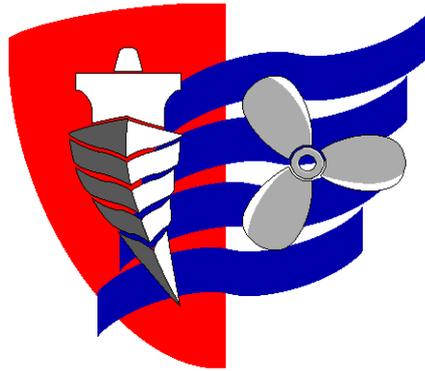


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



*Trabajo Fin de Grado*

**PUERTOS PÚBLICOS AUTONÓMICOS DE  
LAS ISLAS BALEARES**

---

**A PUBLIC VIEW OF PORT MANAGEMENT IN  
THE BALEARIC ISLANDS**

Para acceder al Título de Grado en

**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

Autor: Juan Carlos Vigara Requena

Julio 2014

## **AGRADECIMIENTOS.**

Este Trabajo de Fin de Grado, ha sido elaborado gracias al apoyo de todos los seres queridos que me rodean. Tengo que agradecer a mi padre el apoyo y esfuerzo que durante tantos años me ha prestado para que pudiera estudiar una carrera universitaria y de la que sin su ayuda nunca hubiera podido disfrutar.

A mi familia en general, novia y amigos, que gracias a su apoyo ha sido posible realizar este trabajo.

Agradecer al profesor D. Manuel Angel Andrés Roiz, su apoyo, amabilidad y dedicación conmigo realizando este trabajo y sirviéndome como guía.

Acabo mencionando a todas las personas que me han ayudado con la dura tarea de recopilar datos e información desde el ente portuario de las Islas Baleares "Portsib".

## **INDICE**

### **1. Introducción histórica portuaria en las Islas Baleares.**

1.1. Primera época: anterior a la formación de los “Servicios de Obras Públicas del estado”.

a) Prehistoria-Edad Media.

b) Edad Media-Siglo XIX.

1.2. Segunda época: posterior a la formación de los “Servicios de Obras Públicas del Estado”.

a) Antecedentes.

b) 1851-1929.

c) 1929-hoy

### **2. Legislación portuaria.**

2.1. Introducción.

2.2. Puertos deportivos y leyes autonómicas.

2.2.1. Gestión portuaria autonómica general.

2.3. Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y su Ley portuaria.

2.3.1. Promoción de nuevos puertos y ampliaciones sustanciales.

2.3.2. Servicios portuarios.

2.3.3. Prestación de servicios por puertos deportivos.

2.3.4. Tarifas.

2.3.5. Autorizaciones y cesiones para el uso de amarres.

2.3.6. Registro general.

2.3.7. Embarcaciones antiguas.

### **3. Clasificación general de los puertos de Baleares: organismos y gestión.**

3.1. Mallorca.

3.2. Menorca.

3.3. Ibiza y Formentera.

3.4. Conclusiones.

### **4. El ente portuario “Portsib”.**

4.1. Legislación portuaria autonómica.

4.2. Creación del ente público “Portsib”. Año 2004-2005.

4.3. Objetivos.

- 4.4. Estructura Organizativa de la empresa.
- 4.5. Órgano de gestión.
- 4.6. Plan estratégico.
  - 4.6.1. Líneas de actuación.
  - 4.6.2. Indicadores.
  - 4.6.3. Proyectos estratégicos.
- 4.7. Índice de puertos gestionados directamente.
- 4.8. Descripción de los distintos puertos.
- 4.9. Calidad y medio ambiente.
  - 4.9.1. Información sobre bandera azul.
  - 4.9.2. Planes de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques en los puertos autonómicos de las islas baleares.
- 4.10. Datos estadísticos.
- 4.11. Tasas portuarias autonómicas.
- 4.12. Escalas de cruceros en los puertos de gestión directa autonómicos.

## **5. Conclusiones.**

## **6. Bibliografía.**

## **INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL TRABAJO DE FIN DE GRADO.**

Dado que la gran mayoría de los países europeos tienen acceso al mar, los puertos son un elemento esencial para el desarrollo comercial y económico de la región. La infraestructura portuaria juega un papel preponderante para aumentar la competitividad de los países e insertarlos en un mundo cada vez más globalizado y, si bien las crisis financieras ponen freno a las inversiones portuarias, la necesidad de mejoras sigue más presente que nunca.

El protagonismo de la Administración Pública en la sociedad y en la actividad económica, creció al comienzo de la segunda mitad del siglo XX. Los cambios establecidos no se adaptaban adecuadamente al entorno complejo y cambiante de la sociedad moderna, esto dio lugar a que a partir de la década de los 80's se especulara con la necesidad de reformar la manera de ejecutar las actividades para desempeñar sus funciones. En la década de los 90's, se ponen en marcha iniciativas para la reforma de la Administración Pública, cuya denominación genérica ha sido New Public Management (NPM) o Nueva Gestión Pública.

No existe una definición exacta de NPM, identificándose diversas tendencias, aunque es posible determinar algunas características, comunes a todos estos procesos de transformación:

- Desagregación de las entidades públicas en unidades independientes o agencias.
- Introducción de competencia dentro del propio sector público y entre sectores público y privado.
- Utilización, dentro de la Administración Pública, de mecanismos de gestión privadas.
- Búsqueda de fórmulas que permitan un uso más eficiente y eficaz de los recursos públicos.
- Elaboración explícita de normas de medición de la actividad y de los resultados.
- Establecimiento de responsabilidades para las entidades públicas.

Estos factores tienen mayor o menor relevancia dependiendo del ámbito en el que se encuentren pero, en definitiva, ponen por debajo la idea de cambiar el papel de la Administración pasando de ejecutar directamente las políticas, a guiar su realización; de proteger estructuras rígidas, a promover procesos competitivos que fomenten la innovación y la flexibilidad; de pagar en función del coste de bienes y servicios producidos, a establecer mecanismos que vinculen los recursos públicos al nivel de calidad en el servicio proporcionado; y, de prestar servicios estándares, descansando en manos públicas la provisión de los mismos, a fomentar estructuras adaptables en las que sus cometidos sean variables.

En consecuencia a lo anterior, es necesario que los países adopten mejoras en los procesos que los ubiquen en un contexto diferente en el ámbito mundial en cuanto a aprovechar sus competencias, que a su vez permitan el mejoramiento de los mismos, siendo así y considerando que España es un país desarrollado, obligado buscar mecanismos que le ayuden a que su déficit fiscal y endeudamiento públicos no crezcan en el tiempo como producto de las fuertes inversiones públicas que son necesarias realizar en proyectos como carreteras, puertos, aeropuertos, entre otros; es en ese sentido que se deben aprovechar modelos de gestión que liberen de recursos a los estados para que sean entes jurídicos privados los que se encarguen de prestar los servicios públicos a cambio de cobrar una tarifa por dicho servicio.

Los motivos por los que se plantea la reestructuración de la gestión de un puerto pueden variar notablemente, y dependen de los objetivos concretos que se pretendan alcanzar en cada caso, si bien, la meta final será siempre incrementar la calidad y eficiencia de los servicios y reducir los costes, o lo que es lo mismo, satisfacer las necesidades del cliente usuario del puerto.

Es preciso tener en cuenta, por otra parte, que el éxito o fracaso de un puerto, sea grande o pequeño, no está ligado necesariamente a un tipo de

estructura de gestión, pública o privada. Sin embargo, los puertos que están en primera línea tienen todos en común el estar fuertemente orientados al mercado, por lo cual esta parece ser la meta finalista de la mayoría de las reestructuraciones.

Un objetivo frecuentemente establecido es la eficiencia, que por sí solo es un concepto estrecho, ya que se pueden proporcionar servicios de forma eficiente pero a veces no necesariamente los que demanda el mercado.

Aspectos como flexibilidad, responsabilidad, confiabilidad, por ejemplo, son requerimientos importantes del mercado que posiblemente no se reflejan con claridad en la idea de eficiencia.

Como objetivos concretos para lograr el posicionamiento en el mercado internacional y satisfacer las necesidades del mercado y por tanto de los clientes, un puerto debe entre otros:

- Incrementar la eficiencia y diversificación de los servicios.
- Reducir su coste y fomentar la competencia.
- Promocionarlo en un mercado abierto.
- Promover recursos financieros para su desarrollo.
- Facilitar la introducción de modernos métodos de gestión empresarial.
- Reducir al máximo el soporte financiero y administrativo de los poderes públicos para limitar su influencia burocrática y política.

El presente trabajo de fin de grado se ha concentrado en el análisis del ente portuario autonómico Balear "Portsib", estudiando en profundidad sus funciones y organigrama así como sus aspectos más generales, siendo de su competencia todos los puertos de interés no general en las Islas, y gestionados de manera directa algunos de ellos e indirecta la gran mayoría mediante concesiones administrativas.

Para ello se ha estructurado el estudio en las siguientes etapas:

1. Analizar el entorno histórico portuario de la Autonomía Balear, observando los modelos de gestión que éstos aplican para prestar los servicios con calidad y eficiencia.
2. Definir las características públicas en cuanto a la financiación y la gestión de infraestructuras y servicios públicos.
3. Analizar el alcance de métodos para la selección de modelos de concesión para la gestión de la actividad portuaria.
4. Desgranar el marco legal autonómico Balear en materia portuaria actual.
5. Clasificar y describir los puertos autonómicos de las Islas Baleares de gestión directa e indirecta.
6. Analizar los planes de medio ambiente elaborados.

Los aspectos señalados en párrafos anteriores serán desarrollados con el objetivo de poder tener una visión clara de la actualidad portuaria autonómica en las Islas Baleares hoy en día, así como observar una tendencia a la privatización total o parcial de este ente público y de sus puertos, pasando de gestionar parte de ellos de manera directa a indirecta en un futuro próximo debido a la crisis económica actual que padecemos y a la necesidad de cambiar a un modelo de gestión mejor.

## **1. INTRODUCCIÓN HISTÓRICA PORTUARIA EN LAS ISLAS BALEARES.**

El aspecto que ofrecen actualmente los puertos de las Islas Baleares, ha sido alcanzado en época relativamente reciente, en lo concerniente a obras e infraestructuras construidas. Aún cuando pueden encontrarse citas históricas en las Edades Media y Antigua, en relación con algunos puertos de la zona, tráfico e instalaciones, las obras portuarias más antiguas que existen hoy día se remontan al siglo XIX, donde ya se empieza a conocer de un modo sistemático datos relativos a tráfico y a obras y servicios portuarios.

Así y a estos efectos, el siglo XIX, se puede considerar como la época donde comienza la verdadera historia de las obras portuarias, momento en el cuál el Estado se va haciendo cargo de los puertos a través de los Servicios de Obras Públicas, de modo parcial en una primera etapa y de forma integral y definitiva a partir de la promulgación de la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880.

La historia de las obras e infraestructuras portuarias Balear que trataré en este apartado del Trabajo de Fin de Grado, puede entenderse dividida en dos épocas:

a) La primera, anterior a la formación de los Servicios de Obras Públicas, donde la actividad en relación con las obras portuarias es escasa o modesta en general, y con un tráfico sin control específico, realizado con apenas instalaciones y aprovechando al máximo las condiciones naturales, salvo en unos pocos puertos.

Esta primera época puede considerarse a su vez dividida en dos partes:

1ª) Desde la prehistoria hasta la Baja Edad Media, donde sólo se puede conjeturar, ya que no se dispone de abundante documentación, sobre cuál debía ser el tráfico y el aspecto de los puertos de las Islas Baleares, datos

que sólo se pueden por otra parte, recabar de autores clásicos o estudios modernos sobre geopolítica balear.

2ª) Desde la Baja Edad Media hasta el siglo XIX, con más datos disponibles.

b) La segunda, posterior a la formación de aquellos Servicios de Obras Públicas, en la cuál se dispone de abundante documentación y sobre la que versará este trabajo en su totalidad, también puede ser dividida en dos partes:

1ª) Desde el comienzo del funcionamiento en los puertos de los Servicios de Obras Públicas del Estado entre 1851 y 1929, momento este último en que, salvo Palma, los puertos de las Islas se encontraban a cargo de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares, atendiéndose plenamente desde el punto de vista de sus obras, y sólo de modo incipiente y en los puertos de más relevancia, también en lo concerniente a su explotación.

2ª) Desde 1929 hasta nuestros días, donde ha correspondido un periodo en el cuál todos los puertos de baleares han tenido servicio propio por medio de la Junta de Obras del puerto de Palma, de Grupo o Grupos de Puertos o bien de Comisiones Administrativas en los demás.

Corresponde a este periodo donde la Administración Institucional ha prestado en cuanto a la explotación portuaria, la importancia debida, alcanzando tráficos de volumen insospechado.

## 1.1. Primera época: anterior a la formación de los “Servicios de Obras Públicas”.

### a) Desde la Prehistoria hasta la baja Edad Media.

#### **- SIGLOS XIII a VIII a.d. J.C. Tráfico de los celtas, fenicios, griegos y egipcios.**

Tras la invasión de los pueblos procedentes del Sur de Francia existía en las Baleares cierta rudimentaria marina dedicada con los fenicios y griegos al transporte de metales desde la Península Ibérica hasta Cerdeña y Península Italiana, los puertos del litoral este de Mallorca y sur de Menorca debieron tener un relativo tráfico.

A decir por algunos historiadores, la población de las Baleares se produjo con gentes de dos procedencias: primero, en época pretalayótica, desde las costas de la península con tribus pacíficas, que vivían de la caza y del pastoreo con escasa actividad náutica y después, durante la época talayótica, con gentes de los tan conocidos “pueblos del mar” procedentes de Oriente, rechazados en sus invasiones y en busca de nuevos asentamientos, de carácter más belicoso y que ya vivían de la piratería y del comercio

Los indicios de la presencia de griega en Mallorca, quizás sea debidos al nombre de la conocida población mallorquina de Andratx, ya que es la única etimológicamente procede de la época de los griegos. Su significado es “carbón”

#### **-SIGLOS VIII a V a.d. J.C. Presencia fenicia y cartaginesa.**

De la época fenicia procede, según opinión generalizada, el nombre de Baleares, pues *Baaliaroh*, en su lenguaje significaba “diestro en arrojar” alusión segura a los honderos de aquella época. También parece ser que el

nombre de Maó procede de *Maghon* que significaba “población de oriente” como *Jamma* (Ciudadella) nombre hoy abandonado, “población del occidente”, nombres ambos que se refieren a la posición de estas ciudades en relación con la Isla de Menorca.

### **-SIGLOS V a II a.d. J.C. Tráfico corsario y de Mercenarios.**

Aquellas primeras actividades corsarias de los navegantes mallorquines, unidas a una paulatina aproximación a los cartaginenses, quienes contrataban a los históricos y famosos honderos de baleares, debieron mantener el tráfico en los puertos de baleares, que antes de la fundación de las colonias romanas fueron sin duda los mismos de la época del apogeo de la cultura talayótica, de cuyos poblados más próximos debían nutrirse las tripulaciones.

Hacia el siglo II a.c., no sólo seguía la piratería como una de las principales actividades de los baleares, sino que debió recrudescerse tras la derrota de los cartaginenses y ello motivo a los romanos a llevar a cabo la conquista de las islas, allá por el 123 a.c.

### **SIGLOS II a.d. a V d.d. J.C. Colonización romana de Mallorca.**

Al principio de la dominación romana se fundaron las ciudades de Palma y Pollentia, hoy Alcúdia, recayendo en esta última la capitalidad de la isla de Mallorca.

Esta época debió de ser de apreciable tráfico marítimo a juzgar por los numerosos restos de doliums y ánforas así como por los derelictos existentes en los litorales de las islas del archipiélago balear, en especial en las proximidades de los puertos, bahías o calas, aún cuando las islas sólo debían exportar productos autóctonos como vino, higos, púrpura, azúcar, miel, salazones y sal.

De la época romana se datan ya restos de obras e infraestructuras portuarias en las poblaciones de Andratx, Portocristo y Palma.

La población de Alcúdia, tuvo sin duda su apreciable tráfico como lo atestigua la existencia de un faro de época romana dotado de dos lámparas como reza una placa de bronce hallada en 1724.

Las obras e instalaciones de los puertos en la Edad Antigua, salvo contadas excepciones (Ostia, Rodas, Alejandría, Cartago, etc...) donde el tráfico se desarrollaba con cierta intensidad, no eran más que precarias, siendo los puertos de segundo orden de escasa importancia, como lo eran los de Baleares. En ellos se debían aprovechar los parajes de la costa con algún abrigo natural que permitiese a los buques tenerse sobre las anclas con alguna seguridad durante los temporales.

### **SIGLOS V al X. Los puertos durante la dominación vándala.**

En el siglo V, los vándalos ocuparon las Islas Baleares, aunque no se produjo su despoblamiento, por lo que se puede entender que persistía el tráfico en los puertos, aunque con un tráfico mínimo al servicio de las escuadras vándalas.

Hasta siglo VIII, la dominación bizantina, que siguió a la vandálica no debió mejorar tales condiciones de tráfico de los puertos, debido a la turbulenta situación política que no favorecía las relaciones comerciales.

El periodo posterior termina en los primeros años del siglo X, tras ser sin duda la época de menor actividad marítima tras los vándalos y la dominación bizantina, comenzando entonces las incursiones musulmanas con la conquista de las islas donde vuelven a ser repobladas y reconstruidas las poblaciones.

## **SIGLO XII. Apogeo del tráfico de musulmanes.**

El tráfico musulmán tuvo su apogeo con los almorávides, que llegaron a suscribir tratados comerciales con las repúblicas de Pisa y Génova. La flota alcanzó entonces gran importancia, sirviendo a un tráfico comercial con los países islámicos de la península ibérica y del norte de África y con repúblicas cristianas amigas. De esta época queda el arco almorávide de la Almudaina de Palma.

## **SIGLO XIII. Tráfico corsario**

La población de las islas al principio del siglo XIII, y antes de las grandes bajas que provocaron las guerras de la conquista y los exilios, pueden estimarse en unas 60.000 personas, que vivían fundamentalmente de la agricultura, del producto de las exportaciones de los excedentes de ésta época y del corso.

Las incursiones corsarias tuvieron, sin duda, su principal punto de partida en la Ciudad de Mallorca (Madina Mayurca hoy Palma) y el resto de los puertos insulares debió servir sólo de escala o de refugio.

El tráfico corsario comenzó de nuevo a partir de los primeros años de la definitiva conquista de las islas por la escuadra musulmana durante la dinastía de Omeyas. Importante tráfico corsario, se sostuvo también cuando las islas quedaron sujetas a los emires de Denia.

## b) Desde la Baja Edad Media Hasta mediado el SIGLO XIX.

### **SIGLO XIII a XIV. Tráfico portuario tras la conquista catalana.**

Con la conquista de las Islas Baleares por las armas catalano-aragonesas en el siglo XIII se inició la época de verdadero tráfico mercantil propio, siendo el rey Jaime I el impulsor de la actividad portuaria, proponiendo unas ordenanzas marítimas para Barcelona donde se contemplaban faenas de carga y descarga dentro del agua, o en caso de barcos de pequeño porte, mediante varada en tierra, sistema que debió ser general en los puertos.

A finales del siglo XIII y hasta mediados del siglo XIV los puertos de baleares participaron del creciente tráfico mercantil en el mediterráneo, en manos principalmente de comerciantes venecianos, genoveses, pisano-florentinos y catalanes.

En los primeros años del siglo XIV, se constituyó el denominado Gremio de Marineros o Mareantes, donde se integraron pilotos y patronos de las embarcaciones de tráfico; los marineros tenían a su cargo las faenas de carga y descarga de los buques mercantes.

Durante esta época, se produjo en Mallorca una intensa repoblación de la Isla con gente catalana, fundando el rey Jaume II buena parte de las villas que hoy día existen. Las mercancías eran muy variadas, importadas unas y exportadas otras, traficándose incluso con Flandes e Inglaterra.

Data de esta época también, la creación del “Consulado del Mar” de Mallorca, órgano que tiene su origen en un privilegio del infante Felipe, regente de Mallorca en 1326, otorgado para resolver cuestiones litigiosas. Cabe mencionar que debido a la intensa actividad comercial del siglo XIV motivó en Mallorca la formación del “Libro del Consolat del Mar”, siendo este una recopilación del derecho marítimo de posterior gran difusión, aunque el

mismo (primero de una colección de diez) no afecta a las cuestiones portuarias.

### **SIGLO XVI. Decadencia del comercio y esplendor del curso musulman.**

El descubrimiento de América por una parte y el de la ruta de Cabo de Buena Esperanza para el comercio de Oriente por otra, restaron gran importancia al comercio marítimo del Mediterráneo cuyo máximo esplendor se alcanzó durante los siglos XIV y XV, aunque no cesó la tradición comercial de los puertos Baleares, si que disminuyó notablemente.

Es durante este siglo cuando se pierde la relativa tranquilidad gozada en el mediterráneo occidental durante los dos siglos anteriores y de que tanto se benefició el comercio y la navegación. El creciente poder otomano deja sentir su influjo y se apoderan del mar los piratas berberiscos y turcos cuyas incursiones no son ya esporádicas sino sistemáticas causando graves daños a la marina mercante como a las gentes ribereñas, entrando impunemente en muchos puertos. De esta forma y para combatir tales acciones, se sufragó por parte del Colegio de Mercadería la construcción de torres de vigía “turres ignibus navium admonitores” y cuya función además de defender, era abrir fuego en presencia de otros barcos y servir de “anti faros” pues así como los faros advierten a los navegantes de la presencia de tierra, estas torres tenían como misión avisar a quienes estaban en tierra de la presencia de naves en el mar (corsarios) y de los desembarcos.

### **SIGLO XVII. Tráfico mercantil.**

Al comienzo de este siglo, en plena época de la Casa de Austria, el comercio en los puertos del antiguo Reino de Mallorca había decaído extraordinariamente, señalado por varias causas como, la piratería, antes mencionada, cabe añadir la pérdida de la importancia comercial del mediterráneo, como consecuencia del descubrimiento de América sumado al

paulatino desvío hacia occidente de las rutas comerciales. Los motivos político-administrativos como las limitaciones para traficar en los puertos sustraídos al rey Jaime I son también destacables en este ámbito.

Durante este siglo las infraestructuras portuarias no experimentaron modificaciones relevantes al dedicarse los recursos disponibles a obras de defensa, como el Castillo de San Carlos.

### **SIGLO XVII. La casa de Borbón.**

La Guerra de Sucesión presento grandes cambios en esta época, dividiendo a los reinos de la Corona de España, posicionándose Mallorca sobre la causa del Archiduque Carlos de Austria como pretendiente a la Corona y con Felipe V como gran vencedor.

Esta situación provocó un gran cambio en las administraciones, así según recoge el Real Decreto de 30 de Noviembre de 1714 se organizó la administración de Marina, dividiendo el espacio del litoral en diversos, este fue el primer paso para el establecimiento de una Administración del Estado en los puerto, que no se concretó hasta las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1748, las cuales se van perfeccionando y ampliando hasta 1793 donde alcanzó su máximo esplendor. Tales ordenanzas señalaban detalladamente las competencias del Capitán de Puertos, con atribuciones que hoy día competen a las Capitanías Marítimas y a las Autoridades Portuarias.

### **SIGLO XIX. La reforma tras las Cortes de Cádiz.**

Con el siglo XVIII fenecieron también en 1800 dos rancias figuras institucionales: el Consulado del Mar y el Colegio de la Mercadería, consecuencia de las reformas alentadas por la Ilustración e impulsadas por la Real Sociedad Económica de los Amigos del País, sustituidos por el Real Consulado de Mar y Tierra en agosto de 1800.

Se introdujeron por otra parte en la Administración, mediante las Cortes de Cádiz nuevas reformas, al sentar las bases de un moderno Estado de derecho. El Decreto de 8 de Junio de 1813 no estableció más limitaciones al ejercicio de la industria que la sujeción a las reglas de policía dictadas por la Administración.

Los antiguos colegios y gremios vieron disminuir sus atribuciones hasta su total extinción, hasta pasar a una Administración con ministerios civiles del ramo correspondiente, como se conoce hoy día.

Durante este siglo nació en España, los Servicios de Obras Públicas, con un sistema configurado y que duró hasta la creación del Estado de las Autonomías en 1978. Estos servicios, dentro de la Administración Civil, responden a principios similares a los empleados en la Administración francesa, cuya antesala fue la desaparición en el siglo XVIII, de los últimos sistemas absolutistas, que mantuvieron siempre en Obras Públicas cierta mezcla de jurisdicción civil y militar, dependientes la una de la otra; sumado la plural distribución de funciones entre ayuntamientos, Colegios o Gremios e Intendencias.

La primera estructuración de los Servicios de Obras Públicas, se encuentra en la creación del Ministerio de Fomento General del Reino, en 1832. En esta primera etapa, no se incluyeron los puertos, continuando estos ligados a las Ordenanzas Generales de la Armada. La duración de este Ministerio fue breve, ya que Obras Públicas pasó a depender del Ministerio del Interior en 1835, y de este al Ministerio de la Gobernación, momento en el cuál el gobierno cambia de criterio, atribuyendo a este Ministerio, las obras de puertos y faros y su conservación.

## **1.2 Segunda época: posterior a la formación de los “Servicios de Obras Públicas” del Estado.**

### **a) Antecedentes a la vigentes Ley de Puertos.**

La Ley de Puertos vigente (2011) ha surgido fruto de la necesidad de la adaptación al nuevo marco que se estaba forjando en el mundo del transporte y del comercio internacional. Sin embargo no puede dejar de mencionarse y recordar que tanto la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, vigente antes de la entrada en vigor de la actual ley, como la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, son modélicas en sus concepciones y en su desarrollo. Teniendo en cuenta que la Ley de 1928, en su exposición de motivos, ya aclara que la Ley de 1880 “sigue siendo en los presentes momentos aplicable en sus líneas generales, tan sabiamente estudiadas, a la resolución de los asuntos del ramo; pero no es menor cierto que el tiempo transcurrido, el progreso y las necesidades actuales de las obras y servicios, el importantísimo avance de la industria privada aconsejan, a juicio del Gobierno, llevar a cabo una revisión, más de detalle que de concepto, de las disposiciones de la Ley, a fin de ponerlas más de acuerdo con las circunstancias actuales”. Las modificaciones fundamentales afectaban a la tramitación de las concesiones a particulares con el fin de facilitarlas y abreviarlas. Hay pues que concluir que los conceptos esenciales de la Ley de Puertos de 1880, con las modificaciones de la de 1928, han sido de aplicación durante más de cien años, y apoyándose en ellas, fue posible el innegable desarrollo que de forma casi continuada han experimentado los puertos españoles.

Con anterioridad a la Ley de diciembre de 1992 (2011), se hizo sentir sin embargo, la necesidad de establecer criterios empresariales para la modernización de los puertos, de forma que, sin abandonar el concepto de servicio público, se fijaran los objetivos que tenían que cumplir la recaudación de los organismos portuarios. Así se promulgó la Ley de 28 de enero de 1966, sobre régimen financiero de los Puertos Españoles, que se

justificaba en la necesaria modernización de los puertos, para lo que se hacía necesario determinar la parte de financiación tanto en los gastos consuntivos como de inversiones con lo que pudiera estabilizarse y asegurarse el régimen financiero de los puertos. La justificación de la Ley añadía que la coordinación de los transportes aconsejaba “el criterio de que la recaudación de los organismos portuarios cubra los gastos de explotación y conservación, la depreciación y un rendimiento razonable de las inversiones”. El espíritu de esta Ley quedaba fijado en el capítulo de principios generales, que define la procedencia de los recursos, el destino de los mismos y la aplicación de los excedentes de cada ejercicio.

Los recursos venían constituidos por el rendimiento de las tarifas por los servicios prestados, por el importe de los cánones de las concesiones administrativas otorgadas en la zona portuaria, por las subvenciones del Estado y de otras Corporaciones Públicas, por las emisiones de deudas o empréstitos y demás ingresos de derecho público y privado. Los fondos recaudados tenían que cubrir en cada ejercicio económico la explotación, conservación y depreciación, los gastos generados, los impuestos exigibles y las cargas económicas, administrativas y financieras.

Así pues, con mucha anterioridad a la promulgación en diciembre de 1992 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se había sentido la necesidad de promulgar una Ley que complementara la Ley de Puertos en aquel momento vigente, y aportara un clima de modernización a los puertos.

El impulso de modernización de la gestión portuaria se plasmó también con anterioridad a la Ley de 1992, con la promulgación de la Ley 27/1968 de 20 de junio sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía. Amparados en esta Ley, cuatro puertos españoles (Puertos Autónomos de Huelva, Valencia, Barcelona y Bilbao), gozaron de una mayor autonomía de gestión, muy superior a los restantes puertos (Juntas de Puerto).

Como reiteraremos más adelante, con la entrada en vigor de la Ley de

Puertos de 1992, ha desaparecido esta distinción entre Puertos Autónomos y Junta de Puertos, ya que todas ellas han pasado a ser entidades públicas de gestión bajo la denominación de “Autoridad Portuaria”. (La denominación de Puertos Autónomos no debe llevar a la confusión de atribuir su gestión a las Comunidades Autónomas, pues se trataban de puertos que dependían, al igual que las Juntas de Puertos, del Ministerio de Obras Públicas, pero con un mayor grado de autonomía de gestión. La fecha de la Ley que había creado esta figura, año 1968, anterior a la Constitución, es en este sentido significativa).

