.	Impacto sobre las comunidades naturales marinas (bentónicas y pelágicas) .....	35
4.3.7.	Impacto sobre los hábitats y las especies del espacio protegido RN 2000 .....	36
4.3.8.	Impacto sobre la actividad económica y el empleo .....	37
4.3.9.	Transito marítimo .....	37
5.	MEDIDAS CORRECTORAS .....	38
5.1.	MEDIDAS PROTECTORAS GENERALES .....	38
5.2.	MEDIDAS EN FASE DE INSTALACIÓN .....	38
5.3.	MEDIDAS EN FASE DE EXPLOTACIÓN .....	39
6.	VALORACIÓN AMBIENTAL GLOBAL DEL PROYECTO .....	41



## 1 DATOS INICIALES.

---

### 1.1 Promotor

Promotor: Es Vedrá Charter SL  
NIF: B57419624  
Dirección: Lugar Venda de ca's Ripolls, 12 – Parroquia de Sant Miquel de Balansat, Sant Joan de Labritja, 07810, Islas Baleares.

### 1.2 Autor del estudio

Redactor del informe: D. Pablo Quesada Salcedo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos colegiado número 29.685 de la demarcación de las Islas Baleares.  
NIF: 74692181-A  
Dirección fiscal: C/Bartomeu Vicent Ramón nº10 Despacho 1 CP 07800, Ibiza, Islas Baleares.

## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL

---

### 1.1. Antecedentes

A continuación, se listan los antecedentes acaecidos que motivan la redacción del presente documento ambiental que se incluye en el "PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES".

#### Solicitud de concesión para ocupación del DPMT

Con fecha 31 de marzo de 2016 tuvo entrada en la Demarcación de Costas de las Islas Baleares la solicitud de concesión administrativa referida a la concesión de ocupación del DPMT para instalación y utilización de un circuito de motos náuticas.

Vista la documentación presentada, conforme a lo establecido en el artículo 152 del R.O. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, se han observado deficiencias que deberán ser subsanadas aportando documentación que se cita en el reparo.

Por otro lado, conforme a lo establecido en el artículo 88 del R.O. 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, el proyecto "Documentación técnica para solicitud de concesión administrativa de ocupación de DPMT" suscrito por D. Javier Rodríguez Montero, Ingeniero Técnico de Telecomunicación, en marzo de 2016 presentaba las siguientes deficiencias:

1. No está suscrito por técnico competente.
2. No presenta memoria justificativa y descriptiva con anejos.
3. No cuantifica la superficie a ocupar o utilizar de DPM-T.
4. No describe las instalaciones y obras adecuadamente.
5. No contiene la declaración a que se refiere el artículo 97 del Reglamento General de Costas.





6. No contiene el programa de ejecución de los trabajos.
7. No contiene información fotográfica.
8. No contiene plano de situación a escala no inferior a 1/5.000 con deslinde y zona a ocupar en DPM-T.
9. No contiene plano de planta general a escala adecuada con deslinde, instalaciones y obras, y superficie a ocupar.
10. No contiene planos de alzados y sección con la geometría de las obras.
11. No contiene evaluación de los efectos del cambio climático.
12. No contiene estudio básico de la dinámica litoral.
13. No contiene la determinación de la afección a figuras de protección ambiental.
14. No contiene estudio de repercusiones ambientales.
15. No contiene evaluación de los efectos de alteraciones importantes del DPM-T.
16. No contiene un presupuesto de ejecución material de las obras totales que suponen la ocupación que se solicita.

Dicho reparo motiva la redacción de proyecto firmado por técnico competente, así como el documento ambiental correspondiente para solventar todos los aspectos mencionados como deficiencias y poder tramitar la concesión de ocupación de dominio público marítimo terrestre.

Autorización temporal para ocupación del DPMT

El 24 de noviembre de 2017 se solicita por parte del promotor del presente proyecto, autorización para instalaciones desmontables en la costa de Sant Antoni de Portmany para los años de 2018 a 2021 con el objeto de instalar un circuito de motos náuticas.

El 6 de abril de 2018 se emite por parte de la Demarcación de Costas en las Islas Baleares Favorablemente a la solicitud de autorización temporal.

De esta manera el promotor del presente proyecto de solicitud de concesión es el poseedor de la autorización temporal existente que quiere prolongar para poder tener una seguridad laboral y poder amortizar la inversión con garantías.

## 1.2. Tipificación de las actuaciones en materia de evaluación de impacto ambiental

El proyecto objeto de estudio pretende la solicitud de concesión administrativa de ocupación del dominio público marítimo-terrestre, con destino a instalación y utilización de un circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany.

En el Anexo II del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, donde se incluyen los proyectos sometidos a la Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, incluye en el Grupo 7. Otros proyectos, epígrafe 9, "Cualquier proyecto o actuación que pueda afectar a los ecosistemas marinos". Dado que no se prevé ninguna instalación ni obra en el lecho, no se considera que éstas tengan efectos significativos sobre los ecosistemas marinos, **no procede su evaluación de impacto ambiental simplificada.**

Por otra parte, dado que **el proyecto se encuentra en el ámbito del espacio protegido Red Natura 2000 ZEPA ES0000516 "Espacio marino de poniente y norte de Ibiza"**, resulta necesario determinar si el proyecto de referencia puede afectar a dicho espacio conforme al procedimiento establecido en el artículo 31 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, que establece lo siguiente:

*Artículo 31. Actuaciones previas*



*"7. Los planes, los programas y los proyectos que puedan afectar a espacios Red Natura 2000, y que son susceptibles de someterse a la evaluación ambiental solo por esta posible afección, deben sujetarse previamente a un procedimiento que debe determinar si el (...) proyecto tiene relación directa con la gestión del sitio Red Natura 2000 o es necesario para su gestión, y también si afecta o no de manera apreciable el lugar mencionado.*

*El órgano competente para emitir este informe y el procedimiento de determinación sobre si el plan, el programa o el proyecto tiene relación directa con la gestión del sitio Red Natura 2000 o es necesario para esta gestión, y también si afecta o no de manera apreciable el lugar mencionado, son los previstos en la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).*

*En caso de concluir que corresponde el procedimiento de evaluación ambiental, este debe incluir una evaluación adecuada de las repercusiones en el lugar del plan, el programa o el proyecto".*

En concreto, según el artículo 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), relativo a la Evaluación de Repercusiones, los proyectos que puedan afectar espacios de la Red Natura 2000, y que podrían tener que someterse a la evaluación ambiental solo por esta posible afección, seguirán el procedimiento previsto en dicho artículo con el fin de determinar, mediante el certificado oportuno, si el proyecto tiene relación directa con la gestión del espacio de la Red Natura 2000 o es necesario para esta gestión, y también si afecta o no de manera apreciable el mencionado espacio.

Para la obtención del citado certificado, el promotor tiene que presentar ante el órgano sustantivo una solicitud a la cual se adjuntará una copia del proyecto y un documento ambiental que contenga, como mínimo, la siguiente información:

- *La descripción y la localización del proyecto y de todas las acciones susceptibles de producir impactos.*
- *La descripción del medio afectado.*
- *Los impactos principales que se prevén sobre el medio ambiente teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio.*
- *Las medidas correctoras o protectoras para minimizarlos.*

El órgano sustantivo remitirá a la dirección general competente en materia de la Red Natura 2000 (DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consellería de Medio Ambiente y Territorio del Govern Balear si el espacio RN2000 es de gestión autonómica, y la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO si es de gestión estatal), la citada solicitud acompañada de la documentación indicada.

Dicha dirección general, previo informe técnico, emitirá una resolución que certifique si el proyecto:

- a) *Tiene relación directa con la gestión del espacio de la Red Natura 2000 o es necesario para gestionarlo.*
- b) *Puede afectar al lugar de manera apreciable, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, programas o proyectos.*

Siguiendo con el citado artículo 39 de la LECO, si la resolución certifica que el proyecto no afecta al lugar de manera apreciable, esta circunstancia se comunicará al órgano sustantivo y el procedimiento se considerará concluido. En caso contrario, si la resolución certifica una afección apreciable posible, se comunicará al órgano sustantivo, y se instará al promotor a presentar ante el órgano sustantivo, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y la documentación anexa

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

que debe incluir el estudio de las repercusiones ambientales, de acuerdo con las previsiones de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Por tanto, el presente documento ambiental se redacta en base al artículo 39.2 de la LECO, al considerarse que el proyecto de referencia no se encuentra incluido ni en el anexo I ni en el anexo II del 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, en los que se definen los proyectos que deben someterse a evaluación de impacto ambiental, siendo solo su posible afección a un espacio RN2000 el único aspecto por el cual se podría requerir de dicha tramitación ambiental.

### 1.3. Objeto del Documento Ambiental

Es objeto del presente documento ambiental valorar la incidencia ambiental que previsiblemente pueda derivarse de la materialización de las actuaciones previstas en el "PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES", para que la dirección general competente en materia de la Red Natura 2000 pueda emitir el certificado en el que determinará si el proyecto puede afectar al lugar de manera apreciable y si es susceptible o no, de someterse a una evaluación de impacto ambiental por tener efectos significativos en el medio ambiente.

Para ello, resulta necesario identificar y analizar las acciones del proyecto susceptibles de generar impactos significativos, tanto en fase de ejecución como de explotación, y evaluar los impactos generados por estas acciones sobre los factores ambientales susceptibles de recibirlos y, en particular, sobre los objetivos de conservación del espacio protegido de la Red Natura 2000 ZEPA ES0000516 "Espacio marino de poniente y norte de Ibiza", de conformidad con la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad, y la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental de las Illes Balears (LECO).

Dichos objetivos se determinan en base a los tipos de hábitats del Anexo I y las especies del Anexo II de la Directiva Hábitats (92/43/CEE), y las especies del Anexo I de la Directiva Aves (2009/147/CE) presentes en el Lugar, y que figuran en los Formularios Oficiales Red Natura 2000 elaborados por la Comisión Europea (Formulario Normalizado de Datos Natura 2000 (FND), creado en virtud de la Decisión 97/266/CE de la Comisión de 18/12/1996 (DO L 107 de 24.4.1997) y la Decisión 2011/484/UE de la Comisión de 11/07/2011 (DO L 198 de 30.07.2011).

La consecución de este objetivo lleva consigo implícito el establecimiento de una serie de medidas protectoras y/o correctoras aplicables a impactos corregibles y ambientalmente admisibles, de manera que el proyecto resulte compatible con dichos objetivos de conservación.

El Documento Ambiental y las medidas ambientales que se adopten en relación al mismo, serán una herramienta básica para garantizar que la ejecución de las diversas actuaciones proyectadas y el desarrollo de las actividades propuestas se lleven a cabo dentro de unos condicionantes ambientales admisibles para la protección y el mantenimiento de los valores naturales que caracterizan el área de estudio.

### 1.4. Compatibilidad con las estrategias marinas

La Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino, establece en su artículo 3.3 que la autorización de cualquier actividad que requiera la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o subsuelo, deberá contar con el informe favorable del actual Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante MITECO), respecto de la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

A este respecto, el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, detalla en su artículo 5, tanto las solicitudes como la documentación necesaria a presentar que, en el caso del proyecto de referencia, deben ser las siguientes:

*Artículo 5. Solicitud.*

*1. Las solicitudes de informe de compatibilidad con la estrategia marina deberán presentarse con carácter previo a la autorización o aprobación de las actuaciones descritas en el anexo I, dirigidas a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.*

[...]

*2. Las solicitudes deberán ir acompañadas de la siguiente documentación:*

*a) Proyecto o memoria de la actuación que se pretende realizar.*

*b) Documentación técnica complementaria relativa a los hábitats y especies de la zona donde se quiere realizar la actuación.*

*c) Informe justificativo de la adecuación de la actuación a los criterios de compatibilidad y de su contribución a la consecución de los objetivos ambientales. En el caso de actuaciones que se desarrollen en espacios marinos protegidos, este informe deberá incluir además un análisis específico en relación a los valores protegidos presentes en estos espacios y una justificación de que la actuación es compatible con la conservación de estos valores.*

Asimismo, el artículo 6 del citado Real Decreto 79/2019, relativo a la incardinación del informe de compatibilidad en otros procedimientos, establece lo siguiente:

*"2. En el caso de actuaciones públicas o privadas, sometidas a reserva, adscripción, autorización o concesión conforme a la Ley de Costas o la legislación sectorial y no sujetas a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el informe de compatibilidad se solicitará al mismo tiempo que se presente la solicitud del correspondiente título de ocupación del dominio público marítimo-terrestre conforme a los artículos 31 y siguientes de la Ley de Costas y se emitirá en el seno de ese procedimiento."*

La actuación propuesta de instalación y utilización de un circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany, tiene parte de coincidencia con el epígrafe N del Anexo I del citado RD 79/2019, de 22 de febrero, aunque sin anclarse al fondo marino, que versa lo siguiente:

*N. Balizamientos de señalización de áreas ecoturísticas, áreas de custodia marina o asimiladas mediante la instalación de boyas o cualquier otro dispositivo flotante siempre y cuando los mismos vayan anclados al fondo marino.*

De todas maneras, dicha actuación debe ser compatible con los objetivos generales de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre y con los objetivos ambientales generales y específicos de la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Levantino Balear, aprobada por el Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, y en particular, con los objetivos ambientales recogidos en el anexo II del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero para las actuaciones del epígrafe F del Anexo I del mismo Real Decreto.

### 1.5. Marco legislativo

Para la realización del presente documento ambiental se ha tenido en cuenta la normativa a nivel comunitario, estatal, autonómico y municipal, que se detalla a continuación:

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

1. 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, del 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.
- Orden del Consejero de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de 19 de junio de 2013, por la que se aprueban los criterios generales de distribución de instalaciones de servicio de temporada en el dominio público marítimo terrestre balear.

2. Urbanismo y territorio

- Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares.
- Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares.
- Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y Medidas Tributarias.
- Ley 9/1999, de 6 octubre, de medidas cautelares y de emergencia relativas a la Ordenación del Territorio y el Urbanismo.
- Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.
- Ley 8/2003, de 25 noviembre, de medidas urgentes en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo.
- Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera aprobado definitivamente por el pleno del Consell Insular d'Eivissa i Formentera el 21 de marzo de 2005 (BOIB nº 50, de 31/03/2005).
- Ley 4/2008 de 14 de mayo, de medidas urgentes para un desarrollo territorial sostenible en las Illes Balears.
- Decreto ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística.
- Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears.
- Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears.
- Acuerdo del Pleno del Consell Insular de Eivissa de día 15 de mayo de 2019, de aprobación definitiva de la modificación número 1 del Plan Territorial Insular de Eivissa (BOIB nº 67, de 18/05/2019).
- Decreto-ley 9/2020, de 25 de mayo, de medidas urgentes de protección del territorio de las Illes Balears.

3. Evaluación ambiental:

- Ley 11/2006 de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las de las Illes Balears.
- Ley 9/2018, de 31 de julio, por la que se modifica la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears.
- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
- Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
- 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.

4. Espacios naturales, biodiversidad y medio marino:

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

- Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de espacios de relevancia ambiental (LECO), y sus modificaciones.
- Decreto 75/2005, de 8 de julio, por el cual se crea el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección, y sus revisiones.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y sus modificaciones.
- Real Decreto 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.
- Orden AAA/75/2012, de 12 de enero, por la que se incluyen distintas especies en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial.
- Ley 33/2015, de 21 de septiembre, que modifica la Ley 14/2007 de Patrimonio Natural y Biodiversidad.
- Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas.
- Orden AAA/1366/2016, de 4 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación de lugares de importancia comunitaria de la Región Marina Mediterránea de la Red Natura 2000, se aprueban sus correspondientes medidas de conservación y se propone la ampliación de los límites geográficos de dos lugares de importancia comunitaria.
- Acuerdo del Consejo de Gobierno de 2 de agosto de 2013 por el que se inicia el procedimiento para declarar zonas especiales de conservación (ZEC) determinados lugares de importancia comunitaria (LIC) de las Illes Balears y aprobar los planes o los instrumentos de gestión correspondientes.
- Resolución del conseller de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca por la cual se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas (BOIB nº 35, de 23/03/2017).
- RD 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos.
- Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo.
- Resolución de 20 de noviembre de 2015, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, por la que se integran en la Red de Áreas Marinas Protegidas de España las zonas de especial protección para las aves marinas de la Red Natura 2000 (BOE nº 18 de 21/01/2016).
- Decreto 25/2018, de 27 de julio, sobre la conservación de la *Posidonia oceanica* en las Illes Balears.
- Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas.
- Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas.
- Directiva 91/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres.

