

# INFORME D'APORTACIONS A LES LÍNIES ESTRATÈGIQUES DEL PLA DE REMODELACIÓ DEL PORT DE PALMA

## 1- CONTEXT I ANTECEDENTS

- El Fòrum de la Societat Civil és una associació de segon nivell conformada actualment per 27 entitats sense afany de lucre referents en diversos àmbits com la cultura, l'economia, l'ecologisme i la defensa dels drets de la ciutadania.
- En la legislatura 2011-2015 es va presentar un projecte d'ampliació del Port de Palma, que suposava crear un nou dic i moll exterior en la zona del Dic de l'oest. Això implicava una obra descomunal tenint en compte que requeriria de l'ocupació d'una superfície de més de 25 Has a una zona amb més de 30 metres de calat. A més per finançar aquesta obra es plantejava destinar bona part del Moll Vell que té unes 30 Has a activitats lucratives d'oci, restauració i comercials. Aquesta proposta va generar una important oposició i a inicis de la legislatura 2015-2019 es va iniciar un procés de negociació entre Ajuntament i Autoritat Portuària per a trobar una solució al port amb un mínim d'ampliacions i sense incrementar la superfície d'aigües abrigades, sempre amb la hipòtesi d'assignar a cada ús (ferris, creuers, reparació nàutica...) una zona diferenciada del port.
- Aquest procés de negociació va acabar duent, al 2018 i 2020, a l'aprovació d'una nova proposta de remodelació que plantejava una ampliació més reduïda, de 8,4 ha, entre d'altres la concentració de tota la zona de ferris al dic de l'oest, els creuers turístics davant Portopí (en els molls de Paraires i de ponent), i tota la zona de drassanes al moll vell.
- En els 4 anys des del 2020, la proposta aprovada no ha arribat a executar-se. En aquest temps si que s'han estat encarregant estudis tècnics de viabilitat, ambientals, etc. que han tingut associada la seva corresponent despesa econòmica. Finalment, al maig del 2024, aquesta proposta va ésser descartada pel nou Consell d'Administració entrant de l'Autoritat Portuària de Balears.
- Ens trobem ara davant una nova proposta de projecte, encara no definitiva i que compta amb diferents versions, i que segons ha comentat l'Autoritat Portuària en el seguit de reunions que estan duent a terme per presentar el projecte, té dues prioritats: la millora de l'operativitat del port i la integració del port-ciutat.
- La nova proposta en tot moment s'ha presentat als interessats, agents socials i associacions civils com una reordenació dels espais disponibles a cada ús del port, i s'ha assegurat, per part de la presidència i direcció de l'Autoritat Portuària que no

implica una ampliació de l'espai disponible pel port. Les principals novetats d'aquest Pla presentat per l'APB són el desplaçament de tota la zona industrial i de drassanes a la zona del dic de l'oest, allunyant-la del centre històric de la ciutat, la cessió d'espai per l'amarrament de ferris, la concentració de tots els amarraments de creuers a una sola terminal i la creació d'una zona oberta a l'ús públic del port a la zona del moll vell, on es planteja la creació de diferents edificis institucionals i d'educació.

- Ens consta que aquesta proposta es troba encara en un procés obert d'acceptació d'al·legacions. Com a tal, des del Fòrum presentem aquest document que busca ser un resum de la nostra visió crítica sobre aquest pla de remodelació de forma que s'arribi a fer del port de Palma un de més sostenible i alineat amb les necessitats de la ciutat.