<b>Año</b>	<b>Disposición legal</b>
<b>1835</b>	Ley, de 26 de mayo, por la que el Ministerio del Interior asume las competencias en materia de puertos.
<b>1851</b>	Real Decreto, del 17 de diciembre, de Administración y Servicio de Construcción, Limpia y Administración de Puertos.
<b>1879</b>	Ley, de 13 de junio, de Aguas.
<b>1880</b>	<b>Ley, de 7 de mayo, de Puertos.</b>
<b>1911</b>	<b>Ley, del 7 de julio, de Junta de Obras de Puertos.</b>
<b>1926</b>	<b>Real Decreto-Ley, de 30 de abril, por la que se Crea la Junta Central de Puertos</b>
<b>1928</b>	<b>Ley, de 19 de enero, de Puertos.</b>
<b>1958</b>	<b>Ley, de 26 de diciembre, de Entidades Estatales Autónomas.</b>
<b>1966</b>	Ley 1/1966 de 28 de enero, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles.
<b>1968</b>	Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.
<b>1969</b>	Ley 28/1969, de 26 de abril, de Costas.
<b>1978</b>	Constitución Española, de 27 de Diciembre.
<b>1988</b>	Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
<b>1992</b>	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
<b>1997</b>	Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
<b>2003</b>	Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general
<b>2011</b>	R.D 2/2011 texto redifundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992

**b) Periodo 1851 -1880**

Este proceso que se hizo en los puertos culminó con el desarrollo del RD 17 de 12 de 1851 de Bravo Murillo, donde se estableció que la administración y los servicios de los puertos, así como la conservación y las obras se atribuían al Gobierno Español y serían llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento, mediante direcciones de obras públicas distribuidas por el territorio.

En este ámbito cabe mencionar que el personal subalterno y meramente auxiliar que prestaba servicio para el correcto funcionamiento de los puertos (conservación y policía), se organizó como peones camineros, distribuyéndose labores como; capataces de maquinaria, guarda almacenes, guarda muelles, ordenanzas y guarda boyas.

Por otra parte el personal especializado de categoría superior se distribuyó como encargados facultativos de obras de canales y puertos, así como peones conservadores de canales y de obras de los puertos.

La regulación portuaria antes mencionada mantenía básicamente al Ministerio de Marina lo concerniente a la explotación de los puertos, atribuyéndose sólo al Ministerio de Fomento el proyecto y ejecución las obras (nuevas o de conservación).

La ley de Puertos de 1880, que posteriormente se desarrollará, fue la Ley que claramente introdujo una clara distinción de las competencias entre ambos Ministerios, y comenzó a transferir competencias hacia el Ministerio de Fomento.

En 1868 se produjo una revolución hacia una tendencia liberalizadora en materia portuaria, dando lugar a una nueva legislación sobre obras públicas, constituyéndose la llamada Junta de Obras de los puertos, que jugaría un papel muy importante en la posterior redacción de la Ley de Puertos de 1880.

### Periodo 1880-1929

La ley de puertos de 1880 fue de aplicación sin reglamento específico hasta el año 1912, momento en que aparece el Real Decreto que promulgó el desarrollo de un reglamento para la citada Ley, el cuál se limitó básicamente a reproducir los preceptos de la Ley, detallando en mayor grado el apartado de “tramitaciones”.

El nacimiento de este reglamento del año 1912 fue un punto de importancia trascendental, ya que estableció de manera más precisa la zona marítima terrestre o también llamada de dominio público costero, con multitud de aspectos legales. Estas novedosas definiciones se mantuvieron en nuevos reglamentos de la misma materia (Ley de puertos de 1928 y 1969), siendo modificadas por el reglamento de la Ley de costas ,de 1989, para aclarar las cuestiones suscitadas en la práctica desde la Ley de puertos de 1880.

Este reglamento de aplicación de 1912, sobre la Ley de puertos de 1880, no aclaró por otra parte tampoco la clasificación entre puertos de interés general de primer o segundo orden de la época.

La citada clasificación se realizó posteriormente, por Real Decreto de 24 de Febrero de 1928, donde se clasificaron los puertos de interés general: Palma, Andratx, Sóller, Mahón, Alcudia, Ibiza y La Savina, siendo los restantes clasificados como puertos refugios.



# REAL DECRETO DE 24 DE JULIO DE 1912 QUE DESARROLLA EL REGLAMENTO PARA LA EJECUCIÓN DE LA LEY DE PUERTOS DE 7 DE MAYO DE 1890.

135 24 Julio 1912 *Boletín de España* - Núm. 206

orden de 17 de Marzo de 1891, que en la  
 alianza su cita, así como de lugar y sin  
 significación en otro caso.  
 En virtud de lo prescrito en el artículo  
 19 de la ley de Expropiación forzosa  
 de 10 de Enero de 1873, el acuerdo con  
 la propuesta por el Ministro de Fomento.  
 Vengo en decretar lo siguiente:  
 Que no desistamos, por improcedente,  
 el recurso de alzada interpuesto por don  
 D. Anagnan Tizter y Orrego, y se confirme  
 la providencia dictada por el Go-  
 bernador civil de la provincia de Oge-  
 óba en 23 de Marzo de 1911.  
 Dado en Palacio á veintidós de Julio de  
 mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,  
 Miguel Klauer y Gine.

Visto el recurso de alzada interpuesto  
 por D. Manuel Cobo Casaleja, contra  
 providencia del Gobernador civil de  
 Cantabria, dictada en 28 de Marzo último  
 en el expediente instruido á instancia de  
 la Sociedad Hidroeléctrica Española, con  
 ocupación de una línea de dicho en-  
 tero, que ha de servir la servidumbre for-  
 zosa de paso de corriente eléctrica, y por  
 la cual se acordó requirir al mismo para  
 que acredite que el terreno que se le  
 adjudica es de su propiedad.  
 Resultando que por Real orden de 11  
 de Abril de 1910, se concedió á la So-  
 ciedad Hidroeléctrica Española la instala-  
 ción eléctrica y por vía libre forma de  
 paso de corriente, desestimando por di-  
 cha Real orden la contestación presenta-  
 da durante el periodo de utilidad públi-  
 ca por el Sr. Cobo Casaleja, por carecer  
 de fundamento legal.  
 Resultando que la Sociedad citada con-  
 tino en declarar la necesidad de la ad-  
 jugación de la línea de D. Manuel Cobo  
 Casaleja, por haberse agotado este  
 modo de la subsistencia de los pozos en su  
 línea.  
 Resultando que remitida la relación  
 nominal de dicho propietario y publica-  
 ción en el Boletín Oficial de la provincia  
 de Cantabria, en cumplimiento de lo dis-  
 puesto en el artículo 11 de la vigente ley  
 de Expropiación forzosa, se concedió un  
 plazo de quince días para que el pro-  
 pietario de la línea pudiese hacer verifi-  
 caciones ó por escrito las reclamaciones  
 que considerase procedentes contra la  
 necesidad de la ocupación de la línea ci-  
 tada.  
 Resultando que no habiéndose presen-  
 tado reclamación alguna en contra de la  
 necesidad de la ocupación de la línea  
 perteneciente á D. Manuel Cobo Casale-  
 ja, el Gobernador acordó publicarlo así

en el parte de línea que había de ser  
 ocupada, así como en valoración, requi-  
 rido á los interesados para que en el  
 plazo de ocho días nombrasen perito que  
 á cada uno representase en las alturas  
 operadoras, según dispone el artículo  
 20 de la ley de Expropiación forzosa.  
 Resultando que dado traslado á los in-  
 teresados del acuerdo anterior, en virtud  
 de lo dispuesto en el preámbulo artícu-  
 lo 20, el Sr. Cobo Casaleja presentó as-  
 ercio formulado en 20 de Noviembre último,  
 dirigido al Gobernador civil de la pro-  
 vincia de Cantabria, en el que manifiesta  
 que habiendo rebasado el Director de la  
 sociedad Hidroeléctrica Española las pro-  
 piedades que le hizo el exponente, se  
 negó ésta á soportar la servidumbre for-  
 zosa de paso de corriente eléctrica, por  
 las razones que expone que no ha visto  
 en su posesión la comunicación en que  
 sobreviniese por la comunicación en que  
 se le hizo saber designa el punto de la  
 regata en la línea de parte de la  
 línea que ha de ser ocupada y en un va-  
 loración; que este artículo se quiere lleve  
 todo como se ha llevado el expediente, á  
 una servidumbre de paso de corriente  
 eléctrica, por su línea y que se declare  
 en el expediente en todo aquello en  
 que se le ha debido ser y resultar las ru-  
 tas de las servidumbres en sus solicitudes  
 y en las actas en su correspondencia para  
 que pueda facilitar su derecho negativo  
 de servidumbre.  
 Resultando que el Gobernador civil de  
 Cantabria dictó un providencia de 28 de  
 Marzo último, de acuerdo, en su  
 parte, con lo propuesto por la Jefe-  
 ra de Obras Públicas de la provincia, por  
 la que se desestimaron las pretensiones  
 expuestas por el Sr. Cobo en su escrito  
 de fecha 20 de Noviembre último, extra-  
 ño expresamente, y acordándosele de  
 nuevo un plazo de ocho días para que  
 nombrase perito que lo representara.  
 Resultando que contra la anterior pro-  
 videncia recurrió en subsidio el Sr. Cobo,  
 vidón recurrió en subsidio las demás  
 instancias por él presentadas; que se han  
 instruido los artículos 9.º de la ley de  
 23 de Marzo de 1910 y 19 del Reglamento  
 de 7 de Octubre de 1904, que no recuso  
 de la concesión de la línea, sino contra  
 la servidumbre que se le quiere impo-  
 ner, y que hasta tanto que no se declare  
 que tiene la obligación de servir esta ser-  
 vidumbre, no viene obligado á nombrar  
 perito.  
 Considerando que la reclamación á  
 que se refiere en un recurso el Sr. Cobo  
 Casaleja, presentada en el expediente  
 de información pública que se tramitó  
 con arreglo á lo prescrito en la ley de  
 23 de Marzo de 1910 y Reglamento sub-  
 secuentes para instalaciones eléctricas de 7

de 11 de Abril de 1910, por la que se  
 concedió á la Sociedad Hidroeléctrica Es-  
 pañola la instalación eléctrica y servi-  
 dumbre de paso de corriente.  
 Considerando que estando el oportuno  
 expediente de expropiación y publicada  
 en el Boletín Oficial de la provincia de  
 Cantabria, en virtud de lo prescrito en el  
 artículo 11 de la ley de Expropiación for-  
 zosa, la relación de propietarios adma-  
 do para reclamar contra la necesi-  
 dad de la ocupación, no se presentó con-  
 traria alguna por parte del Sr. Cobo,  
 hoy recurrida, en que la ley ni el Re-  
 glamento ordenan que sea notificado indi-  
 vidualmente dicha publicación.  
 Considerando que una vez declarada la  
 necesidad de la ocupación de una línea,  
 según el artículo 20 de la ley de Expro-  
 piación forzosa, procede señalar el punto  
 á los propietarios para que éstos designen  
 perito que lo represente.  
 Considerando lo que en el presente caso  
 se ha cumplido todas las formalidades que  
 la ley de 10 de Marzo de 1900 y Re-  
 glamento de 7 de Octubre de 1904, señala  
 referentes á instalaciones eléctricas.  
 Considerando que el expediente de ex-  
 propiación forzosa también ha sido tra-  
 mitado con arreglo á lo dispuesto en la  
 ley y Reglamento.  
 En virtud de lo prescrito en el artícu-  
 lo 19 de la ley de Expropiación forzosa  
 de 10 de Enero de 1873, de acuerdo con  
 lo propuesto por el Ministro de Fomento,  
 vengo en decretar lo siguiente:  
 Que no desistamos el recurso de alzada  
 interpuesto por D. Manuel Cobo Casale-  
 ja, y se confirme en su todo la providencia  
 dictada por el Gobernador civil de  
 Cantabria, de fecha 19 de Marzo último.  
 Dado en Palacio á veintidós de Julio  
 de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,  
 Miguel Klauer y Gine.

De conformidad con todo lo consen-  
 tido de lo resuelto por los señores de Ba-  
 rtao y de Obras Públicas, y de acuerdo  
 con lo propuesto por los Ministros de  
 Marina y Fomento, y con el Consejo de  
 Ministros,  
 Vengo en disponer lo siguiente:  
 Artículo único. Se aprueba el Re-  
 glamento adjunto para la ejecución de la  
 ley de Puertos de 7 de Mayo de 1890.  
 Dado en Palacio á once de Julio de mil  
 novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,  
 Miguel Klauer y Gine.

REGLAMENTO  
 para la ejecución de la ley de Puertos  
 de 7 de Mayo de 1890.

CAPÍTULO PRIMERO  
 Del dominio de las aguas del mar litoral y  
 de sus playas, de sus riberas y servi-  
 dumbres de las servidumbres contiguas.

Foto: Archivo histórico de Mapfre.

- Capítulo 1. "Dominio aguas del mar territorial y sus playas; accesiones y servidumbre de terreno contiguas. (Artículos 1 a 7).
- Capítulo 2. "Del uso y aprovechamiento del mar litoral y sus playas. (Artículos 8).
- Capítulo 3. "Clasificación de los puertos". (Artículo 9 a artículo 17.)
- Capítulo 4. "Ejecución y conservación de las obras de los puertos y del régimen y policía de los mismos". (Artículos 13 a artículo 65).
- Capítulo 5. "De las obras construidas por particulares". (Artículo 66 a artículo 72.)
- Capítulo 6. "De las concesiones de obras". (Artículo 73 a artículo 95.)
- Disposiciones generales. (Artículo 100 a artículo 102.)

**REAL DECRETO-LEY DE 20 DE ENERO, DEROGATIVO DE LA LEY DE PUERTOS DE 1880, Y QUE ESTABLECE UNA NUEVA LEY DE PUERTOS ESTATAL EN 1928.**

Gaceta de Madrid.—Núm. 20

20 Enero 1928

531

**REAL DECRETO-LEY**

Núm. 143.

A propuesta del Ministro de Fomento, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Se deroga la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, quedando sustituida por la adjunta, que al efecto se aprueba.

Dado en Palacio a diez y nueve de Enero de mil novecientos veintiocho.

ALFONSO

El Ministro de Fomento.

RAFAEL BENJUMEA Y BURIN.

**LEY DE PUERTOS****CAPITULO PRIMERO**

*Del dominio de las aguas del mar litoral y de sus playas, de las accesiones y servidumbres de los terrenos contiguos.*

**Artículo 1.º**

Son del dominio nacional y uso pública, sin perjuicio de los derechos que correspondan a los particulares:

1.º La zona marítimo-terrestre, que es el espacio de las costas o fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujo, en donde son sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales, en donde se le seca.

Esta zona marítimo-terrestre se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio en que sean navegables o se hagan sensibles las mareas.

2.º El mar litoral, o bien la zona marítima que baña las costas o fronteras de los dominios de España, en toda la anchura determinada por el derecho internacional con sus aguas.

de Hacienda, Fomento y Marina, y el primero podrá enajenarse cuando no se consideren necesarios para servicios marítimos u otros de utilidad pública. Si se enajenase con arreglo a las leyes, se considerará el derecho de tanteo a los dueños de terrenos contiguos.

**Artículo 2.º**

Son de propiedad del Estado las islas ya formadas o que se formen en la zona marítimo-terrestre, en las rías y desembocaduras de los ríos, consideradas como puertos marítimos, según la presente Ley. Pero si estas islas procediesen de haber cortado un río terrenos de propiedad particular, continuarán estas perteneciendo a los dueños de la finca o fincas desmembradas, salvo el derecho que pueda tener los particulares.

**Artículo 4.º**

Son de propiedad del Estado los fondeaderos, varaderos, estiberos, arneses y otros establecimientos destinados exclusivamente por el mismo al servicio de la Marina de Guerra. Son de dominio nacional y uso público los puertos de interés general de primero y segundo orden.

**Artículo 5.º**

Pertenecen al Estado todo lo que el mar arroje a la orilla y no tenga dueño conocido. La Hacienda pública se incautará de ello, previo inventario y justiprecio, quedando responsable a las reclamaciones de tercero y al pago de los derechos y recompensas de hallazgo y salvamento, con arreglo a la prescrito en las Leyes y Reglamentos.

**Artículo 6.º****Artículo 8.º**

La servidumbre de salvamento tiene la misma extensión en los terrenos de propiedad privada colindantes con el mar que la zona marítimo-terrestre, dentro de la cual están comprendidos y veinte metros más, contados hacia el interior de las tierras, y de ella se hará uso público en los casos de naufragio, para salvar y depositar los restos, efectos y cargamentos de los buques naufragos.

También los barcos pescadores podrán usar en esta zona de servidumbre cuando a ello se vean obligados por el estado del mar, y podrán del mismo modo depositar sus efectos en tierra mientras duren las circunstancias del temporal.

Esta zona de servidumbre avanzará o se retirará conforme el mar avance o se retire, según queda establecido en general para la zona marítimo-terrestre.

Por los daños causados a las heredades en las ocasiones de salvamento, habrá lugar a indemnización, pero solamente hasta donde alcance el valor de los objetos salvados, después de satisfechos los gastos de auxilios prestados o de recompensas de hallazgos, con arreglo a las leyes.

**Artículo 9.º**

La servidumbre de salvamento no es obstáculo para que los dueños de los terrenos contiguos al mar, siembran, planten y levanten dentro de la zona marítimo-terrestre, en terreno propio, edificios agrícolas y casas de recreo.

Para la edificación en tales sitios se dará previo conocimiento al Gobernador de la provincia, el cual.

## Periodo 1929 con total administración institucional hasta 1992 (2011)

### Las comisiones administrativas y el grupo de puertos.

En la década 1920-1930 aparecen las disposiciones que perfilan los grupos de puertos y las comisiones administrativas de puertos conforme al RD de 22 de Julio de 1928.

En las Islas Baleares, la totalidad de puertos formaron un grupo propio, agregados al Dirección Facultativa del Puerto de Palma de Mallorca.

En 1926 se creó la primera Junta Central de Puertos, asignándole una serie de cometidos, de carácter general, donde se abordó la reorganización de los servicios de los puertos a cargo directo del estado. De esta manera se instituyeron así las llamadas AGRUPACIONE, con organizaciones propias unas, y agregadas a direcciones facultativas de los puertos a cargo de las Juntas otras.

Esta reorganización se materializó una vez acabada de promulgar la nueva Ley de puertos de 19 de enero de 1928 (cuyos preceptos legales estuvieron vigentes hasta la Ley de puertos de 1992) y en su reglamento de misma fecha, para la organización y el régimen de las Juntas de obras y comisiones administrativas de puertos.



Foto: Esperanza Nicolau. Jefa de explotación de Portsib.

### Creación de agrupaciones: comisiones administrativas y grupos.

Mediante RD de 22 de Julio de 1928, estableció las **agrupaciones**, divididas en comisiones administrativas o como grupos agregados a direcciones facultativas de puertos con juntas propias o de manera independiente pero solamente regulando el TRAFICO PESQUERO. Así los puertos de baleares quedaron reducidos mediante:

1. Comisión Administrativa de Mahón (Puerto de Fornells y Ciudadella)
2. Comisión Administrativa de Ibiza (Puertos de San Antonio y Cala Savina)
3. Los puertos de Mallorca se agregaron a la Dirección Facultativa del puerto de Palma, formando así el llamado grupo de Puertos Pesqueros de Mallorca y Cabrera.

### Clasificación de Puertos de Baleares según la Ley de Puertos de 1928.

Mediante la Ley de puertos de 1928 la clasificación de los puertos de interés general y de refugio se estableció de la siguiente manera:

-Puertos de Interés General y de refugio: Palma, Soller, Alcudia, Mahón y Ibiza.

-Puertos de Interés General: Andratx y la Savina.

-Puertos de refugio: Pollença, Portopetro, Portocolom, Ciudadella, Fronells, San Antonio, Cabrera y Capdepera.

El resto de puertos en Baleares pasaron a tener la condición de interés local, si bien le correspondía al estado la tarea de conservación, este no podía hacer las obras de ampliación y mejora, ya que eran las diputaciones o ayuntamientos quienes estaban a cargo de ellas.

El reglamento general para la organización y el régimen de las juntas de obras y servicios y comisiones administrativas de puertos que se desarrolló a partir del RD de 19 de Enero de 1928 sobre la Ley de Puertos, tuvo gran importancia en la administración portuaria, ya que durante 40 años de vigencia (hasta la nueva de ley de juntas y estatutos de autonomía que se promulgó en 1968), se regularon minuciosamente las actuaciones portuarias

con una franca intervención en todo lo concerniente a la explotación: mientras preponderaban todavía las labores de atención dedicada a las obras, se refería en muchos casos a la prestación de servicios.

Creación del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Año 1932.



Foto: Esperanza Nicolau. Jefa de explotación de Portsib.

La organización en Comisiones y Grupos, fue reconocida como eficaz y acertada, perdurando hasta el Estado de las Autonomías, salvo ligeras modificaciones.

Así la división portuaria mencionada anteriormente del antiguo Ministerio de Fomento en 1931, paso a formar parte del nuevo Ministerio de Obras Públicas bajo una cuarta dirección general llamada de “puertos y señales marítimas” creada en 1932, al mismo tiempo que se disolvía la primera Junta Central de Puertos.

Los Grupos pasaron a depender de la Dirección General de puertos y señales marítimas, a través de la sección de Puertos, al Negociado de Recaudación en 1933, donde continuaron remitiendo los fondos recaudados por arbitrios, impuestos y servicios tarifados (antes enviados a la Junta Central).

Durante este periodo, las Direcciones facultativas adquieren ciertas atribuciones gubernativas sobre la tramitación e incoación de expedientes: (concesiones administrativas por ejemplo), y pasando la figura del jefe de puerto a recaer en los directores de puertos en lugar de en los gobernadores civiles como venía siendo hasta el momento.

En 1935 el Ministerio de Obras Públicas y comunicación cambió de nombre, pasando a llamarse Ministerio de Obras Públicas y Comunicación y Marina Mercante.

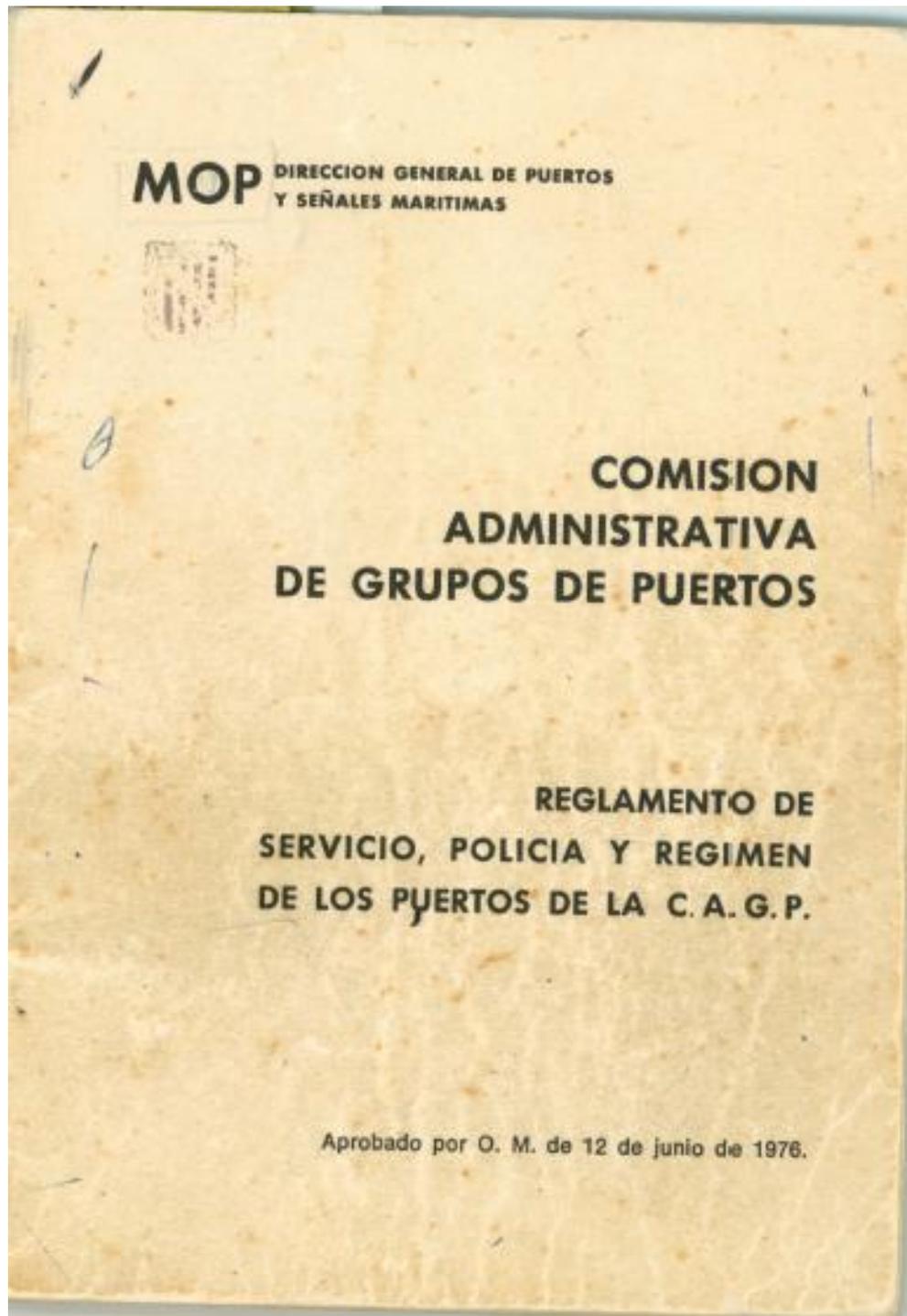
#### Creación de la CAPE (1939).

En 1939, tras la guerra civil, vuelve a tener vigencia la Ley de Puertos de 1928 tras ser derogada y se crea por decreto la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado (CAPE), con sede en Madrid, aprobándose el reglamento por el que se rige, ese mismo año.

El citado organismo substituyo al Negociado de Recaudación de la Dirección General, integrándose de pleno en él, los Grupos de Puerto que existían así como la mayoría de las comisiones administrativas, dejando las de Mahón y Ibiza de funcionar como tales y por tanto quedando los puertos adscritos incluidos en la CAPE. Como dato significativo el número de puertos que se integraron fue de 231 puertos en todo el estado.



Fuente: Miguel Ferrer. Jefe del puerto de Pollença



Fuente: Miguel Ferrer. Jefe del puerto de Pollença.

Puertos de Baleares integrados en la CAPE 1939.

La CAPE editó la primera memoria referida a los años 1939,1940 y 1941, donde aparecían los siguientes puertos a su cargo:

-En Mallorca, agregados a la Dirección Facultativa del Puerto de Palma de Mallorca los siguientes: Andratx (interés general), Soller (interés general), Pollensa (interés local), Alcudia (interés general), Capdepera-Cala Rajada (refugio), Portocristo (interés local), Portocolom (refugio) , Portopetro (interés local), Cala Figuera (interés local) y Cabrera (refugio).

-Menorca, agregado al Servicio especial de Obras Públicas: Mahón (interés general), Ciudadela (refugio) y Fornells (refugio).

-Ibiza y Formentera, agregados al Servicio Especial de Obras Públicas: Ibiza (interés general), San Antonio Abat (refugio) y Cala Savina (interés general).

#### Nueva clasificación de los puertos. 1949

En 1946 se clasificaron de nuevo los puertos, quedando así:

-Interés general y de refugio: Palma, Mahón o Ibiza.

-Interés general: Alcudia y Soller.

-Refugio: Andratx, Pollensa, Capdepera, Portocristo, Portocolom, Ciudadela, San Antonio, Cala Savina y Cabrera.

-Interés local: Puerto de Estellencs, Valldemossa, Portopetro, Cala Figuera, Colonia de Sant Jordi, Arenal y Fornells.

#### Modernización de la tipología de las tarifas.

Desde la edad media se aplicaban a los tráficos portuarios diversos tipos de derechos, arbitrios o impuestos, con variopintas denominaciones destinadas a la construcción y la conservación de las obras portuarias, con un alto grado de confusión conceptual sobre si se trataba de un impuesto clásico o por el contrario se trataba de una tarifa específica que respondía al servicio prestado al puerto.

Estas tarifas eran establecidas por las diferentes autoridades con competencia sobre el puerto a lo largo del tiempo, siendo normalmente tenidas en cuenta sobre una base de imposición formulada por elementos objetivos (tonelaje del buque, el nombre o el valor de la mercancía...)

En la época moderna el cúmulo de tarifas portuarias se pueden clasificar según corresponda a:

-Servicios denominados generales o indirectos, siendo estos determinados por el gobierno para ser aplicados con carácter general y uniforme en todos los puertos, mediante disposiciones legislativas (leyes o decretos).

-Por otra parte aparecen las tarifas por servicios denominados directos, especiales o específicos, cuya fijación se deja para los órganos o centros de rango inferior cuya aprobación depende de gobernadores civiles o corporaciones locales y provinciales.

La diferencia principal entre unos servicios y otros, es el carácter de involuntariedad y necesidad de su prestación al usuario y en el derecho de este para ser solicitados. (Un caso curioso es la tarifa de atracada)!!!!

Como ejemplo de tarifas directas las tenemos de muy diversos tipos y bastante subjetivas: tarifas de mercancías, de uso de sistema de navegación, de embarque y desembarque de pasajeros, de arbitrio sobre el valor de la pesca, de petróleo, minerales y carbón...