5. Atmósfera y ruido:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

- Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.
- 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 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Illes Balears.
- Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears.
- 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.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 678/2014, de 1 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
- Ordenanza municipal reguladora del ruido y las vibraciones del municipio de Santa Eulària des Riu (BOIB nº 19, de 14 de febrero de 2017).
- Ordenanza municipal de protección del medio ambiente.

6. Residuos:

- Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valoración y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Illes Balears.
- Ordenanza municipal para la gestión de residuos de construcción y demolición (RCD's).
- Ordenanza municipal de residuos y limpieza viaria del municipio de Santa Eulària des Riu (BOIB nº 18 de 11 de febrero de 2017).

7. Aguas:

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, y sus modificaciones.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y sus modificaciones.
- Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica.
- Real Decreto 51/2019, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears.

8. Incendios:

- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan las normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal en las Illes Balears.
- Decreto 22/2015, de 17 de abril, por el que se aprueba el IV Plan General de Defensa contra Incendios Forestales de las Illes Balears (2015-2024).
- Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley



43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

9. Patrimonio:

- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16/1985, de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español. Modificado por RD 582/1989, de 19 de mayo, y RD 64/1994, de 21 enero y 162/2002, de 8 de febrero.
- Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears.
- Decreto 14/2011, de 25 de febrero, por el cual se aprueba el Reglamento de intervenciones arqueológicas y paleontológicas de las Illes Balears.

10. Otras:

- Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción.
- Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	



## 2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### 2.1. Situación y emplazamiento del proyecto

El ámbito de proyecto se encuentra en la costa oeste de la isla de Ibiza, en la costa del término municipal de Sant Antoni de Portmany, concretamente unos ochocientos metros aguas adentro entre Cala Gració y Cala Salada.



Figura 1. Encuadre territorial. Enmarcado en amarillo, el emplazamiento de estudio.



Ilustración 1 Calificación del suelo urbano en la costa del término municipal de Sant Antoni de Portmany

Fuente: MUIB.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



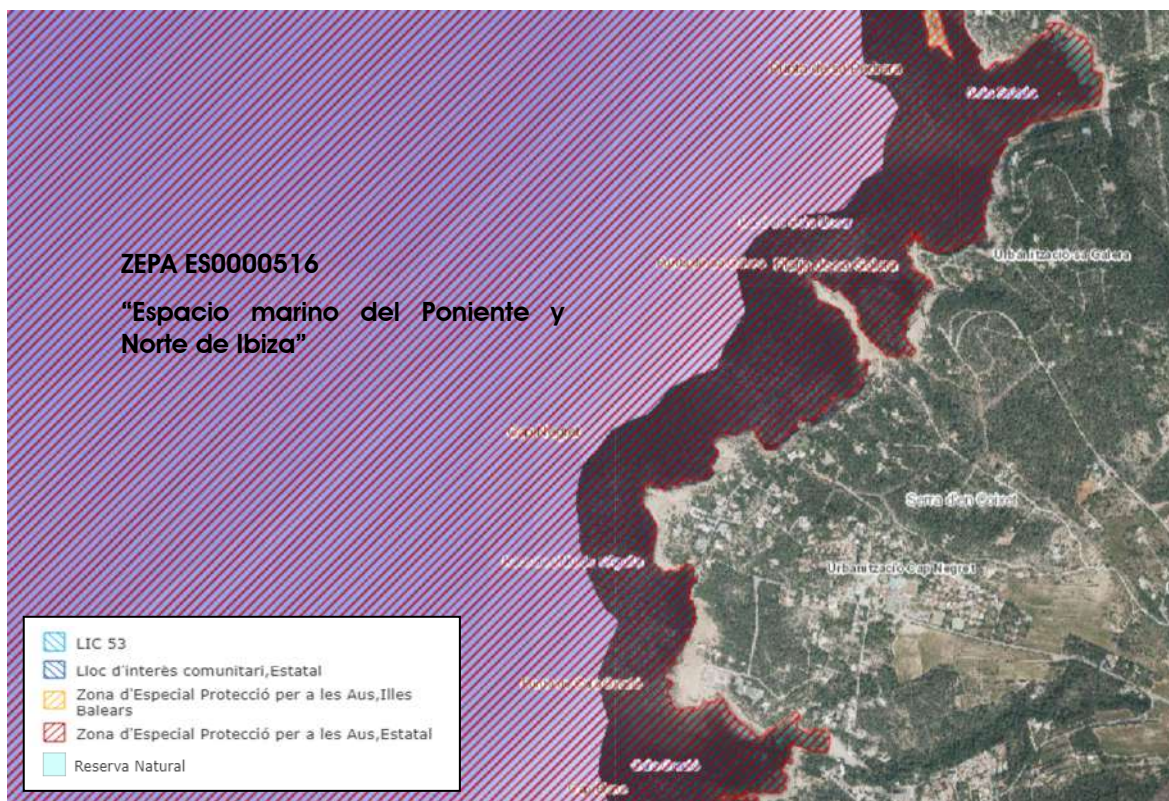


Ilustración 2 Espacios naturales protegidos y espacios protegidos de la Red Natura 2000 en el ámbito del proyecto. Fuente: bases cartográficas del IDEIB.

## 2.2. Objeto del proyecto

El objeto del presente proyecto básico es servir como base para la solicitud de la concesión de ocupación del DPMT, definir las obras y condiciones técnicas, para poder ejecutar un circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany, entre Cala Gració y Cala Salada.

Será objeto cumplir con los requisitos especificados en la Ley 22/1988, 28 julio, de Costas y con Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, así como otra normativa de aplicación

## 2.3. Descripción de la propuesta

Se pretende instalar un circuito de motos náuticas durante la temporada estival para poder realizar las actividades de motonáutica relacionadas de manera más segura posible.

La ubicación del circuito de motos es a más de 600 metros de la costa de Sant Antoni de Portmany delante de la punta del Cap Negret, entre las playas de Cala Salada y Cala Gració.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

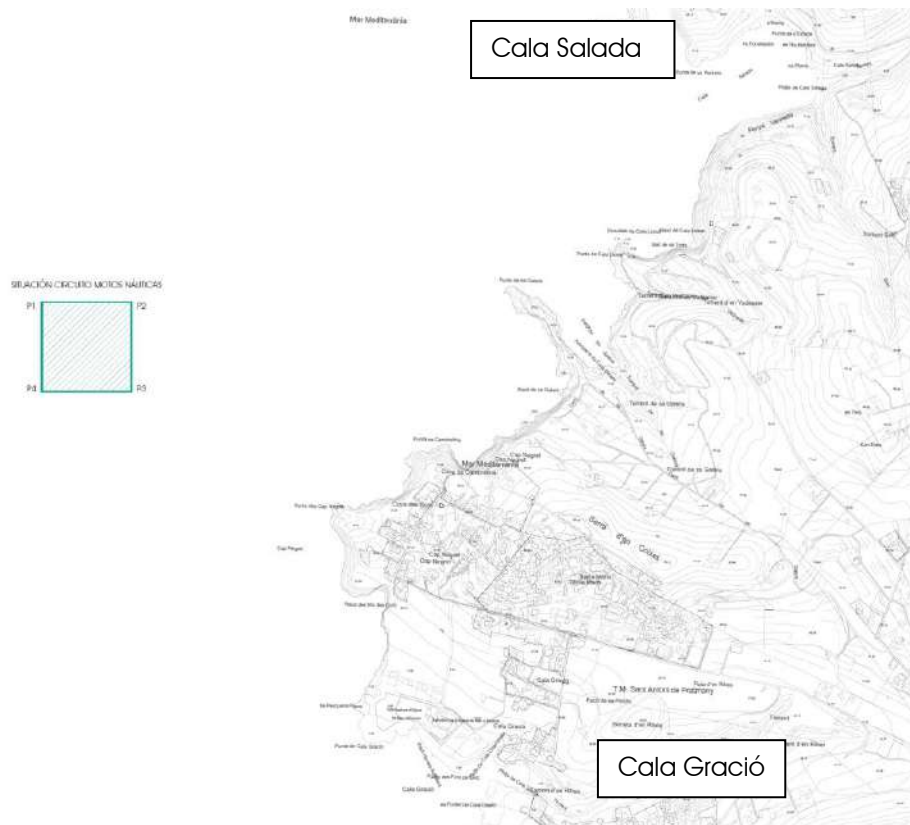


Ilustración 3 Situación del ámbito del presente proyecto.

El circuito de motos tiene forma cuadrada de 250 metros de lado y está definida por las siguientes coordenadas:

Coordenadas ETRS89 H 31 N		
Puntos	X	Y
P1	X=350560.5000	Y=4318624.9000
P2	X=350810.5000	Y=4318624.9000
P3	X=350810.5000	Y=4318374.9000
P4	X=350560.5000	Y=4318374.9000

Tabla 1 Coordenadas de los vértices que definen el circuito de motos náuticas.

La superficie de ocupación es de 62.500 m<sup>2</sup>.

No se realizará ninguna instalación fija ni se ejecutará ningún tipo de obra para el montaje y desmontaje del circuito de motos náuticas.

El circuito estará limitado por 4 boyas hinchables amarillas de dimensiones 150 x 200 cm como las que se utilizan en las regatas. Este tipo de boya garantiza que el resto de usuarios perciban el circuito desde una mayor distancia y lo asocien de manera rápida a actividades náuticas.

La posición de cada una estará determinada mediante dispositivos GPS y se situarán de manera que se genere un cuadrado de 250 metros de lado delimitando una superficie de 62.500 m<sup>2</sup>. La profundidad donde se sitúa el circuito oscila entre los 75 y los 84 metros.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	



Ilustración 4 Tipología de boyas a emplear en la instalación.

Cada día se realizará el montaje y desmontaje del circuito de motonáutica mediante el fondeo de un ancla por cada boya desde la embarcación que posteriormente se utilizará para transportar a los usuarios. Las anclas serán de tipo Danforth debido a su buen funcionamiento en arenas y tendrán el peso suficiente que garantice la estabilidad del sistema. La cabuyería a utilizar será en todo caso de nylon de 10 mm de espesor. La zona de fondeo esta compuesta por fondo de arena gruesa.

Los días que haya mala mar no se realizará la actividad por seguridad y confort de los usuarios, por lo que la instalación no estará sometida a esfuerzos de alta intensidad.

La empresa que solicita la concesión tiene los amarres de las embarcaciones en el Puerto de Sant Antoni de Portmany, gestionado por PORTS IB, en el pantalán nº4. Desde ese punto zarpan con la embarcación neumática hasta el circuito con los clientes. Las motos náuticas son remolcadas, y ya en el circuito empiezan a navegar los clientes.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

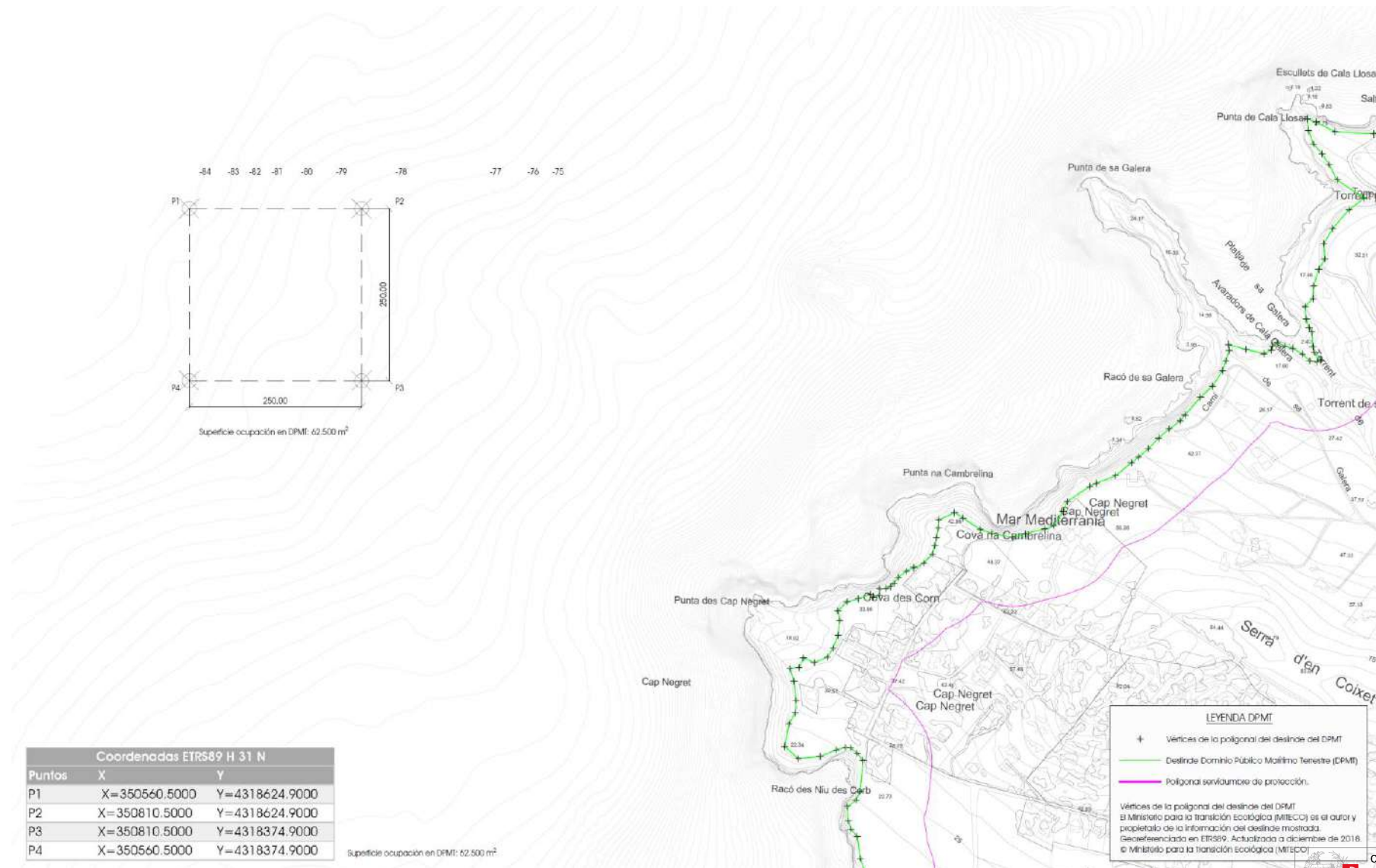


Ilustración 5 Planta propuesta del circuito de motonáutica

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES

Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>

**VISADO**

### 3. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO AFECTADO

#### 3.1. MEDIO FÍSICO

##### 3.1.1. Clima y dinámica litoral

El clima dominante en la zona es el típico mediterráneo, dentro de la variedad climática de dominio templado cálido, caracterizándose por poseer un régimen térmico suave, donde la temperatura media anual no suele descender de los 15 °C. Las precipitaciones son escasas y muy irregulares de unos años a otros, siendo generalmente inferiores a los 900 mm. La mayor parte de la lluvia se concentra en pocos días, con precipitaciones intensas en otoño (y excepcionalmente en verano), y el resto del año de poca intensidad.