## **2- AL·LEGACIONS DEL FÒRUM DE LA SOCIETAT CIVIL:**

### **Des del Fòrum:**

- **Presentam una negativa a qualsevol reforma que dugui a una ampliació o augment de la superfície abrigada del port, així com a tota l'ampliació de les superfícies del port guanyant terreny al mar fent obres d'ampliació fora de la zona a recer dels dics, i consideram tampoc hauria de ser necessari l'ampliació del total de superfície de molls.** Seguim tenint una certa preocupació, ja que i tot i les constants afirmacions per part de l'Autoritat Portuària de Balears que aquest no implica una ampliació de l'espai terra-mar disponible pel port, quan es comprova a nivell tècnic això genera dubtes. Principalment, entre d'altres, degut a la necessitat d'ampliar tota la zona del dic de l'oest per poder fer-hi viable la concentració de totes les tasques de reparació d'embarcacions, el que suposa l'abocament de grans quantitats de ciment al mar a la vora del Castell de Sant Carles.
- **Així mateix, estem en contra de qualsevol ampliació del Moll Vell per afegir-hi un nou moll per ferries.** No apareix a la proposta presentada de l'APB, però si que s'ha comentat en algunes reunions la possible necessitat de construir un nou espigó des del dic de l'oest, amb molls per vaixells de transport de mercaderies perilloses (especialment combustibles) que conformaria a majors una nova protecció que permetria, en un futur proper, la creació d'un nou amarrament per ferries al moll vell, possibilitat a la que ens oposem totalment ja que suposaria anar tancant cada vegada més el port i anar empitjorant la qualitat de les seves aigües.
- **Considerem que els criteris de creixement poblacional de l'illa en que es basen les propostes anteriors actualment es troben desalineats amb el missatge general i la necessitat de decreixement turístic.** Cal ser molt estricte en les necessitats d'ampliar les zones de cada ús en detriment d'altres, adaptant aquestes segons les necessitats de la ciutat, i s'han de minimitzar i optimitzar les reformes necessàries. El sector nàutic ha d'anar enfocat a la diversificació econòmica i ha de deixar d'estar constantment al servei d'una demanda turística i de transport de passatgers creixent, donant prioritat en canvi a activitats com el trànsit de mercaderies i transport regular per via marítima, activitats pesqueres i tradicionals. El port ha d'estar al servei de la ciutat, no la ciutat del port.

- **Exigim que aquest projecte es realitzi de forma ordenada, i que compti amb un procés autèntic i transparent de participació ciutadana, promovent un debat ciutadà real.** Preocupa que aquest procés suposi tornar a allargar encara més un període d'indeterminació que ha durat fins ara, en que es segueixin sense implementar les reformes necessàries pel port que es duen demanant des de fa anys i que s'han vingut posposant des del 2015. Mentrestant, es segueix distribuïnt l'espai del port entre les companyies, que veuen allargades una vegada darrere l'altre les seves concessions degut a la inviabilitat dels projectes que es presenten.
- **El port de Palma ha d'esdevenir, a la major brevetat possible, un 'port verd', tal com han fet nombrosos ports importants del nord d'Europa.** El continu debat sense un pla d'ordenació consensuat que s'arrossega al llarg dels anys, sense concretar-se, no pot ser una excusa per intentar assolir urgentment aquest objectiu tan desitjat i necessari. Com a exemple de "port verd", implementar que el model actualment vigent, unificat de gestió i assignació d'amarres centralitzat a l'Autoritat Portuària, es mantingui i evolucioni cap a un nou estadi en què l'assignació tant de llocs d'atracament com d'entrades i sortides de port estigui condicionada de manera que els vaixells amb sistemes de propulsió i gestions ambientals més respectuoses amb el medi ambient tinguin prioritat sobre aquells que incorporen menys opcions de sostenibilitat.
- **Cal un seguiment i mesurament rigorós, tant de l'entorn com a bord, per verificar la veracitat de les declaracions i compromisos de les navilieres, respecte emissions de gasos.** Els scrubbers oberts i sistemes similars han de quedar prohibits dintre del port i en la Badia de Palma, prioritzant-se sistemes de molt baixes emissions i, especialment, modes zero emissions en navegació i maniobra a partir de dues milles del port. Per a això, cal dotar els molls, a la major brevetat possible, de sistemes de connexió i recàrrega elèctrica per alimentar sistemes híbrids endollables o, si s'escau, fomentar l'ús de motors duals que, en les proximitats del port, puguin emprar combustibles de zero emissions.
- **Exigim una reducció progressiva en el número i tamany dels megacreuers que fan escala al port de Palma fins arribar a zero, definir la capacitat de càrrega de la ciutat i impulsar la transició cap a creuers més petits i menys contaminants.** L'acord de limitació firmat entre el govern i les navilieres en quant a l'arribada de creuers ha demostrat no ser suficient per mitigar els impactes d'aquestes embarcacions en quant a la contaminació i massificació de la ciutat que provoquen. També la concentració de tot l'espai destinat a creuers a una sola terminal, al moll de paraires.
- **Planificar la reforma de forma que es permeti la distribució de les arribades dels ferris en diferents franges horàries, així com del tràfic terrestre de camions associat,** per evitar saturacions i la necessitat de més ampliacions en un futur.
- **Totes les reformes s'han de realitzar tenint molt present la línia de treball d'electrificació del port i els objectius de descarbonització de la Unió Europea de cara al 2030 i al 2050.** Segons aquests, al 2030 serà obligatori que totes les embarcacions de transport de mercaderies i passatgers puguin tenir cobertes les seves necessitats en matèria d'electricitat quan es trobin amarrades a port al 2030, i que les emissions de gasos d'efecte hivernacle es redueixin progressivament fins al