Como ejemplo de tarifas indirectas tenemos:

T-0) señalización marítima, T-1) barcos, T-2) pasajeros, T-3) mercancía, T-4) pescado fresco y T-5) embarcaciones de recreo.

Las tarifas de los puertos transferidos a las Comunidades Autónomas son análogas a las aplicadas en tiempos de las Comisiones Administrativas de Grupos de Puertos (CAGP) continuando su recaudación, siendo publicadas en los presupuestos autonómicos como ingresos con consideración de tasas o precios públicos.

Tanto en las administraciones autonómicas como estatales las concesiones están sujetas a cánones de ocupación considerados como tasas de base.

### Mejor atención a la explotación portuaria durante el año 1950.

La atención prestada a las tarifas a mediados del siglo XX sólo es uno de los aspectos relacionados con la explotación, pero se reconoce su importancia y se deja ver multitud de asuntos a lo largo del siglo XX originando:

- Regulación del personal de puertos (laboral y funcionario), dotándose las plantillas de empleados, no sólo dedicados a las infraestructuras sino también a la explotación de los puertos.
- Se organizó la facturación y la recaudación, normalizando las memorias portuarias de los diferentes puertos, cosa que no ocurría hasta ese momento.
- Se regularon los cánones de las concesiones (anteriormente otorgadas sin los mismos o reservadas, con cantidades irrisorias.
- Se finalizó el otorgamiento de concesiones sin limitación en el tiempo, en cuyo caso se fijaron los primeros criterios para establecer términos concesionales más reducidos.
- Se iniciaron las primeras intervenciones de tipo urbanístico en zonas portuarias.
- Se impulsó la delimitación de las zonas de servicio de los puertos y consecuentemente la zona marítima terrestre afectada, no abordada desde 1880.
- Se atienden temas cruciales para una correcta gestión tanto de servicios, como de cuestiones económicas y de policía.

### Reglamentaciones del personal portuario. 1953

La situación del personal laboral no se regularizó hasta los años 1953 y 1956 respectivamente, mediante órdenes ministeriales. Las plantillas generales de la Comisión Administrativa de los Grupos Portuarios (CAGP) en 1962.

En los puertos prestaban servicio 3 clases de personal:

- Cuerpos especiales funcionarios de la Administración del Estado.
- Cuerpos especiales funcionarios del Estatuto de puertos.

-Cuerpos laborales de las Juntas o CAGP.

La ley de reforma de la función pública de 1984 unificó a todo el personal del Estatuto, siendo la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 la que permitió elaborar la re-ordenación de todos los puestos de trabajo, desapareciendo así de los puertos, los puesto que había para funcionarios, pasando a excedencia voluntaria aquellos que permanecían prestando servicio.

#### Creación del grupo de Puertos de Baleares.

La CAPE (Comisión Administrativa de Puertos del Estado) continuó funcionando hasta 1956, año en que se creó el Grupo de Puertos de las Islas Baleares, siendo este, el único servicio provincial que integró a todos los puertos Baleares en un mismo servicio, como antes de 1928, pero con una gran diferencia; el servicio era único dedicado al sector portuario (antes incluía carreteras, obras públicas y transportes). Además este grupo incluía su explotación.

-En 1958 CAPE, cambia de nombre y pasa a ser llamada la Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado con las siglas CAOSPE

#### Clasificación puertos Baleares. Año 1961

Puertos de Interés general y de refugio: Palma, Mahón e Ibiza.

Puertos de Interés general: Alcudia y Soller.

Puertos de Refugio: Andratx, Pollensa, Cala Ratjada, Portocristo, Portocolom, Colonia de Sant Jordi, Cabrera, Ciudadella, Fornells, San Antonio Abat y Cala Savina.

Puertos de Interés local: el resto.

### CAOSPE y CAGP. Restauración del Grupo de Puertos de Baleares.

En 1963, tras una corta duración el CAOSPE se reorganizó y pasó a denominarse Comisión Administrativa de Grupo de Puertos (CAGP) manteniéndose como tal hasta 1992.

### Regulación de los puertos deportivos. AÑO 1969

Los puertos deportivos de recreo empezaron a construirse dentro de los puertos como instalaciones modestas constituidas por muelles y dársenas a finales del siglo XIX, otorgándoles concesiones como instalaciones de embarcaciones menores comprendidas en el artículo 41 de la Ley de Puertos de 1928.

En la segunda mitad del siglo XX esta actividad tiene gran importancia y propulsa la aparición de la Ley específica de 26 de Abril de 1969 sobre la regulación de los puertos deportivos. Es de destacar que su reglamento no se desarrolló hasta 1980, siendo lo más destacado de esta ley, la distinción que se realizó entre puerto deportivo y dársena deportiva, dependiendo de si las instalaciones se encontraban en la costa o por el contrario dentro de algún puerto a cargo de la administración.

En el año 1992, esta ley fue derogada, y hoy día le corresponde a la Comunidad Autónoma la regulación en esta materia.

Para concesiones a entidades o particulares hay actualmente 23 dársenas deportivas 21 puertos deportivos con gran restricción legal para construir nuevos puertos.

### Traspaso de puertos a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. (CAIB).

La aprobación del estatuto de autonomía de las Islas Baleares (Ley orgánica de 25 de Febrero de 1983) y su posterior desarrollo mediante RD (,) poner fecha)((, supuso el traspaso a la Comunidad Autónoma de la titularidad de los puertos de refugio y de las instalaciones portuarias estatales que había en el territorio, que no fueran de interés general ni desarrollasen actividades comerciales esenciales.

Así pasaron a depender de la Comunidad Autónoma todos los puertos del archipiélago, excepto Palma, Alcudia, Mahón, Ibiza y La Sabina, sin las instalaciones portuarias anexas a Alcudia y La Sabina.

En este RD de 1985 se recogieron básicamente los correspondientes a puertos e instalaciones portuarias (recogidas en la Orden Ministerial de 6 de Marzo de 1967 con pequeñas variaciones), así las zonas de servicio transferidas no se corresponden con las aprobadas y continúan indefinidas las zonas I y II de las aguas, realmente inexistentes en la transferencia.

### Actividad urbanizadora portuaria y su traspaso a puertos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Tras pasados los puertos a la CAIB, se intensificó la actividad urbanizadora en todos los puertos, que vieron muchas mejoras en las zonas terrestres de servicio (pavimentación y dotación de mobiliario urbano).

Las zonas de aguas interiores de los puertos fueron también mejoradas en un doble sentido, aumentando su calado y aprovechando las superficies con mejores redistribuciones de muelles y puestos de atraque. Todas estas actuaciones no sólo fueron desarrolladas en los puertos clasificados como refugio sino también en las instalaciones portuarias adyacentes y complementarias, que tuvieron como resultado la mejora del aspecto de los puertos y de los servicios, sino también en un aumento de los recursos

propios de los mismos.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre de 1992.

Esta ley produjo una revolución en la legislación portuaria, después de 112 años de aplicar básicamente la Ley de Puertos de 1880, (retocada por la Ley de 1928 y afectada en los aspectos económicos y administrativos por la del año 1966 de régimen financiero y del año 1968 sobre juntas de puertos y Estatuto de Autonomía) supuso la práctica derogación total de las mismas.

La principal variación resulto ser que los puertos dejarían de estar regidos por el derecho administrativo a través de una administración institucional, para pasar a ser entes públicos, los cuales, en la gestión, aplican el derecho privado sin perjuicio sobre las facultades disciplinarias y a la administración del dominio público, donde sí que se aplica el derecho administrativo.

Esta ley se promulgó para los puertos del Estado y sólo es de aplicación con carácter subsidiario a los puertos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, mientras no disponga esta comunidad de ley propia para sus puertos, cosa que a día de hoy no ocurre ya que desde el año 2005, el gobierno autonómico elaboró la Ley autonómica 10/2005 de 14 de Junio, referente a los puertos de las Islas Baleares.

En Baleares hay legislación autonómica sobre aspectos parciales en materia portuaria, como es el Plan de Puertos deportivos (Decreto Gobierno Balear de 13 de Mayo de 1994).

Así desaparecida la Dirección General de Puertos creada en 1932, tras 60 años de actuación, sus atribuciones pasaron a las Autoridades Portuarias (como ejemplo las concesiones administrativas) y por consiguiente se creó el ente público PUERTOS DEL ESTADO, con sede en Madrid y ejerciendo funciones de coordinación y control, de propuesta al Ministerio de Fomento. En consecuencia, con la Constitución de 1978 y la implantación del Estado de las Autonomías, esta Ley sólo define las condiciones que han de concurrir en los puertos de interés general y la titularidad de las cuáles se

atribuye el Estado, pero no hace referencia a la clasificación de interés local de los puertos pero sí cita la Ley los puertos de competencia autonómica, que en definitiva eran los que se mencionaban en anterior ley de puertos. En esta ley la denominación de Junta de puerto pasa a llamarse Autoridad Portuaria, y en el caso concreto de Baleares, Autoridad Portuaria de Baleares término con el que se la conoce hoy día.



Foto cedida por Miguel Ferrer (Jefe del Puerto de Pollença)

## **2. LEGISLACIÓN PORTUARIA.**

### **2.1 Introducción.**

En el estado de las autonomías se han dado diferentes soluciones legislativas a un tema tan sensible para la náutica de recreo como es el portuario.

La regulación jurídica del ámbito portuario tiene una dilatada trayectoria en España, que comienza con la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880. A partir de ahí son varias las normas que regulan el desarrollo portuario, siendo las más importantes las siguientes:

1. Real Decreto-ley de 19 de enero de 1928, sobre Puertos.
2. Ley 68/1961, de 23 de diciembre, sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante.
3. Ley 1/1966, de 28 de enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.
4. Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.
5. Ley 18/1985, de 1 de julio, por la que se modifica la Ley 1/1966, de 28 de Enero, sobre régimen financiero de los puertos españoles.

En el ámbito concreto de puertos deportivos, el prólogo de las numerosas normas que hoy tenemos, lo encontramos en la Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos. Esta ley, se promulga con el objeto de dar una respuesta al importante crecimiento de la náutica de recreo y del número embarcaciones menores, como se dice en su exposición de motivos. Cuenta con 5 capítulos y escasos 18 artículos, en los que se autoriza la iniciativa privada para la promoción, se establece un régimen tarifario con topes máximos, remitiendo la regulación sobre construcción a la ley de costas y contratos del estado.

Esta ley, se mantiene en vigor hasta la promulgación de la *ley 27/ 1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante*, que la deroga de forma expresa.

La Ley de Puertos del Estado, la ley de Costas y a ley de Régimen Económico y Prestación de Servicios en Puertos de Interés General, constituyen hoy el bloque normativo estatal sobre puertos. Pocas referencias realizan al caso concreto de los puertos deportivos, omisión que en parte podemos entender por el escaso interés que entiendo despiertan los puertos deportivos a la administración central.

Ahora bien, la Constitución Española reserva en su artículo 149.1.20 la competencia de la administración del Estado sobre los puertos de interés general, lo que significa que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencia sobre los puertos que no sean de esa categoría. Así las cosas, las comunidades autónomas costeras hoy son quienes ostentan la competencia sobre puertos deportivos, pesqueros e incluso de otros tipos que no son de interés general.

Ante este panorama, estas han venido en algunos casos complementando la legislación estatal a golpe de resoluciones puntuales para problemas específicos, como puede ser el caso del País Vasco (en breve se aprobará una ley de puertos deportivos) o el de Asturias, y en la gran mayoría, regulando los puertos deportivos mediante leyes integrales.

## **2.2. Puertos deportivos y leyes autonómicas.**

Hoy por hoy, la regulación de las comunidades autónomas sobre puertos deportivos la encontramos en las siguientes normas:

### GALICIA

Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Puertos de Galicia.

[www.portosdegalicia.es](http://www.portosdegalicia.es)

### ANDALUCÍA

Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

[www.puertosdeandalucia.es](http://www.puertosdeandalucia.es)

### ISLAS BALEARES

Ley 10/2005, de 21 de junio, de puertos de las Islas Baleares.

[www.portsib.es](http://www.portsib.es)

### CANTABRIA

Ley de Cantabria 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria.

[www.puertosdecantabria.es](http://www.puertosdecantabria.es)

### CANARIAS

Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

[www.puertoscenarios.es](http://www.puertoscenarios.es)

### CATALUÑA

Ley 5/1998, de 17 de abril, de Puertos de Cataluña.

[www2.gencat.cat](http://www2.gencat.cat)

### MURCIA

Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. [www.carm.es](http://www.carm.es)

La primera comunidad autónoma española en legislar con una ley integral fue Andalucía, que es también la última en modernizar la legislación con la aprobación de una nueva ley. Otras comunidades, han venido actualizando la legislación mediante enmiendas. Pero lo cierto es que todas han ido adoptando un modelo de desarrollo y gestión de puertos deportivos concreto con soluciones a veces dispares. Es indudable que la presión que ejerce el desarrollo de la náutica sobre la oferta de amarres y la creciente sensibilidad de las administraciones de las comunidades autónomas de la importancia del sector náutico para el desarrollo de un turismo de calidad, generan un gran interés por el tema.

### 2.2.1. Gestión Portuaria Autonómica general.

Por norma general y con el objeto de gestionar los puertos adscritos a las comunidades estas han creado un ente gestor de puertos responsable de la ejecución de las políticas marcadas por el departamento o consejería ante la que responden. La gestión de los puertos se prevé que pueda ser de forma;

Directa: por la propia administración portuaria

Indirecta: concesiones o autorizaciones.

Las **concesiones** se reservan para las instalaciones portuarias fijas y las **autorizaciones** para las desmontables. El plazo de las concesiones, conforme a lo que regula la ley estatal sobre costas, puede ser de hasta 30 años, mientras que las autorizaciones por un máximo de 3 años. Terminado el plazo de la concesión o autorización las obras e instalaciones revierten a la comunidad autónoma. Cuando la administración resuelva mantener la instalación, la explotación de la misma puede hacerse de forma directa por la administración o de forma indirecta, lo que significa la adjudicación de una nueva concesión. Cuando ocurra esto último, lo normal en las normas es que se prevea la posibilidad de que, cuando el concurso no lo gana el anterior concesionario, este tenga derecho al tanteo. También prevén la posibilidad de que, transcurridos los 2/ 3 del periodo concesional, pueda el concesionario un proyecto de mejora de las instalaciones y una prórroga de la concesión. En este supuesto, existen marcadas diferencias entre las leyes. En algunas se prevé lisa y llanamente la prórroga a favor del concesionario y en otras la convocatoria de un concurso, en el que podría resultar ganador el concesionario que propone las mejoras u otro que se postule.

En cuanto al **régimen económico**, cuando se trata de instalaciones náuticas en gestión directa, la ocupación de amarres devenga tasas a favor del órgano gestor, que es la administración. Cuando la gestión es indirecta el concesionario debe pagar una canon anual de la cuantía establecida en el contrato de concesión. Esta cuantía se fija en un porcentaje del precio de mercado de los terrenos y espejo de agua ocupado, que se calcula teniendo

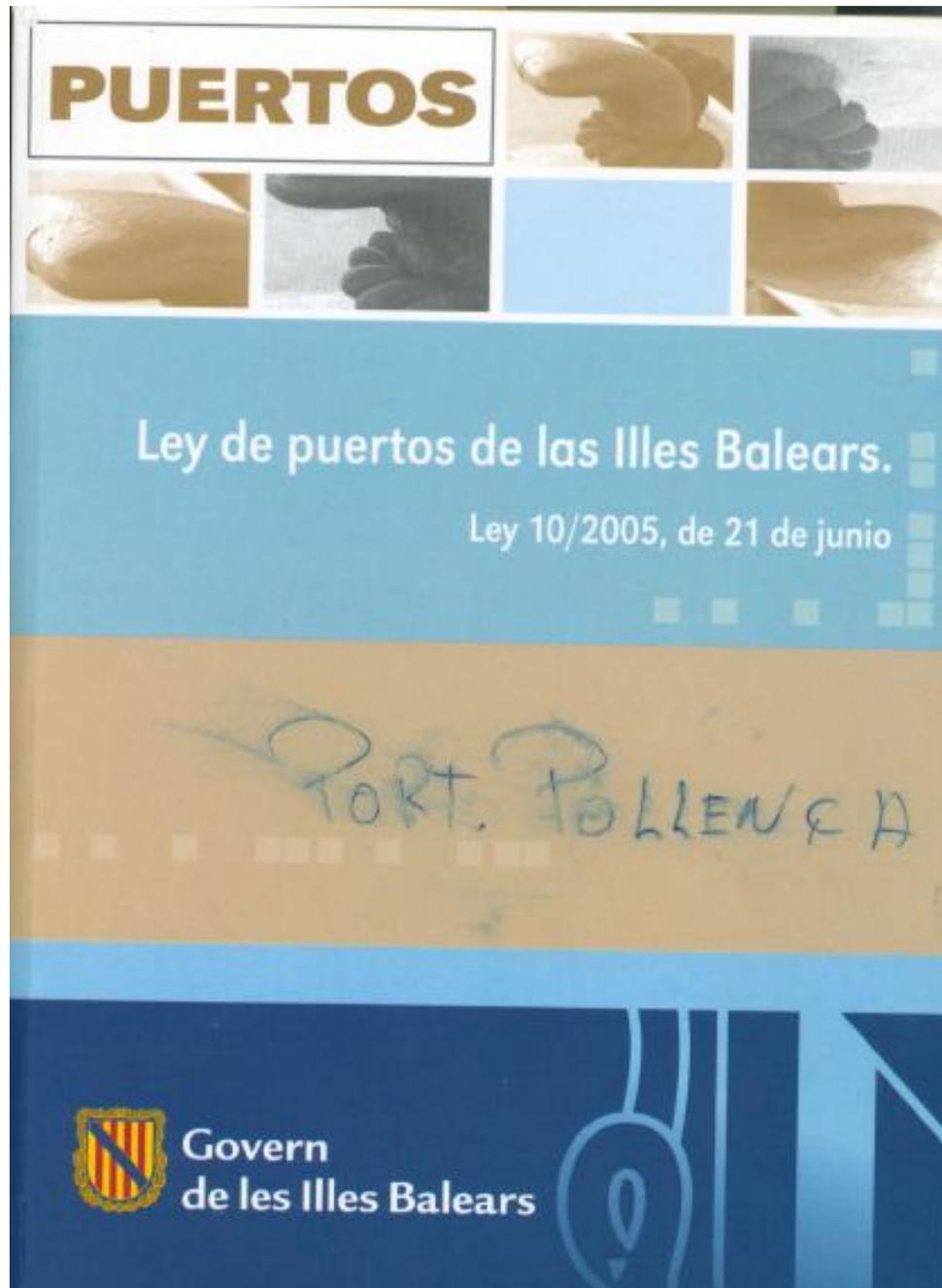
en cuenta el valor de los terrenos colindantes. El concesionario por su parte, recibirá los emolumentos por los servicios que preste que le pagarán los usuarios.

Referente a la construcción de nuevas instalaciones náuticas, todas las leyes establecen la necesidad que se promulgue un plan director, elaborado por la administración considerando las necesidades y disponibilidad de zonas adecuadas. Cabe la iniciativa pública y privada en el planteamiento del proyecto. Una vez aprobado el proyecto se realiza el correspondiente concurso, en el que puede resultar adjudicatario el promotor o no. En este último caso, el promotor tiene derecho a que se le restituyan los gastos de elaboración del proyecto.

Cabe destacar que el aspecto menos considerado por todas las normas es seguramente el que atañe a la cesión de amarres, locales u otros elementos de la instalación a terceros. Como norma general, se establece que la relación entre el concesionario y el cesionario se rija por el derecho privado, conforme a un contrato, en ocasiones mal llamado, en mi opinión, reglamento de explotación y policía. Digo mal llamado porque parece tratarse de un reglamento administrativo, cuando en realidad es un contrato de derecho privado.

### **2.3. Comunidad autónoma de las Islas Baleares.**

La ley reguladora de los puertos deportivos adscritos a esta Comunidad data del año 2005, estando pendiente su desarrollo reglamentario, que seguramente será muy útil para aclarar su interpretación. La misma ley crea el ente público Ports de les Illes Balears (Portsib) el cual, bajo la dirección de la consejería competente en materia de puertos, tiene la competencia ejecutiva sobre puertos e instalaciones portuarias. También es esta entidad la que tiene la competencia para la elaboración inicial y tramitación del Plan Director de Puertos.



Fuente bibliográfica propia.

En resumen, los aspectos más destacables de la ley son los siguientes:

### **2.3.1. Promoción de nuevos puertos y ampliaciones sustanciales.**

Siguiendo la pauta general, corresponde la iniciativa a Ports de les Illes Balears y a personas físicas o jurídicas. En cualquier caso, la construcción de nuevos puertos o ampliaciones deben estar previstas en el Plan Director. Se considera ampliación sustancial aquella cuando supone un aumento en un 30% del área de mar o terrestre ocupados.

El procedimiento comienza con la elaboración del proyecto básico que debe ser aprobado por Ports. Si se considera el proyecto adecuado, se solicitará el informe del Ministerio con competencia en materia de costas, del Consejo Insular competente y Ayuntamiento. Estos últimos deben emitir el informe en el plazo de un mes. En lo que respecta al informe de la administración del Estado, este debe emitirse en el plazo de 2 meses, desde que el órgano competente tenga toda la documentación. En todos los caso, el silencio administrativo se considera favorable al proyecto.

Aprobado el proyecto básico, comienza la tramitación de la adjudicación de la concesión.

### **2.3.2. Tipos de servicios portuarios.**

Se establecen los siguientes tipos de servicios:

1. Servicios generales, que son de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud (por ejemplo balizamiento)
2. Servicios básicos, que son las operaciones comerciales que permiten llevar a termino las operaciones portuarias, como puede ser el abastecimiento de combustible.
3. Servicios comerciales, que son actividades portuarias o no que estén permitidas en el dominio público portuario.

Los servicios generales se prestan por la entidad Ports, mientras que los básicos pueden ser prestados por esta o por el concesionario si esta previsto

en el contrato de concesión.

Uno de los aspectos mas novedosos de la Ley, es que cuando en los puertos deportivos se presten además de los servicios generales y básicos, servicios comerciales ligados al ocio y la navegación de recreo con el objeto de desestacionalizar el turismo náutico, los puertos se cualificarán como estación náutica, estando previsto que puedan tener ventajas económicas.

### **2.3.3. Prestación de servicios por puertos deportivos.**

Se establece un amplio listado de servicios obligatorios que se deben prestar por los puertos deportivos no previstos de forma concreta en otras legislaciones. Por ejemplo cantina, sede social, rampa de varada, servicio de grúa e instalaciones para la enseñanza de náutica. También la obligación de contar con un equipo de intervención rápida para el control de incendios y derrames de contaminantes. La propia ley prevé que se puedan conceder excepciones.

### **2.3.4. Tarifas.**

Las tarifas que se cobren se fijaran por parte de Ports, siguiendo el criterio de rentabilidad. En el caso de una concesión, se establecerán los precios máximos que se debe repercutir a los usuarios, en los cuales se incluirán los gastos de mantenimiento y generales, así como el criterio a emplear para futuras revisiones. En las concesiones la ley permite de forma expresa a la Administración modificar las tarifas que se apliquen a los usuarios

### **2.3.5. Autorizaciones y cesiones para el uso de amarres.**

#### **- Autorizaciones:**

Cuando se trata de puertos de gestión directa, se prevé la posibilidad de que se autorice el amarre a embarcaciones por un plazo máximo de 3 años. Si bien el procedimiento se debe regular reglamentariamente, la ley da algunas

pautas en el siguiente sentido:

1. Gestión unificada de la demanda
2. Fomento de los usos compartidos y marinas secas

La autorización se da a título personal e intransferible, para un titular y una embarcación determinada y solo para embarcaciones de uso privado (se excluyen las de chárter por ejemplo).

Cuando se trata de instalaciones concesionadas, la Administración puede prever en el título concesional que un determinado número de amarres se destinen a este objeto.

**- Cesiones de uso:**

Cuando se trata de instalaciones concesionadas, se prevé la posibilidad de que el concesionario pueda ceder el derecho de uso sobre amarres como viene siendo habitual. Sin embargo, la ley balear tiene importantes novedades:

1. La cesión, dice la ley, se otorga con carácter personal a un solo titular y para una embarcación de las medidas adecuadas al amarre. Ello parece indicar que tiene que coincidir el titular del derecho de uso con el de la embarcación, lo que supondría un notable cambio de la situación actual.
2. Tanto el cedente como el cesionario deben inscribirse en un Registro de amarres y usuarios creado ad hoc.
3. Se establece y limita en un 1% del precio de la transacción el derecho del concesionario a recibir una compensación por la transmisión.

También vale la pena tomar nota respecto de la situación del usuario amarrista cuando la concesión se acaba. Se prevé expresamente que el derecho de uso no perdurará en ningún caso una vez se termina la concesión. Ello se corresponde perfectamente con la mayoría de las normas, sin embargo, en algunos casos se ha previsto la posibilidad de un derecho al tanteo del antiguo cesionario sobre el derecho a uso del amarre en la nueva

concesión. Un aspecto que debe ser clarificado es que sucede cuanto, antes de terminar la concesión (pasados los 2/3 del plazo), el concesionario pide una prórroga. Tal como se regula en la ley Balear, no se habla de prórroga, sino que de nueva concesión. Debido a ello, también conforme a la ley, podrían quedar resueltos todos los contratos de cesión antes de que termine al plazo por el que fueron concedidos inicialmente.

### **2.3.6. Registro general.**

Como ya he indicado, se crea un registro general de amarres y amarristas que todavía debe ser regulado reglamentariamente. Indudablemente se trata de un importante mecanismo de control sobre los amarres que puede redundar en una mejora en la gestión.

### **2.3.7. Embarcaciones antiguas.**

Se prevé que para las embarcaciones tradicionales se puedan establecer condiciones especiales en cuanto al costo del amarre. En los amarres públicos se debe garantizar que un número mínimo se destina a este tipo de embarcaciones cuando sean declaradas bienes de interés cultural.

### **3. CLASIFICACIÓN GENERAL DE LOS PUERTOS DE BALEARES: ÓRGANOS Y GESTIÓN.**

A nivel general, se calcula que existen alrededor de 95 instalaciones náutico-deportivas repartidas a lo largo del archipiélago de las Islas Baleares, sin contar las instalaciones de menor rango. Estas se distribuyen en las 4 islas principales que forman la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares:

-Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, aglutinándose principalmente la mayoría de puertos en la primera.

A nivel de gestión, los puertos de las Islas Baleares son gestionados por dos entes públicos:

-Autoridad Portuaria de Baleares (APB).

-Ente público autonómico, Ports de les Illes Balears (CAIB).

A continuación, se presentan todas las instalaciones para cada una de las islas, separándose, a su vez, por el organismo que las gestiona, para posteriormente realizar un análisis más preciso de las características de las instalaciones ofertadas en esta Comunidad.

### 3.1. Isla de Mallorca.

-Portsib gestiona, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones,

MALLORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN sArenal	644		X
CM Sant Antoni de la Platja	379		X
CN Cala Gamba	220		X
PE Puerto Portals	670		X
CN Palmanova	79		X
CN Portals Vells	67		X
PE Port Adriano	404		X
CN Santa Ponsa	522		X
CV de Andratx	512		X
PE Andratx	321	x	
Sóller	570	x	
RCN Port de Pollensa	375		X
PE Pollensa	637	x	
P els Barcarets	52	x	
PE Can Picafort	457		X
CN Serra Nova	121		X
CN Colònia de San Pere	308		X
CN Cala Rajada	160		X
Cala Rajada	95	x	
PE Cala Bona	192	x	
CN Porto Cristo	213		X
PE Porto Cristo	283	x	
PE Portocolom	394	x	
CN Portocolom	252		X
PD Marina de Cala d'Ór	541		X
PE Portopetro	40	x	
CN Portopetro	259		X
PE Cala Figuera	116	x	
PE Colònia de Sant Jordi	298	x	
CN Sa Ràpita	451		X
Estanyol	29	x	
CN S' Estanyol	290		X
PD Bonaire	324		X

Gráfico: Portsib

-Por su parte, la APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de la isla de Mallorca, ubicadas principalmente en el Puerto Estatal de Palma de Mallorca y en el Puerto de Alcudia:

MALLORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN Portixol	418	x	
Muelle Viejo	10	x	
Jonquet/San Magin	405	x	
Can Barbará	384	x	
Molinar de Levante	100		x
Portixol	231		x
Muelle Viejo	15		x
Pantalanes Muelle Lonja	76		x
RCN Palma	971		x
Panatlán Muelle de San Pedro	30		x
Naviera Balear	95		x
Pantalán Cuarentena y Paseo Marítimo	70		x
Pantalán Mediterráneo	62		x
Club de Mar	695		x
Marina Port de Mallorca	152		x
Dársena Comercial Alcúdia	116	x	
Alcudiamar	753		x

Gráfico: Portsib

### 3.2. Isla de Menorca.

-Portsib gestiona en la isla de Menorca, directa o indirectamente, las siguientes instalaciones:

MENORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
CN Ciutadella	163		X
PE Ciutadella	147	x	
PE Cala ´n Bosch	272		X
PE Addaia	170		X
CN Fornells	100		X
PE Fornells	375	x	

Gráfico: Portsib

-La APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de esta isla, localizadas todas ellas en el Puerto de Interés General de Mahón:

MENORCA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Cos Nou	54	x	
Pantalán Cos Nou	49	x	
Explanada Invernaje	22	x	
Poniente	59	x	
Ampliación Poniente	11	x	
Patalán 1	27	x	
Patalán 2	37	x	
Levante y Ampliación	107	x	
Cala Figuera	52	x	
Fonduco	92	x	
Hospital y Pasarela	40	x	
Cala Corb	68	x	
Moll d ´en Pons	77	x	
Cala ´s Fons	86	x	
Pasarela C.Fons	45	x	
Cala Pedrera	22	x	
Costa Norte y Sur	91	x	
Marine Distributor	20		X
Náutica Center y otros	20		X
Pedro ´s Boat	20		X
Náutica Meliá	20		X
Náutica Reynés	20		X
Club Marítimo de Mahón	158		X
Marina Deportiva de Menorca	226		X
Ribera del Puerto	118		X

Gráfico: Portsib

### 3.3. Islas Pitiusas (Ibiza y Formentera).

-Portsib gestiona únicamente instalaciones en la isla de Ibiza, sin tener competencia en ningún puerto de la isla de Formentera.