Dentro de esta variedad climática mediterránea, el clima imperante puede englobarse en la sub-variedad levantino-balear. Según la clasificación climática de *Emberger*, el clima presente en la zona se adscribe dentro del cálido-semiárido, mientras que según la clasificación bioclimática y ombroclimática de *Rivas Martínez* la zona pertenece al piso termomediterráneo, ombroclima seco. En cualquier caso, tanto precipitaciones como temperaturas se encuentran distribuidas de la forma típica en este clima, hecho que condiciona un único, aunque prolongado periodo con un acusado déficit hídrico que va desde mayo hasta septiembre en el que coinciden los valores más altos de temperatura con los más bajos de precipitación.

En la siguiente tabla se resumen los principales parámetros climáticos de la zona de estudio:

Parámetro	Valor
Temperatura media anual	17 °C
Temperatura media del mes más frío	11 °C
Temperatura media del mes más cálido	25 °C
Amplitud anual de la temperatura media	13 °C
Precipitación media anual	380 mm
Evapotranspiración potencial de Thornthwaite	880 mm
Cociente precipitación / ETP	4
Clasificación climática de Emberger	Cálido semiárido
Piso bioclimático y ombroclima de Rivas Martínez	Termomediterráneo seco

**Tabla 2.** Parámetros climáticos en la zona de estudio.

En cuanto al régimen de vientos, entre los meses de abril y mayo se da el cambio de régimen de vientos invernales (ponientes y tramontanas) a régimen estival (levantes). Entre octubre y noviembre se da el cambio opuesto. La franja costera afectada está abierta sobre todo a los vientos de levante.

En cuanto al clima marítimo, la zona de costa donde se pretende instalar el circuito tiene orientación O-NO, de forma que se ve principalmente afectado por el oleaje de dirección O-NO.

El litoral de Sant Antoni conforma una bahía de grandes dimensiones y abrigada por su configuración natural, así como por los islotes de Conejera, Illa d'es Bosc y Conejera (todos ellos en el lado de la costa de Sant Josep de Sa Talaia).

La costa en esta zona es abrupta, generalmente rocosa caliza, aunque con diversos afloramientos de materiales sedimentarios como en la Peña Vermella en Cala Salada.

3.1.2. Calidad del aire y ambiente sonoro

Las principales fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en la isla de Eivissa son el transporte terrestre, las estaciones de producción de energía, el transporte aéreo y marítimo, el vertedero de residuos urbanos, las canteras en explotación y las estaciones depuradoras.

El ámbito objeto de estudio, en la costa de Sant Antoni de Portmany, con algunos servicios hoteleros y de restauración,

Desde el punto de vista del nivel de ruido, cabe caracterizar la zona de estudio como de un nivel sonoro medio y con fuerte estacionalidad, con las siguientes características definitorias del nivel sonoro:

- Carácter estacional.
- Presencia de tráfico rodado para acceso a las zonas residenciales – turísticas del entorno, playa y establecimientos de restauración.
- Tráfico náutico recreativo durante la temporada estival.
- Presencia de establecimientos de hostelería y restauración.
- Usos hoteleros y residenciales (extensiva unifamiliar).

Según la Ordenanza municipal reguladora del ruido y las vibraciones del municipio de Sant Antoni de Portmany y su posterior modificación (Modificado: BOIB núm. 84, de 11 de julio de 2017, BOIB núm. 35, de 20 de marzo de 2018, Última modificación: BOIB núm. 137, 6 de agosto de 2020) los valores límite de inmisión de ruido transmitido al medio ambiente exterior son los expuestos en la siguiente tabla.

Tabla B1. Valores límite de inmisión de ruido transmitido al medio ambiente

Tipos de área acústica			Índice de ruidos dB(A)		
			Lk,d	Lk,e	Lk,n
I	E	Sanitario, docente, cultural	50	50	40
II	A	Residencial	55	55	45
III	D	Terciario diferente de C	60	60	50
IV	C	Terciario con predominio de suelo de tipo recreativo y de espectáculos	63	63	53
V	B	Industrial	65	65	55

Tabla 3. Valores límite de inmisión de ruido transmitido al medio ambiente exterior. Tabla B1 Anejo III Ordenanza municipal reguladora del ruido y las vibraciones.

(1): Los índices de ruido correspondientes a los espacios naturales de especial protección se regulan si es el caso, en la normativa aplicable específica.

Se sobreentiende que a la fachada marítima que se ubica en dominio público marítimo terrestre, le corresponden los valores límite correspondientes al área acústica adyacente, esto es, los asignados a áreas acústicas de tipología D, con niveles máximos permitidos de 55/60 dB(A)/día y 45/50 dB(A)/noche.

En cualquier caso, los niveles sonoros en la línea de costa son menores debido a la ausencia de tráfico rodado, responsable de los niveles de ruido anteriormente referidos.

Además, la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears, establece en su artículo 2 que quedan excluidos de su ámbito de aplicación “los ruidos que generen embarcaciones de cualquier clase o actividades desarrolladas en las aguas limítrofes a la costa, cuyo control se reserva la autoridad estatal competente”.

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



3.1.3. Características geológicas y geomorfológicas.

El ámbito del proyecto se enmarca en una franja costera clasificada predominantemente como suelo rústico y algunas zonas de suelo urbano, caracterizada por relieves abruptos de roca caliza con algún afloramiento de materiales sedimentarios como Sa Penya Vermella en Cala Salada. Cubierta en gran parte por zona boscosa unos metros adentro de la línea de costa.

Desde el punto de vista geológico, el litoral emergente del ámbito de estudio se caracteriza por la presencia de materiales:

- 01, Cuaternario, Limos, arcillas y gravas Eolianitas
- 12, Mioceno inferior-medio, (Aqu.-Bur.), Conglomerados y areniscas
- 22, Jurásico superior, Margas
- 21, Cretácico inferior-medio, Margas pelágicas blancas y calizas
- 27, Jurásico inferior, Dolomías masivas y brechas
- 34, Triásico (Keuper), Arcillas, evaporitas, margas, carniolas

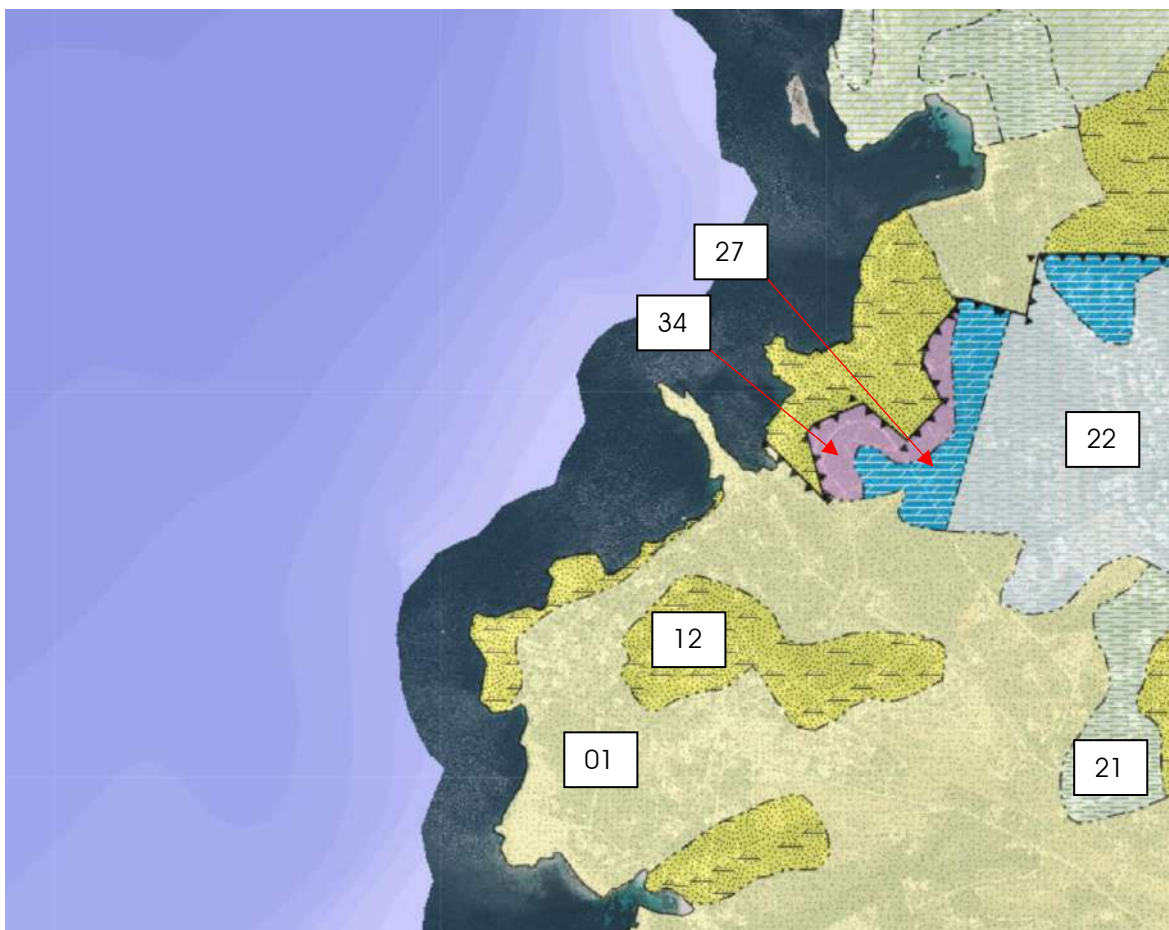


Figura 4. Mapa geológico que muestra los diferentes materiales que afloran en el ámbito de estudio. Fuente: Bases cartográficas del IDEIB.

**Aguas costeras**

Asimismo, según el PHIB (2015-2021), el emplazamiento de estudio se enmarca dentro de la masa de agua costera de la ecorregión mediterránea con código EIMC02M4 denominada "Badía de Sant Antoni" (Costa sedimentaria profunda), y junto a la zona costera con código EIMC04M2 denominada "Punta Jondal a Cap Mossos" (Costa rocosa profunda).

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, OBRAS Y PUERTOS. BALEARES

Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021

**VISADO**

La valoración de su estado ecológico para el primer ciclo de planificación (2009-2015) es de MUY BUENA, siendo para el segundo ciclo (2015-2021), de BUENO. Las principales presiones antrópicas sobre esta masa de agua costera, según la documentación del PHIB, son la contaminación originada por fuentes puntuales, en concreto, los vertidos generados por las EDARs, la contaminación originada por fuentes difusas, en este caso, la actividad agrícola y las presiones morfológicas (puertos y espigones).

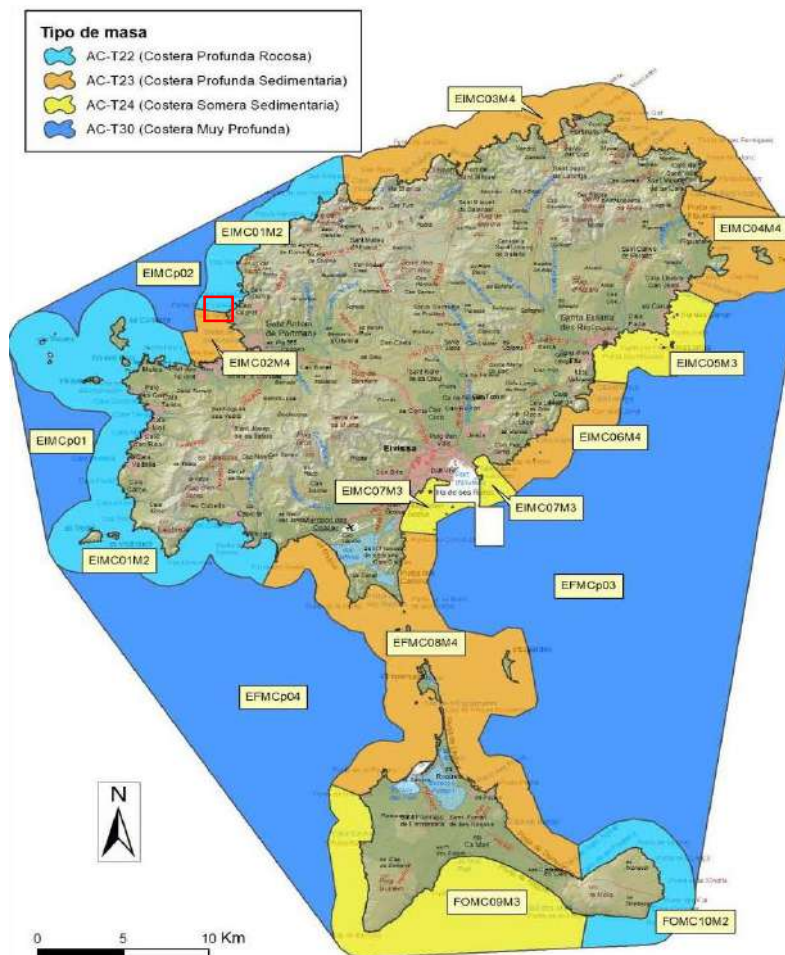


Ilustración 6 Masas de agua costera. Eivissa y Formentera. Anexo nº 1. Cartografía del PHIB.

### 3.1.4. Naturaleza de los fondos

El sustrato de los fondos marinos de la zona donde se pretende realizar la instalación es prácticamente en su totalidad arena gruesa, y en algunos puntos rocas con algas esciáfilas.

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

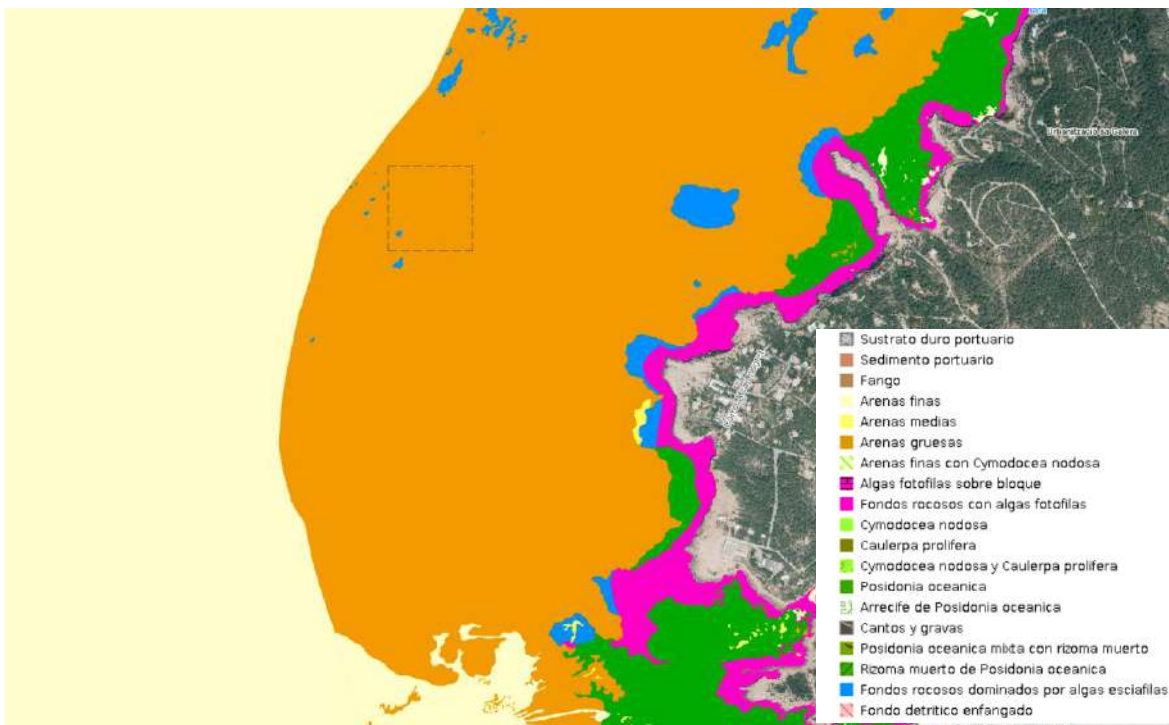


Ilustración 7 Detalle de la cartografía de los hábitats marinos en el entorno del refugio marítimo de Es Canar. Enmarcado en naranja, el ámbito de actuación. Fuente: SHNB y OBSAM, 2019.

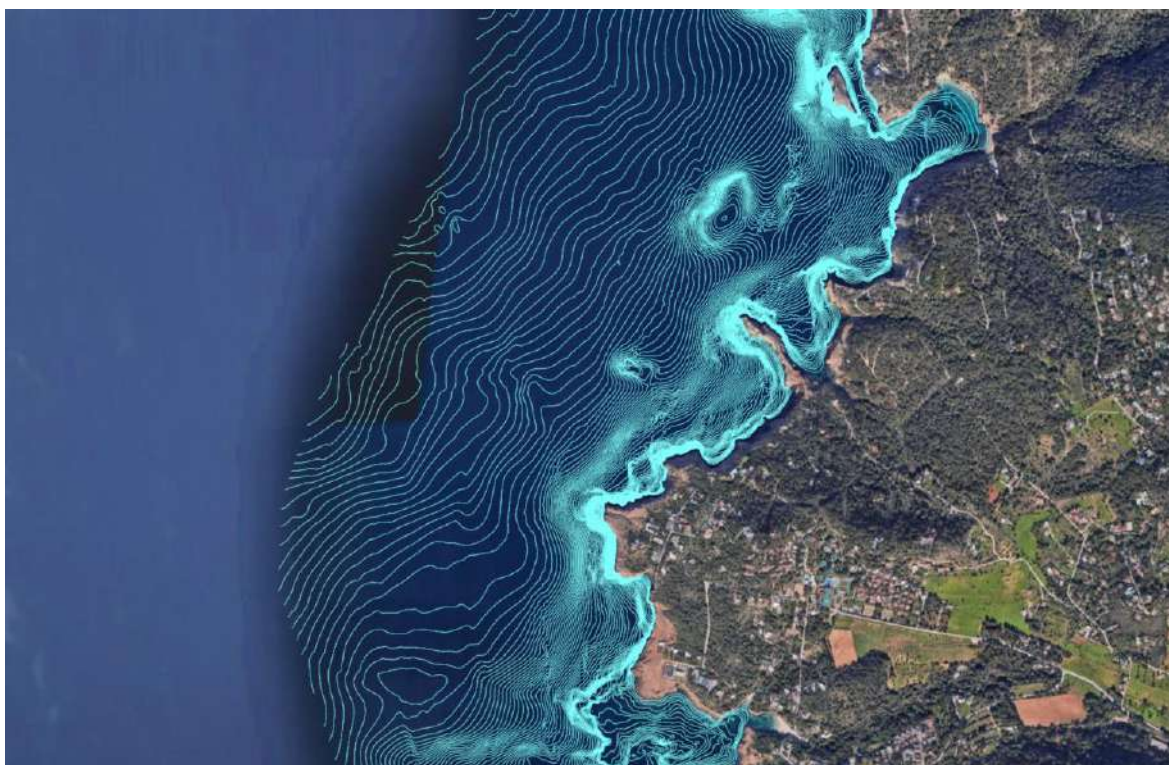


Ilustración 8 Batimetría de la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia sobre bases cartográficas del Estudio ecocartográfico del litoral de las islas de Menorca, Ibiza y Formentera. MAGRAMA.

En cuanto a la batimetría, las profundidades donde se sitúa el circuito oscilan entre los 75 y los 84 metros.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

### 3.1.5. Patrimonio

No hay constancia alguna de presencia de restos arqueológicos en el ámbito del proyecto ni de bienes de interés cultural, ni otros bienes catalogados, por lo que las actuaciones proyectadas no afectarán, a priori, a elementos patrimoniales de interés, ya sean del patrimonio etnológico y arqueológico, defensivo, civil o religioso.

No obstante, si hubiese hallazgo durante la ejecución de los trabajos, será notificado al Servicio de Patrimonio del Departamento de Educación, Patrimonio, Cultura, Deportes y Juventud del Consell Insular de Eivissa.

## 3.2. MEDIO BIÓTICO

### 3.2.1. Espacios naturales protegidos y de la Red Natura 2000 en el ámbito del proyecto

Tal y como se viene comentando a lo largo del presente documento, el ámbito de proyecto se localiza dentro de la ZEPA ES0000516 "Espacio marino de poniente y norte de Ibiza" (de competencia estatal).

En cumplimiento de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (que traspone definitivamente la Directiva Hábitat (92/43/CEE) y la Directiva Aves (79/409/CEE y 2009/147/CE)), y de acuerdo con la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la Conservación de los Espacios de Relevancia Ambiental (LECO), se deben declarar los LIC's Zonas Especiales de Conservación (ZEC's), además de las ZEPA's (se integran en la ZEC directamente), y aprobar sus planes de gestión.

Para garantizar los objetivos de protección establecidos para los espacios que integran la Red Natura 2000, en base al artículo 39 de la Ley 5/2005 de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), los proyectos que se realicen en su ámbito, deben evaluar las acciones susceptibles de generar repercusiones a las especies y los hábitats protegidos por las directivas comunitarias y que se encuentran en los anexos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio natural y la Biodiversidad, y establecer las medidas necesarias que aseguren una repercusión mínima.

Al situarse el ámbito de proyecto dentro del espacio protegido Red Natura 2000 ZEPA ES0000516 "Espacio marino de poniente y norte de Ibiza", se realiza a continuación la descripción del mismo, identificando los hábitats y especies objeto de conservación susceptibles de verse afectados por el proyecto, así como su estado de conservación y presencia en el emplazamiento de estudio y sus proximidades para, posteriormente, evaluar los impactos que las acciones del proyecto puedan generar sobre los mismos.

### 3.2.2. Características ZEPA ES0000516 "Espacio marino del poniente y norte de Ibiza"

#### Aprobación

Este espacio se aprobó definitivamente como ZEPA el 01/07/2014 mediante la Orden AAA/1260/2014, de 9 de julio, por la que se declaran Zonas de Especial Protección para las Aves en aguas marinas españolas.

#### Superficie

Se adentra en el mar entre 2,3 y 9,5 millas náuticas frente a la costa noroccidental de la isla, entre Punta d' es Moscarter hasta Cabo Llentrisca. En la zona destacan los islotes de Es Vedrà, Es Vedranell, Ses Bledes, Espartar y la Isla Conillera, todo ellos incluidos bajo diversas figuras de protección.

La superficie total de la ZEPA es de 47.162,02 hectáreas





Ilustración 9 Red Natura en la isla de Ibiza, con el espacio marino del poniente y norte de Ibiza marcado.

Características físicas, geomorfológicas y oceanográficas

La zona costera que limita con la ZEPA es rocosa y muy acantilada, a excepción de la bahía de Sant Antoni y su entorno, donde la deposición de materiales de los ríos ha conformado una amplia llanura. Frente a la costa hay varias islas de pequeño y mediano tamaño; de norte a sur: Isla d'en Calders, Isla Murada, Isla de Ses Margalides, entorno de Isla de sa Conillera, Isla de Vedrà, Isla de es Vedranell, etc. La mayor parte de estas islas se encuentran incluidas en espacios naturales y de la Red Natura 2000, a excepción de pequeños islotes como el de Cala Salada.

La plataforma continental tiene una extensión muy desigual. Al noroeste de la ZEPA apenas supera los 10 km en las zonas más extensas; mientras que al suroeste su extensión está siempre por encima de los 15 km. La profundidad de las aguas oscila entre los 0 y los 220 metros. Los fondos en las inmediaciones de la Isla de sa Conillera y del islote de Espartar son rocosos, mientras que alrededor de Vedrà están compuestos por gravas y, en menor medida, fangos.

En lo que se refiere a las características oceanográficas se debe señalar que la situación geográfica de la ZEPA hace que sus aguas estén directamente afectadas por la corriente superficial que fluye, en dirección noreste, por la costa occidental de las Islas Baleares, siendo esta una zona de elevada productividad.

3.2 Características ecológicas y biológicas

La ZEPA destaca como área de extensión de diversas colonias de cría de importantes poblaciones de aves marinas. En las zonas próximas a la costa se desarrollan comunidades de posidonia (Posidonia oceánica) bien conservadas. Este es un hábitat de gran interés ecológico que, entre otros aspectos, resulta fundamental para la alimentación de ciertas aves marinas como el cormorán moñudo.

Características socioeconómicas

Desde el punto de vista socioeconómico destaca la importante actividad turística estival de la isla de Ibiza. En la costa norte, debido a que el litoral es rocoso, la presión urbanística es moderada, concentrándose la urbanización, básicamente, en la costa oeste, en torno a la bahía de San Antoni y ciertas calas (Cala Tarida, Cala Molí, Cala Vedella, otras). Se debe hacer mención al puerto (deportivo y de pasajeros) de San Antoni cuya importancia aumenta notablemente en

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES

Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021

**VISADO**

verano. En general, se trata de una zona muy transitada por embarcaciones de recreo durante los meses de verano.

Por otro lado, la actividad pesquera tiene una importancia relativa en la zona, se practica la pesca de arrastre, y entre los artes menores el trasmallo y el palangre de fondo.

Calidad e importancia globales del lugar

Espacio marino que rodea a varios islotes y tramos costeros de importancia para la reproducción de diversas aves marinas. Destaca la población reproductora de paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), que concentra en esta zona las colonias de cría más importantes del Mediterráneo español. También incluye importantes poblaciones de pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) y de gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), y en menor medida de pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*).

Otras características (geológicas, geomorfológicas y paisajísticas).

La zona marina que ocupa va desde el cabo Llentrisca, bordeando los islotes de Es Vedrà, Es Vedranell, Ses Bledes y Espartar, así como la isla Conillera y toda la costa norte (Els Amunts) hasta la punta d' es Moscarter en Portinatx. La situación geográfica hace que sus aguas estén afectadas directamente por la corriente superficial que fluye en dirección noreste por las costas occidentales de Baleares, produciendo una zona de frente y de elevada productividad. Los fondos en las inmediaciones de la isla Conillera y del islote de Espartar son rocosos, mientras que alrededor de Vedrà están compuestos por gravas y, en menor medida, fangos.

Regiones biogeográficas

Mediterranean 0%

Marine Mediterranean 100%

Institución responsable de la gestión del lugar

Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar - Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

**Especies que dan valor a la ZEPA según su FND**

Conforme al Formulario Normalizado de Datos Natura 2000 (FND), las especies presentes en la ZEPA a las que se aplica el art. 4 de la Directiva 2009/147/CE (incluidas en el Anexo I de la Directiva Aves), y que figuran en el Anexo II de la Directiva Hábitats (92/43/CEE), se muestran en la siguiente tabla 4, indicando, entre otros aspectos, su estado de conservación y su valoración global en el lugar.

Especies		Población del lugar		Evaluación del lugar			
Nombre científico	Nombre común	Tipo	Tamaño o densidad	Población	Conservac.	Aislamiento	Valor Global
Larus fuscus	Gaviota sombría	Migrador e invernante	Está presente	No significativa			
Larus ridibundus	Gaviota reidora	Migrador	Está presente	No significativa			
Chlidonias niger	Fumarel común	Migrador	Está presente	No significativa			
Calonectris diomedea	Pardela cenicienta	Reproductora	150-275 p	2% > p > 0%	Buena	Población no aislada	BUENO
Hydrobates pelagicus	Paíño europeo	Reproductora	900-1750 p	p > 15%	Excelente	Población no aislada	EXCELENTE
Larus audouinii	Gaviota de Audouin	Reproductora	503-503 p	15% > p > 2%	Buena	Población no aislada	

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES

Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021

**VISADO**

Puffinus puffinus mauretanicus	Pardela balear	Reproductora	375-380 p	15% > p > 2%	Buena	Población no aislada	BUENO
Phalacrocorax aristotelis desmarestii	Cormorán moñudo	Reproductora	95-95 p	15% > p > 2%	Buena	Población no aislada	BUENO
Larus melanocephalus	Gaviota cabecinegra	Migrador e invernante	Está presente	No significativa			
Sterna sandvicensis	Charrán patinegro	Migrador e invernante	Está presente	No significativa			
Sterna hirundo	Charrán común	Migrador	Está presente	No significativa			
Larus michahellis	Gaviota patiamarilla	Residente	Está presente	No significativa			
Sula bassana	Alcatraz común	Migrador e invernante	Está presente	No significativa			

Tabla 4. Especies de Aves que figuran en el Anexo I de la Directiva Aves según FND. <sup>1)</sup> Tamaño o densidad relativos de la población presente en el lugar con respecto a la población nacional. <sup>2)</sup> Conservación buena: *elementos bien conservados, independientemente de la categorización de la posibilidad de restauración o elementos en condición mediana o parcialmente degradada y restauración fácil.*

De estas especies, 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 CEEAA 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).

### Objetivos de conservación y directrices de gestión de la ZEPA ES0000516

Del documento de consulta “*Directrices de gestión y seguimiento de la ZEPA ES0000516 Espacio marino del poniente y norte de Ibiza*”, cabe destacar los siguientes objetivos de conservación y directrices de gestión de la ZEPA que pueden promoverse mediante el proyecto que se pretende:

OBJETIVOS DE CONSERVACIÓN	DIRECTRICES DE GESTIÓN	PARTICULARIDADES
<i>taxones clave que han motivado la designación de la ZEPA. Profundizar en el conocimiento de los taxones clave y de</i>	<b>(IC) Incremento del conocimiento para la mejora efectiva del Estado de Conservación de las aves marinas.</b>	en cuenta en la aplicación de los objetivos y directrices de gestión.
<i>Objetivos Operativos</i>	<i>Directriz para alcanzar el Objetivo</i>	
<b>1.1:</b> Concretar, para los taxones clave en la ZEPA, el tamaño poblacional de referencia, los índices de abundancia o la superficie de ocupación por encima de los cuales considerar que los mismos se encuentran en un estado de conservación favorable.	<b>(IC-1)</b> Estudio taxones clave ZEPA. Establecer Valores de referencia.	<b>Taxones clave:</b> pardela cenicienta mediterránea ( <i>Calonectris diomedea diomedea</i> ), pardela balear ( <i>Puffinus mauretanicus</i> ), paíño europeo mediterráneo ( <i>Hydrobates pelagicus melitensis</i> ), cormorán moñudo ( <i>Phalacrocorax aristotelis desmarestii</i> )
<b>1.2:</b> Establecer un seguimiento adecuado del status poblacional de los taxones clave en la ZEPA y de sus factores de amenaza.	<b>(IC-2)</b> Programa censos taxones clave ZEPA.	