IBIZA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
PE Santa Eularia	767		X
CN Sant Antoni	575		X
PE Sant Antoni de Portmany	311	x	

Fuente: portsib

-La APB tiene competencias en las siguientes instalaciones de Ibiza y Formentera, localizadas en el Puerto de Interés General de Ibiza y en el Puerto de la Savina de Formentera:

IBIZA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Pantalanes Muelle Interior	74	x	
Patalan Dique de Abrigo	28	x	
Patalan Muelle Pesquero	32	x	
Muelle de Inactivos	14	x	
Contramuelle	10		X
CN Eivissa	340		X
PE Eivissa Nueva	539		X
PE Marina Botafoch	426		X

FORMENTERA	AMARRES	GESTIÓN	
		DIRECTA	INDIRECTA
Pantalanes Comercial	20	x	
Marina de Formentera	114		x
DE Formentera Mar	93		x

Sintetizando las tablas anteriores, se obtiene que el número total de amarres que existen en la actualidad en las Islas Baleares asciende hasta 20.702, 7.507 de los cuales gestionados por el Estado a través de Puertos del Estado, y 13.195 gestionados por la Comunidad Autónoma.

UBICACIÓN	AMARRES	ÓRGANO GESTIÓN	
		APB	CAIB
Mallorca	14.739	4.424	10.315
Menorca	2.730	1.503	1.227
Ibiza	3.116	1.463	1.653
Formentera	227	227	0
<b>TOTAL</b>	<b>20.702</b>	<b>7.507</b>	<b>13.195</b>

Fuente: portsib

La gestión de estas instalaciones puede ser, como ya se había explicado en el análisis e instalaciones en España, de manera directa por el organismo competente, o de manera indirecta a través de concesiones a Clubes Náuticos privados o a Sociedades Mercantiles.

Se observa la existencia de una gran heterogeneidad en el abanico de tarifas en los puertos deportivos de gestión indirecta en sus diferentes figuras: Sociedades Anónimas, Sociedades Limitadas o Clubes Deportivos o Náuticos.

UBICACIÓN	Nº MEDIO AMARRES	PRECIO MEDIO AMARRES (DÍA)
Mallorca	295	86 €
Menorca	88	88 €
Ibiza	283	N/D
Formentera	75	N/D

Fuente: portsib

## **4. EL ENTE AUTONÓMICO PORTUARIO PÚBLICO BALEAR “PORSIB”.**

### **4.1. Legislación.**

La normativa portuaria tanto estatal como autonómica que nos influye es:

- 1-Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 (Estatad)
- 2- Ley 10/2005 de Puertos de las Islas Baleares (Autonómica). Donde en su Título III, capítulo II se menciona la creación del ente público Portsib (Puertos de las Islas Baleares).
- 3-Decreto 134/2005 que desarrolla los estatutos del ente público Portsib.
- 4-Decreto 11/2011 que aprueba el Reglamento de la Ley Puertos de las Islas Baleares.

### **4.2. Antecedentes de creación del ente público “PORTSIB”.**

Ports de les Illes Balears, es el ente público que sustituye al la antigua Dirección General de Puertos, y que asume las competencias y funciones ejecutivas a los puertos gestionados por la comunidad autónoma.

### **4.3. Objetivos.**

Entre sus principales objetivos destacan:

- La utilización racional del litoral y sus recursos naturales, armonizando el sistema portuario con la planificación territorial, urbanística y la preservación del litoral, en consonancia con sus valores culturales, paisajísticos y medioambientales.
- Fomentar la participación de los agentes económicos y sociales en la política portuaria
- Incrementar la calidad en la prestación de los servicios a los usuarios
- Conseguir una mayor agilidad en la gestión de acuerdo a criterios de eficacia, eficiencia y buena administración.
- Fomentar la actividad económica de los puertos
- La autosuficiencia financiera

### **4.4. Estructura organizativa de la empresa.**

La organización del ente está formada por la siguiente estructura:

- Órgano de gobierno
- Consejo de administración
- Órganos de gestión
- Órganos de consulta y participación a través de un consejo asesor

#### **4.4.1 Órganos de gobierno:**

Presidente: Sr. Jaime Martínez Llabrés

"Le corresponde la representación y la dirección superior de la entidad."

Vicepresidente ejecutivo: funciones asumidas por el Director General de Puertos y Aeropuertos el Sr. Antonio Deudero Mayans (Decreto 23/201, 5 de agosto).

"Tiene carácter ejecutivo y ejerce las funciones que le asignaron los estatutos y las que delega la presidencia de la entidad."

#### **4.4.2 Consejo de administración:**

"Establece las líneas generales de actuación de la entidad y la coordinación de sus órganos servicios y dependencias. Adopta, asimismo, las decisiones fundamentales en las materias atribuidas a la competencia de la entidad..."

#### **4.4.3 Órganos de gestión:**

Director gerente: Sr. David Gómez Picard

"Dirección inmediata de los servicios y las dependencias de la entidad, como también la coordinación directa de los órganos y las unidades que dependen de ésta."

Delegados territoriales

Resto de órganos que dependen

#### **4.4.4 .Órgano de consulta y participación, a través de un consejo asesor:**

"Funciones de estudio, propuesta e informe, que deberá ser consultado sobre aquellas materias que se establezcan reglamentariamente."

#### **4.5 Órgano de gestión: funciones por áreas.**

##### 1. Dirección-Gerencia. Misión

Mejorar la gestión de los puertos, consiguiendo la autosuficiencia económica y óptima gestión del patrimonio público (actualización de cánones de concesiones, revisión de tasas), la explotación de nuevos servicios y la mejora de la calidad de los actuales a través de una gestión efectiva de los recursos humanos y económicos de la empresa.

##### 2. Director gerente.

Corresponde al Director-Gerente la dirección de los servicios y dependencias del ente, así como las funciones de coordinación directa de los órganos y unidades bajo la dependencia inmediata del Vicepresidente.

En particular, el Director Gerente ejercerá las funciones que le sean atribuidas por los Estatutos de Ports de les Illes Balears, aprobados por Decreto 134/2005, de 28 de diciembre, así como el resto de funciones que se le puedan atribuir en la normativa reguladora de la citada entidad.

También ejercerá las funciones que le sean delegadas por los órganos de gobierno de Ports de les Illes Balears.

##### *Funciones del Director-Gerente atribuidas por los Estatutos de Portsib:*

1. Auxilia al Vicepresidente en sus funciones así como informa a éste de todas las cuestiones concernientes a la gestión de la entidad.
2. Es responsable de las funciones de dirección, así como las de inspección ordinaria de todos los servicios de Ports de les Illes Balears, además de la ejecución correcta y puntual de las instrucciones del Vicepresidente.
3. Redacta el Anteproyecto anual de ingresos y gastos, que el Vicepresidente propondrá al Presidente para su presentación al Consejo de

Administración para su aprobación.

4. Informa y propone al Vicepresidente la formalización de operaciones de crédito, endeudamiento y el resto de operaciones financieras para la adecuada financiación de las actividades del Ente.

5. La apertura de cuentas corrientes de crédito y ahorro; en las entidades, términos y condiciones que, cuando se requiera por cuestión de límite, sean autorizadas previamente por el Vicepresidente o Consejo de Administración, así como su seguimiento y control

6. Propone al Vicepresidente las acciones e inversiones que Ports de les Illes Balears tenga que realizar en cumplimiento de sus fines.

7. Controla la Administración de bienes y derechos del organismo, así como también propone al Vicepresidente la adquisición, venta, permuta, arrendamiento y cesión gratuita u onerosa y el gravamen, en los términos previstos en la legislación vigente.

8. Autoriza, dispone y ordena los gastos y pagos en cuantía inferior a 180.000€. Asimismo, el Director Gerente es órgano de contratación hasta el referido límite.

9. Aprueba y otorga en nombre y representación de Ports de les Illes Balears cualquier tipo de acto y contrato y, en general, todos los negocios jurídicos que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de sus fines de cuantía inferior a los que estén atribuidos al Vicepresidente, Presidente o al Consejo de Administración.

10. Propone al Vicepresidente la aprobación de los pliegos de cláusulas administrativas, de prescripciones técnicas o de condiciones que han de regir la contratación de la empresa, así como proponer el nombramiento de los componentes de las mesas de contratación que hayan de constituirse.

11. Impone sanciones cuando éstas se refieran a infracciones leves.

12. Otorga las autorizaciones para la prestación de servicios comerciales y otras actividades cuyo plazo de vigencia no excede a de un año.

### 3. Área de explotación

Lograr y mantener un alto nivel de calidad en la gestión y rentabilidad de los puertos de gestión directa a través de la implantación de estrategias de explotación comercial, de operación portuaria, de calidad y medio ambiente y de recursos humanos, con el fin de ofrecer a los usuarios y a la ciudadanía en general, unas instalaciones y servicio de calidad.

#### Funciones del área de explotación

1. Supervisa y coordina el reordenamiento de los amarres de recreo. Propone acciones a seguir en caso de amarres irregulares.
2. Verifica la legalidad (que tengan derecho al amarre) de las embarcaciones pesqueras (lista 3º) y uso de instalaciones en general. (concesiones de cámaras frigoríficas, lonjas y locales).
3. Propone la autorización del amarre de golondrinas y chárter de alquiler (lista sexta). Se asegura del pago correcto de tasas y el cálculo de pasajeros hecho por el encargado del puerto.
4. Propone la autorización de concesiones, licencias y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario y para la prestación de los servicios (amarres de golondrinas, y chárter de alquiler, atraques de navieras, solicitudes de terrazas, etc.)
5. Coordina las acciones de mantenimiento preventivo y correctivo de los edificios y obra pública de los puertos a través de los jefes de conservación.
6. Colabora en el análisis y evaluación de las estrategias comerciales y financieras para los puertos.
7. Hace funciones de oficial de protección de las instalaciones portuarias.
8. Colabora con el área jurídica para la resolución de los expedientes de responsabilidad patrimonial proporcionando la información necesaria.
9. Es el puente de comunicación entre Ports y los concesionarios de locales, cofradías, golondrinas, etc.
10. Coordina la elaboración de informes de autorizaciones para actividades en los puertos.
11. Elabora informes, estudios, proyectos y presupuestos relacionados con su actividad y gestiona la documentación administrativa derivada de la

misma.

12. Atiende a las personas que asisten a las oficinas con diferente problemática relativa a los puertos (amarres, locales, etc.). De acuerdo al caso deriva a la persona responsable.

13. Apoya a las distintas áreas en las actividades relacionadas con el contenido de sus funciones.

14. Gestiona los recursos materiales y humanos asignados, utilizando todos los medios puestos a su disposición para el desempeño de sus funciones.

15. Vela por el cumplimiento de las políticas de seguridad, protección de datos, calidad y medio ambiente establecidas en el ámbito de su ocupación.

16. Atiende a los ayuntamientos en sus solicitudes de informes para obras y protocolos de actuación para acciones de seguridad del puerto.

17. Cualquier otra actividad relacionada con la misión de la ocupación.

#### 4. Área de Proyectos y Obras.

Dirigir la elaboración y supervisión de los proyectos y la ejecución de las obras con el fin de que los puertos dispongan de unas infraestructuras e instalaciones modernas, cuidadas y adecuadas para satisfacer las necesidades de los usuarios.

#### Funciones de Proyectos y Obras

1. Participa en la propuesta de proyectos para la construcción o modificaciones de puertos, dársenas y resto de instalaciones y obras portuarias.

2. Coordina el estudio y evaluación de las propuestas de los contratistas.

3. Distribuye los proyectos entre los técnicos del área una vez que se han adjudicado.

4. Visita las obras en compañía del técnico del área correspondiente.

5. Asegura que las obras cumplen con los criterios medio ambientales y de accesibilidad.

6. Elabora informes, estudios, proyectos y/o presupuestos relacionados con su actividad y gestiona la documentación administrativa derivada de la misma.

7. Apoya a los distintos departamentos en las actividades relacionadas con el contenido de sus funciones.
8. Gestiona los recursos materiales y humanos asignados, utilizando todos los medios puestos a su disposición para el desempeño de sus funciones.
9. Velar por el cumplimiento de seguridad, de protección de datos, de calidad y medioambiente, establecidas en el ámbito de su ocupación.
10. Cualquier otra actividad relacionada con la misión de la ocupación.

#### 5. Área Económico-Financiera.

Su misión es asegurar que los registros financieros sean fiables, oportunos y claros para una correcta toma de decisiones. Hacer análisis de costo - beneficio apoyándose en los objetivos estratégicos de la empresa. Gestionar los ingresos asegurando su capacidad para asumir sus gastos de acuerdo a un análisis global.

#### Funciones Económico-Financiero

1. Coordina el proceso de elaboración de presupuestos.
2. Gestiona la aprobación de las cuentas.
3. Supervisa el correcto cálculo y pago de los impuestos.
4. Supervisa el correcto pago a proveedores.
5. Solicita y gestiona los créditos bancarios.
6. Es responsable final de la generación correcta de los balances anuales y analiza los resultados mensuales.
7. Supervisa el control de los ingresos a través del área de recaudación.
8. Realiza análisis económicos de coste beneficio para la toma de decisiones en la empresa.
9. Atiende auditorias.
10. Asegura la cobertura de seguros y pólizas.
11. Coordina el pago de alquileres y servicios de las oficinas.
12. Velar por el cumplimiento de seguridad, de protección de datos, de calidad y medioambiente establecidas en el ámbito de su ocupación.
13. Otras actuaciones que le lleven a la consecución de sus objetivos.

## 6. Área de Recursos Humanos y Servicios Generales.

Su misión es desarrollar una nueva cultura donde se fomente la vocación de servicio, el trabajo en equipo, el compromiso y la profesionalidad a través de la selección, formación y correcta retribución económica al personal así como la implantación de planes y programas de comunicación interna.

### Funciones de Recursos Humanos y Servicios Generales

1. Colabora en la planificación de la función de recursos humanos y organización.
2. Coordina y realiza las políticas de gestión y desarrollo de recursos humanos (selección, formación, comunicación interna, movilidad, planificación, retribución, etc.).
3. Asesora a otros departamentos en materia de organización (jerárquica y funcional).
4. Informa al personal en temas relativos a legislación laboral, de seguridad social y normativa fiscal relacionada.
5. Colabora en el desarrollo de las actividades relacionadas con la prevención de riesgos laborales (Comité de Seguridad y Salud, formación).
6. Da apoyo y participa en actividades relacionadas con la representación social (negociación colectiva).
7. Coordina las actividades de administración de personal (contratación, altas y bajas, nóminas, seguros sociales, control de personal, expedientes disciplinarios, permisos, licencias, gastos).
8. Velar por el cumplimiento de las políticas de seguridad, protección de datos, calidad y medioambiente, establecidas en el ámbito de su ocupación.
9. Elabora informes, estudios, proyectos y/o presupuestos relacionados con su actividad y gestionar la documentación administrativa derivada de la misma.
10. Apoya a los distintos departamentos en las actividades relacionadas con el contenido de sus funciones.
11. Gestiona los recursos materiales y humanos asignados, utilizando todos los medios puestos a su disposición para el desempeño de sus funciones.

12. Cualquier otra actividad relacionada con la misión de la ocupación.

### 7. Área Jurídica

Su misión es coordinar las acciones jurídicas en base a la legislación / jurisprudencia asegurando su resolución en tiempo y forma de acuerdo a las necesidades de la empresa.

#### Funciones del Área Jurídica

1. Dirige la Asesoría Jurídica mediante instrucciones y orientaciones técnicas, al personal de su área.
2. Prepara y apoya en el impulso de los diferentes convenios y acuerdos que puedan suscribirse entre Portsib, particulares y demás entidades, públicas o privadas.
3. Responsable de la elaboración y aplicación de la nueva normativa de puertos. Con el apoyo del despacho asesor.
4. Emite informes jurídicos. De acuerdo a las necesidades de la organización.
5. Coordina la implantación del registro público de Puertos.
6. Asesora jurídicamente al interior de la organización según se le requiera.
7. Coordina la atención de los asuntos jurídicos relacionados con las autorizaciones permanentes para realizar actividades dentro del dominio público, por ejemplo un puesto para vender refrescos o autorización de ocupación del espacio portuario.
8. Vela por el cumplimiento de las políticas de seguridad, protección de datos, calidad y medioambiente, establecidas en el ámbito de su ocupación.
9. Elabora informes, estudios, proyectos y presupuestos relacionados con su actividad y gestiona la documentación administrativa derivada de la misma.
10. Apoya a las distintas áreas en las actividades relacionadas con el contenido de sus funciones.
11. Gestiona los recursos materiales y humanos asignados, utilizando todos los medios puestos a su disposición para el desempeño de sus funciones.
12. Cualquier otra actividad relacionada con la misión de la ocupación.

### 8. Área de gestión indirecta.

Su misión es controlar los puertos de gestión indirecta asegurando que se haga un uso adecuado de las instalaciones, generar informes técnicos relativos a autorizaciones y legalizaciones y colaborar en la actualización y revisión de cánones, así como en la autorización de las tarifas y reglamento de explotación.

#### Funciones de Gestión Indirecta.

1. En coordinación con el área jurídica y una vez autorizados, participa en el otorgamiento de las concesiones para la ocupación del dominio publico portuario.
2. Visita periódicamente los puertos para controlar los usos que se dan a las instalaciones.
3. Propone la autorización de obra nueva.
4. Propone la legalización de obras existentes por modificaciones sustanciales hechas sin autorización.
5. Participa en el proceso de definición de los cánones que se presentarán para su aprobación, y una vez autorizados participa en su negociación y por ultimo los notifica a recaudación.
6. Propone las tarifas que deberán aplicarse en los puertos de gestión indirecta.
7. Tramita las peticiones de ampliaciones de puertos y construcción de nuevos puertos, en coordinación con el área jurídica.
8. Ejerce las funciones de control, inspección y vigilancia que corresponden a la Administración concedente, en función de las disposiciones legales y los títulos concesionales.
9. Elabora informes, estudios, proyectos y/o presupuestos relacionados con su actividad y gestiona la documentación administrativa derivada de la misma.
10. Apoya a los diferentes departamentos en las actividades relacionadas con el contenido de sus funciones.
11. Gestiona los recursos materiales y humanos asignados, utilizando todos los medios puestos a su disposición para el desempeño de sus funciones.

12. Velar por el cumplimiento de : seguridad, protección de datos, calidad y medioambiente establecidas en el ámbito de su ocupación.
13. Otras actuaciones que le lleven a la consecución de sus objetivos.

#### 9. Unidad de TIC.

Su misión es ejecutar y coordinar proyectos de desarrollo, mantenimiento o explotación de sistemas de información y/o redes y comunicaciones.

#### Funciones de TIC.

1. Identifica las necesidades de información de los usuarios finales.
2. Analiza y realiza el diseño funcional y técnico de las aplicaciones y la documentación de las mismas de acuerdo con las normas y estándares de la metodología adoptada en Ports.
3. Supervisa el desarrollo de los datos de prueba de los programas y de los juegos de ensayo para los test de usuario y del sistema, verificando los resultados.
4. Participa en la formación a los usuarios y les da apoyo.
5. Se responsabiliza del parque de pc's y periféricos ofimáticos, así como de las aplicaciones microinformáticas del Ente.
6. Realiza el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos y aplicaciones.
7. Recibe y canaliza las peticiones de los usuarios relativas a nuevas mecanizaciones o a modificaciones en las aplicaciones en explotación.

#### **4.6. Plan estratégico de Portsib a largo plazo.**

Puertos de las Islas Baleares tiene como misión ser una red de puertos, integrada en el entorno, eficiente y de calidad.

Los cambios que propiciarán llevar a cabo esta misión son entre otros: el cambio cultural, la integración en el entorno, crear y transmitir imagen, crear una red de puertos, búsqueda de la rentabilidad en la gestión, llevar una política portuaria acorde a los valores gubernamentales y realizar una explotación de los puertos de manera eficiente y de calidad.

Como valores el organismo manifiesta que se apoyan en el trabajo en equipo, profesionalidad, compromiso y vocación de servicio por parte de los integrantes del mismo.

##### **4.6.1 Líneas de actuación estratégicas de Ports de las Islas Baleares.**

Ser respetuosos con el municipio y su entorno, estar preocupados por el impacto medioambiental de nuestra actividad y por la aportación de valor al ciudadano, para conseguir el respaldo activo de todo el entorno socio-económico. →INTEGRACIÓN EN EL ENTORNO.

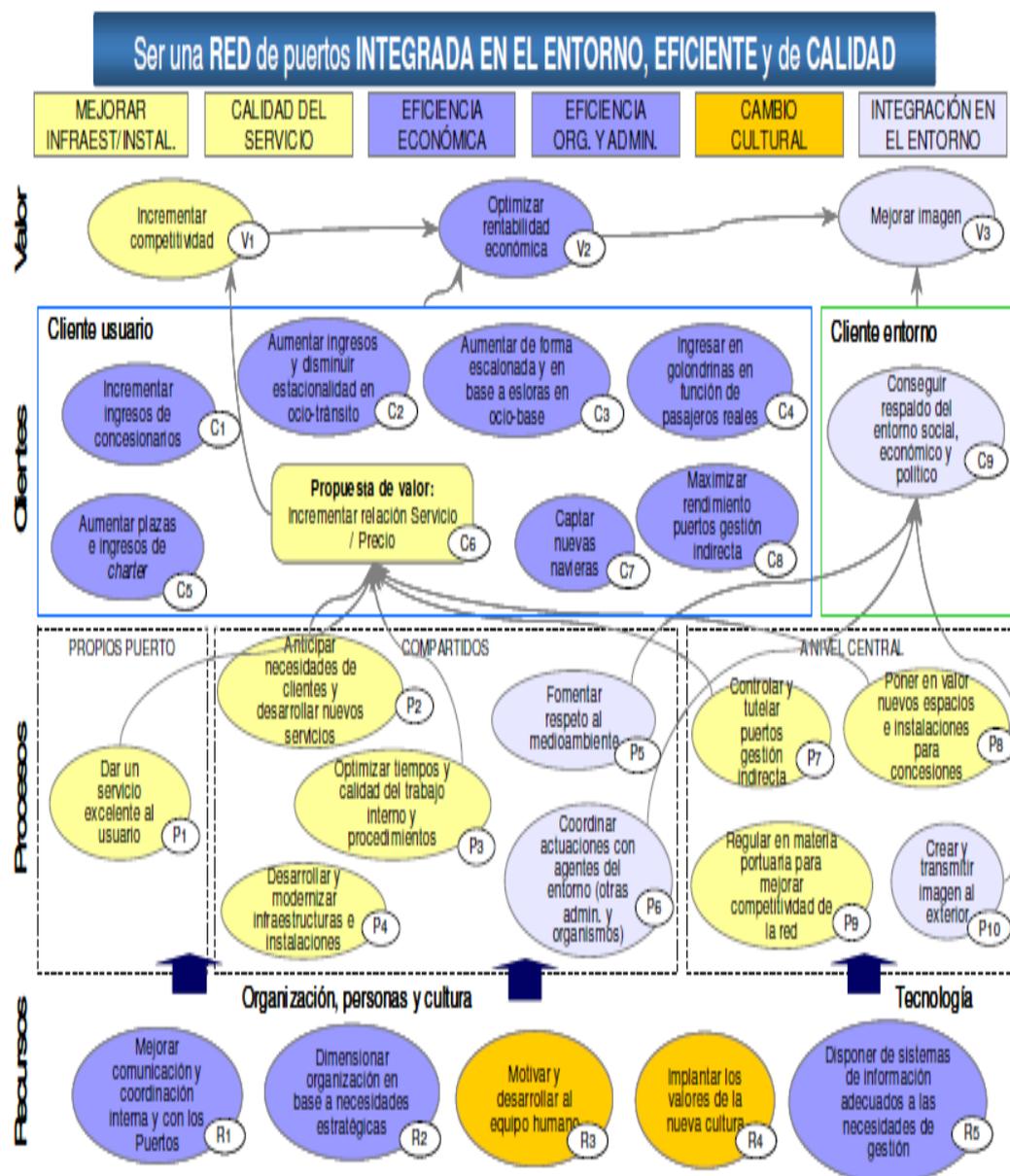
Disponer en todo momento de unas infraestructuras e instalaciones modernas, cuidadas y adecuadas para satisfacer las necesidades de los usuarios. →MEJORAR INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES.

Conseguir la satisfacción del cliente a través de un servicio fiable y de calidad. Cubriendo todas las necesidades de los usuarios, tratando de mejorar continuamente los servicios ofrecidos y ampliando nuestra oferta con servicios de valor añadido. → CALIDAD EN EL SERVICIO.

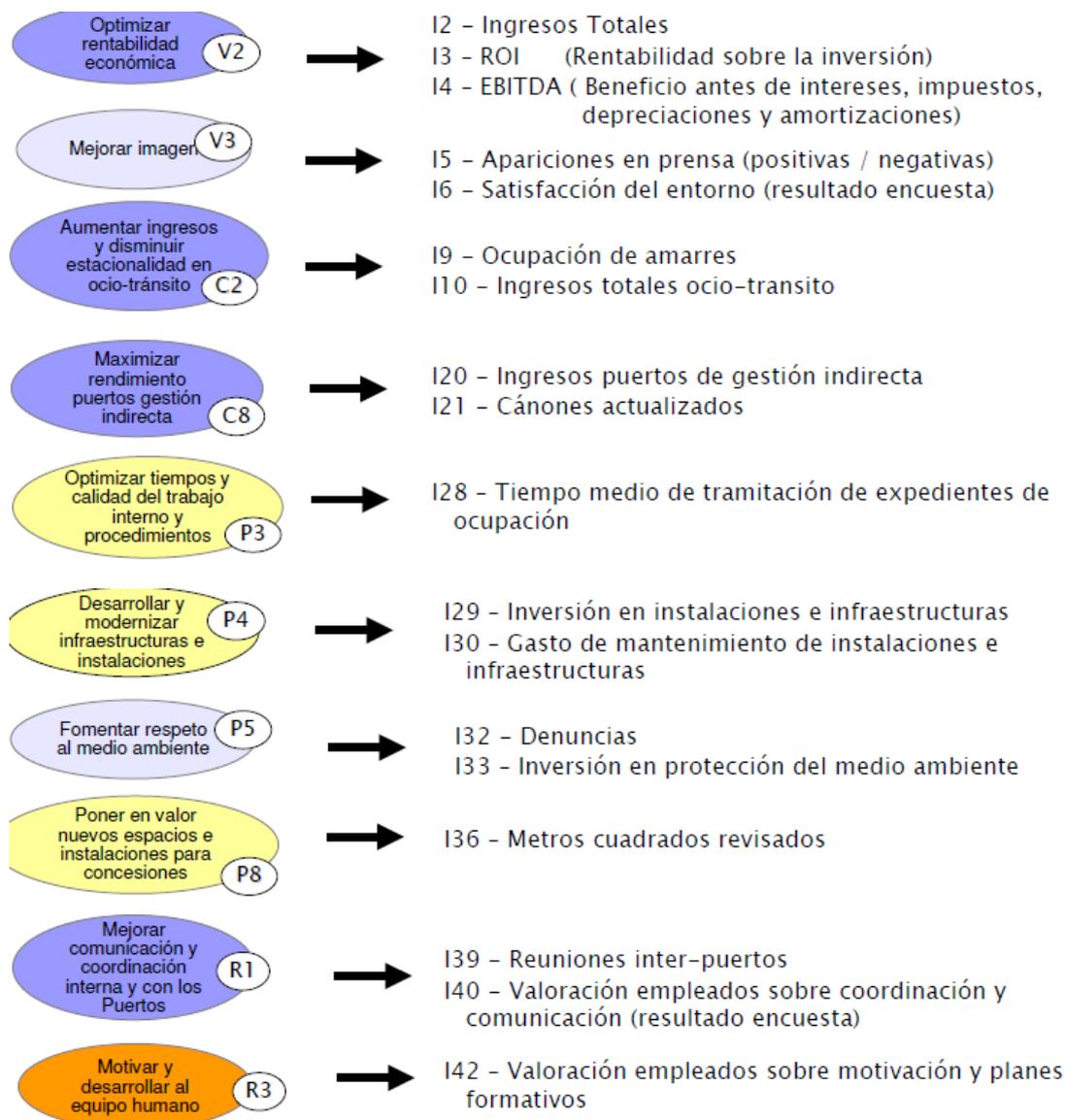
El desarrollo debe hacerse con base en la eficiencia económica, basada en el aumento de los ingresos y la optimización de los costes de forma que se minimice el endeudamiento o dependencia económica del Gobierno de las Islas Baleares. →EFICIENCIA ECONÓMICA.