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. ISLAS BALEARES

Expediente	Fecha
2021/03327/01	14/09/2021

**VISADO**

<b>1.4:</b> Profundizar en el conocimiento de los patrones de movimiento y el uso del espacio que hacen los taxones clave en la zona de estudio.	<b>(IC-5)</b> Estudios patrones de movimiento y uso del espacio taxones clave ZEPA.	gaviota de Audouin ( <i>Larus audouinii</i> ).
<b>1.6:</b> Analizar la relación de la ZEPA con otros espacios naturales de interés para la conservación de las poblaciones y taxones clave.	<b>(IC-7)</b> Estudios origen/destino taxones clave y relación con otros espacios protegidos.	Colonias de cría: LIC y ZEPA ES5310023 Illots de Ponent d'Eivissa; LIC y ZEPA ES0000078 Es Vedrà - Es Vedranell.
<b>1.7:</b> Evaluar la incidencia del denominado Cambio Global o Cambio Climático en las características de la ZEPA y la biología de los taxones clave.	<b>(IC-8)</b> Estudios para evaluar la incidencia del Cambio Climático en la biología de los taxones clave.	-
<b>2.1:</b> Profundizar en el conocimiento de otras aves marinas y hábitats presentes en la ZEPA y determinar sus relaciones ecológicas con los taxones clave que justifican la designación de la misma, de forma que se garantice el mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales para la conservación de estas últimas.	<b>(IC-9)</b> Estudio otras aves marinas y hábitats de interés en ZEPA.	<b>Otros taxones relevantes:</b> alcatraz atlántico ( <i>Morus bassanus</i> ), págalo grande ( <i>Stercorarius skua</i> ), gaviota reidora ( <i>Larus ridibundus</i> ), gaviota cabecinegra ( <i>Larus melanocephalus</i> ), gaviota sombría ( <i>Larus fuscus</i> ), charrán patinegro ( <i>Sterna sandvicensis</i> ), charrán común ( <i>Sterna hirundo</i> ) y fumarel común ( <i>Chlidonias niger</i> ).
<b>3) Minimizar la afección negativa de la actividad pesquera sobre las aves marinas objeto de conservación y sus hábitats.</b>	<b>LÍNEA ESTRATÉGICA:</b> <b>(PSR) Aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. Pesca Sostenible y Responsable. (SP) Sensibilización y participación ciudadana.</b>	<b>Condiciones Específicas de la ZEPA a tener en cuenta en la aplicación de los objetivos y directrices de gestión.</b>
<i>Objetivos Operativos</i>	<i>Directriz para alcanzar el Objetivo</i>	
<b>3.1:</b> Minimizar la mortalidad accidental de ejemplares de aves por los artes de pesca (palangre y otros artes – enmalle, cerco, etc.-). <b>3.2/3.3/3.4</b>	<b>(PSR-1)</b> Convenios sector pesquero.	Los artes de pesca utilizadas en la zona son el arrastre, el cerco y artes menores como el trasmallo. Los artes de enmalle afectan a especies buceadoras como el cormorán moñudo. El palangre puede incidir sobre la mortalidad accidental de
<b>3.2 :</b> Garantizar la disponibilidad de alimento para las aves (peces pelágicos y otras presas) a unos niveles adecuados en la zona.	<b>(PSR-6)</b> Incentivar barcos que incluyan sistemas e instrumentos que reduzcan las capturas accidentales de aves marinas.	La gaviota de Audouin parece ser excesivamente dependiente de los descartes. Entre las medidas de mitigación recomendadas para el palangre: línea espantapájaros, calado nocturno, cebo azul, dispositivos de calado sumergido, cebo descongelado, aumento velocidad hundimiento, disuasores acústicos, alterar sabor cebos, otros. Para el enmalle: uso de materiales biodegradables, redes visibles para las aves.
<b>3.3 :</b> Analizar la influencia de los descartes sobre las especies objeto de conservación, y prever posibles respuestas ante la reducción/desaparición de este recurso, para minimizar el impacto.	<b>(PSR-7)</b> Protocolo rescate de aves vivas/heridas atrapadas en anzuelos.	
	<b>(PSR-8)</b> Estudio influencia local de los descartes sobre biología y comportamiento de los taxones clave.	
	<b>(PSR-9)</b> Evaluación estado de las poblaciones presa, correlación intensidad de esfuerzo pesquero y distribución de aves.	
<b>3.4:</b> Sensibilizar a los pescadores sobre su papel como garantes de la conservación y procurar la participación activa de este colectivo en el desarrollo de las medidas que establecen las directrices de gestión.	<b>(PSR-10)</b> Programa específico para sensibilizar a los pescadores.	
	<b>(SP-2)</b> Código de buenas prácticas.	
<b>4) Promover un uso público del espacio marino ordenado y compatible con la conservación de las aves marinas.</b>	<b>LÍNEA ESTRATÉGICA:</b> <b>(UP) Uso público y actividades turística- recreativas en el espacio. (SP) Sensibilización y participación ciudadana.</b>	<b>Condiciones Específicas de la ZEPA a tener en cuenta en la aplicación de los objetivos y directrices de gestión.</b>
<i>Objetivos Operativos</i>	<i>Directriz para alcanzar el Objetivo</i>	
<b>4.1:</b> Regular la práctica de actividades deportivas y recreativas en la zona, tales como el buceo, las actividades náuticas, la pesca recreativa o las actividades aeronáuticas.	<b>(UP-1)</b> Inventario actividades turísticas, recreativas y de ocio en la ZEPA.	Zona muy turística con gran cantidad de barcos de recreo navegando en sus aguas- especialmente durante el periodo estival-. Importancia relativa de la pesca
	<b>(UP-2)</b> Regulación actividades recreativas en áreas sensibles y periodos críticos para las aves.	Áreas especialmente frágiles y sensibles: <ul style="list-style-type: none"> <li>• En torno a las colonias de gaviota de Audouin</li> </ul>

3.2.3. Hábitats y especies presentes en el ámbito de estudio

- **Hábitats. Estudio bionómico de los fondos referido al ámbito de actuación.**

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



Consultada la cartografía oficial del IDEIB en relación al Atlas de los hábitats de España (2005), en el ámbito terrestre del refugio marítimo a acondicionar, no se localiza ninguna formación vegetal, dado que se trata de una zona urbanizada. Por tanto, no existen en el entorno del proyecto hábitats terrestres de interés comunitario incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

Conforme a la cartografía de los hábitats marinos realizada por la Societat d'Història Natural de Balears (SHNB) y el OBSAM en 2019 (JULIÀ, M. et al (2019). *Cartografía de los hábitats marinos de las Islas Baleares: compilación de capas y comunidades bentónicas*), con objeto de revisar la nomenclatura y código de cada hábitat para adaptarse a la "Lista patrón de los hábitats marinos presentes en España" (Templado, J. et al. 2012), en el ámbito marino del refugio marítimo a acondicionar y su entorno, encontramos los siguientes hábitats:

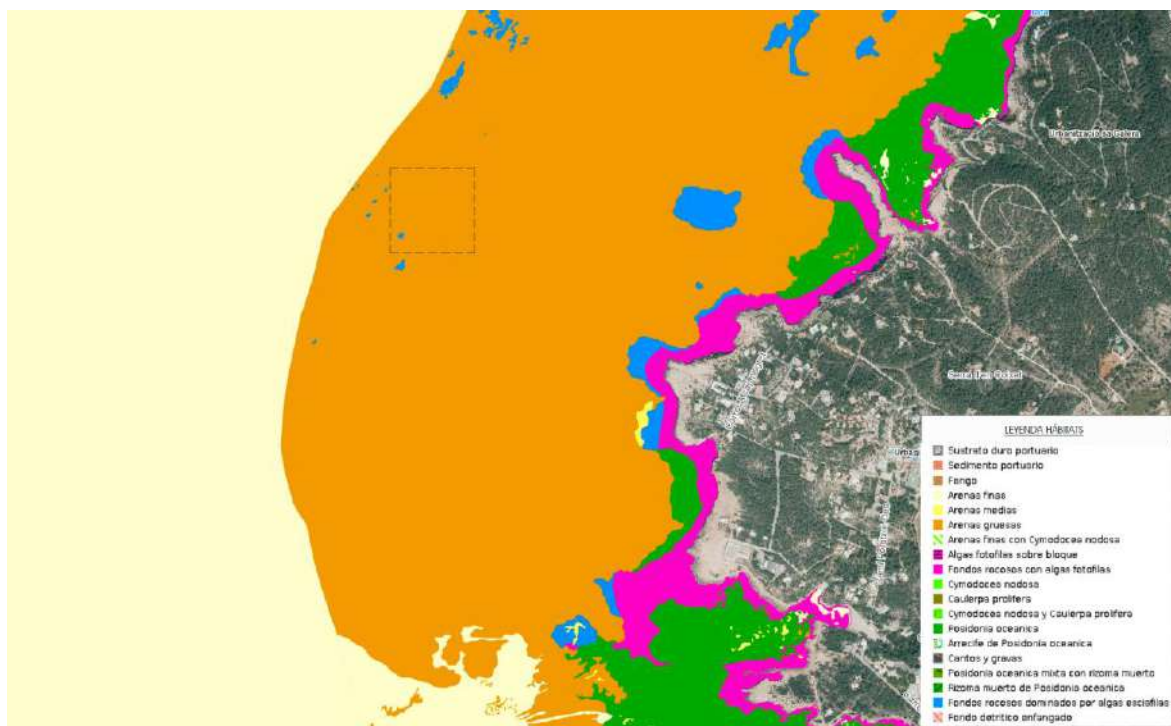


Ilustración 10 Cartografía bionómica de los hábitats marinos en el entorno de Cala Salada y Cala Gració. Enmarcado en naranja, el ámbito de actuación. Fuente: SHNB y OBSAM, 2019

Conforme a la figura anterior, los hábitats presentes en el entorno marino colindante al área de actuación, son los que se describen a continuación:

- Arenas gruesas (código LPHME 0304C):
- Fondos rocosos dominados por algas esciáfilas y hemiesciáfilas. Facies de precoralígeno (código LPHME 030104

Cabe indicar que los hábitats marinos colindantes al ámbito de actuación, no son objeto de conservación de ningún espacio protegido de la Red Natura 2000.

▪ **Especies**

Con objeto de identificar las especies de flora y fauna presente en el ámbito de estudio, se ha recopilado la información obtenida del visor del BIOATLAS en el que está representado sobre el territorio el catálogo de flora y fauna terrestre de las Illes Balears en cuadrículas UTM de 10 km x 10 km y de 5 km x 5 km.

 <p>GOBIERNO DE LAS ILLES BALEARS  <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

En concreto, la zona de proyecto y su entorno colindante, se localiza dentro de las cuadrículas 1x1 con código 8602; y de la cuadrícula 5x5 con código 861, con presencia segura de las especies catalogadas que se muestran en la tabla 6, según la información obtenida del visor. En dicha tabla se remarcan en azul los taxones clave objeto de conservación prioritaria de la ZEPA ES0000516 "Espacio marino del poniente y norte de Ibiza".

<b>Taxón (Especie)</b>	<b>Nombre común (Especie)</b>	<b>Catalogado</b>	<b>Amenazado</b>	<b>Endémico</b>
<i>Bufo balearicus</i>	Calàpet	Sí	No	No endèmic
<i>Zamenis scalaris</i>	Serp blanca	Sí	No	No endèmic
<i>Atelerix algirus</i>	Eriçó	Sí	No	No endèmic
<i>Hemidactylus turcicus</i>	Dragonet rosat	Sí	No	No endèmic
<i>Tarentola mauritanica</i>	Dragó	Sí	No	No endèmic
<i>Xerocrassa caroli caroli</i>	*	Sí	No	Endèmic balear
<i>Xerocrassa ebusitana calasaladae</i>	*	Sí	No	Endèmic balear
<i>Podarcis pityusensis calaosaladae</i>	Sargantana de les Pitiüses	Sí	No	Endèmic balear
<i>Podarcis pityusensis pityusensis</i>	Sargantana de les Pitiüses	Sí	No	Endèmic balear
<i>Ichthyaetus audouinii</i>	Gavina roja	Sí	Sí	No endèmic
<i>Tadarida teniotis</i>	Ratapinyada de coa llarga	Sí	No	No endèmic
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	Ratapinyada de ferradura petita	Sí	No	No endèmic
<i>Dendropoma lebeche</i>	*	Sí	Sí	No endèmic
<i>Hypsugo savii</i>	Ratapinyada de muntanya	Sí	No	No endèmic
<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Ratapinyada de vores clares	Sí	No	No endèmic
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Ratapinyada comuna	Sí	No	No endèmic

Tabla 5 Taxones fauna catalogados en la cuadrícula 861.

<b>Taxón (Especie)</b>	<b>Nombre común (Especie)</b>	<b>Catalogado</b>	<b>Amenazado</b>	<b>Endémico</b>
<i>Crithmum maritimum</i>	Fonoll marí	Sí	No	No endèmic
<i>Silene cambessedesii</i>	Molinet	Sí	No	Endèmic microareal
<i>Posidonia oceanica</i>	Alga de vidriers, Altina	Sí	No	No endèmic

Tabla 6 Especies registradas en las cuadrículas del BIOATLAS 861.

### 3.2.4. Justificación de la compatibilidad de la actuación con la estrategia marina de la Demarcación Levantino-Balear

El artículo 26 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, establece que las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves que conforman la Red Natura 2000, podrán formar parte de la Red de Áreas Marinas Protegidas de España (RAMPE). A este respecto, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, emite Resolución de 20 de noviembre de 2015, por la que se integran en la Red de Áreas Marinas Protegidas de España las zonas de especial protección para las aves marinas de la Red Natura 2000 (BOE nº 18 de 21/01/2016). Por tanto, el ámbito marino de la ZEPA ES0000516 "Espacio marino del poniente y norte de Ibiza", se encuentra a su vez dentro de la citada Red de Áreas Marinas Protegidas de España.

La figura de "Área Marina Protegida" (AMP) fue creada en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, como una de las categorías de clasificación de espacios naturales protegidos (artículos 30 y 33). Los instrumentos esenciales de planificación del medio marino son las estrategias marinas definidas en el Título II de la citada Ley 41/2010, de 29 de diciembre, quedando el ámbito del proyecto que nos ocupa dentro de la Demarcación Levantino-Balear.



La estrategia marina de la Demarcación Levantino-Balear, elaborada por el MITECO, y aprobada mediante el RD 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas, es el principal instrumento de planificación orientado a la consecución del buen estado ambiental del medio marino y constituye el marco general al que deberán ajustarse las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente.

Tal y como se ha comentado anteriormente, el artículo 3.3 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, establece asimismo que la autorización de cualquier actividad que requiera la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o subsuelo, deberá contar con el informe favorable del actual Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante MITECO), respecto de la compatibilidad de la actividad con la estrategia marina correspondiente de conformidad con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

A este respecto, el Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, por el que se regula el informe de compatibilidad y se establecen los criterios de compatibilidad con las estrategias marinas, establece en su artículo 3, que dicho RD se aplicará a las actuaciones descritas en su anexo I que requieran *“bien la ejecución de obras o instalaciones en las aguas marinas, su lecho o su subsuelo, bien la colocación o depósito de materias sobre el fondo marino, así como a los vertidos que se desarrollen en cualquiera de las cinco demarcaciones marinas definidas en el artículo 6.2 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino”*.

La actuación no genera ninguna obra ni instalación en el lecho marino y no estaría incluida en ningún apartado del Anexo I del citado RD 79/2019, de 22 de febrero.

Aun así, la actuación debe ser compatible con los objetivos generales de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre y con los objetivos ambientales generales y específicos de la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Levantino-Balear, aprobada por el Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre y, en particular, con los objetivos ambientales recogidos en el Anexo II del Real Decreto 79/2019, de 22 de febrero, para las actuaciones del epígrafe F de su Anexo I, que se transcriben a continuación.

En la siguiente tabla, se detalla en azul la valoración de la compatibilidad de la actuación teniendo en cuenta los indicadores asociados al buen estado ambiental establecidos en la estrategia marina, para cada objetivo ambiental.

Objetivo específico A. Proteger y preservar el medio marino, incluyendo su biodiversidad, evitar su deterioro y recuperar los ecosistemas marinos en las zonas que se hayan visto afectados negativamente.	
A.1 Asegurar la conservación y recuperación de la biodiversidad marina a través de instrumentos y medidas efectivos.	
<b>Objetivo ambiental A.1.1</b>	Reducir la intensidad y área de influencia de las presiones antropogénicas significativas sobre los hábitats bentónicos, con especial atención a los hábitats biogénicos y/o protegidos. <b>Superficie de hábitats protegidos potencialmente afectados por el proyecto: 0 m2. COMPATIBLE.</b>
<b>Objetivo ambiental A.1.2</b>	Minimizar las posibilidades de introducción o expansión secundaria de especies alóctonas (control del vertido de sedimentos, control del fondeo o limpieza de cascos). <b>No se prevé que la actividad pueda generar la introducción o expansión secundaria de especies alóctonas. COMPATIBLE.</b>
<b>Objetivo ambiental A.1.4</b>	Reducir las principales causas de mortalidad y disminución de las poblaciones de grupos de especies no comerciales en la cima de la cadena trófica (mamíferos marinos, reptiles, aves marinas, elasmobranquios pelágicos y demersales), tales como capturas accidentales, colisiones con embarcaciones, ingestión de basuras marinas, depredadores terrestres introducidos, contaminación, destrucción de hábitats y sobrepesca. <b>No existe destrucción de hábitats. La actividad realizará la recogida de residuos sólidos líquidos de las embarcaciones. Se controlará la velocidad de navegación. COMPATIBLE.</b>

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES

Expediente: **2021/03327/01** Fecha: **14/09/2021**

**VISADO**

<b>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.</b>	
<b>B.1.</b> Adoptar y aplicar las medidas necesarias para que la introducción de materia o energía en el medio marino no produzca efectos negativos significativos sobre los ecosistemas ni los bienes y servicios provistos por el medio marino.	
<b>Objetivo ambiental B.1.1</b>	Reducir el volumen de vertidos directos o indirectos sin tratamiento adecuado (vertidos industriales, aguas residuales, descargas desde ríos, escorrentías,…) al medio marino, así como mejorar la eficiencia de las estaciones de depuración y redes de alcantarillado para minimizar el aporte de basuras, contaminantes y nutrientes al medio marino.  <i>La explotadora controlará que no se realice ningún tipo vertido al mar desde las embarcaciones usuarias. Se establecerá un protocolo de actuación en caso de vertido de hidrocarburos. COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.1.2</b>	Reducir la frecuencia de vertidos sin tratamiento adecuado al mar desde embarcaciones y plataformas.  <i>La explotadora controlará que no se realice ningún tipo vertido al mar desde las embarcaciones. Se establecerá un protocolo de actuación en caso de vertido de hidrocarburos en fase de obra y de explotación. COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.1.5.</b>	Reducir la cantidad de basuras marinas generadas por fuentes tanto terrestres como marítimas.  <i>La explotadora realizará la recogida de residuos sólidos y líquidos que pueda encontrar en la zona. COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.1.9.</b>	Garantizar que los niveles de ruido submarino no generan impactos significativos en la biodiversidad marina.  <i>No existen datos de ruido submarino, además no se prevé incrementar la actividad náutica en la zona ya que en época estival así que se considera COMPATIBLE.</i>
<b>B.2.</b> Adoptar y aplicar las medidas necesarias para lograr que las concentraciones de contaminantes se encuentren en niveles que no produzcan efectos de contaminación.	
<b>Objetivo ambiental B.2.1.</b>	No superar los niveles de contaminantes establecidos en biota por las autoridades competentes y por los organismos internacionales, y que las tendencias temporales sean decrecientes o permanezcan estables si las concentraciones están lo suficientemente cercanas al nivel basal.  <i>COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.2.2.</b>	Mantener tendencias temporales decrecientes o estables en los niveles de contaminantes en sedimentos.  <i>. COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.2.3.</b>	No superar los niveles biológicos de respuesta a la contaminación en organismos indicadores para los que existen criterios establecidos por las autoridades competentes y por los organismos internacionales, y que éstos se mantengan dentro de sus rangos de respuestas basales, o se aproximen a este rango, a lo largo del tiempo.  <i>COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo ambiental B.2.4.</b>	Minimizar la incidencia y magnitud de los eventos significativos de contaminación aguda (por ejemplo, vertidos accidentales de hidrocarburos o productos químicos) y su impacto sobre la biota, a través de procesos adecuados de análisis de riesgos.  <i>COMPATIBLE.</i>
<b>Objetivo específico C. Garantizar que las actividades y usos en el medio marino sean compatibles con la preservación de su biodiversidad.</b>	
<b>C.2.</b> Adoptar y aplicar las medidas necesarias para minimizar el impacto de las actividades humanas en las condiciones físicas del medio marino.	

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

<b>Objetivo ambiental C.2.1</b>	Garantizar que la superficie afectada por alteraciones físicas permanentes causadas por actividades humanas sea una proporción reducida del área total de la demarcación levantino - balear. <b>COMPATIBLE.</b>
<b>Objetivo ambiental C.2.2</b>	Garantizar que las alteraciones físicas localizadas y permanentes causadas por actividades humanas no amenacen la perdurabilidad y funcionamiento de los hábitats biogénicos y/o protegidos, ni comprometan el logro o mantenimiento del BEA para estos hábitats. <b>COMPATIBLE.</b>
<b>Objetivo ambiental C.2.3</b>	Adoptar medidas de mitigación en los tramos de costa en los que las alteraciones físicas permanentes causadas por actividades humanas hayan producido una afección significativa, de manera que las propiedades hidrográficas e hidrodinámicas sean compatibles con la conservación de los hábitats. <b>COMPATIBLE.</b>
<b>Objetivo ambiental C.2.4</b>	Garantizar que los estudios de impacto ambiental de los proyectos que puedan afectar al medio marino se lleven a cabo de manera que se tengan en cuenta los impactos potenciales derivados de los cambios permanentes en las condiciones hidrográficas, incluidos los efectos acumulativos, en las escalas espaciales más adecuadas, siguiendo las directrices desarrolladas para este fin. <b>COMPATIBLE.</b>

<b>C.3.</b> 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.	
<b>Objetivo ambiental C.3.5</b>	Ampliar el conocimiento sobre el efecto de las actividades humanas sobre los hábitats, especialmente los biogénicos y protegidos, sus especies, poblaciones y comunidades, su sensibilidad, límites de tolerancia y capacidad adaptativa y de aclimatación, especialmente en relación a las actividades pesqueras, las construcción de infraestructuras, los dragados, la extracción de recursos marinos no renovables, la contaminación y la interacción con los efectos del cambio climático (acidificación, calentamiento, etc.). <b>COMPATIBLE.</b>

Tabla 7. Objetivos ambientales generales y específicos de la Estrategia marina de la demarcación levantino-balear que deben ser considerados en el análisis de compatibilidad de las actuaciones del epígrafe F del anexo I del RD 79/2019, de 22 de febrero, conforme al anexo II del citado Real Decreto. Fuente: Resolución de 13 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de noviembre de 2012, por el que se aprueban los objetivos ambientales de las estrategias marinas españolas.

[https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/em\\_levantino\\_balear\\_objetivos\\_tcm30-130928.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/em_levantino_balear_objetivos_tcm30-130928.pdf)

A la vista del análisis realizado, se concluye que el proyecto de solicitud de concesión para instalación y utilización de un circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany, resulta compatible con la consecución de los objetivos de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino y con los objetivos ambientales de la Estrategia Marina de la Demarcación Marina Levantino-Balear.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

## 4. ANÁLISIS DE IMPACTOS POTENCIALES

A continuación, se realiza la identificación y valoración de los impactos potenciales derivados de la ejecución del Proyecto para la solicitud de ocupación del DPMT para circuito de motos náuticas en la costa de Sant Antoni de Portmany, para lo que se ha considerado la relación de los factores ambientales que pueden verse afectados y el conjunto de las acciones del proyecto susceptibles de provocar efectos sobre los mismos, en las fases de ejecución de las obras y de explotación.

### 4.1. Acciones con posibilidad de generar impacto

Las acciones que conlleva el proyecto con posibilidad de generar impacto, son las siguientes:

- Instalación del balizamiento que delimitará el espacio destinado al circuito de motos náuticas.
- Utilización de embarcaciones a motor en el circuito, especialmente motos náuticas pero también embarcaciones de apoyo.
- Superficie de ocupación del DPMT: 62.500 m<sup>2</sup> toda ella de espejo de agua.

Una vez analizado el proyecto, y teniendo en cuenta las acciones que se derivan de la ejecución del mismo, cabe considerar que las actuaciones contempladas pueden agruparse en las siguientes acciones concretas susceptibles de generar impacto:

FASE	ACTIVIDAD
Fase de instalación	Presencia y actividad de embarcaciones en el espejo de agua
	Colocación de elementos de fondeo y balizas.
	Gestión de residuos de instalación.
Fase de explotación	Presencia y actividad de embarcaciones en el espejo de agua
	Presencia de sistemas de balizamiento
	Generación y gestión de residuos.

Tabla 8. Fases y actividades consideradas en el proyecto.

### 4.2. Factores ambientales considerados

Por otra parte, los factores ambientales que van a considerarse a efectos del análisis de interacciones y que, por tanto, son susceptibles de ser alterados por alguna de las acciones del proyecto, de acuerdo con la información reflejada en el apartado de descripción del medio, son los siguientes:

MEDIO	FACTORES
Medio físico	Calidad del aire.
	Ambiente sonoro.
	Fondos marinos y dinámica litoral.
	Calidad de las aguas.
	Paisaje.
Medio biótico	Espacios protegidos de la Red Natura 2000. Hábitats y especies objeto de conservación.
Medio socioeconómico	Actividad económica y empleo.
	Oferta turística y calidad de vida.


**COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES**

Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>

VISADO

	Tránsito marino
--	-----------------

Tabla 9. Factores ambientales considerados.

### 4.3. Identificación y valoración de impactos sobre el medio

Una vez identificadas las acciones susceptibles de provocar impactos y los factores ambientales susceptibles de recibirlos, se realiza la valoración de los impactos en base a diversos atributos, atendiendo a los criterios técnicos establecidos en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En concreto, las características que se van a evaluar son las siguientes:

- Signo (positivo, negativo).
- Relación causa efecto (directo, indirecto).
- Duración (temporal, permanente).
- Acumulación (simple, acumulativo, sinérgico).
- Reversibilidad (reversible, irreversible).
- Recuperabilidad (recuperable, irrecuperable).
- Periodicidad (periódico, irregular).
- Continuidad (continuo, discontinuo).

Siendo el resultado de la valoración de impactos (magnitud) el siguiente:

- **IMPACTO AMBIENTAL COMPATIBLE:** Aquel impacto cuya recuperación se prevé inmediata una vez finalizada la actividad que lo produce, y por el que no se precisará ningún tipo de práctica protectora o correctora especial.
- **IMPACTO AMBIENTAL MODERADO:** Aquel impacto cuya recuperación no precisa de prácticas correctoras o protectoras intensivas, aunque se precisará de un cierto tiempo para la recuperación de las condiciones ambientales iniciales.
- **IMPACTO AMBIENTAL SEVERO:** Aquel impacto cuya recuperación exige prácticas correctoras o protectoras intensivas, y aun con esas medidas la recuperación precisa un período de tiempo dilatado.
- **IMPACTO AMBIENTAL CRÍTICO:** Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable y se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas correctoras intensivas.

Junto con estas categorías establecidas en la Ley 21/2013 para la valoración global del impacto, y que se refieren a la valoración de impactos de tipo negativo, se incluyen las siguientes categorías para clasificar la magnitud del impacto:

- **No significativo:** El impacto no produce una modificación del factor del medio objeto de valoración o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos.
- **Ligeramente favorable; Favorable; Bastante favorable; Muy favorable:** Se refieren a impactos positivos sobre el medio, en orden creciente de magnitud.

#### 4.3.1. Impacto sobre la calidad del aire

- **En fase de obra**

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

La calidad del aire se verá afectada en la zona marina de trabajo y tránsito por las emisiones gaseosas a la atmósfera de las embarcaciones y maquinaria necesarias para la instalación de los anclajes y elementos de fondeo. De la misma forma, se podrán emitir partículas de polvo en suspensión durante la carga y descarga de materiales, y zonas de tránsito rodado.

Dichas actuaciones se ejecutarán antes del inicio de la temporada turística, y con una duración de una semana.

Se trata de un impacto negativo, directo, con presencia irregular, discontinuo, de duración determinada y reversible debido a la dispersión aérea una vez finalizada cada actividad que lo produce, que no precisará de ningún tipo de práctica protectora o correctora especial. Se valora por tanto como **COMPATIBLE**.

▪ **En fase de explotación**

Respecto a la utilización de embarcaciones a motor, en la fase de explotación la calidad del aire se verá afectada por las emisiones gaseosas (CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub> y HC) procedentes de la combustión de la mezcla de aceite y gasolina de los motores de las distintas embarcaciones. La mayoría de las embarcaciones disponen de motores de 4 tiempos que destacan por su menor liberación de hidrocarburos en comparación con los motores de 2 tiempos, y todas las embarcaciones cumplen con el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Esta afección se dará de manera irregular en función de la clientela y del clima marítimo que permita el uso de las distintas instalaciones y el desarrollo de las diversas actividades náuticas, tratándose en todo caso de servicios que se darán en horario diurno, hasta el ocaso del sol, cumpliendo con los horarios establecidos por el Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany.

Se trata pues de un impacto negativo, directo, temporal, discontinuo, reversible debido a la dispersión aérea inmediata de los gases emitidos a la atmósfera en una zona abierta y expuesta a brisas, recuperable e irregular, que se valora como **COMPATIBLE**.

4.3.2. Impacto sobre el ambiente sonoro

▪ **En fase de obra**

Durante la instalación de los elementos que integran el balizamiento del circuito de motonáutica, debido al uso de maquinaria y embarcaciones, se producirá el incremento de los niveles de ruido y/o vibraciones generando un impacto negativo sobre el ambiente sonoro local, en concreto, en la zona marina de trabajo y tránsito, zona de carga y descarga de materiales y viales de tránsito de vehículos. Esta afección se dará de manera muy discontinua, siempre en horario diurno y limitada a duración de las obras (1 semana).

El impacto se caracteriza como negativo, directo, temporal, discontinuo, irregular, reversible y recuperable dado que finaliza en el momento en que finalizan las obras, resultando su valoración como **COMPATIBLE**.

▪ **En fase de explotación**

Al igual que la calidad del aire, en la fase de explotación, el aumento de los niveles de ruido y/o vibraciones se deben a la propia actividad náutica relacionada con el uso de los motores de las embarcaciones. De la misma forma ocurre durante las operaciones de mantenimiento fuera de temporada y durante el montaje y desmontaje del balizamiento al inicio/final de la temporada.

No se prevén efectos significativos sobre el nivel de ruido preexistente derivado de la actividad náutica, no suponiendo el desarrollo de las actividades propuestas incrementos

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	



apreciables sobre el ambiente sonoro local. Todas las embarcaciones a motor cumplirán con el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Se trata por tanto de un impacto negativo, localizado, discontinuo, temporal, reversible y recuperable, con una valoración de **COMPATIBLE**

#### 4.3.3. Impacto sobre los fondos y la dinámica litoral

##### ▪ En fase de instalación

La instalación de los anclajes ecológicos supone una ocupación muy reducida de la superficie del fondo marino. Haciendo un cálculo al alza, puede atribuirse a cada anclaje ecológico de tipología helicoidal, manta ray o equivalente, y taco químico (en caso de encontrar roca en el sustrato), una ocupación de fondo de 0,2 x 0,2 m, es decir, 0,04 m<sup>2</sup>.

Se requiere la colocación de 4 anclajes ecológicos (uno en cada vértice del cuadrilátero que define el circuito), por lo que la ocupación de lecho marino sería de 0,16 m<sup>2</sup>.

En caso de que se observara presencia de Posidonia o Cymodocea, que debido a la posición seleccionada no se espera, se optará por colocar los anclajes en claros arenosos dentro de la pradera, para minimizar su afección.

Esta afección negativa, de magnitud baja, permanente, localizada e irreversible, se considera **COMPATIBLE**.