Realizar nuestro trabajo con la mayor eficiencia y eficacia. La creación de la empresa debe favorecer una mejora de la gestión, optimizando los tiempos y la calidad de los resultados. →EFICIENCIA ORGANIZATIVA Y ADMINISTRATIVA.

Desarrollar una nueva cultura donde se fomente la vocación de servicio, el trabajo en equipo, el compromiso y la profesionalidad. →CAMBIO CULTURAL.



#### 4.6.2. Indicadores del Plan Estratégico.



Fuente: portsib

### Visión operativa de la estrategia: Plan de Acción 2005-2007



Fuente: portsib

#### 4.6.3. Proyectos estratégicos.

-Desarrollo nueva Ley: tal como establece la Disposición final segunda, en el plazo de seis meses, contados desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno tiene que aprobar los estatutos de la entidad Ports de les Illes Balears y el reglamento general de ejecución de la Ley de Puertos.

#### Infraestructuras:

Algunos ejemplos de las actuaciones que se realizarán:

- \_ Estación marítima de Sant Antoni de Portmany.
- \_ Remodelación edificio portuario de Andratx.
- \_ Peatonalización Puerto de Cala Bona.
- \_ Peatonalización puerto de la Colònia de Sant Jordi.
- \_ Remodelación muelle Club Náutico Pollença.
- \_ Finalización dragado Porto Colom.
- \_ Pavimentación puerto de Cala Figuera.
- \_ Finalización remodelación puerto de Sóller.
- \_ Reforma muelle norte de Ciutadella.
- \_ Plan de Calidad.

### Reconocimientos:

- \_ Preparación de un Manual para posteriormente obtener la certificación de calidad ISO 9001:2000.
- \_ Encuestas clientes usuario y clientes entorno para actuar en aquellas áreas más valoradas y reducir insatisfacciones (por ejemplo debidas a las listas de espera).
- \_ Estaciones náuticas: son áreas del litoral ubicadas en torno a puertos deportivos que reúnen además de los servicios e instalaciones propias de los puertos, otros servicios turísticos básicos (itinerarios de interés cultural, recursos de ocio, equipamiento deportivo, zonas comerciales, etc.)

### Plan de Gestión Ambiental

- \_ Creación de puntos verdes y puntos limpios en cumplimiento del Real Decreto 438/94 y la Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo.
- \_ Reconocimientos: evaluar los posibles beneficios de una certificación EMAS, ISO-14000 y Banderas Azules.
- \_ Programa de comunicación y formación ambiental para usuarios y población del entorno,

### -Plan de Marketing

#### 1. Imagen de marca:

- Asistencia a ferias sectoriales.
- Marketing directo.
- Publicidad y Relaciones públicas.

#### 2. Benchmarking:

- Análisis de las experiencias del sector en ámbitos territoriales distintos Laboratorio de nuevos servicios y segmentos de la asistencia a ferias, jornadas sectoriales y de nuestra propia experiencia surgen ideas a desarrollar que deben ser estudiados como posible valor añadido a los servicios y segmentos existentes (ejemplo: marinas secas, cruceros,)

### Implantación sistema de gestión económica:

- \_ Reducción de plazos y agilidad en la resolución de expedientes administrativos
- \_ Incremento de los niveles de ingresos:
  - \_ Aumento del tráfico comercial a través del incremento de escalas de las líneas actuales y la incorporación de nuevas líneas
  - \_ Actualización de los cánones de los puertos de g. indirecta
  - \_ El otorgamiento de un nuevo título concesional a aquellos puertos de gestión indirecta que se acojan a la disposición transitoria cuarta de la nueva Ley.
  - \_ Mejora de algunas tasas portuarias.

### Plan Tecnológico

#### \_Programa gestión integrada, SERVPORT:

Desarrollo e implantación del programa de gestión integrada Servport, que permitirá coordinar todas las áreas de la organización, evitando redundancias en el tratamiento de la información, reduciendo los niveles de burocracia y optimizando los tiempos de respuesta al usuario

#### \_Web interactiva:

Diseño de una Web que permita a los ciudadanos presentar las distintas solicitudes de servicios por esta vía, incluyendo la reserva de amarres on-line

### Plan de accesibilidad.

Supresión de barreras arquitectónicas:

- cumplimiento del Decreto autonómico 20/2003, por el cual se aprueba el reglamento de supresión de barreras arquitectónicas.
- planificar la adaptación de todos los puertos en los siguientes aspectos:

Accesibilidad urbanística.

Accesibilidad en la edificación.

Accesibilidad en la comunicación.

### -Plan de Recursos Humanos.

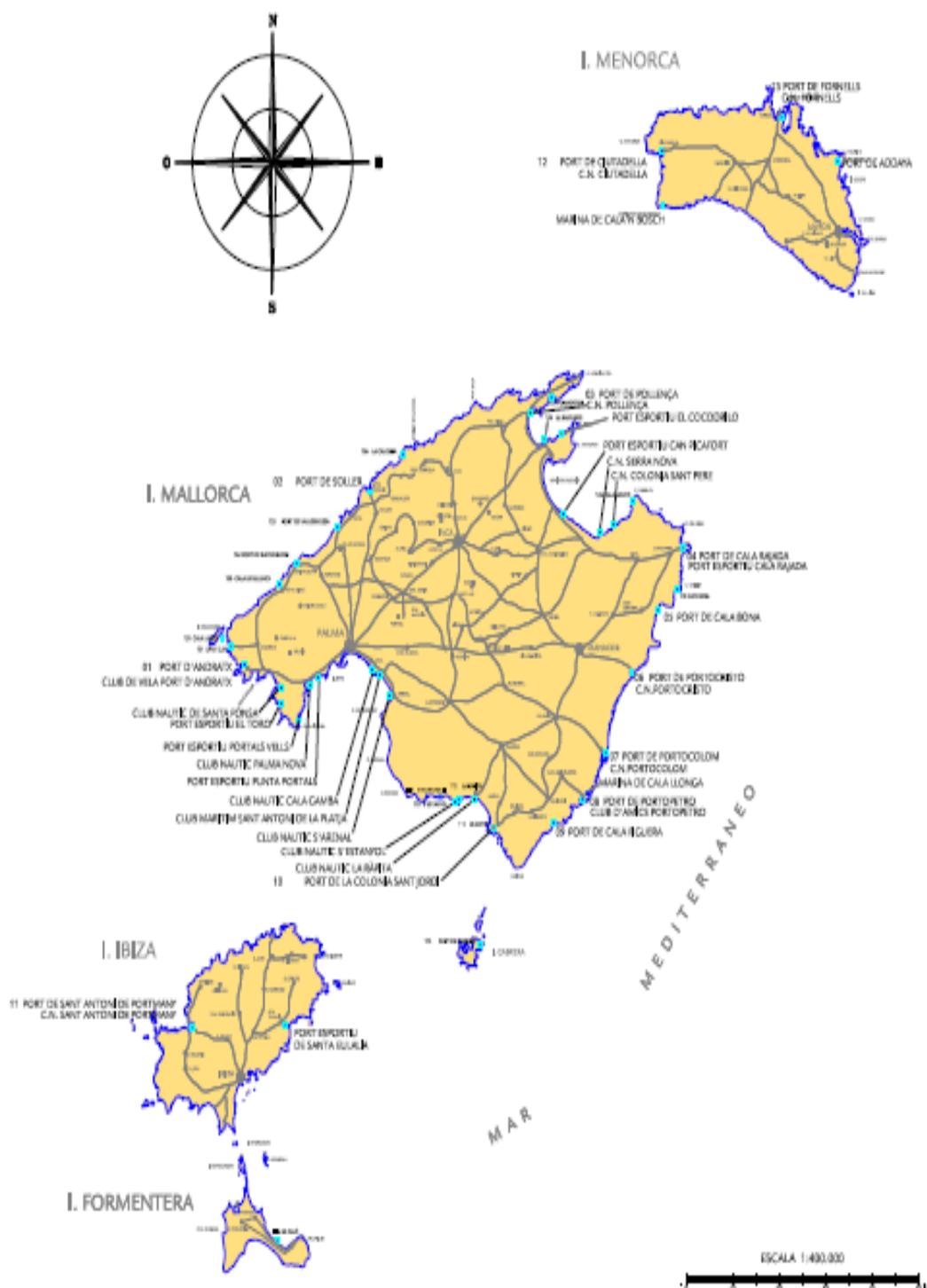
-Definición de la estructura organizativa. Análisis, descripción y valoración de puestos.

-Comunicación interna y gestión del cambio hacia una nueva cultura que se base en los patrones de conducta (valores) esperados para nuestra organización, realizando un diagnóstico de la herramientas de comunicación actuales, midiendo el clima laboral y creando un órgano responsable de la comunicación.

-Elaboración del plan general de formación y desarrollo.

#### 4.7. Índice de puertos en las Islas Baleares: gestión directa e indirecta por la Comunidad Autónoma Islas Baleares.

##### ÍNDICE DE PUERTOS EN LAS ISLAS BALEARES



Fuente: portsib



## 1, Puertos en Mallorca (32)

### **Norte** (6 puertos)

- Puerto de Pollensa. (GD)
- Puerto de Sóller. (GD)
- Club Náutico Puerto Pollensa.
- Puerto deportivo El Cocodrilo
- Club Náutico Can Picafort.
- Club Náutico Serra.

### **Sur** (8 puertos)

- Puerto de Cala Figuera. (GD)
- Club Náutico de Sa Rápita.
- Real Club Náutico Portopetro.
- Marina de Cala D'or.
- Club Náutico de Portocolom.
- Colonia de Sant Jordi. (GD)
- Puerto de Portocolom. (GD)
- Puerto de Portopetro. (GD)

### **Este** (6 puertos)

- Cala Bona. (GD)
- Puerto de Cala Rajada. (GD)
- Club Náutico de Porto Cristo.
- Puerto de Porto Cristo. (GD)
- Puerto Deportivo de Cala Rajada.
- Club Náutico de la Colonia de Sant Pere.

### **Oeste** (12 puertos)

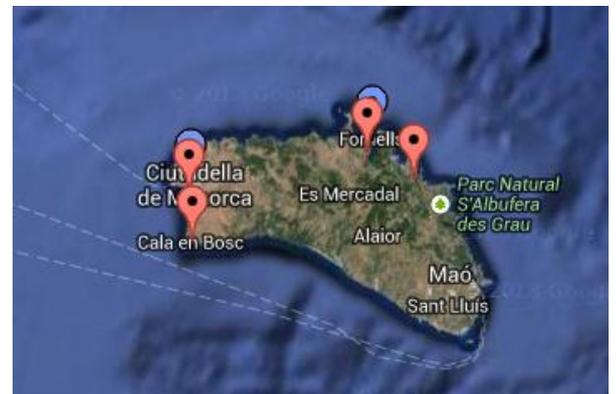
- Puerto de Andratx. (GD)



- Club Náutico de Cala Gamba.
- Club Marítimo San Antonio de la Playa.
- Club Náutico del Arenal.
- Club Náutico del Estanyol.
- Escuela Nacional de Vela de Calanova.
- Puerto Deportivo “Puerto Portals”.
- Club Náutico de Palmanova.
- Puerto Deportivo de Portal Vells.
- Puerto Deportivo de Puerto Adriano.
- Club Náutico de Santa Ponsa.
- Club de Vela de Puerto de Andratx.

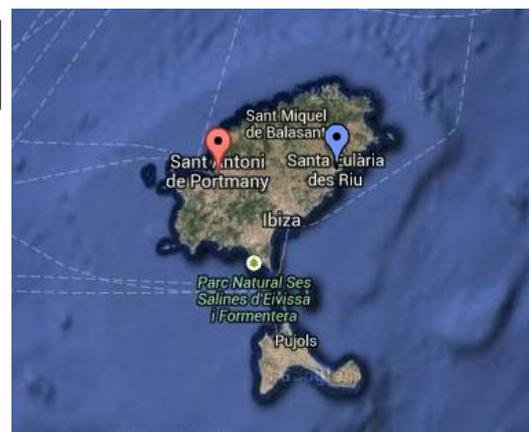
## 2. Puertos en Menorca. (7)

- Club Deportivo de Cala Bosch.
- Club Náutico de Ciudadela.
- Puerto Deportivo Addaia.
- Club Náutico de Fornells.
- Puerto de Fornells. (GD)
- Puerto de Ciudadela. (GD)
- Puerto Exterior de Ciudadela (GD)

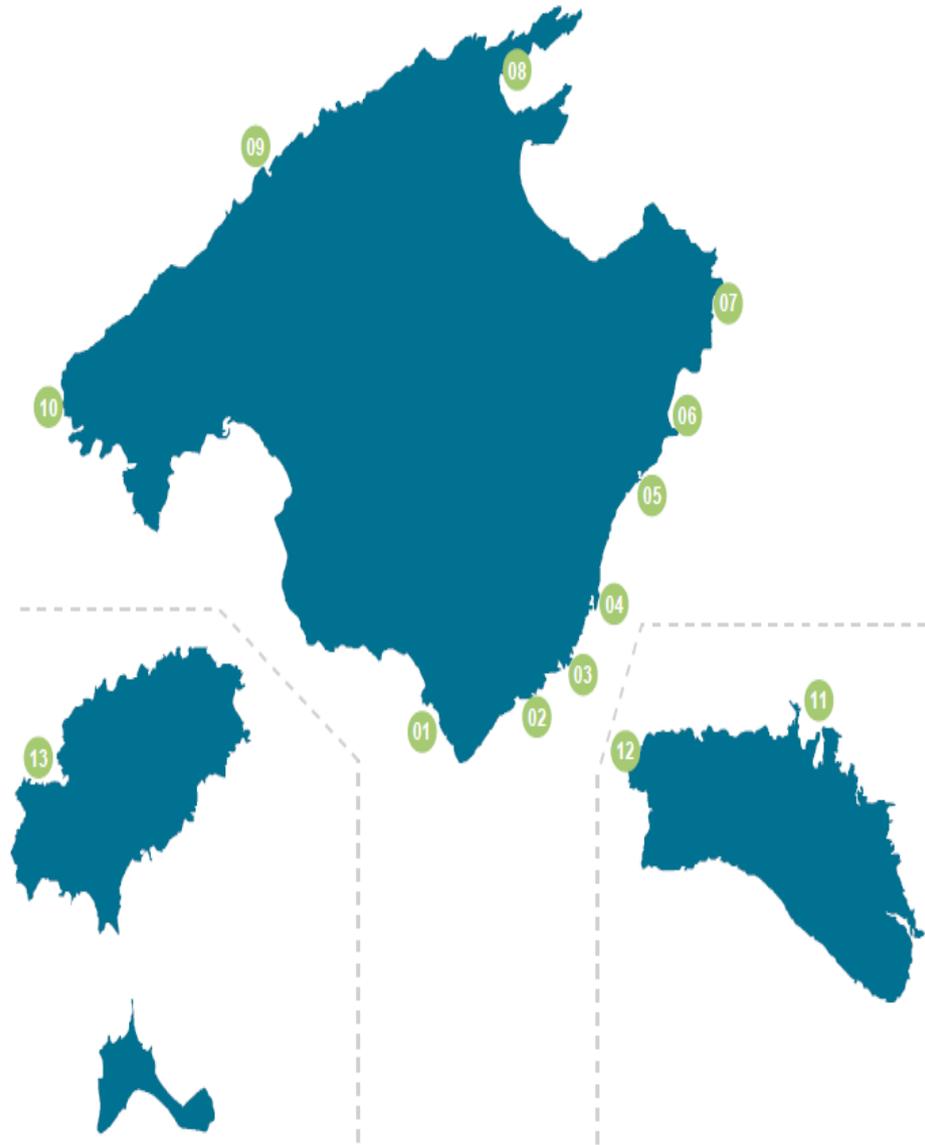


## 3. Puertos en Ibiza y Formentera. (3)

- Puerto de San Antonio de Portmany. (GD)
- Puerto Deportivo de Santa Eularia.
- Club Náutico de San Antonio.



**PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA POR LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LAS ISLAS BALEARES.**



Fuente: portsib

1. Puertos de Mallorca. GD (Portsib).
2. Puertos de Menorca. GD (Portsib).
3. Puertos de Ibiza y Formentera. GD (Portibs).

**ISLA DE MALLORCA.**

- Puerto de Pollensa. (GD)
- Puerto de Soler. (GD)
- Puerto de Cala Figuera. (GD)
- Colonia de Sant Jordi. (GD)
- Puerto de Portocolom. (GD)
- Puerto de Portopetro. (GD)
- Cala Bona. (GD)
- Puerto de Cala Rajada. (GD)
- Puerto de Porto Cristo. (GD)
- Puerto de Andratx. (GD)

**ISLA DE MENORCA**

- Puerto de Fornells. (GD)
- Puerto de Ciudadela.(GD)
- Puerto Exterior de Ciudadela. (GD)

**ISLAS DE IBIZA.**

- Puerto de San Antonio de Portmany. (GD)

## ISLA DE MALLORCA

### Puerto de Pollensa. (GD)



Fuente: portsib

El puerto de Pollensa se encuentra situado en el norte de la isla de Mallorca y tiene unas excelentes condiciones de abrigo, que han motivado que haya sido utilizado desde la antigüedad.

Hoy en día, el tráfico esencial del puerto es el de embarcaciones deportivas o de recreo aunque permanece la tradicional pesca. Son también reseñables las líneas de tráfico local de pasajeros y, en especial, la que une este puerto con el embarcadero de Formentor.

La parte de gestión directa dispone de 611 amarres, de los cuales 90 están



-Puerto de Soler. (GD)



Fuente: portsib

El puerto de Soler está situado en la costa de tramontana de la isla de Mallorca. La información de sus infraestructuras esenciales se remonta al siglo XVIII.

El puerto tuvo apreciable tráfico comercial, pero hoy día se dedica sólo a actividades pesqueras y de embarcaciones de recreo, habiendo desaparecido en su totalidad el de mercancías y de pasajeros, salvo los de tráfico local de pasajeros.

Las infraestructuras esenciales del puerto son dos espigones y muelles

adosados, así como el nuevo muelle comercial.

El puerto dispone de 465 amarres, de los cuales 164 se destinan para embarcaciones en tránsito.

Equipamiento y servicios.



Gráfico: Portsib

### Puerto de Cala Figuera. (GD)



Fuente: portsib

El puerto de Cala Figuera se encuentra situado en el municipio de Santanyí, en la costa sudeste de la isla de Mallorca.

Su actividad es eminentemente pesquera, aunque también alberga una relevante flota recreativa.

Se trata de un puerto pequeño, pero con mucho encanto y totalmente integrado en su entorno.

Actualmente, el puerto tiene 111 plazas de amarre, 9 de las cuales están destinados para transeúntes.

AVISO: El muelle de embarcaciones en tránsito, se encuentra en la parte



-Colonia de Sant Jordi. (GD)



Fuente: portsib

El Puerto de la Colonia de Sant Jordi se encuentra situado en la costa sur de Mallorca y tiene una gran tradición de actividad portuaria que se remonta a la antigüedad.

Se trata de un puerto de actividad náutico-recreativa y pesquera y constituye el punto de unión del tráfico de pasajeros con la isla de Cabrera cuyo puerto se encuentra a unas diez millas de distancia.

El puerto dispone de 315 amarres para diferentes esloras, 37 de los cuales están destinados para embarcaciones transeúntes.

Equipamiento y servicios.



Gráfico: Portsib

-Puerto de Portocolom. (GD)

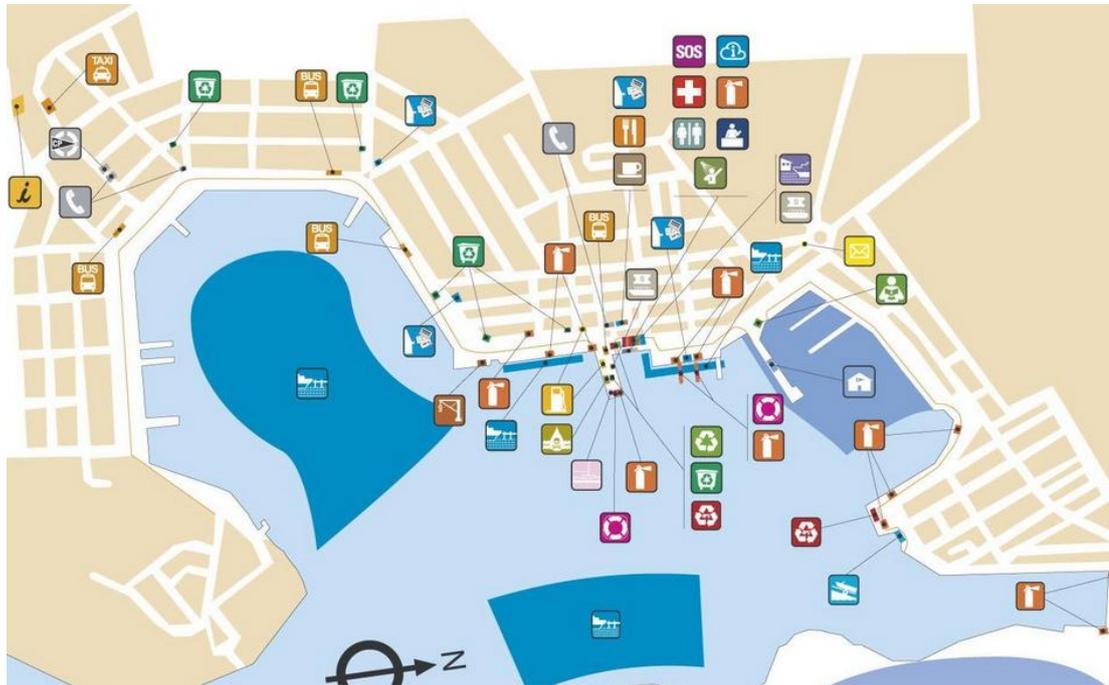


Fuente: Portsib

El Puerto de Portocolom está situado en la costa de levante de Mallorca y es uno de los puertos naturales más importantes y con mayor atractivo.

Son dignos de reseñar en este puerto la multitud de “escars” o rampas de varadero cubiertas por bóveda, muy comunes en los puertos del levante mallorquín pero que en Portocolom alcanzan gran notoriedad. La parte de gestión directa dispone de 200 amarres, de los cuales 38 están destinados a embarcaciones de tránsito. A estas cifras se les deben sumar los 252 amarres que gestiona el CN de Portocolom.

Equipamiento y servicios.



Fuente: Portsib



-Puerto de Portopetro. (GD)



Fuente: Portsib





Cala Bona. (GD)



Fuente: Portsib



Fuente: Portsib

El Puerto de Cala Bona se encuentra situado en la costa noreste de la isla Mallorca.

Los antecedentes del puerto se remontan a 1934 cuando existía en la zona una colonia de pescadores que utilizaba unas modestas instalaciones. La motivación de la construcción de las obras portuarias, al principio para atender las necesidades de la colonia de pescadores, fue evolucionando con el tiempo y hoy en día este tráfico es minoritario, siendo la principal función del puerto la prestación de servicio a las embarcaciones de recreo.

El puerto adapta la clásica forma de dique y de contradique, ambos de escollera, que engloban las instalaciones primitivas convertidas en dársena interior. El espejo de agua se aprovecha con tres obras complementarias.

En los establecimientos cercanos adyacentes los usuarios pueden encontrar muchos de los servicios propios de los puertos deportivos, entre los cuales cabe citar, rampa varadero, talleres para reparaciones de casco y de pintura, buceadores, instalaciones para servicios náuticos y establecimientos turísticos.

El puerto dispone de 192 amarres para diferentes esloras, 20 de las cuales están destinadas para transeúntes.



Fuente: Portsib

#### -Puerto de Cala Ratjada (GD)



El puerto de Cala Rajada está situado en la costa noreste de la isla de Mallorca.

De la historia del puerto podemos destacar que tradicionalmente ha existido siempre en el puerto un núcleo pequeño de pescadores que utilizaban las modestas instalaciones portuarias que existían, y que no es hasta 1964 en que se inicia la expansión del puerto con la construcción de un nuevo dique.

La infraestructura básica queda constituida por un dique de abrigo con su espigón interior, y los muelles de ribera que comparten las embarcaciones.

La parte de gestión directa del puerto dispone de 85 amarres, de los cuales 14 están destinados a embarcaciones de tránsito. A estas cifras se han de sumar los 130 amarres que gestiona el CN de Cala Rajada.



Fuente: Portsib

-Puerto de Porto Cristo. (GD)



Fuente: Portsib

Las infraestructuras del puerto están gestionadas una parte directamente por el Govern de les Illes Balears y la otra las gestiona el Club Náutico de Porto Cristo. Están formadas por los muelles de ribera en ambos márgenes de la cala, así como por un dique de abrigo y un contradique de contención.

La parte de gestión directa dispone de 259 amarres, de los cuales 33 están destinados a embarcaciones de tránsito. A estas cifras se les deben sumar los 206 amarres que gestiona el CN de Porto Cristo.



Fuente: Portsib



-Puerto de Andratx. (GD)



Fuente: Portsib



El puerto consta básicamente de dos dársenas, una al abrigo del dique exterior y otra interior, definida por el dique de abrigo de las instalaciones del Club de Vela y por el antiguo dique interior, compuesta de dos partes, la de Levante ocupada por las instalaciones de gestión directa de la Administración.

Para la localización de la bocana desde alta mar de día se observa el Cap de sa Mola, muy saliente y cortado a pico con un imponente acantilado y

coronado por un faro moderno cuya columna está pintada a bandas blancas y negras sobre una torreta blanca, a más de cien metros de altura; en las inmediaciones de este cabo se puede ya apreciar la baliza del morro del dique de abrigo del puerto de Andratx constituida por una torre tronco-cónica de sillería. Para la localización de noche sirven las luces de ambas señales marítimas, en el Cap de sa Mola de grupos de destellos blancos según señala la luz número 35170 del Libro y, en el morro del dique exterior, de grupos de destellos rojos, conforme a la luz número 35190 de dicho libro.



Fuente: Portsib



## ISLA DE MENORCA

-Puerto de Fornells. (GD)



Fuente: Portsib

Sus antecedentes se encuentran en unas modestas instalaciones existentes en el siglo XIX.

Las infraestructuras principales son los muelles de ribera y adosados que se destinan a embarcaciones de recreo y a flota pesquera.

El puerto natural cuenta con una amplia zona para fondeos en las inmediaciones de la dársena.

Actualmente el Puerto de Fornells dispone de 115 amarres gestionados

directamente por el Ente Ports de les Illes Balears y otros 100 amarres que gestiona el Club Náutico de Fornells.

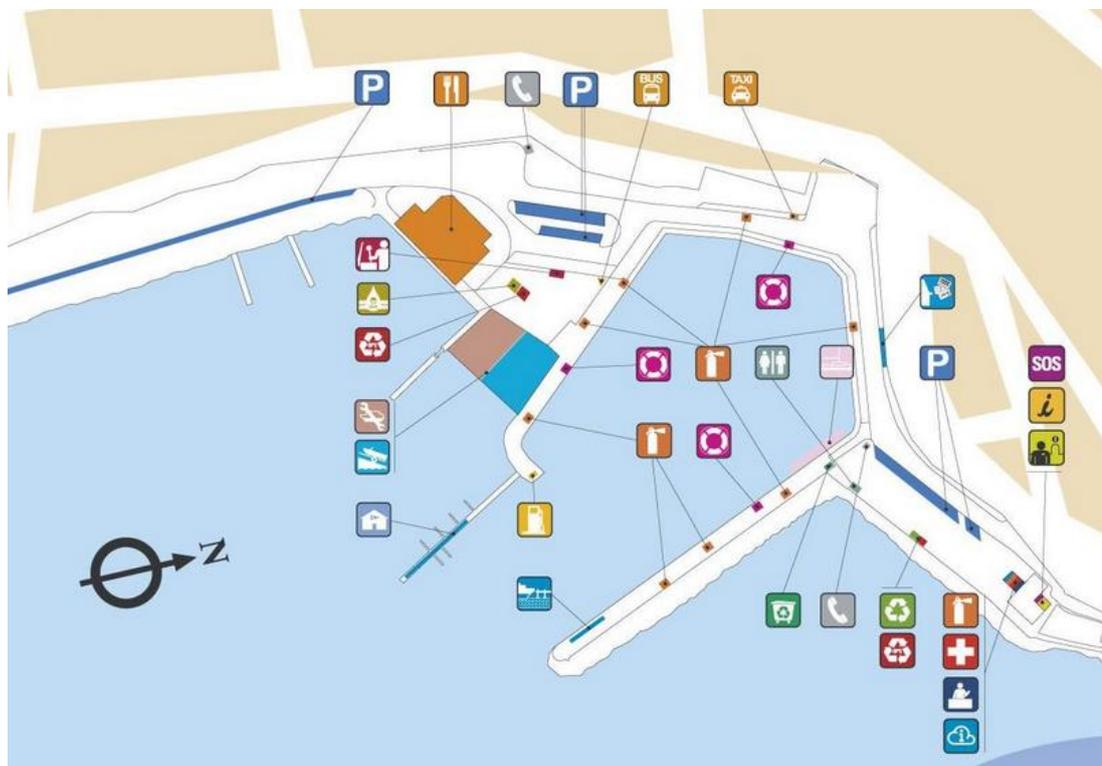


Gráfico: Portsib

### -Puerto de Ciudadela. (GD)

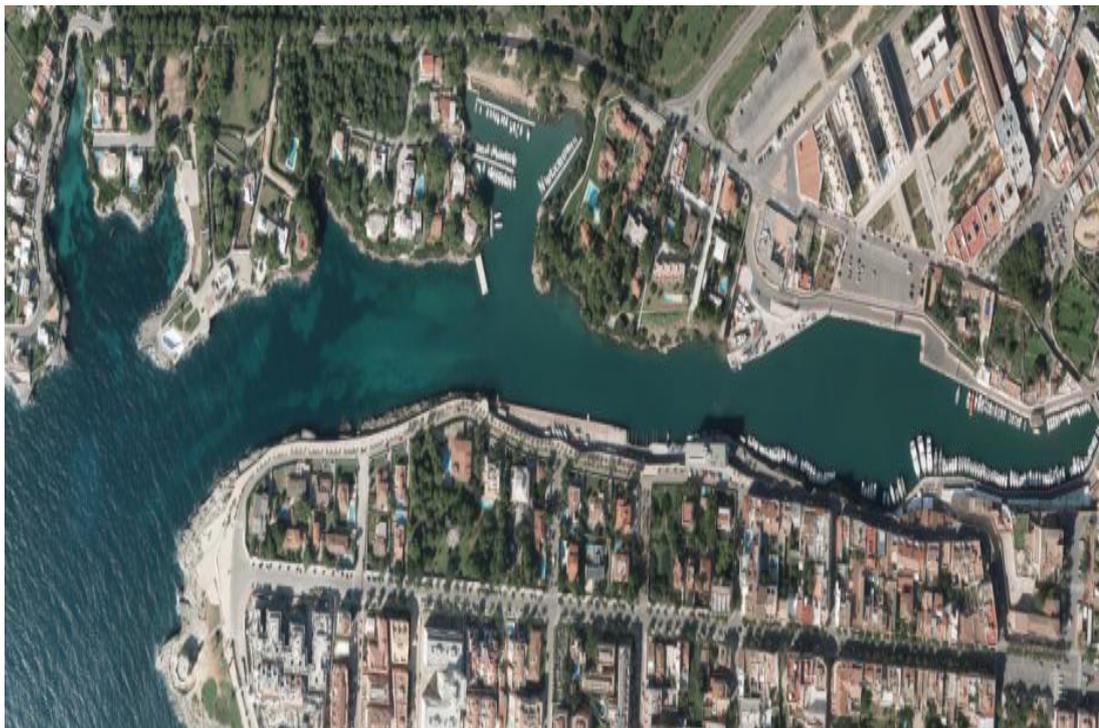


Gráfico: Portsib

El Port de Ciudadela situado en la isla de Menorca es uno de los puertos históricos de Baleares. Se conoce tráfico en él ya en la edad Media, cuando Ciudadela era la capital de la isla en tiempos de la Corona de Aragón, pero las estructuras portuarias no adquirieron cierta entidad hasta mediados del XIX.