La ocupación permanente de 0,16 m<sup>2</sup> de lecho marino, tienen un orden de magnitud despreciable en relación a las dimensiones del tramo costero de todo el litoral del municipio de Santa Antoni de Portmany y a las características del oleaje de la zona y, por lo tanto, no afectan a la dinámica litoral de forma apreciable, tratándose de un impacto irrelevante.

##### ▪ En fase de explotación

Una vez colocados los elementos de fondeo y balizamiento, no se prevé afección alguna sobre los fondos marinos. La conducción de las diferentes embarcaciones ya sea en los circuitos balizados ó en mar abierto, en condiciones de clima marítimo óptimas, no supondrá impactos significativos sobre la naturaleza de los fondos y dinámica litoral, considerándose un impacto irrelevante.

#### 4.3.4. Impacto sobre la calidad de las aguas

##### ▪ En fase de instalación

Durante los trabajos de instalación de los anclajes ecológicos de las boyas, se pueden ocasionar posibles vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos o restos de materiales procedentes de las embarcaciones y maquinaria utilizadas, que pueden afectar a la calidad de las aguas, aunque este aspecto es poco probable. De igual forma, en caso de caída accidental de algún material de obra no flotante, se puede generar cierta turbidez muy localizada que, en cualquier caso, no será mayor que la que se produce de forma natural en un episodio de fuerte oleaje, o por el mismo tráfico de embarcaciones.

Este impacto se caracteriza por ser negativo, directo, temporal (1 semana), reversible y recuperable, valorándose como **COMPATIBLE**.

##### ▪ En fase de explotación

El desarrollo de las distintas actividades náuticas, bajo una operativa basada en buenas prácticas, incluye el almacenamiento en las propias embarcaciones de los residuos

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES	
Expediente <b>2021/03327/01</b>	Fecha <b>14/09/2021</b>
VISADO	

asimilables a urbanos (envoltorios, envases plásticos, papel, etc.), que puedan generarse durante el servicio, la recogida de residuos flotantes avistados durante la navegación, así como la gestión de dichos residuos mediante su depósito por tipología en los contenedores municipales dispuestos al efecto en las distintas playas.

Asimismo, se controlará que los clientes no realicen ningún tipo de vertido al mar, y se realizará el correcto mantenimiento de las embarcaciones, evitando posibles vertidos de aceites e hidrocarburos al medio marino.

Las labores de mantenimiento y repostaje se realizarán en zonas portuarias autorizadas para ello, nunca en mar abierto.

En caso de que se produzca un vertido accidental de aceite o hidrocarburos, así como en caso de detección de un vertido de esta tipología, se seguirá un protocolo de actuación en caso de vertidos contaminantes.

Se trata por tanto de un impacto negativo, directo, temporal, irregular, reversible y recuperable, valorándose como **COMPATIBLE**. La recogida de residuos flotantes detectados durante la navegación, mejorará en cualquier caso la calidad de las aguas en el entorno del litoral del levante de la isla de Ibiza, traduciéndose el balance global respecto a la situación actual en un impacto positivo.

#### 4.3.5. Impacto sobre el paisaje

- **En fase de instalación**

En la fase de ejecución el paisaje del ámbito de estudio observado desde la franja litoral se verá modificado debido a la presencia de embarcaciones, vehículos y maquinaria. Esta afección se limitará a la duración de las obras (1 semana). Se realizará la adecuada limpieza de la zona de obras y gestión de los residuos generados.

Se trata por tanto de un impacto negativo, directo, temporal, discontinuo, reversible y recuperable una vez que finalicen las obras, que se valora como **COMPATIBLE**.

- **En fase de explotación**

El entorno de los distintos emplazamientos en los que se pretende desarrollar las distintas actividades náuticas contempladas en el proyecto, presenta en la actualidad tráfico intenso de embarcaciones durante la temporada estival.

La fragilidad visual frente a la presencia de embarcaciones a motor circulando en mar abierto o en el interior de los circuitos balizados (todas ellas de reducidas dimensiones), puede considerarse baja, ya que la presencia de embarcaciones en temporada estival es un hecho afianzado del paisaje en el litoral ibicenco.

Dicha presencia no supone pérdida alguna de permeabilidad visual a baja cota, ni pérdida de vistas hacia el horizonte visual desde las diferentes playas y miradores, ni desde ningún otro punto de la costa colindante.

Por tanto, este impacto, de carácter negativo, directo, temporal, reversible y recuperable (finaliza al finalizar la temporada, cuando se desmontan las balizas y finalizan las actividades náuticas), se valora como **COMPATIBLE**.

#### 4.3.6. Impacto sobre las comunidades naturales marinas (bentónicas y pelágicas)

- **En fase de instalación**



En el emplazamiento del circuito se encuentran fondos de arenas gruesas y rocosos con algas esciafilas sin presencia de praderas de Posidonia. El espejo de agua delimitado el circuito balizado para la práctica de navegación en motos náuticas es de 62.500 m<sup>2</sup> (250x250m).

El hincado de los anclajes ecológicos de las balizas en el lecho del fondo marino, supone la desaparición permanente del bentos en la superficie directamente afectada, si bien, se instalarán sobre fondos no vegetados. En caso de detectarse presencia de posidonia, se instalarán en claros arenosos dentro de la pradera. Suponiendo una ocupación del fondo al alza de 0,04 m<sup>2</sup> por anclaje y, considerando la instalación de 4 anclajes, la superficie marina total afectada, sería de 0,16 m<sup>2</sup>. Esta afección negativa, de magnitud baja, directa, permanente e irreversible, resulta **COMPATIBLE**.

▪ **En fase de explotación**

Durante la temporada de utilización de los circuitos de motos náuticas, y coincidiendo con el periodo de mayor iluminación natural tanto en intensidad como en horas diarias de luz, las embarcaciones que se fondeen, así como las que hagan de base flotante móvil durante las prácticas de motos en circuito balizado, pueden generar un efecto sombrero sobre el bentos. No obstante, dada la pequeña eslora de las embarcaciones a utilizar (5,2 m), el efecto sombrero que puedan generar resulta muy bajo, por lo que no puede afirmarse que este efecto tenga una incidencia significativa, resultando un impacto negativo, directo, temporal, irregular, reversible y recuperable (se elimina cada vez que la embarcación vuelve al canal de navegación de acceso a playa, o se pone en movimiento), que se valora como **COMPATIBLE**.

La circulación de las embarcaciones a utilizar, de pequeña eslora y de potencia limitada, podrán generar cierta turbidez a escasa cota batimétrica que, en cualquier caso, no será mayor que la que se produce de forma natural en un episodio de fuerte oleaje, por lo que en ningún caso se afectará a las comunidades bentónicas. Además, la actividad náutica a desarrollar no supondrá un incremento significativo de generación de molestias en las comunidades ícticas que utilizan el ámbito de estudio como zona de paso, alimento, cobijo o reproducción, ya que están habituadas a la presencia de tráfico marítimo intenso y a la presión turística general durante la temporada estival, por lo que este impacto se valora como **COMPATIBLE**. Asimismo, los protocolos de actuación en caso de avistamientos de fauna marina reducirán en cualquier caso las posibilidades de colisión. De la misma forma, dado que las motos acuáticas carecen de hélice externa, sino que funcionan propulsadas por una turbina, resulta muy improbable dañar a cualquier especie.

4.3.7. Impacto sobre los hábitats y las especies del espacio protegido RN 2000

▪ **Fase de instalación y de explotación**

El ámbito de proyecto se ubica dentro del espacio protegido Red Natura 2000 ZEPA ES0000516 "Espacio marino del Poniente y Norte de Ibiza", de gestión estatal, actualmente sin plan de gestión aprobado, y cuyas principales presiones y amenazas sobre las aves marinas objeto de conservación son la pesca, las actividades náuticas recreativas, el tráfico marítimo y la urbanización de la costa.

En relación a la posible afección a las especies de avifauna marina objeto de conservación presentes en la ZEPA (taxones clave de conservación prioritaria, pardela cenicienta mediterránea, pardela balear, paíño europeo, cormorán moñudo y gaviota de Audouin), cabe indicar que estas especies están habituadas a la presencia de tráfico marítimo intenso y a la presión turística general durante la temporada estival, siendo especialmente sensibles las colonias de cría.

Las playas con oferta de actividades náuticas a motor se encuentran muy separadas de los islotes existentes en el entorno. En cualquier caso, las embarcaciones utilizadas en las actividades

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

náuticas de todo el municipio no se aproximarán a ningún islote, guardando una distancia mínima de seguridad de 100 m. El circuito de motos náuticas se sitúa a más de 600 metros de la costa. Asimismo, se limitará la velocidad de aproximación a la costa.

En el caso concreto del ruido emitido a la atmósfera durante el desarrollo de las actividades náuticas, tal y como se ha descrito en el apartado anterior, no se prevén efectos significativos sobre el nivel de ruido preexistente derivado de la actual actividad náutica, no suponiendo el desarrollo de las actividades propuestas incrementos apreciables sobre el ambiente sonoro local.

Los efectos del ruido en la avifauna pueden causar el abandono frecuente del nido y una menor supervivencia de pollos. No obstante, dada la distancia mínima de 1 km a los islotes de cría, y las limitaciones de velocidad y de aproximación a los islotes en la operativa prevista, este impacto se valora como **COMPATIBLE**.

Por otra parte, las aguas de la ZEPA pueden ser área de alimentación de las especies de avifauna objeto de protección, no obstante, el desarrollo de las actividades propuestas no se considera que aumente significativamente el tráfico marítimo existente en el litoral ibicenco durante la temporada estival y, dadas las limitaciones en cuanto a las zonas donde desarrollar las distintas actividades (esquí náutico, esquí bus, esquí paracaídas), de reducida superficie en comparación con la extensión del área, se considera una afección no significativa.

A la vista de lo expuesto anteriormente, se puede concluir que el impacto global previsto en la biodiversidad de hábitats y aves nidificantes en la ZEPA ES0000516 "Espacio marino del Poniente y Norte de Ibiza", consecuencia del desarrollo de las actividades náuticas que se solicitan, bajo una operativa sostenible que busca alcanzar el equilibrio entre el uso lúdico y la conservación de los valores naturales del espacio protegido, no se considera significativo, por lo que se valora como **COMPATIBLE**.

#### 4.3.8. Impacto sobre la actividad económica y el empleo

El desarrollo de las distintas actividades náuticas durante la temporada estival generará nuevos puestos de trabajo para llevar a cabo la administración de venta de tickets, instrucción a los clientes, navegación, traslados a circuitos y control de las prácticas de navegación. De la misma forma, las actividades náuticas a desarrollar revertirán en los ingresos de la economía local, por lo que su presencia generará un impacto positivo, directo, temporal, periódico, reversible y recuperable que se valora como **COMPATIBLE**.

#### 4.3.9. Transito marítimo

##### ▪ En fase de instalación

Durante la ejecución de las obras, será necesario el uso de una embarcación de pequeña-mediana eslora, no alterando en ningún caso la intensidad de tráfico marítimo habitual en la zona. Además, la duración de los trabajos de una semana, hacen que este impacto se considere no significativo, y, por tanto, **COMPATIBLE**.

##### ▪ En fase de explotación

El emplazamiento del circuito de motos náuticas, no interfieren con líneas marítimas comerciales, a la vez que, ordena y limita el uso de los espacios próximo a la costa.

Se trata por tanto de un impacto positivo, directo, temporal, irregular, reversible y recuperable, dado que finaliza una vez que se desmontan las balizas al final de temporada, que se valora como **COMPATIBLE**.

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

## 5. MEDIDAS CORRECTORAS

A continuación, se proponen diversas medidas que, según el momento de su aplicación serán protectoras (si poseen carácter cautelar o preventivo) o correctoras (si pretenden eliminar las consecuencias de una acción ya llevada a cabo), para conseguir la reducción de los impactos más significativos.

El principio de prevención de repercusiones ha sido aplicado desde la fase de diseño, partiendo de la elección del emplazamiento, y de la instalación de fondeos ecológicos de mínima ocupación del fondo marino en lugares donde no haya pradera de posidonia. Estas medidas serán las siguientes:

### 5.1. Medidas protectoras generales

Se establecerán previamente al inicio de la ejecución de las actuaciones previstas, las condiciones que deberán cumplir las embarcaciones, así como las condiciones de funcionamiento y operación en la instalación, con el objetivo de minimizar las molestias por ruido, gases y los riesgos de vertidos contaminantes.

En concreto se establecerán las siguientes medidas:

#### Uso de equipos y materiales

Se rechazará cualquier embarcación que presente emisiones sonoras anormalmente altas, pérdidas de aceites o combustibles, o cualquier otro defecto que produzca contaminación.

Se comprobará de forma previa al inicio de las obras y de forma periódica durante el transcurso de las mismas, que todos los vehículos, embarcaciones, maquinaria y equipos a utilizar cumplan las debidas condiciones técnicas y revisiones. Toda la maquinaria utilizada debe disponer del certificado de homologación y conformidad de la CE, además de los indicativos de los niveles de potencia acústica. Deberán cumplir asimismo con la normativa vigente en cuanto a regulación de motores de combustión y sus emisiones.

La maquinaria y equipos utilizados cumplirán con los niveles inmisión sonora establecidos por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Los horarios y el calendario de obra serán los que reduzcan en mayor medida el impacto sonoro. Se respetarán horarios y calendario de trabajo y ordenanzas municipales al respecto. Se evitarán los trabajos nocturnos.

#### Reposición de servicios afectados

Se realizará el control y reposición de los servicios que puedan verse afectados por las obras. Asimismo, se repondrán aquellos equipamientos urbanos y bienes materiales que se puedan ver afectados de forma accidental.

### 5.2. Medidas en fase de instalación

Se cumplirá con lo establecido en el Estudio de RCD's del proyecto redactado en cumplimiento del RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Se realizará la adecuada limpieza de la zona de obras y gestión de los residuos generados.

Se establecerá un protocolo de actuación en caso de vertidos contaminantes accidentales de la maquinaria tanto en tierra como al mar.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

Cuando concluya esta fase, se elaborará un informe con el inventario y los recibos de entrega al gestor autorizado. La empresa gestora de los materiales, al terminar los trabajos de gestión de éstos, elaborará un informe de resultados que será entregado al promotor.

Se instalarán anclajes ecológicos de mínima ocupación del lecho marino sobre claros arenosos en la pradera de Posidonia oceanica.

El personal que realice los trabajos de instalación de anclajes ecológicos, procurará no pisar las praderas ni depositar las herramientas encima, y generar el mínimo posible de turbidez.

Estará expresamente prohibida la realización de operaciones de mantenimiento o reparación de vehículos, embarcaciones y maquinaria en la zona de obras. En caso de vertido accidental de hidrocarburos y lubricantes, se actuará conforme al protocolo de actuación establecido en el Plan de gestión de RCD's y las tierras contaminadas se retirarán por gestor autorizado.

En caso de vertido accidental durante los trabajos submarinos, se deberán tomar las medidas necesarias para poner fin de forma inmediata a ese vertido conforme al protocolo de actuación establecido, dar aviso mediante radio de la ubicación y, en su caso, ser remolcada a puerto la embarcación para su reparación en un espacio especialmente habilitado para dicha actividad.

Se prohibirá el lavado de cubas de hormigón en la zona de obras, salvo en zonas habilitadas al efecto convenientemente impermeabilizadas que deberán ser vaciadas conforme se vayan colmatando. Los restos de hormigón serán trasladados a cantera en regeneración o vertedero de inertes.

Se realizará un control visual diario del entorno colindante a la zona de obras, incluido el espejo de agua, para controlar posibles vertidos de materiales al suelo y al mar, los cuales serán retirados y gestionados adecuadamente.

De forma previa al inicio de las obras se instruirá a los operarios sobre el código de buenas prácticas ambientales que debe regir en la obra.