En 1929 se inician el ensanche del puerto, cuya angostura constituía una limitación para el porte y eslora de los buques. Las obras finalizaron 30 años después, en 1962. En este momento el puerto, con el ensanche y otras obras importantes como los accesos y la rampa varadero, adquiere la configuración actual, si bien con posterioridad se han realizado muchas obras.

El puerto, inicialmente de tráfico comercial y pesquero, ha experimentado durante las últimas décadas un intenso aumento de las embarcaciones de recreo que han ido ocupando la totalidad de las riberas aptas para su amarre.

La parte de gestión directa dispone de 147 amarres y a esta se le deben sumar los 55 amarres que gestiona el CN de Ciudadela.



Gráfico: Portsib

### -Puerto Exterior de Ciutadella. (GD)

El puerto exterior supone un claro impulso para el desarrollo turístico de Ciutadella y Menorca y su construcción está basada en el máximo respeto al entorno y paisaje de la zona, con la preservación de los valores medioambientales de la cala y con la integración urbanística del dique y del puerto en la ciudad.

Se trata de una obra portuaria muy innovadora para minimizar el impacto visual.

La construcción del puerto en la zona exterior de Cala Ciutadella tiene como objetivo principal mejorar la operatividad y seguridad de la actividad del tráfico de pasajeros y mercancías, así como la adecuación del interior de la cala para el amarre y servicios de las flotas pesqueras y deportivas

Consta de un dique doble, uno exterior de 674,33m. y otro interior de 353,52 m. Esta doble construcción ha permitido por primera vez no romper la visión del mar y realizar una obra de ingeniería más adaptable a las dimensiones humanas. Consta también de 3 muelles, el primero y más largo de 150 m., un segundo de 116 m. y un tercero de 93,20 m.

Desde marzo de 2011 el nuevo Port Exterior de Ciutadella está operativo. Actualmente es un puerto exclusivamente para tráfico comercial las compañías que operan a fecha de hoy son las siguientes:

Trayectos:

Ciutadella-Alcúdia y Ciutadella - Barcelona (Balearia).

Ciutadella-Alcúdia (Iscomar)

Ciutadella-CalaRajada.

En la zona de aparcamiento de la terminal el usuario encontrará la parada del servicio de transporte de autobús y de taxi, además de servicio de transporte gratuito para personas con movilidad reducida

## ISLAS DE IBIZA.

### -Puerto de San Antonio de Portmany. (GD)

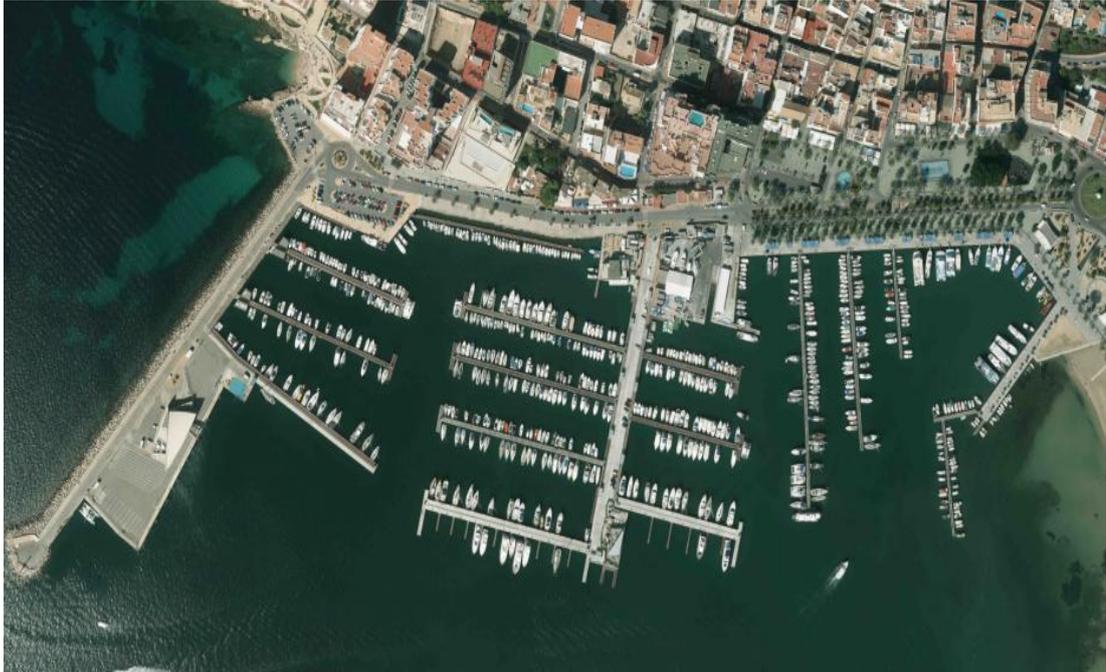


Gráfico: Portsib

El puerto de Sant Antoni de Portmany se encuentra en la costa de poniente de la isla de Ibiza, y el más próximo con la costa de la península ibérica.

Se trata de un puerto que incluye actividad pesquera, náutico recreativa y mercantil. La náutica recreativa ha tenido un intenso aumento, siendo el puerto de Sant Antoni de Portmany uno de los más visitados del archipiélago balear.

Las infraestructuras del puerto están gestionadas una parte directamente por el Govern de les Illes Balears y la otra las gestiona el CN de Sant Antoni de Portmany.

La parte de gestión directa dispone de 245 amarres, de los cuales 5 están destinados a embarcaciones de tránsito. A estas cifras se les deben sumar los 400 amarres que gestiona el CN de Sant Antoni de Portmany.



Gráfico: Portsib

**LISTAS DE ESPERA (GD) PARA EMBARCACIONES BASE. Año 2104**

<b>PUERTO</b>	<b>LISTA DE ESPERA</b>	<b>AÑO</b>
<a href="#"><u>ANDRATX</u></a>	367	1989
<a href="#"><u>BANYALBUFAR</u></a>	40	1993
<a href="#"><u>COLONIA SANT JORDI (EXPLANADA)</u></a>	32	1999
<a href="#"><u>COLONIA SANT JORDI</u></a>	428	1986
<a href="#"><u>CALA BONA</u></a>	242	1986
<a href="#"><u>CALA FIGUERA</u></a>	118	1996
<a href="#"><u>CALA RAJADA (EXPLANADA)</u></a>	46	1997
<a href="#"><u>CALA RAJADA</u></a>	111	1988
<a href="#"><u>CIUTADELLA</u></a>	424	-----
<a href="#"><u>ES BARCARÉS</u></a>	55	1992
<a href="#"><u>FORNELLS</u></a>	399	1993
<a href="#"><u>POLLENÇA</u></a>	596	1996
<a href="#"><u>PORTO CRISTO</u></a>	78	1996
<a href="#"><u>PORTOCOLOM</u></a>	340	1993
<a href="#"><u>PORTOPETRO</u></a>	51	1999
<a href="#"><u>SANT ANTONI</u></a>	507	1989
<a href="#"><u>SANT ELM</u></a>	2	1993
<a href="#"><u>SÓLLER</u></a>	675	1984
<a href="#"><u>S'ESTANYOL (EXPLANADA)</u></a>	8	2004
<a href="#"><u>S'ESTANYOL</u></a>	56	1999
<a href="#"><u>S'OBERTA</u></a>	49	2007
<a href="#"><u>VALLDEMOSSA</u></a>	56	1991

Gráfico: Portsib

**4.9. Calidad y Medio ambiente.**

Los puertos de la comunidad autónoma de las Islas Baleares (Portsib) tienen como objetivo promover el análisis y la mejora continua de los procesos en un entorno seguro, con el fin de lograr la integración de los puertos en su entorno natural y social.

Todo ello a través de un Sistema Integrado de Gestión: Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales. Para lograr ser una red de

puertos integrada en el entorno, eficiente y de calidad.

Sus objetivos son:

Calidad:

- Mantener el Sistema Integrado de Gestión (Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales).
- Mantener un cuadro de indicadores.
- Mantener la Carta Marco

Medio Ambiente:

- Mantener las Banderas Azules en los puertos de Gestión Directa.
- Organizar y realizar un seguimiento a la recogida de residuos.
- Mantener un cuadro de indicadores medioambientales: Ahorro de agua y energía, buenas prácticas para la restauración, buenas prácticas para los pescadores, buenas prácticas para varaderos.

Prevención de Riesgos Laborales:

- Evaluación de riesgos laborales en todos los centros y todos los lugares de trabajo.
- Planificar las actividades preventivas.
- Dar formación en Prevención de Riesgos Laborales a todo nuestro personal.
- Mantener un cuadro de indicadores.
- Puntos de recogida de aguas sanitarias y de sentinas
- Aspiración de aguas de sentinas: uso del equipo en puerto.
- Código de buena conducta en la mar.

#### **4.9.1. Información sobre bandera azul.**

La Bandera Azul es un galardón que se entrega cada año a aquellos puertos, playas y embarcaciones que cumplen con una serie de requisitos relacionados con la calidad ambiental.

Además de ser el distintivo de certificación ambiental más antiguo, más extendido y con mayor crecimiento actual y potencial de futuro, también es el más reconocido por el público y por los operadores turísticos.

El objetivo principal de la Bandera Azul es contribuir a mejorar entre todos, a nivel mundial, la sostenibilidad del turismo litoral, la participación y la calidad de vida de la población local y visitante.

Creado por la FEE (Fundación por la Educación Ambiental Europea) con el patrocinio de la Comisión Europea, con más de veinte años de campaña y con representación en más de 40 países.

Los cuatro pilares de la Bandera Azul son:

##### 1. Educación e información ambiental

En las oficinas de los puertos puede encontrar información sobre las zonas sensibles marítimas y terrestres más próximas.

Cada año los puertos ofrecen una serie de actividades ambientales con el objetivo de sensibilizar a los usuarios, a la población y a los trabajadores del puerto.

Las actividades se publican en la página web de Ports IB y en nuestros tableros de anuncios.

##### 2. Gestión ambiental

Se ofrecen equipamientos adecuados para el tratamiento de residuos urbanos, selectivos o peligrosos.

Máquinas para la extracción de aguas de sentina y residuales.

### 3. Seguridad y servicios

Equipos de salvamento y socorrismo.

Equipos contra incendios.

### 4. Calidad del agua

Uno de los objetivos de Ports IB es velar por la calidad de las aguas, para lo que se realizan analíticas periódicamente, además de disponer de equipos específicos para hacer frente a posibles vertidos accidentales.

#### **4.9.2. Planes de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques en los puertos autonómicos de las islas baleares.**

##### **A) Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques en los puertos “gestionados directamente” por el ente portuario portsib.**

###### Objeto del plan.

El objeto de este plan es, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 2000/59/CE del parlamento europeo sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, transpuesta al ordenamiento interno por el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, asegurar la correcta gestión de los residuos generados por los buques, de los puertos gestionados directamente por “Portsib”, ente público de puertos de competencia de la Comunidad Autónoma en las Islas Baleares.

El presente plan ha sido aprobado mediante resolución con fecha 04/12/2007, por el vicepresidente de Ports, y por delegación del Consejo de Administración de la entidad (acuerdo del 26/11/2007).

###### Ámbito del plan.

Este plan abarca todos los residuos generados en los 13 puertos de gestión directa del Ente Público Ports de las Islas Baleares.

Tal como cita el artículo 5.2. del RD 1381/2002; “ En el caso de puertos gestionados o coordinados por una misma autoridad pública, podrá elaborarse un plan de recepción y manipulación de desechos común para todos ellos, con la adecuada participación de cada puerto y siempre que se precisen las necesidades y las características de las instalaciones disponibles para cada uno de ellos.”

Tales puertos son básicamente de carácter náutico-deportivo y/o pesquero, con la excepción del Puerto de Ciudadella y el Puerto de Sant Antoni de Portmany que reciben barcos comerciales.

A efectos de definir el ámbito de aplicación de este plan, se entiende por:

**Buques:** todo tipo de embarcaciones de navegación marítima que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes.

Se incluyen en esta definición aquellas embarcaciones, que si bien son de pequeña eslora, son comerciales (golondrinas, chárter,).

**Buque de pesca:** todo buque equipado o utilizado a efectos comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar. En particular, se entenderá por buque de pesca fresca aquel que carezca de la capacidad de congelación de los recursos extraídos.

**Embarcación de recreo:** todo tipo de embarcación, con independencia de su medio de propulsión, destinada a actividades deportivas o de ocio.

**Desechos generados por los buques:** todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los del cargamento producidos durante el servicio del buque y que estén regulados por los anexos I, IV, y V de MARPOL 73/78, así como los desechos relacionados con el cargamento según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del citado convenio.

Los anexos I, IV y V del Convenio MARPOL son de aplicación a la siguiente tipología de desechos:

**Anexo I:** hidrocarburos. Incluye materiales tales como petróleo crudo, fueloil, fangos, residuos petrolíferos y productos de refino no incluidos en el Anexo II.

**Anexo II:** Sustancias nocivas químicas

**Anexo IV:** Aguas sucias de los buques, que comprenden aguas residuales procedentes de desagües, WC, lavabos, etc.

**Anexo V:** Basuras sólidas comprendiendo los restos de víveres, restos de

faenas domésticas, plásticos, papel, trapos y desechos relacionados con el cargamento, como restos de maderas de estiba y embalaje, cables de trincado, cuñas, flejes, cabos, etc.

Los residuos MARPOL citados no podrán ser depositados ni vertidos dentro de la zona de servicio de los puertos, incluidos dentro de su ámbito de aplicación, fuera de las especificaciones de este plan.

El ámbito territorial de este plan comprende todos los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares que son gestionados directamente por el ente público Ports de las Islas Baleares con todas las modificaciones que se puedan producir en el futuro.

#### Instalaciones portuarias receptoras. Evaluación de necesidades y tipo y capacidad de las instalaciones.

La evaluación de las necesidades de instalaciones portuarias receptoras, se ha realizado con datos históricos a lo largo de otros años en los distintos puertos de gestión directa por la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, y en función del número y tipología de las embarcaciones que hace escala en nuestros puertos.

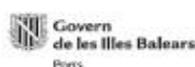
Se espera que la tendencia en el futuro será la de incrementar los volúmenes en la recogida de residuos, si bien no se dispone de ecuación alguna que permita calcular de manera exacta esta tendencia. No obstante, las instalaciones actuales, descritas a continuación, son de fácil acceso y están suficientemente equipadas para atender las diversas necesidades de volúmenes y tipos de residuos que entregan los usuarios de nuestros puertos. Estos puntos son dimensionados cada vez que se considera necesario.

Ports de las Islas Baleares tiene contratados los servicios de recogida de residuos sólidos urbanos y los residuos peligrosos y especiales con empresas especializadas y debidamente autorizadas para tales actividades. Los residuos selectivos son recogidos por la Administración: Cónsul Insular

de Menorca y Cónsul Insular de Ibiza, en función de la situación geográfica de los puertos y las competencias de cada una de las Administraciones.

Con los datos recogidos a lo largo de los diferentes años se han ido calculando los volúmenes de residuos recogidos en cada uno de los puertos y la tipología de los mismos, y se han dimensionado los puertos de recogida. A medida que se dan cambios en los volúmenes o tipologías de los residuos, estos puntos de recogida se adaptan a las nuevas necesidades.

En la actualidad, los equipos e instalaciones receptoras de que dispone este ente, en función de las necesidades de cada puerto, es la siguiente:



	Tipo y número de contenedores											
	Residuos urbanos	Residuos selectivos			Residuos tóxicos-peligrosos							
		Urbano	Papel y cartón	Envases ligeros	Residuos orgánicos	Residuos inertes	Filtros	Envasados a mínima	Alcohol	Acidulantes	Residuos de pintura	Aplicación de aceites
Port d'Andrax	4	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Port de Cala Bona	4	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
Port de Cala Figuera	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Port de Cala Rajada	2	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1
Port de la Colònia de Sant Jordi	8	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
Port de Pollença	8	1	2	2	5	2	1	1	1	1	1	1
Port de Portocolom	8	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
Port de Porto Cristo	2	1	1	1	3	1	0	1	1	1	1	1
Port de Portopetro	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Port de Sóller	8	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	0
Port de Ciutadella	2	0	0	0	3	1	1	1	1	1	1	0
Port de Fornells	6	4	4	3	2	2	1	1	1	1	1	0
Port de Sant Antoni de Portmany	8	2	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1

PUERTO	TIPO Y NÚMERO DE EMBARCACIONES					Residuos / Cantidad m <sup>3</sup> /año		
	Pesca	Arrastre "Bous"	Galonados	Embarcaciones Recreativas	TOTAL	Marpol Anexo I Residuos peligrosos	Marpol Anexo IV Águas sucias	Marpol Anexo V Bases sólidas
Port d'Andrax	8	10	1	171	190	14	229	143
Port de Cala Bona	20	0	3	169	192	14	231	145
Port de Cala Figuera	3	5	1	92	101	8	122	76
Port de Cala Rajada	19	2	7	43	71	8	115	92
Port de la Colònia de Sant Jordi	20	0	4	300	324	23	389	244
Port de Pollença	15	1	6	601	623	44	748	468
Port de Portocolom	15	1	1	188	205	15	247	154
Port de Porto Cristo	15	0	3	200	218	16	262	164
Port de Portopetro	3	0	5	27	35	3	43	27
Port de Sóller	12	6	8	477	500	36	601	376
Port de Ciutadella	28	5	4	122	159	12	220	163
Port de Fornells	10	0	1	99	110	8	133	83
Port de Sant Antoni de Portmany	14	2	33	298	347	42	416	295

Fuente: Portsib

En función a la gestión que realiza el ente portuario de las Islas Baleares

con los residuos, estos se clasifican en 3 grupos:

1. Residuos tóxicos peligrosos (RTP) y especiales.
2. Residuos sólidos urbanos.
3. Residuos de recogida selectiva: papel y cartón, vidrio y envases ligeros.

En las oficinas de los puertos, los usuarios pueden encontrar folletos informativos con el plano del puerto en el que, además de los servicios, se indica la ubicación de los puntos de recogida de los distintos residuos. Estos planos se han editado en los siguientes idiomas: castellano, catalán, inglés, alemán y francés.

#### Instalaciones para la recogida de Residuos Peligrosos y Especiales.

Las empresas contratadas para la recogida de residuos peligrosos, se encargan directamente de dicha retirada, incluyendo las siguientes actuaciones:

- Dotación de contenedores homologados para el almacenamiento de residuos peligrosos generados en las instalaciones portuarias de gestión directa de Ports de las Islas Baleares.
- Mantenimiento del correcto estado y del correcto etiquetado de los contenedores.
- Recogida de los residuos peligrosos almacenados en los contenedores.
- Recogida de los residuos peligrosos almacenados en los contenedores cuando están llenos y como mínimo cada 6 meses.
- Transporte y tratamiento de los residuos especificados según legislación vigente.

Los residuos peligrosos que se recogen habitualmente en PORTS y que disponen de instalación de recogida permanente son:

- Aceites minerales.
- Baterías.
- Filtros de aceite.
- Envases de plástico contaminados.

- Envases metálicos contaminados.
- Aerosoles.
- Absorbentes.
- Restos de pintura y rascados de las embarcaciones.
- Aguas oleosas.

**B) Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques en los puertos “gestionados indirectamente” por el ente portuario portsib.**

Objeto del plan.

El objeto del presente plan, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 2000/59/CE del parlamento europeo sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, traspuesta al ordenamiento interno por el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, es garantizar la correcta gestión medioambiental de los residuos generados por embarcaciones en los puertos de gestión indirecta de competencia de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares; dando cumplimiento a dicha normativa.

Por otra parte, la Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares establece que corresponde a esta entidad la adopción de las medidas adecuadas para la preservación de los valores paisajísticos y medioambientales de los espacios portuarios y el control de las actuaciones que puedan afectar a los mismos.

Asimismo, dicho texto legal concreta en su artículo 49 los servicios que deben prestar las dársenas y puertos deportivos, entre los que se incluyen los de control de vertidos, recogida y tratamiento de basuras y sistemas de depuración de aguas residuales; sistema de bombeo y almacenaje que permita la extracción de aguas aceitosas de las sentinas y sistema de filtrado y decantación de las aguas procedentes de las áreas donde se realizan actividades potencialmente contaminantes; sistema de bombeo, tratamiento y/o evacuación de las aguas grises y residuales de las embarcaciones, y sistema de gestión de calidad ambiental.

Ámbito de aplicación.

El presente plan abarca los puertos de gestión indirecta que son competencia de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, y que actualmente son 27, sin perjuicio de los que puedan adscribirse a la Administración de esta Comunidad Autónoma o de las modificaciones que respecto a los mismos puedan producirse.

Tal como cita el artículo 5.2 del Real Decreto 1381/2002; *“En el caso de puertos gestionados o coordinados por una misma autoridad pública, podrá elaborarse un plan de recepción y manipulación de desechos común para todos ellos, con la adecuada participación de cada puerto y siempre que se precisen las necesidades y las características de las instalaciones disponibles para cada uno de ellos”*.

Actualmente, los Puertos de Gestión Indirecta son los siguientes (\*):

#### **MALLORCA**

1. Puerto Deportivo Punta Portals.
2. Club Náutico Palmanova.
3. Club Náutico Portals Vells.
4. Puerto Deportivo Port Adriano.
5. Club Náutico Santa Ponça.
6. Club de Vela puerto Andratx.
7. Real Club Náutico Pollença.
8. Puerto Deportivo Bonaire.
9. Club Náutico Can Picafort.
10. Club Náutico Serranova.
11. Club Náutico Colonia de Sant Pere.
12. Club Náutico Cala Rajada.
13. Club Náutico Porto Cristo.
14. Club Náutico Portocolom.
15. Marina Cala d'Or.
16. Club Náutico Portopetro.
17. Club Náutico San Ràpita.
18. Club Náutico s'Estanyol.

19. Club Náutico s'Arenal.
20. Club Marítimo San Antonio de la Playa.
21. Club Náutico Cala Gamba.

### **MENORCA**

22. Puerto Deportivo Cala'n Bosch.
23. Club Náutico Ciutadella.
24. Club Náutico Fornells.
25. Puerto Deportivo Addaia.

### **IBIZA**

26. Club Náutico Sant Antoni de Portmany.
27. Puerto Deportivo Santa Eulalia.

### Obligaciones de las Instalaciones receptoras y manipuladoras de desechos generados por buques.

Las actividades de los puertos incluidos en el presente plan son las propias del sector náutico deportivo y los residuos que se generan por las embarcaciones de recreo son generalmente:

1. Residuos generados por la tripulación: orgánicos, envases, papel-cartón y vidrio.
2. Residuos generados por las embarcaciones: aceite, bidones, latas, filtros de aceite, y de combustible, baterías, botes de pintura y de disolventes, materiales absorbentes, aguas de sentina y residuales.

Todas las instalaciones portuarias a las que se aplica este plan deben contar con los medios necesarios para la correcta recepción de estos posibles desechos generados por los buques.

Evaluación de las necesidades de instalaciones portuarias receptoras, en función de los buques que normalmente hagan escala en el puerto.

Se ha solicitado a Capitanía Marítima de Palma de Mallorca, para los puertos de las islas de Mallorca y Menorca y a Capitanía de Ibiza/Formentera para los puertos de Ibiza, que se emitan informes preliminares para determinar las necesidades de recepción de cada uno de los puertos.

Cada instalación debe indicar: información general, número de embarcaciones por eslora, la cantidad de contenedores de los que se dispone y de su capacidad, junto con las cantidades de residuos recogidos en años pasados.

Tipo y cantidades de desechos generados por los buques.

Los residuos citados anteriormente. que se generan en los puertos incluidos en este plan, se pueden dividir en 3 grupos según su naturaleza:

*1. Residuos peligrosos y especiales:*

- Aceites minerales usados.
- Aguas oleosas y aguas grises de las embarcaciones.
- Baterías.
- Filtros de aceite.
- Envases plásticos contaminados.
- Envases metálicos contaminados.
- Aerosoles.
- Absorbentes.
- Restos de pintura y rascados de las embarcaciones.
- Fluorescentes.
- Toners.
- Pilas
- Otros residuos especiales; redes, neumáticos...

2. *Residuos sólidos urbanos* :generados por actividades domésticas y la tripulación.

3. *Residuos de recogida selectiva*: papel y cartón, vidrio y envases ligeros.

De acuerdo con la normativa vigente, los puertos a los que se aplica este plan son considerados receptores y poseedores de los desechos generados por los buques, y deben cumplir con las siguientes **obligaciones**:

1º.- Aquellos puertos cuya generación de residuos peligrosos no supere los 10.000Kg anuales deberán inscribirse en el Registro de pequeño productor de residuos tóxicos y peligrosos, Dirección General de Calidad Ambiental, Consejería de Medio Ambiente (Decreto 36/1998,de 13 de marzo, por el cual se crea el Registro de Pequeños Productores de Residuos Tóxicos y Peligrosos de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears)

2º.- Aquellos puertos que superen los 10.000Kg deberán darse de alta como gran productor de residuos peligrosos, en la Dirección General de Calidad Ambiental, Consejería de Medio Ambiente (Real Decreto 833/1998, de 20 de julio por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxico y Peligrosos).

3º.- Respecto al almacenamiento temporal de **residuos peligrosos**, y según el artículo 11 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos, se está obligado a :

- a) Entregarlos a un gestor autorizado de residuos peligrosos, certificado por la *Conselleria de Medio Ambiente del Govern de les Illes Balears*.
- b) Mientras se encuentren en su poder, a mantenerlos en condiciones adecuadas de higiene y seguridad.
- c) Sufragar los correspondientes costes de gestión.
- d) Reciclar o valorizar siempre que sea posible, evitando la eliminación.
- e) Facilitar la información a la Administración.

- f) No tener almacenados más de seis meses los residuos peligrosos y más de dos años el resto.
- g) Según artículo 15 de la citada Ley 10/1998, deberán llevar un registro de los residuos producidos indicando cantidad, naturaleza, identificación, origen de producción, fecha de generación, código LER, justificante de entrega de residuos al gestor autorizado.

4º.- Respecto a los **residuos urbanos y selectivos**, cada puerto será responsable de coordinar con el ayuntamiento de su municipio, los servicios de dotación de contenedores y la retirada periódica de los desechos según las necesidades, incrementándolas si fuera necesarios en la temporada alta. A efectos informativos, se detallan a continuación las cantidades reales recogidas a lo largo del 2005 y 2006, facilitadas por algunos de los puertos.

Cada uno de los puertos de gestión indirecta ha aportado la información necesaria para solicitar a la Capitanía Marítima correspondiente, el informe preceptivo para determinar las necesidades de recepción de cada uno de los puertos en función de las características del tráfico marítimo previsto

En función de las cantidades estimadas generadas anualmente, *cada puerto debe disponer de los medios necesarios para la adecuada recepción de los desechos generados por los buques que visiten o usen habitualmente el puerto.*

Asimismo, deben contar con un *punto de recogida de residuos peligrosos*, que cumpla con las condiciones mínimas de seguridad para que no suponga un peligro para los usuarios; *diferenciando correctamente el punto de recogida de residuos peligrosos del punto de recogida de los urbanos y selectivos.*

Descripción del tipo y la capacidad de las instalaciones portuarias receptoras. Medios de que deben disponerse.