Se cumplirá con las medidas establecidas en el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal.

### 5.3. Medidas en fase de explotación

Los titulares de la explotación velarán por instruir al personal que se encargará del desarrollo de las diversas actividades náuticas para que, además de hacer cumplir con el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad de motos náuticas, así como con las Normas para la navegación y seguridad marítima establecidas por la Capitanía Marítima de Eivissa y Formentera, velen por la aplicación de la operativa prevista que a continuación se describe, con el objeto de mitigar las posibles afecciones a las especies de avifauna objeto de conservación del espacio de la Red Natura 2000 del entorno del proyecto y adaptar las actividades solicitadas a un espacio protegido.

- o Para las motos náuticas, limitación de la velocidad a 20 nudos en el interior del circuito, y limitación de la realización de vueltas en el circuito por fracciones de 20 min, con un máximo de 3 motos a la vez. Utilización de motos con potencia limitada a 40 kW (tal y como establece el artículo 7.2.f del R.D 259/2002 por el que se actualizan las medidas de seguridad de motos náuticas), con mecanismo de desconexión y control de velocidad predeterminado, y motores de 4 tiempos con hélice interna propulsada por una turbina y cumplimiento del Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo.



- Utilización de motores de 4 tiempos en todas las embarcaciones y cumplimiento del Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo. Limitación de la velocidad máxima a 3 nudos en los primeros 200 m colindantes a la costa.
- Se dará información a los clientes sobre los espacios protegidos de la Red Natura 2000 existentes en el entorno, así como de los hábitats y especies de interés comunitario que son objeto de protección, y del código de buenas prácticas ambientales a tener en cuenta durante el desarrollo de la actividad (documento de referencia "Guía de buenas prácticas en las Zonas Especiales de Conservación de ámbito marino de Canarias". MAGRAMA. 2013).
- Almacenamiento de los residuos asimilables a urbanos (restos orgánicos, envoltorios, envases plásticos, papel, etc.), que puedan generarse por los clientes durante el desarrollo de las actividades náuticas y prohibición de realizar ningún tipo de vertido al mar. Recogida de residuos flotantes detectados durante la navegación de vuelta a la playa. Depósito de los residuos recogidos por tipología en los contenedores municipales dispuestos al efecto.
- Correcto mantenimiento de las embarcaciones, evitando posibles vertidos de aceites e hidrocarburos al medio marino. Las labores de mantenimiento y repostaje se realizarán en zonas portuarias autorizadas para ello, nunca en mar abierto.
- Definición de protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales (comunicación al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación correspondiente, de acuerdo a lo establecido en la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino"). Se actuará de la misma forma en caso de avistamiento de un vertido contaminante procedente de otras embarcaciones.
- Denuncia ante la administración competente de la aparición de nuevos lastres y boyas de fondeo no autorizadas, así como de embarcaciones fondeadas sobre praderas de posidonia.
- En caso de colisión o hallazgo de un ejemplar de cetáceo o tortuga marina herido o muerto, se deberá avisar, a la mayor brevedad e indicando la posición, las condiciones en las que fue hallado y si el ejemplar en cuestión puede suponer además un peligro para la navegación, al Servicio Marítimo de la Guardia Civil. En caso de encuentros o avistamientos de fauna marina durante el desarrollo de la actividad, los monitores darán aviso a los usuarios para que reduzcan la velocidad de navegación hasta detenerse completamente en caso de que se aproximen a las embarcaciones.
- Se repartirán folletos de la Red Natura 2000 elaborados por la Consellería de Medio Ambiente / Consell de Eivissa, sobre los valores naturales de estos espacios, sensibilizando a los clientes.
- En caso de observar embarcaciones próximas a los islotes se les advertirá de la prohibición de desembarco, así como de la necesidad de respetar a la avifauna nidificante y evitar molestias a las mismas.

 <b>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

## 6. VALORACIÓN AMBIENTAL GLOBAL DEL PROYECTO

A la vista de lo expuesto en el presente documento ambiental, y tras el estudio de los hábitats marinos presentes en el espejo de agua objeto de concesión y en su entorno colindante, y de las especies objeto de conservación del espacio Red Natura 2000 ZEPA "ES0000516 Espacio marino del poniente y norte de Ibiza" el circuito de motos náuticas, así como de las acciones del proyecto y de los potenciales impactos que éste pueda ocasionar, se concluye que, con la aplicación de las medidas protectoras y correctoras que se proponen, las actuaciones propuestas de acondicionamiento de la infraestructura marítima existente son compatibles con los objetivos de conservación del espacio protegido en el que se encuentra.

Asimismo, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas se reducen los impactos negativos que se puedan derivar de la ejecución del proyecto valorándose todos ellos como compatibles o no significativos y manteniendo las condiciones y valoración de los hábitats y especies protegidas presentes en las inmediaciones, resultado la instalación propuesta ambientalmente viable.

Por todo lo expuesto en la presente memoria, se puede concluir que el circuito de motos náuticas que se solicita instalar y utilizar en el ámbito marino del litoral de Sant Antoni de Portmany son ambientalmente viables.

Eivissa, agosto de 2021

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos autor del proyecto

D. Pablo Quesada Salcedo  
Colegiado número 29.685





---

DOCUMENTO Nº5: ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

	
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
<b>VISADO</b>	

ÍNDICE

1	OBJETO .....	1
2	ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN .....	1
3	ESTUDIO DE LA RENTABILIDAD .....	1
3.1	Plazo.....	1
3.2	Ingresos.....	2
3.3	Gastos de gestión anual.....	2
3.4	Amortizaciones.....	3
3.5	Obtención de los Flujos Netos de Caja .....	3

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 <p>COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b></p>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

## 1 OBJETO

El objeto del presente Estudio Económico Financiero es el de determinar la viabilidad económica de la concesión, realizando el estudio de la rentabilidad de la operativa.

Según establece 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, se realiza el presente estudio económico-financiero para la PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES".

Se solicita la concesión para la instalación y utilización de un circuito de motonáutica en la costa de Sant Antoni de Portmany. El circuito tendrá forma cuadrada de 250 metros de lado, por lo que ocupará una superficie de 62.500 m<sup>2</sup>.

## 2 ANÁLISIS DE LA INVERSIÓN

La inversión como se desarrolla en los siguientes apartados únicamente dispondrá de materiales inventariables y fungibles.

Concepto	Ud	Precio (€)	Importe (€)
<b>Instalación del circuito</b>			
Boyas	4	800,00 €	3.200,00 €
Ancas Danforth	4	1.200,00 €	4.800,00 €
Cabuyería	1	600,00 €	600,00 €
		<i>Subtotal</i>	<i>8.600,00 €</i>
<b>Embarcaciones</b>			
Motos náuticas	8	12.999,00 €	103.992,00 €
Matriculación motos	8	1.949,85 €	15.598,80 €
Embarcación auxiliar	1	39.000,00 €	39.000,00 €
		<i>Subtotal</i>	<i>158.590,80 €</i>
<b>Otros</b>			
Página web	1	2.600,00 €	2.600,00 €
Proyecto solicitud concesión	1	6.500,00 €	6.500,00 €
		<i>Subtotal</i>	<i>9.100,00 €</i>
		<b>Total</b>	<b>176.290,80 €</b>

## 3 ESTUDIO DE LA RENTABILIDAD

### 3.1 Plazo

Se solicita la concesión por un plazo de 25 años. No obstante, en cumplimiento del artículo 181 del Reglamento General de Costas (RD 876/2014), el plazo de amortización considerado será de 10 años.

### 3.2 Ingresos

Se realiza una estimación de ingresos en función de la experiencia obtenida en autorizaciones similares en la isla de Ibiza.

La ocupación es mayor en los meses de julio y agosto que en el resto, y progresivamente menor cuanto más cerca de mayo y octubre.

	Días apertura	Número turnos/día	Motos por turno	Personas por moto	Precio medio	Ingresos
<b>Mayo</b>	31	3	4	1,5	25,00 €	13.950,00 €
<b>Junio</b>	30	5	4	1,5	25,00 €	22.500,00 €
<b>Julio</b>	31	8	4	1,5	30,00 €	44.640,00 €
<b>Agosto</b>	31	8	4	1,5	30,00 €	44.640,00 €
<b>Septiembre</b>	30	5	4	1,5	25,00 €	22.500,00 €
<b>Octubre</b>	31	3	4	1,5	25,00 €	13.950,00 €
<b>Total</b>						<b>162.180,00 €</b>

Tabla 1 Estimación de ingresos en un año natural.

El servicio de dicho circuito de motos acuáticas en dicho tramo de costa está previsto para el 01 de mayo y su cierre para el 31 de octubre (184 días). El número de turnos se refiere a la estimación de veces durante el día que se hará uso por parte de los clientes del circuito de motos acuáticas durante un día.

Con un precio promedio de 25 €, resultan unos ingresos de 162.180,00 € para el periodo de la temporada estival. Durante los meses restantes del año, no genera ningún tipo de ingresos al encontrarse cerrado al público el circuito de motos de agua, con lo cual los ingresos calculados son los ingresos anuales generados con la ocupación del dominio público objeto de la presente solicitud.

### 3.3 Gastos de gestión anual

A continuación, se listan los gastos estimados anuales para el desarrollo de la actividad de alquiler de motos náuticas en circuitos destinados con la supervisión de monitores.

Gastos anuales	Ud	Precio (€)	Importe (€)
<b>Embarcaciones</b>			
Mantenimiento preventivo motos	8	600,00 €	4.800,00 €
Hibernación motos	8	400,00 €	3.200,00 €
Mantenimiento correctivo estimación	8	1.200,00 €	9.600,00 €
Mantenimiento preventivo embarcación	1	100,00 €	100,00 €
Mantenimiento correctivo embarcación	1	1.500,00 €	1.500,00 €
Seguro motos náuticas	8	500,00 €	4.000,00 €
Seguro embarcación auxiliar	1	750,00 €	750,00 €
		Subtotal	23.950,00 €
<b>Material</b>			
Mantenimiento anual cabuyería, boyas, etc...	1	2.500,00 €	2.500,00 €
Gasolina	0,1	162.180,00 €	16.218,00 €
Telefonos/walkies	1	600,00 €	600,00 €
		Subtotal	19.318,00 €

"PROYECTO BÁSICO PARA SOLICITUD DE CONCESIÓN DE OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PARA CIRCUITO DE MOTOS NÁUTICAS. COSTA DE SANT ANTONI DE PORTMANY. ISLAS BALEARES"

 COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. <b>BALEARES</b>	
Expediente	Fecha
<b>2021/03327/01</b>	<b>14/09/2021</b>
VISADO	

**Personal**

Encargado	1	18.000,00 €	18.000,00 €
Ayudantes	1	14.000,00 €	14.000,00 €
		Subtotal	32.000,00 €

**Varios**

Mantenimiento web	1	400,00 €	400,00 €
Publicidad anual	1	4.500,00 €	4.500,00 €
Gestoría	1	3.000,00 €	3.000,00 €
Dietas y gastos varios	1	5.000,00 €	5.000,00 €
		Subtotal	12.900,00 €

		<b>Total</b>	<b>88.168,00 €</b>
--	--	--------------	--------------------

### 3.4 Amortizaciones

Se amortizan todos los equipos en un plazo de 10 años, de acuerdo a la Ley 22/1988, 28 julio, de Costas y el Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

Para las amortizaciones se tendrá en cuenta que el reemplazo de las motos acuáticas cada dos años y de la embarcación neumática cada 4 años. En el momento del reemplazo se ha amortizado el 50 % del valor.

**Amortización Embarcaciones**

Renovación de motos cada 2 años	8	6.499,50 €	207.984,00 €
Renovación de embarcación cada 4 años	1	19.500,00 €	39.000,00 €
		Subtotal	246.984,00 €

### 3.5 Obtención de los Flujos Netos de Caja

Para determinar los Flujos Netos de Caja es necesario determinar en primer lugar el Beneficio de la Explotación. Éste se obtiene como diferencia entre los Ingresos y los Gastos.

Con objeto de obtener el beneficio líquido gravado por los impuestos hay que restar al Beneficio de Explotación las Cuotas de Amortización Técnica de la inversión. Obtenemos de este modo el Beneficio Antes de Impuestos. Si el resultado anterior es positivo se aplica el 25% de Impuesto de Sociedades.

Finalmente, para obtener los Flujos Netos de Caja, se restan al Beneficio Antes de Impuestos el correspondiente Impuesto y se le suman las Cuotas de Amortización Técnica descontadas previamente.

Resulta un VAN de 175.308,84 al término de los 10 años, utilizando una tasa de descuento del 3%.

Una Tasa Interna de Rentabilidad, TIR del 10,68 %.

Se espera que la inversión sea económicamente viable.

AÑO	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	TOTAL
<b>INVERSION</b>												
Presupuesto ejecución material obras Inversión equipos y material (incluye amortizaciones) Superficie ocupada (62.500 m2)	423.274,80											
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	423.274,80											
<b>INGRESOS</b>												
INGRESOS EXPLOTACIÓN		162.180,00	165.423,60	168.732,07	172.106,71	175.548,85	179.059,82	182.641,02	186.293,84	190.019,72	193.820,11	
<b>TOTAL INGRESOS</b>		162.180,00	165.423,60	168.732,07	172.106,71	175.548,85	179.059,82	182.641,02	186.293,84	190.019,72	193.820,11	
<b>GASTOS</b>												
EMBARCACIONES		23.950,00	24.429,00	24.917,58	25.415,93	25.924,25	26.442,74	26.971,59	27.511,02	28.061,24	28.622,47	
MATERIAL		19.318,00	19.704,36	20.098,45	20.500,42	20.910,42	21.328,63	21.755,21	22.190,31	22.634,12	23.086,80	
PERSONAL		32.000,00	32.640,00	33.292,80	33.958,66	34.637,83	35.330,59	36.037,20	36.757,94	37.493,10	38.242,96	
VARIOS		12.900,00	13.158,00	13.421,16	13.689,58	13.963,37	14.242,64	14.527,50	14.818,05	15.114,41	15.416,69	
CANON OCUPACIÓN DPMT		375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	375,00	
<b>TOTAL GASTOS</b>		88.543,00	90.306,36	92.104,99	93.939,59	95.810,88	97.719,60	99.666,49	101.652,32	103.677,86	105.743,92	
<b>BENEFICIO EXPLOTACIÓN</b>	-423.274,80	73.637,00	75.117,24	76.627,08	78.167,13	79.737,97	81.340,23	82.974,53	84.641,52	86.341,85	88.076,19	
<b>C. AMORTIZACIÓN</b>		-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	-42.327,48	
<b>BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS</b>		31.309,52	32.789,76	34.299,60	35.839,65	37.410,49	39.012,75	40.647,05	42.314,04	44.014,37	45.748,71	
<b>IMPUESTOS</b>		7.827,38	8.197,44	8.574,90	8.959,91	9.352,62	9.753,19	10.161,76	10.578,51	11.003,59	11.437,18	
<b>FLUJOS NETOS DE CAJA</b>	-423.274,80	65.809,62	66.919,80	68.052,18	69.207,21	70.385,35	71.587,04	72.812,77	74.063,01	75.338,26	76.639,01	
<b>FLUJOS NETOS DE CAJA ACUMULADOS</b>	-423.274,80	-357.465,18	-290.545,38	-222.493,20	-153.285,98	-82.900,63	-11.313,59	61.499,18	135.562,19	210.900,45	287.539,46	287.539,46
<b>FLUJOS NETOS DE CAJA ACTUALIZADOS</b>	-423.274,80	63.892,83	63.078,33	62.277,39	61.489,71	60.715,02	59.953,02	59.203,44	58.466,03	57.740,50	57.026,62	180.568,10
	VAN (tasa 3%)	175.308,84										
	TIR	10,68%										
	PRI	<b>RENTABLE</b>										