Todos los puertos a los que se aplica este plan son principalmente de carácter náutico-deportivo.

Según los desechos generados por los buques, el R.D.1381/2002 divide las instalaciones portuarias receptoras en diferentes categorías.

Se consideran las instalaciones contempladas en este plan, en las siguientes categorías:

-*Marpol anexo I, Tipo C*: las que reciben desechos procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas.

-*Marpol anexo IV*: las que reciben aguas sucias de los buques.

-*Marpol V*: las que reciben basuras sólidas de los buques.

-*Otros desechos y residuos*: abarca los desechos o residuos no incluidos en las anteriores categorías y de los que el buque tenga la necesidad de desprenderse. Se incluyen en este apartado materiales tales como baterías eléctricas desechadas, restos de materiales procedentes de obras de mantenimiento realizadas a bordo (forros de aislamiento térmico, restos de revestimientos de pintura), etc.

Los 27 puertos a los que afecta este plan son bastante dispares en cuanto a capacidad. A continuación, se expone el número de amarres aproximado de cada una de las instalaciones

Todas las instalaciones **deben disponer de los contenedores necesarios** para la recepción de residuos sólidos urbanos, selectivos y residuos peligrosos. Éstos deben cumplir con las medidas de seguridad necesarias para evitar cualquier vertido o potencial contaminación del suelo o del medio acuático.

De ello se desprende que determinados puertos actualmente no disponen de medios para la recogida de todo tipo de residuos.

En concreto, no disponen de medios para la recogida de:

**Aceite mineral**, los puertos de:

CN. de Cala Rajada.

CN. de Portocolom.

CN. de Fornells.

**Filtros de aceite** los puertos de:

CN. Portals vells.

CN. de Serranova.

CN. de Cala Rajada.

CN. de Portocolom.

CN. de Portopetro.

CN. de Ciudadela.

CN de Fornells.

**Baterías**, los puertos de:

CN. de Portocolom.

CN. de Portopetro.

PD. de Cala'n Bosch.

CN. de Ciudadela.

CN de Fornells.

**Restos de pintura**, los puertos de:

PD. Puerto Portals.

CN. Portals vells.

CN de Santa Ponça.

RCN de Pollença.

CN de Bonaire.

CN Canpicafort.

CN Serranova.

CN. de Cala Rajada.  
 CN Porto Cristo.  
 CN. de Portocolom.  
 CN S'Arenal.  
 CM Sant Antoni de sa Platja.  
 PD. de Cala'n Bosch.  
 CN. de Ciutadella.  
 CN de Fornells.  
 PD Addaia.  
 PD Santa Eulalia

**Absorbentes**, los puertos de:

CN. Portals vells.  
 CN de Bonaire.  
 CN Canpicafort.  
 CN Serranova.  
 CN. de Cala Rajada.  
 CN Porto Cristo.  
 CN. de Portocolom.  
 Marina Cala d'or.  
 CN S'Estanyol.  
 CN Cala Gamba.  
 PD. de Cala'n Bosch.  
 CN. de Ciutadella.  
 CN de Fornells.  
 PD Addaia.  
 PD Santa Eulalia.

**Aguas de sentina**, en los puertos de :

CV Puerto de Andratx.  
 CN Canpicafort.  
 CN Serranova.  
 CN Porto Cristo.

CN. de Portocolom.

CN. de Portopetro.

CN. de Ciutadella.

CN de Fornells.

PD Santa Eulalia.

**Aguas residuales**, en los puertos de:

PD. Puerto Portals.

CN. Portals vells.

PD Port Adriano.

CN de Santa Ponça.

CN Canpicafort.

CN Serranova.

CN Colonia de Sant Pere.

CN. de Cala Rajada.

CN Porto Cristo.

CN. de Portocolom.

CN. de Portopetro.

RCN Sa Rápita.

CM Sant Antoni de sa Platja.

CN Cala Gamba.

CN. de Ciutadella.

CN de Fornells.

Las capacidades de los contenedores varían de un puerto a otro según sus necesidades.

Los puertos que no dispongan de los medios mínimos necesarios para la recepción de desechos deberán adaptarse al presente plan, con carácter inmediato desde la notificación de su aprobación, o justificar ante la Administración portuaria la causa de la no disposición de dichos medios.

Descripción pormenorizada de los procedimientos de recepción y recogida de desechos generados por buques y residuos de carga.

El objetivo es definir la sistemática para la recepción y recogida de los desechos generados por los buques por equipos en las instalaciones portuarias Marpol Anexo I tipo C (aguas de sentina), Marpol Anexo IV (aguas residuales) y Marpol Anexo V (basuras sólidas).

La recepción y recogida de desechos se realizará según se indica en el RD 1381/2002 (art.6 y art.7).

La notificación será realizada por el capitán del buque, usando el formulario del anexo II del RD (ver modelo en el anexo 3 del presente plan), que se dirija a un puerto español, de forma veraz y exacta, cumplimentando la notificación antes de entrar en el puerto de destino, según se indica en art.6 del RD 1381/2002, y notificando dicha información a la Capitanía Marítima correspondiente y al puerto de destino con la antelación siguiente: como mínimo 24 horas antes de la llegada prevista del buque, o en cuanto se conozca el puerto de escala, si se dispone de esa información menos de 24 horas antes de su llegada , o a más tardar en el momento de salir del puerto de salida, si la duración del viaje es inferior a 24 horas.

En el caso de que el buque no haya notificado su intención de entregar desechos o residuos en la instalación portuaria receptora, por inexistencia en el puerto de las instalaciones portuarias receptoras adecuadas y existe el riesgo de que los desechos sean vertidos en el mar, Capitanía Marítima ordenará la descarga de todos los desechos que se encuentren a bordo e informará de ello a la entidad gestora del puerto. El capitán del buque deberá solicitar el servicio de recepción a una instalación portuaria receptora autorizada en dicho puerto, remitiendo copia de dicha solicitud a la entidad gestora y hará frente al pago de la tarifa correspondiente al servicio de recepción de desechos solicitado.

Una copia de la notificación se conservará a bordo hasta el siguiente puerto de escala y estará a disposición de la Capitanía Marítima de dicho puerto si se trata de un puerto español.

Por otra parte, el artículo 6.4 del citado RD 1381/2002, hace referencia a los buques de pesca fresca y embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas ***para un máximo de doce pasajeros.***

Dichas embarcaciones realizarán la notificación reducida del anexo V del RD 1381/2002 ( ver modelo en el Anexo 3 del presente plan).

Los buques o embarcaciones de cualquier tipo con base en un puerto español, justificarán anualmente ante Capitanía Marítima de su puerto base, la entrega de toda clase de desechos a una instalación portuaria receptora autorizada. En caso de tratarse de una embarcación extranjera, debe efectuarse a la llegada al primer puerto español.

*La instalación portuaria receptora expedirá este único recibo anual que declare la entrega regular en dicha instalación, a lo largo de dicho período, de los desechos de la embarcación. El recibo deberá presentarse en Capitanía Marítima para su refrendo.*

*Los puertos a los que resulta de aplicación el presente Plan deben disponer de dichos impresos.*

#### Procedimiento para señalar las posibles deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.

En el caso que se detecte cualquier deficiencia en las instalaciones receptoras y/o en el servicio de recogida de cualquiera de las tipologías de residuos MARPOL, dichas instalaciones deberán contar con algún *sistema para la formulación quejas/sugerencias/reclamaciones o proceso de vigilancia e investigación del mal uso de las instalaciones , a disposición de todos los usuarios.*

Dicho impreso debe constar de tres copias, un ejemplar para el usuario, uno para la instalación portuaria que deberá tomar las medidas necesarias para solucionar las posibles deficiencias detectadas y uno para Ports de les Illes Balears.

Anualmente, se remitirá a Ports de les Illes Balears una relación de las reclamaciones presentadas en cada puerto sobre supuestas deficiencias en el servicio prestado a los buques por las instalaciones portuarias receptoras. Todo ello a efectos de lo previsto en el artículo 12.5 del RD 1381/2002, según el cual las Administraciones que ejerzan competencias de control de los puertos, facilitarán anualmente al Ministerio de Fomento una relación de las reclamaciones presentadas a las entidades gestoras sobre supuestas deficiencias en el servicio presentado a los buques por las instalaciones portuarias receptoras. El Ministerio de Fomento transmitirá esta información a la Comisión de las Comunidades Europeas.

#### Procedimiento de consulta permanente con usuarios del puerto, contratistas de desechos y otras partes interesadas.

Cada puerto podrá realizar las acciones que estime más oportunas para ofrecer consultas permanentes y facilidades a los usuarios, contratistas de desechos y otras partes interesadas.

#### Régimen de tarifas

Actualmente, la Ley de régimen específico de tasas de la Comunidad Autónoma no contempla tasas por este concepto. Una vez que se hayan creado en virtud de dicha Ley, se aprobarán las tarifas que deban aplicar los puertos de gestión indirecta por este servicio, de acuerdo con lo previsto en el citado RD 1381/2002.

#### Deber de información a los usuarios.

Todos los puertos contemplados en el presente plan deberán poner a disposición de sus usuarios la siguiente información, de conformidad con el punto 5 del anexo I del Real Decreto 1381/2002:

- a) Una breve referencia a la importancia fundamental de una correcta entrega de los desechos generados por las embarcaciones.
- b) Un mapa o plano con la ubicación de las instalaciones para la recogida de desechos para su fácil localización.
- c) Lista de los desechos generados por las embarcaciones y recogidos en el puerto.
- d) Lista de los puntos de contacto, los operadores y los servicios ofrecidos, así como de la oficina de información portuaria.
- e) Descripción de los procedimientos de entrega.
- f) Descripción del régimen de tarifas.
- g) Procedimientos de notificación de supuestas deficiencias en las instalaciones portuarias receptoras.

Dicha información se redactará y distribuirá en inglés a los buques extranjeros cuya tripulación no conozca el español.

#### Normativa aplicable

- Convenio MARPOL 73/78, Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques, de 1973, modificado por su protocolo de 1978.
- Convenio internacional “sobre protección Civil por daños debidos a la contaminación de hidrocarburos”(RCL 1976/467 de 29 de noviembre de 1969, ratificado por Instrumento de 15 de noviembre de 1975).
- Directiva 2000/59 del parlamento europeo y del consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, transpuesta al Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre.
- Directiva 2001/106/CE del parlamento europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2001 sobre el cumplimiento de las normas internacionales de

seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo.

■ Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por buques.

■ Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos ( B.O.E 22/04/1998).

■ Orden MMA/304/2002, de 8 de febrero por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.

■ Real Decreto 952/1997, de 20 de junio de que modifica el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14

de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos. (B.O.E. 05/07/1997).

■ Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos.

■ Orden FOM/1144/2003 de 12 de mayo de 2003 por la que se regulan los vertidos por aguas sucias procedentes de los aseos en las embarcaciones de recreo (B.O.E. 25/11/1992).

■ Decreto 36/1998, de 13 de marzo, por el que se crea el Registro de Pequeños Productores de Residuos Tóxicos y Peligrosos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Islas Baleares.

■ Ley 11/1998, de 14 de diciembre, sobre el régimen específico de tasas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. (B.O.I.B. N°163, 24/12/1998).

■ Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

■ Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (BOE num.30, de 04 de febrero de 2003)

■ Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los distritos marítimos.

Descripción de los métodos de registro del uso real de las instalaciones portuarias y de los métodos de registro de las cantidades de desechos generados por los buques y residuos de carga recibidos.

Según el punto 4 del anexo I del Real Decreto 1381/2002: “Los procedimientos de recepción, recogida, almacenamiento, tratamiento y eliminación deberán ser conformes en todos sus aspectos a un plan de gestión ambiental adecuado para la progresiva reducción del impacto ambiental de dichas actividades. Dicha conformidad se dará por sentada si los procedimientos cumplen con el Reglamento CEE número 1836/93 del Consejo, de 29 de junio de 1993, por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y de auditoría medioambiental.”

La Ley 10/2005, de Puertos de las Islas Baleares, incluye entre los servicios portuarios a prestar por los puertos en régimen de concesión administrativa, un sistema de gestión de calidad ambiental.

***El método de registro mínimo del que deben disponer todas las instalaciones será el contemplado en el artículo 15 de la ley 10/1998, de residuos, en el cual debe indicarse:***

Responsables de la aplicación del plan.

Según lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 1381/2002, Ports de les Illes Balears, como entidad que tiene encomendado el ejercicio de las competencias ejecutivas de la Administración autonómica en materia de puertos y de instalaciones portuarias, es el órgano responsable de la elaboración, aplicación y seguimiento del Plan, debiendo actualizarlo como mínimo cada 3 años.

Dado que Ports de les Illes Balears gestiona de manera indirecta los 27 puertos deportivos, clubes náuticos y marinas señalados de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, el plan será común para todos ellos, con la adecuada participación de cada uno.

Asimismo, la Dirección de cada uno de los puertos incluidos en este plan será la responsable de asignar las funciones a las personas que consideren oportunas para asegurar la correcta aplicación del plan.

Sus funciones serán, principalmente, las siguientes:

- a) Control y seguimiento de los procesos.
- b) Control de las cantidades recogidas y correcto registro.
- c) Intermediario entre los usuarios y los prestadores del servicio en caso de que sea una empresa externa.
- d) Control y seguimiento de las notificaciones de deficiencias.
- e) Remisión de informes del servicio y sus deficiencias a Ports de les Illes Balears.

#### Cumplimiento de las prescripciones del plan:

Ports de les Illes Balears supervisará las actuaciones que debe realizar cada puerto en aplicación del presente plan, debiendo los concesionarios facilitar la información necesaria cuando se les requiera para ello.

El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Plan y de las previstas en el RD 1381/2002, de 20 de diciembre, o de las instrucciones que emita Ports de les Illes Balears, podrá ser sancionado por esta Administración portuaria, de conformidad con lo previsto en la Ley 10/2005, de Ports de les Illes Balears, en todo aquello que le fuera de aplicación, y en la forma prevista por el Decreto 14/1994, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento a seguir por la Administración de la C.A.IB. en el ejercicio de la potestad sancionadora; sin perjuicio del régimen sancionador aplicable en materia de residuos y el previsto en el citado RD 1381/2002, de 20 de diciembre.

#### Vigencia del plan.

El presente plan, será de aplicación por los puertos e instalaciones a los que afecta, desde su aprobación, sin perjuicio de que por razones sobrevenidas se haga preciso introducir cambios significativos que aconsejen su modificación, previo informe de la correspondiente Capitanía Marítima.

En todo caso, deberá actualizarse por la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma de les Illes Balears, como mínimo, cada tres años, conforme establece el artículo 5 del RD 1381/2002.

PD Santa Eulalia

PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS				
<b>INFORMACIÓN GENERAL</b>				
Nombre del puerto: PUERTO DEPORTIVO SANTA EULALIA				
Dirección: Edificio Capitanía s/n. 07040 Santa Eulalia, Ibiza				
Teléfono(s): 971 33 93 59 y 971 33 26 10				
Persona de contacto:				
Correo electrónico: pto@seuiba.es				
Página Web:				
Superficie: 300.000 m <sup>2</sup> (200.000 m <sup>2</sup> base + 50% tránsito)				
Estora	Nº embarcaciones base 2005	Nº embarcaciones tránsito 2005	Nº embarcaciones base 2006	Nº embarcaciones tránsito 2006
< 6 metros	176	0		
6-12 metros	153	0		
12-15 metros	18	0		
15-20 metros	40	0		
> 20 metros	0	0		

Residuo	Código LER	Marpel	Generación en embarcaciones	Generación en puerto	Cantidad 2005	Cantidad 2006	Nº contenedor	Capacidad contenedor	Gestora e Empresa específica retirada
Mezcla de residuos urbanos	20 03 01	V	X	X				20	Agencia de Santa Eulalia
Papel	20 01 01	V	X	X				3	Agencia de Santa Eulalia
Vidrio	20 01 02	V	X	X				2	Agencia de Santa Eulalia
Envases	* Papel/Cortón	15 01 01	V						
	* Vidrio	15 01 07	V						
	* Plástico	15 01 02	V						
	* Metálicos	15 01 04	V						
	* Compuestas	15 01 05	V						
	* Mezclados	15 01 06	V						
	* Residuos de envases que contienen restos de sustancias peligrosas o contaminados por ellas.	15 01 10*	V			1000 kg metal + 30 kg plástico	1100 kg metal + 120 kg plástico	1 + 1	210 L + 1m <sup>3</sup>
Residuos de parques y jardines	* Residuos biodegradables	20 02 01							
	* Tierra y Piedras	20 02 02							
	* Otros residuos no biodegradables	20 02 03							
Lodos de pintura y barniz	060113*								

Fuente: Portsib

## 4.10. Datos estadísticos “Portsib”. Años 2012 y 2013

CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍAS SEGÚN SU NATURALEZA

## TIPO DE NAVEGACIÓN: CABOTAJE

AÑO: 2013

MERCANCÍAS	SANT ANTONI PORTMANY		
	Descargada (Kg)	Cargada (Kg)	Total (Kg)
<b>PRODUCTOS ENERGÉTICOS</b>			
Gases de petróleo	0	0	0
Gas Natural	0	0	0
Coque de petróleo	0	0	0
Carbón	20.000	0	20.000
Otros productos energéticos	48.000	9.000	57.000
<b>METALÚRGICOS Y SIDERÚRGICOS</b>			
Fundición hierro y acero y sus productos	2.511.922	2.226.632	4.738.554
Pirritas de hierro	165.600	0	165.600
Mineral de hierro	0	0	0
Productos siderúrgicos	0	0	0
Otros minerales	1.052.600	0	1.052.600
Otros productos metalúrgicos	601.010	943.861	1.544.871
<b>PRODUCTOS QUÍMICOS</b>			
Productos químicos inorgánicos	171.200	0	171.200
Productos químicos orgánicos	0	0	0
Productos farmacéuticos	300	0	300
Detergentes	0	0	0
Otros productos químicos	1.323.120	25.500	1.348.620
<b>MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>			
Productos cerámicos			
<i>Ladrillos y similares</i>	7.444.798	121.000	7.565.798
<i>Tejas</i>	0	0	0
<i>Placas y baldosas</i>	2.424.533	14.100	2.438.633
<i>Sanitarios</i>	0	0	0
<i>Otros productos cerámicos</i>	661.450	0	661.450
Vidrio y sus manufacturas	469.911	912.616	1.382.527
Yeso	489.000	0	489.000
Cal	194.000	0	194.000
Cemento y clinker	2.270.900	20.000	2.290.900
Betunes y asfalto	528.700	0	528.700
Otros materiales	3.195.060	182.000	3.377.060
<b>ACRO-GANADERO</b>			
Abonos	188.600	1.800	190.400
Plantas y animales vivos			
<i>plantas</i>	3.293.850	700	3.294.550
<i>animales</i>	39.300	64.650	103.950
Piensa y forrajes	388.000	647.000	1.035.000

Fuente: Portsib



**CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍAS SEGÚN SU NATURALEZA**

**TIPO DE NAVEGACIÓN: CABOTAJE**

**AÑO: 2013**

MERCANCÍAS	CIUTADELLA		
	Descargada (Kg)	Cargada (Kg)	Total (Kg)
<b>PRODUCTOS ENERGÉTICOS</b>			
Gases de petróleo	0	0	0
Gas Natural	0	0	0
Coque de petróleo	0	0	0
Carbón	24.000	0	24.000
Otros productos energéticos	0	690.000	690.000
<b>METALÚRGICOS Y SIDERÚRGICOS</b>			
Fundición hierro y acero y sus productos	1.075.008	516.962	1.591.970
Piritas de hierro	8.000	0	8.000
Mineral de hierro	0	0	0
Productos siderúrgicos	0	17.500	17.500
Otros minerales	74.000	18.000	92.000
Otros productos metalúrgicos	340.689	593.353	934.042
<b>PRODUCTOS QUÍMICOS</b>			
Productos químicos inorgánicos	27.000	24.000	51.000
Productos químicos orgánicos	0	0	0
Productos farmacéuticos	17.120	4.000	21.120
Detergentes	18.000	0	18.000
Otros productos químicos	367.200	5.500	372.700
<b>MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>			
Productos cerámicos			
<i>Ladrillos y similares</i>	751.822	0	751.822
<i>Tejas</i>	15.500	0	15.500
<i>Placas y baldosas</i>	170.975	0	170.975
<i>Sanitarios</i>	0	0	0
<i>Otros productos cerámicos</i>	198.300	0	198.300
Vidrio y sus manufacturas	622.680	250.920	873.600
Yeso	114.000	0	114.000
Cal	0	0	0
Cemento y clinker	2.618.526	26.600	2.645.126
Betunes y asfalto	294.000	20.000	314.000
Otros materiales	550.900	24.000	574.900
<b>AGRO-GANADERO</b>			
Abonos	99.300	0	99.300
Plantas y animales vivos			
<i>plantas</i>	54.215	0	54.215
<i>animales</i>	246.880	386.250	633.130
Pienso y forrajes	909.975	21.500	931.475

Fuente: Portsib

**MEMORIA COMERCIAL DE LOS PUERTOS DE LA CAIB  
AÑO 2012**

<b>TRAFICO DE PASAJEROS DE CABOTAJE</b>			
<b>Puertos</b>	<b>Entradas</b>	<b>Salidas</b>	<b>Total</b>
Sant Antoni de Porznany	79.349	82.132	161.481
Ciudadella	99.974	99.251	199.225
Cala Rajada	3.172	3.064	6.236
<b>TOTALES</b>	<b>182.495</b>	<b>184.447</b>	<b>366.942</b>

<b>TRAFICO LOCAL DE PASAJEROS</b>			
<b>Puertos</b>	<b>Entradas</b>	<b>Salidas</b>	<b>Total</b>
Sant Antoni de Porznany	171.704	163.837	335.541
Ciudadella	33.988	33.988	67.976
Formells	1.120	1.123	2.243
Andrax/St. Elm/C. Lledó	41.072	40.567	81.639
Portocrisco	80.032	80.225	160.257
Cala Bona	34.347	35.484	69.831
Cala Rajada	52.290	51.185	103.475
Soller / Calobra	145.937	133.174	279.111
Colonia Sant Jordi / Es Coto / Cabrera	42.504	33.083	75.587
Cala Figuera	10.810	9.801	20.611
Portopetro	513	647	1.160
Portocolom	6.465	6.708	13.173
Pollensa / Formentor / S'Oberta	103.780	103.141	206.921
Can Picafort	14.249	14.296	28.545
<b>TOTALES</b>	<b>738.811</b>	<b>707.259</b>	<b>1.446.070</b>

<b>TRAFICO DE PASAJEROS DE CRUCEROS</b>	
<b>Puertos</b>	<b>Total</b>
Sant Antoni de Porznany	329
Ciudadella	423
Andrax	27
Soller	871
<b>TOTALES</b>	<b>1.650</b>

<b>AUTOMOVILES EN REGIMEN DE PASAJE. NUMERO DE UNIDADES (CABOTAJE)</b>			
<b>Puertos</b>	<b>Entradas</b>	<b>Salidas</b>	<b>Total</b>
Sant Antoni de Porznany	19.278	19.770	38.048
Ciudadella	21.289	21.273	42.562
<b>TOTALES</b>	<b>39.567</b>	<b>41.043</b>	<b>80.610</b>

<b>BUQUES MERCANTES (ESCALAS)</b>		
<b>Puertos</b>	<b>Cabotaje n°</b>	<b>TRB</b>
Sant Antoni de Porznany	571	No disponible
Ciudadella	1.023	No disponible
Cala Rajada	49	No disponible
<b>TOTALES</b>	<b>1.643</b>	<b>No disponible</b>

Fuente: Portsib

CAMIONES Y PLATAFORMAS. CABOTAJE					
CIUTADELLA					
		Entradas		Salidas	
		Número	Toneladas	Número	Toneladas
Camiones	Cargados	7.645	No disponible	1.738	No disponible
	Vacios	357	No disponible	6.310	No disponible

SANT ANTONI DE PORTMANY					
		Entradas		Salidas	
		Número	Toneladas	Número	Toneladas
Camiones	Cargados	9.140	No disponible	1.472	No disponible
	Vacios	362	No disponible	824	No disponible

AVITUALLAMIENTO				
Puertos	Agua (m3)	Hielo (m3)	Combustibles Líquidos (T)	TOTAL
Ciutadella	11.186,16	0,00	1.042,00	12.228,16
Sant Antoni de Portmany	126.790,00	0,00	778,00	127.568,00
Fornells	1.882,50	0,00	272,02	2.154,52
Andrax	3.934,00	0,00	1.547,00	5.481,00
Portocristo	4.371,00	0,00	0,00	4.371,00
Cala Bona	2.050,07	0,00	0,00	2.050,07
Cala Rajada	7.472,00	0,00	954,00	8.426,00
Soller	18.711,96	0,00	1.538,00	20.249,96
Colonia Sant Jordi	5.475,00	0,00	326,00	5.801,00
Cala Figuera	1.396,10	446,75	526,00	2.368,85
Portopetro	1.657,92	0,00	0,00	1.657,92
Portocolom	19.765,00	0,00	865,00	20.630,00
Pollensa	9.935,50	0,00	0,00	9.935,50
<b>TOTALES</b>	<b>214.627,21</b>	<b>446,750</b>	<b>7.848,020</b>	<b>222.921,979</b>

PESCA		
Puertos	KG	Valor 1ª Venta
Ciutadella	111.691,42	979.011,45
Sant Antoni de Portmany	116.439,32	999.146,03
Fornells	11.800,44	244.588,95
Andrax	274.638,23	1.550.992,94
Portocristo	1.770,61	17.002,56
Cala Bona/Cala Rajada	272.380,49	1.896.074,18
Soller	150.100,75	1.234.826,46
Colonia Sant Jordi	31.440,34	298.053,53
Cala Figuera/Portopetro	266.161,24	1.171.750,78
Portocolom	43.212,20	289.673,71
Pollensa	58.440,40	445.458,18
<b>TOTALES</b>	<b>1.338.075,44</b>	<b>9.126.578,77</b>

Fuente: Portsib

EMBARCACIONES DE PESCA EN BASE	
Puertos	Nº
Ciudadella	24
Sant Antoni de Portmany	13
Fornells	11
Andrax	14
Portocristo	10
Cala Bona	8
Cala Rajada	17
Sóller	10
Colònia Sant Jordi	25
Cala Figuera	9
Portopetro	4
Portocolom	9
Pollensa	13
<b>TOTALES</b>	<b>166</b>

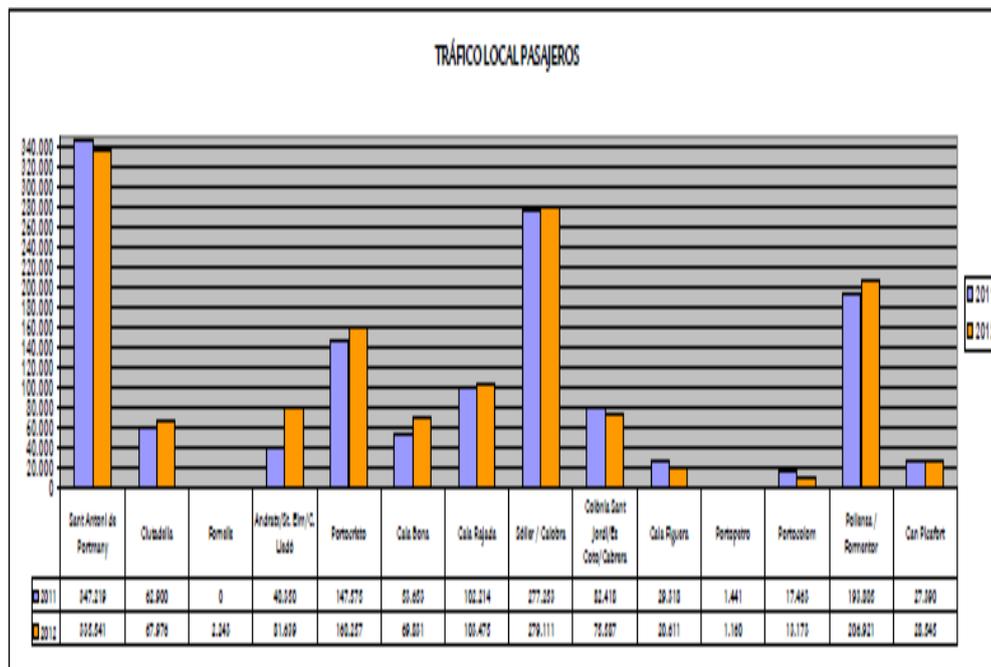
EMBARCACIONES DE RECREO EN BASE	
Puertos	Nº
Ciudadella	118
Sant Antoni de Portmany	91
Fornells	46
Andrax	30
Banyalbufar	32
Portocristo	106
Cala Bona	88
Cala Rajada	18
Sóller	153
Valldemossa	52
Colònia Sant Jordi	201
S'Escanyol	21
Cala Figuera	51
Portopetro	14
Portocolom	101
Pollensa	325
Es Barcares	33
<b>TOTALES</b>	<b>1.482</b>

Fuente: Portsib

## COMPARATIVA 2011/2012

## TRÁFICO LOCAL DE PASAJEROS

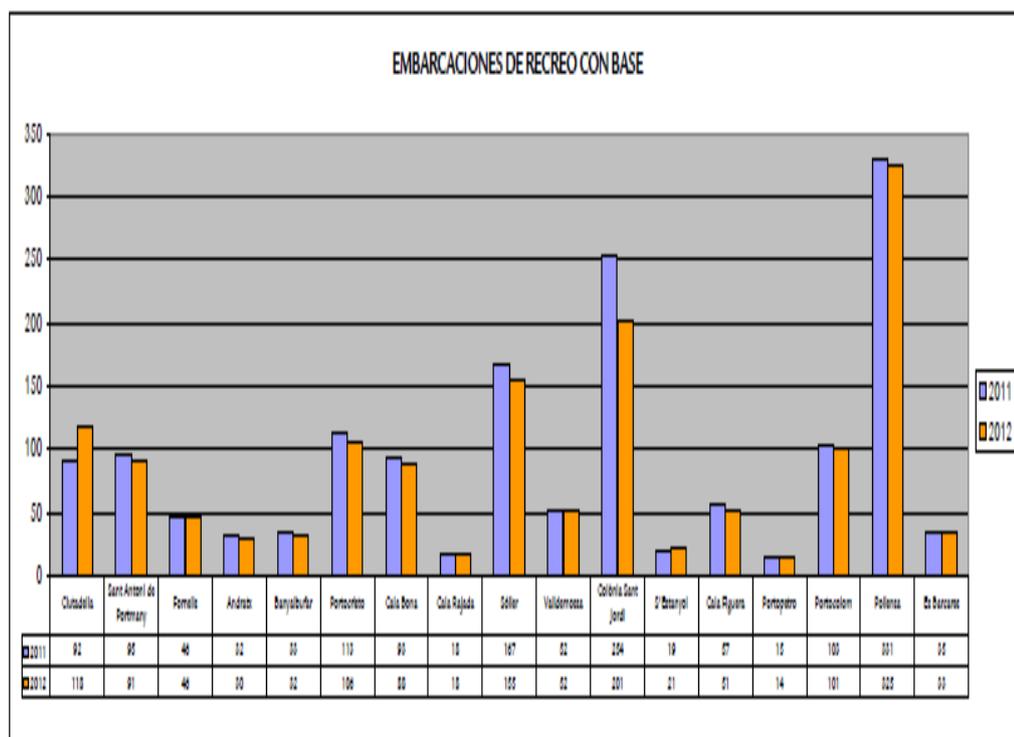
	2011	2012
Sant Antoni de Portmany	347.219	335.541
Ciudadella	62.900	67.976
Formentor	0	2.243
Andrats/St. Elm/C. Lleó	40.350	81.639
Portocristo	147.575	160.327
Cala Bona	53.653	69.831
Cala Rajada	102.214	103.472
Sóller / Calobra	277.253	279.111
Colònia Sant Jordi/Es Coto/Cabrera	82.418	75.087
Cala Figuera	29.318	20.611
Portopetro	1.441	1.160
Portocolom	17.463	13.173
Pollença / Formentor	193.805	206.921
Can Picafort	27.390	28.545



Fuente: Portsib

## COMPARATIVA 2011/2012

EMBARCACIONES DE RECREO CON BASE		
	2011	2012
Ciudadella	92	113
Sant Antoni de Portmany	93	91
Fornells	46	46
Andraitx	32	30
Banyalbufar	33	32
Portocolom	113	106
Cala Bona	83	83
Cala Rajada	18	18
Sóller	167	153
Valldemossa	52	52
Colònia Sant Jordi	254	201
S'Estanyol	19	21
Cala Figuera	57	51
Portopetro	15	14
Portocolom	103	101
Pollença	331	323
Es Barcarès	33	33



Fuente: Portsib

#### **4.11. Tasas portuarias autonómicas y su tipología.**

El texto fundamental que regula el ámbito autonómico en lo referente a la tipología y el número de tasas portuarias es la Ley 11/1998 de 14 de diciembre, sobre el régimen específico de tasas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Entre ellas encontramos las siguientes tasas aplicables en los puertos de la comunidad Autónoma:

TASA G-1 Barcos.

TASA G-3 Mercancías y pasajeros.

TASA G-4 Pesca fresca.

TASA G-5 Embarcaciones deportivas.

TASA E-1 Puntales y Grúas pórtico

TASA E-2 Para almacenamiento.

TASA E-3-1A Suministro de agua a embarcaciones recreativas y de pesca.

TASA E-3-1B Suministro de electricidad a embarcaciones recreativas y de pesca

TASA E-4 Varaderos.

TASA E-5 Aparcamientos.

TASA FILMACIÓN. Tasa filmación y reportajes.

TASA SERVICIOS. Tasa general para servicios.

TASA BENGALAS. Tasa Bengalas y otros residuos.

TASA PARA USO DE RAMPAS CON EMBARCACIONES MEDIANTE VEHICULOS CON REMOLQUE



**QUADRE DE TAXES ANY 2014**

**TAXA G-1  
(VAIXELLS)**

**ESTADES**

ESTADES CURTES	(fins un màxim de 4 períodes cada 24 hores)	
Per fracció de fins		
3 hores	0,020210 €	GT/3h
ESTADES PROLONGADES		
Mínim	0,016167 €	Euros/GT
Màxim	0,097008 €	Euros/GT

**TAXA G-3  
(MERCADERIES I PASSATGERS)**

**TIPUS DE TRÀFIC**

CONCEPTES	CLASSES DE NAVEGACIÓ	
	INTERIOR DE BALEARS	INTERIOR DE LA EU I CREUERS
<b>A) PASSATGERS</b>		
1 Bloc I		4,506858 €
2 Bloc II		1,333870 €
<b>Temporada alta (01/05 a 31/10)</b>		
21 De port a port o a una altra illa, o viceversa, interinsular	1,005452 €	
<b>Temporada baixa (la resta de l'any)</b>		
22 De port a port o a una altra illa, o viceversa, interinsular	0,505248 €	
De port a costa de la mateixa illa, o viceversa, insular	0,083870 €	
<b>B) VEHICLES</b>		
1 Motocicletes i vehicles o remolcs	1,773439 €	2,364584 €
2 Cobres, turismes i altres vehicles automòbils	3,496353 €	6,992704 €
3 Autocars i altres vehicles projectats per al transport col·lectiu	24,187483 €	32,255364 €

Fuente: Portsib



**QUADRE DE TAXES ANY 2014**

**TAXA G-5  
(EMBARCACIONS ESPORTIVES I RECREATIVES)**

Taxa base	EMBARCACIONS AMB BASE LLISTA 7ª (€/m²/dia)		EMBARCACIONS TRÀNSIT (€/m²/dia)			
	Punta	Costat	(01-06/30-09)		RESTA DE L'ANY	
			Punta	Costat	Punta	Costat
	0,124535€	0,373605€	0,539651 €	1,618953 €	0,124535 €	0,373605 €
Amb 1 servei	0,145294 €	0,394364 €	0,560410 €	1,639712 €	0,145294 €	0,394364 €
Amb 2 serveis	0,166053 €	0,415123 €	0,581169 €	1,660471 €	0,166053 €	0,415123 €
Amb 3 serveis	0,186812 €	0,435882 €	0,601928 €	1,681230 €	0,186812 €	0,435882 €

Embarcacions ancorades	0,124535 €
Amb un servei	0,145294 €

A les instal·lacions de concessionari	0,051887 €
---------------------------------------	------------

- Les embarcacions amb base fora de l'aigua abonaran el 50% de la taxa per a les embarcacions en base atracades de punta.
- És obligatori facturar les taxes E-3.1 i E-3.2 a les instal·lacions portuàries que disposin dels serveis d'aigua i/o electricitat.

Un servei Recollida de fems	Taxa per servei 0,020759 €
Dos serveis Recollida fems + aigua	
Recollida fems + mort	
Tres serveis Recollida fems + aigua + mort	
<b>VIGILÀCIA NOCTURNA</b>	Taxa servei 0,041513 €

Fuente: Portsib



**QUADRE DE TAXES ANY 2014**

**TAXA E-1  
(PUNTALS I GRUES PÒRTIC)**

24,578514 euros per hora o fracció dels puntals

**TAXA E-2  
(PER EMMAGATZEMATGE)**

**A) ZONA DE TRÀNSIT**

<i>Superfície descoberta</i>		
Quantia mínima	0,041192	euros/m <sup>2</sup> /dia
Dies 1 al 10 (progressivitat 1)	0,041192	euros/m <sup>2</sup> /dia
Dies 11 a 30 (progressivitat 4)	0,164768	euros/m <sup>2</sup> /dia
Dies 31 al 60 (progressivitat 8)	0,329535	euros/m <sup>2</sup> /dia
Dies 61 en endavant (progressivitat 16)	0,659070	euros/m <sup>2</sup> /dia

**B) ZONA D'EMMAGATZEMAT**

Quantia mínima	0,030770	euros/m <sup>2</sup> /dia
Superfície descoberta	0,030770	euros/m <sup>2</sup> /dia
Superfície coberta i oberta	0,082219	euros/m <sup>2</sup> /dia
Superfície coberta i tancada	0,102900	euros/m <sup>2</sup> /dia

**ORMEIGS DE PESCA, EMBARCACIONS I MITJANS AUXILIARS**

<b>TIPUS DE SUPERFÍCIE</b>		
Descoberta	0,060630	euros/m <sup>2</sup> /dia
Coberta i porxos sense tancar	0,101051	euros/m <sup>2</sup> /dia
Maatzems, casetes i locals tancats	0,161680	euros/m <sup>2</sup> /dia

Fuente: Portsib

#### **4.12. Escalas de cruceros en los puertos autonómicos de gestión directa de las Islas Baleares (Portsib).**

El impulso de la actividad de cruceros en los puertos de titularidad autonómica llevada a cabo por la Dirección General de Puertos y Aeropuertos y, en concreto, a través de la empresa pública Portsib, junto al trabajo de promoción que de ellos se efectúa, originó que el año 2013, llegaran a las instalaciones portuarias de la red autonómica de un total de 12 cruceros, concretamente 6 al puerto de Sóller, 5 a Ciudadela y 1 a Sant Antoni.

En 2012 fueron 4 los cruceros llegados a los puertos de Sóller, Andratx, Ciudadela y Sant Antoni con 1.650 pasajeros a bordo, mientras que a lo largo de este año esa cantidad casi se ha doblado, registrando un total de 3.191 viajeros en los 12 cruceros amarrados en el dique de Son Blanc o fondeados en las radas exteriores de Ciudadela, Sóller y Sant Antoni. Además, cabe decir que había otras 8 escalas programadas para el puerto de Sóller pero tuvieron que ser desviadas al puerto de Palma debido a las malas condiciones climatológicas registradas en el momento de su llegada.

La tendencia al alza registrada en la llegada de cruceros se mantiene igualmente para el este ejercicio pues, de acuerdo a las previsiones que maneja Ports IB, se esperan en 2014 un total de 15 escalas.

Dicha tendencia obedece igualmente al interés suscitado por los puertos autonómicos entre las navieras, tal y como la Conselleria de Turismo y Deportes ha podido constatar durante su asistencia, en los dos últimos años, a la Seatrade Cruise Shipping de Miami, el principal encuentro del mercado de cruceros a nivel mundial que se celebra en el Miami Beach Convention Center.

A la participación por parte de la Conselleria en la feria de cruceros más importante de cuantas se celebran a nivel mundial hay que añadir las

distintas acciones de promoción llevadas a cabo con el objetivo de seguir impulsando la actividad crucerística en los puertos baleares como la celebrada el pasado mes y consistente en la asistencia a un roadshow en Bristol y Birmingham para promocionar Baleares como destino de cruceros, en este caso entre el mercado británico. Durante su participación en el evento, organizado por la compañía Norweigan Cruise Line, técnicos de la Agencia de Turismo de las Baleares (ATB) formaron al personal de la compañía sobre nuestro destino.

PUERTO DE SÓLLER					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
MSY WIND SURF	20/04/2013	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	26/06/2013	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
	09/11/2013	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
MSY WIND SPIRIT	20/04/2013	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	03/11/2013	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
MSY WIND STAR	27/04/2013	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	29/04/2013	08:00	20:00	BARCELONA	ALGUERO
	07/11/2013	08:00	18:00	ALGUERO	BARCELONA
	09/11/2013	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
SILVER CLOUD	24/05/2013	08:00	23:00	BARCELONA	VALENCIA

Fuente: Portsib

PUERTO DE CIUTADELLA					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
MY QUEST FOR ADVENTURE	30/04/2013	07:00	18:00	BARCELONA	GIBRALTAR
	04/04/2013	08:00	14:00	CASTELLÓN	PORTO TORRES
	19/08/2013	07:00	19:00	IBIZA	BARCELONA
	04/11/2013	07:00	18:00	SETE	PALMA
	08/11/2013	07:00	19:00	BARCELONA	CASTELLÓN
	23/12/2013	07:00	18:00	ALMERIA	BARCELONA
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
SEABOURN QUEST	04/07/2013	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	03/08/2013	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	02/09/2013	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	02/10/2013	08:00	17:00	SETE	IBIZA
PUERTO DE SANT ANTONI DE PORTMANY					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
SEABOURN PRIDE	08/05/2013	10:00	21:00	MAHÓN	MÁLAGA

Fuente: Portsib

### Previsión escalas cruceros 2014

PUERTO DE SÓLLER					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
MSY WIND SURF	26/04/2014	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	27/06/2014	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
	19/09/2014	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	16/11/2014	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
MSY WIND SPIRIT	03/05/2014	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	05/05/2014	08:00	20:00	BARCELONA	ALGUERO
	02/11/2014	08:00	17:00	VALENCIA	BARCELONA
MSY WIND STAR	19/04/2014	10:00	18:00	VALENCIA	BARCELONA
	21/04/2014	08:00	20:00	BARCELONA	ALGUERO
	09/11/2014	08:00	17:00	BARCELONA	VALENCIA
PUERTO DE CIUTADELLA					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
SEABOURN SOJOURN	09/06/2014	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	09/07/2014	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	08/08/2014	08:00	17:00	SETE	IBIZA
	07/09/2014	08:00	17:00	SETE	IBIZA
PUERTO DE SÓLLER					
	DIA	ENTRADA	SALIDA	PTO. PROCEDENCIA	PTO. DESTINO
MSY PRIDE	06/05/2014	08:00	20:00	BARCELONA	ALGUERO

Fuente: Portsib

## **5. CONCLUSIONES.**

### **1. Sobre la Ley de Puertos de las Islas Baleares vigente.**

En mi opinión se trata de una norma singular en algunos aspectos en su comparación con otras. Seguramente responde al esfuerzo que se está haciendo desde esta comunidad por fomentar el más óptimo desarrollo del sector náutico, importantísimo desde el punto de vista turístico.

Cabe destacar algunos aspectos concretos que destacan en la actual Ley:

1) Creación del concepto de estación náutica, que parece llamado a ser un elemento de discriminación positiva a favor de las instalaciones que sean más que un "parking" de barcos.

2) Tiene gran calado el que atañe a la cesión de derecho de uso preferente sobre amarres.

La política de un titular por amarre y barco, parece que tiene como objeto evitar la especulación y la presión sobre el precio, sin embargo, la puesta en marcha de esta medida entiendo encontrará los siguientes inconvenientes:

a) Como aplicar la ley a derechos de uso ya cedidos, anteriormente.  
b) Situación de empresas, como las de chárter que cuentan con una importante flota propia o de gestión.

3) Al menos en las autorizaciones de amarres de gestión directa, la ley apuesta por el "uso compartido". Si bien la medida es interesante, habrá que pensar como se puede impulsar.

En este último punto, creo que es muy importante ver que tienen que decir las empresas de chárter, proponiendo que en vez de compartir amarres, lo que se comparta sean los barcos.

<b>VENTAJAS DE LA GESTIÓN PORTUARIA PÚBLICA.</b>	<b>VENTAJAS DE LA GESTIÓN PORTUARIA PRIVADA.</b>
Se mantiene la propiedad y administración de activos.	Puede aportar un mayor conocimiento especializado del negocio a nivel de clase mundial
Captación total de ingresos, sin compartirlos.	Generación de nuevas oportunidades y puestos de trabajo.
Trato más directo con el usuario y mejor conocimiento de su problemática.	Maximización de ingresos compartiendo los riesgos de gestión e inversión.
<b>DESVENTAJAS</b>	<b>DESVENTAJAS</b>
Impacto del negocio limitado a la operación.	Los ingresos se comparten. Se pagan cánones.
Ingresos limitados. Es un servicio público.	Compromiso a largo plazo sobre los activos. "Concesiones".
Falta de recursos para inversión estratégica.	Riesgo de incumplimientos.
Puede resultar un trámite complejo y a veces muy duradero, conseguir financiación para mejoras portuarias. Casi siempre llega tarde.	Incremento de tarifas y abandono de prestación de servicios a los usuarios con menor poder adquisitivo por no poder hacer frente a gastos superiores.

4) Las concesiones que otorga el ente, son un instrumento contractual que faculta a la Comunidad Autónoma a otorgar al sector privado, infraestructura mediante la cual se prestan servicios públicos; para que, inviertan, exploten y desarrollen dicha infraestructura y presten los servicios públicos, con eficiencia y eficacia.

## **2. Sobre la Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares: necesidad de modificación de la actual normativa.**

Tras casi 10 años de reivindicaciones del sector náutico balear con la actual [Ley de Puertos](#) como telón de fondo desde hace cerca de un año se está trabajando en la modificación de la actual normativa portuaria, aprobada en el año como se ha comentado en el presente trabajo desde el año 2005, para regular las infraestructuras portuarias de competencia autonómica.

El nuevo texto que modificará a su predecesor, está muy cerca de ver la luz aquí en las Islas Baleares, ya que ha sido registrado en el parlamento para su tramitación y cuenta con el consenso de toda la industria: marinas, clubes náuticos y el propio Ejecutivo.

Como importantes novedades, la más destacada, es la que hace referencia a la aplicación de medidas por el abandono de embarcaciones y la morosidad en los puertos de gestión indirecta de las Islas, una cuestión que quitaba el sueño a clubes y marinas, tras 10 años de reclamaciones.

A partir de ahora, las embarcaciones, vehículos y objetos que estén más de seis meses en la zona de servicio de cualquier puerto de gestión autonómica sin «ninguna actividad apreciable exteriormente o sin que sus titulares hayan abonado las tasas o tarifas correspondientes» se enfrentarán a una declaración de abandono.

Un procedimiento que acabará con la salida del barco en cuestión a subasta, de forma que su sitio pueda ser ocupado por otra persona que sí esté al corriente de pago.

Esta cuestión introduce una importante novedad ya que antes era muy difícil localizar a algunos dueños, lo que favorecía que las embarcaciones abandonadas o de morosos permanecieran años en el agua sin que nadie hiciera nada puesto que no se podían tocar. Ahora, tras la declaración de

abandono se podrán sacar estos barcos del agua para poner fin a esta situación, para satisfacción del sector. Se calcula que actualmente hay unos 300 yates abandonados en Baleares.

Otra de las novedades que nos mostrará la nueva normativa, será el período de las nuevas concesiones, donde se ampliará de los 30 años actuales hasta los 35, al igual que sucede en el resto del país.

Las concesiones ya existentes, según el nuevo texto ofrecerá también la posibilidad de ampliar el plazo al mismo número de años.

La ley también introducirá el llamado derecho de tanteo, para aquellos concursos que se convoquen «en el supuesto de una ampliación sustancial» de la infraestructura.

Antes, cuando se llevaba a cabo un aumento de la superficie de más del 33%, iba a concurso y el titular de la concesión podía perderla. Ahora tendrá un “derecho de tanteo sobre el resultado del concurso”.

El texto prevé también en su artículo 70 una tasa para las “cesiones de derechos de uso de amarres en los puertos deportivos gestionados en régimen de concesión”.

Además según la nueva normativa “todos los puertos tendrán la obligación de llevar un registro de usuarios y en especial de las transmisiones de los derechos de uso”.

Esta modificación contempla que todas aquellas concesiones de construcción o de explotación de puertos, dársenas o instalaciones marítimas o portuarias que, con posterioridad a la entrada en vigor de esta Ley fueran transferidas por el Estado, tengan la posibilidad de adaptarse a todos estos cambios en el plazo de un año.

El futuro texto de la nueva Ley de Puertos no se olvida de las inversiones que los titulares de las concesiones hayan podido realizar en las infraestructuras y que hayan supuesto «mejoras sustanciales». Se tendrán en cuenta a la hora de re-calcular el canon a cobrar.

Por último, en el procedimiento de tramitación de **concesiones** en nuevos puertos se eliminará el requisito de presentación del proyecto de ejecución previamente a la celebración del concurso, con el ánimo de simplificar los trámites y, por otro lado, se incluye un nuevo documento a presentar por los promotores privados junto al proyecto básico, que es el nuevo Plan de uso y gestión de la instalación a la que opten.

### **Resumen sobre las novedades que ofrecerá de la nueva Ley de Puertos de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.**

1) Nueva tasa: se introducirá una tasa para las cesiones de derecho de uso en los puertos.

2) Registro de usuarios: los puertos estarán obligados a llevar un registro de usuarios actualizado.

Nuevos plazos

3) Las nuevas concesiones serán de 35 años y no de 30 como hasta ahora.

4) Derecho de tanteo: el titular de una concesión que haga una ampliación, tendrá derecho de tanteo en el concurso.

5) Cálculo del canon: se tendrán en cuenta las inversiones realizadas en el cálculo del canon a pagar.

6) La nueva normativa afecta también a la estructura organizativa del ente público, Ports de Balears, concretamente a uno de sus órganos de gobierno, la figura de la vicepresidencia ejecutiva, que desaparece al asumir sus funciones la dirección general de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Balear.

7) En la misma línea, desaparecen también las delegaciones territoriales, como órganos de gestión, al entender que sus funciones pueden ser asumidas por la gerencia del ente público. Esta modificación alcanza, además, al régimen de personal, que se ve necesitado de diversas modificaciones en el articulado, así como disposiciones adicionales y otra transitoria.

### **3. El futuro del ente portuario “Portsib”.**

Se ha mostrado preocupación ante el proceso de privatización que se está llevando a cabo por parte del Gobierno de las Islas Baleares, de la que dependen los puertos de Andratx, Sóller, Pollença, Cala Rajada, Porto Cristo, Cala Bona, Portocolom, Portopetro, Cala Figuera, Colònia de Sant Jordi, Ciutadella, Fornells y San Antonio de Portmany.

En relación al proceso de privatización iniciado, cabe señalar lo siguiente:

1.- En mi opinión no parece justificado que este cambio de modelo de gestión pública a privada mejore la calidad de los servicios prestados a los usuarios. Al contrario, éste se podría traducir en un aumento de las tasas y una disminución de los derechos de los usuarios en base, con la consecuente incertidumbre de todos los interesados que forman parte de las correspondientes listas de espera

2.- Parece no creíble que el objetivo de la privatización sea el ahorro o el aumento de los ingresos de la entidad. En tanto que, según consta en los ingresos publicados en la página web de Ports de les Illes Balears, 29 instalaciones gestionadas de manera indirecta (entre las cuales se encuentran Port Adriano, Puerto Portals, Club de Vela Puerto de Andratx, etc.) suponen unos ingresos de 8 millones de euros para las arcas públicas, cuando 13 instalaciones gestionadas de manera directa por PortsIB generan más de 7 millones de euros.

3.- La privatización del puerto de Calanova (proceso que actualmente se encuentra impugnado judicialmente) ha supuesto la fuga masiva de usuarios en busca de amarres en los puertos gestionados directamente por PortsIB debido al incremento abusivo de las tasas a pagar por los amarristas.

4.- Los trabajadores entienden que esta premura para llevar a cabo la privatización coincide con el final de la legislatura actual y que este proceso, realizado atropelladamente, sin directrices claras y sin estudios previos que justifiquen su viabilidad y los beneficios del cambio de gestión, no responden a una búsqueda del interés general sino que pretende beneficiar intereses privados, y que, a la larga, provocará la inaccesibilidad de estos servicios al ciudadano medio, suponiendo menos beneficios para la Administración y por tanto, para la ciudadanía en general.

Todo esto proceso, que provoca una gran alarma y preocupación tanto en el personal al servicio de Ports de les Illes Balears como entre los usuarios en la actualidad, no se justifica en el interés general sino que se trata de una decisión política para hacer partícipes del negocio a unos pocos, cuando estas instalaciones han sido construidas y mantenidas con dinero público.

Finalmente tras varias reuniones, la consejería responsable del ente portuario, parece ser que ha recapacitado su intención de privatizar los puertos de gestión directa a su cargo y ha paralizado todo el proceso.

De todo ello, se puede desprender una razón, que creo tiene su lógica. No se pueden tomar decisiones a corto espacio de tiempo, sin antes valorar mediante informes técnicos la situación económica del ente, en cuanto a resultados. De ahí se podrían sacar muchas más conclusiones, y si se optara por la privatización del ente, esta se podría hacer de manera justificada y ordenadamente.

#### 4. Otras conclusiones.

-En ocasiones hablar sobre el sector privado en el ámbito público ocasiona divergencias políticas y económicas, por lo que se debe trabajar en un proceso de concertación que de cómo resultado una visión consensuada de nuestro país lo más amplia posible, para evitar estados crispados que retrasen la puesta en marcha de los proyectos.

.

-El diseño y modelo a adoptar para introducir sectores privados en el manejo de la infraestructura portuaria es fundamental para que haya un adecuado proceso licitatorio; los estudios deben contemplar un análisis económico, legal y técnico para establecer las metas que el operador debe cumplir en el tiempo para el cual se le otorgue el derecho de explotar el negocio portuario dejando claro que el riesgo del negocio en cuanto a la generación de carga e inversiones corren por cuenta del operador, pagando al estado una contraprestación o canon así como los impuestos correspondientes por la explotación, al mismo tiempo que genera empleo y desarrollo en la zona de influencia.

-La concesión de espacios públicos puede aportar como beneficios:

1. Creación de nuevos empleos calificados
2. Un buen Know-how (experiencia) del operador obtenido al finalizar el plazo ya que durante la ejecución del contrato, el personal obtendría conocimientos sobre el manejo portuario de primer orden.

Los orígenes de los puertos deportivos privados están en sociedades de amigos del mar que fundaban clubes náuticos y promovían la infraestructura con fines de la práctica de su afición náutica; hoy en día, muchos de los puertos deportivos son promociones realizadas por compañías privadas y cuyo fin es la obtención de beneficios mediante la explotación de la concesión, me parece interesante destacar que muchos de estos puertos

hoy día en Mallorca, aún pagan cánones de hace 30 años, que deben ser actualizados, ya que las empresas privadas los explotan pagando precios muy bajos no actualizados y tienen beneficios en ocasiones no acordes a la realidad, incluso desmesurados, por la falta de regulación.

Desde el ámbito legal, las sucesivas reformas han provocado cierta descentralización en las estructuras de competencia y gestión, además de haber incentivado la entrada de capital inversor privado en la gestión y explotación de estas infraestructuras.

Al analizar las distintas estructuras de gestión, debe considerarse que los puertos deportivos, al estar situados en el dominio público, son de titularidad pública. De este modo, atendiendo a si son de interés general o no, diferenciaremos entre los de titularidad estatal (29% del total de puertos deportivos) o autonómica (71%). A su vez, el Estado y los Gobiernos Autonómicos establecen sistemas de gestión de tipo directo (51% del total de puertos deportivos) o indirecto, a través de concesión (49%).

Según la Constitución no cabe la posibilidad de puertos deportivos de interés general. Considerando ambas tipologías puede observarse la distribución del tipo de gestión en puertos deportivos: gestión directa estatal (19,35%), concesión estatal (9,30%), gestión directa autonómica (31,41%), y concesión autonómica (39,95%).

Gestión	Titularidad		s/Total
	Estatal	Autonómica	
Directa	19,35%	31,41%	50,76%
Concesión	9,30%	39,95%	49,25%
s/Total	28,64%	71,36%	100,00%

Como elemento fundamental del entorno específico portuario se puede observar que la demanda de amarres es muy superior a la oferta, por lo que en principio debería provocar tensiones alcistas en el precio por amarre, y a

medio largo plazo amplificar la intensidad en la construcción de puertos deportivos.

Actualmente el sector se está enfocando más hacia la explotación y ampliación de las concesiones actuales.

## **6. BIBLIOGRAFÍA.**

-Crónicas de los puertos de las Islas Baleares. Consejería de Obras públicas del las Islas Baleares. (Rafael Soler).

-Las Islas Baleares puerto a puerto. Consejería de Medio Ambiente. (Rafael Soler).

-Ley, de 7 de Mayo de 1880, de Puertos del Estado.

-Real Decreto-Ley de 20 de Enero, de 1928, que deroga la Ley de Puertos de 1880 y establece una nueva Ley de Puertos.

-Decreto 11/2011, de 18 de Febrero, de aprobación del reglamento de desarrollo y ejecución de determinados aspectos de la Ley 10/2005, de 21 de Junio, de Puertos de las Islas Baleares.

-Ley 10/2005, de 21 de Junio, de Puertos de las Islas Baleares.

-Decreto134/2005, de 28 de Diciembre de aprobación de los estatutos de Portsib.

-Real Decreto 450/1985, de 20 de Febrero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia de puertos. (BOE número 87 de 11 de Abril de 1985).

-Ley 2/1997 de 3 de Junio, de tasas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

-Real Decreto145/1989, de 20 de Enero, del reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.

-Artículos, protocolos, anexos e interpretaciones unificadas del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques. MARPOL.

-[www.portsib.es](http://www.portsib.es)

-[www.portsdebalears.es](http://www.portsdebalears.es)