80% en el 2050. Actualment, el port de Palma només compta amb una terminal electrificada per amarrar ferries i cap per creuers. L'electrificació d'aquests darrers es fa, per una banda, inviable donat l'alt consum elèctric que presenten, i per l'altra completament contrària a la necessària transició del sistema elèctric insular cap a una menor demanda i una millor prioritització dels usos, en que l'ús turístic no hauria de suposar en absolut un objectiu estratègic dels ports d'interès de l'Estat.

- **Demaneu que el port presenti un model de governança del port allunyat dels interessos corporatius i econòmics d'aquestes companyies navilieres.** Demaneu que s'eviti donar noves concessions a les companyies navilieres per a fer les seves pròpies terminals en el nou port, i que els interessos ciutadans estiguin per sobre dels interessos econòmics. Per a garantir aquest punt, plantegeu que es designi un representant de la societat civil per a que formi part, amb veu i vot, al Consell d'Administració del Port.
- **Demaneu que es prioritzi l'ús tradicional del port,** habilitant espais per l'amarrament d'embarcacions tradicionals mallorquines, de forma que funcioni com a memòria històrica de la indústria nàutica, així com de centres per motivar la pràctica de l'esport marítim de baix impacte, com la navegació a vela o el busseig recreatiu. Creació d'un port de vela lleugera públic al costat de llevant del moll vell, recuperant la superfície d'aigua actualment formigonada d'aquesta zona, en comptes d'un nou moll per ferries.
- **Demaneu un espai de port-ciutat ubicat al moll vell dedicat als residents i no als turistes** la recuperació del Passeig de la Riba, i la cessió de l'espai per a la creació d'edificis institucionals com el SOCIB, l'IEO o una escola de FP nàutica. El moll vell ha de ser un nucli que obri la ciutat al mar i no una zona comercial i d'oci dirigida al turisme d'elit. En aquest mateix sentit es valora com molt positiva la iniciativa d'implantació del museu marítim al Contramoll- Mollet al lloc que ara ocupa Astilleros Mallorca i que pot contenir espais interactius com la llotja o la confraria de pescadors.
- **Demaneu un model de reparació d'embarcacions al port allunyat del model de contracte obert actual (STP) tal com està configurat i definit actualment, que prioritza la cessió de l'espai per tasques simples i dirigit a empreses externes** amb massa facilitats per companyies i professionals vinguts de fora i estrangers que no arrelen a les illes, i que es gestionen en un entorn per a ells conegut de baix o escàs control respecte al compliment de nombroses normes i els reglaments tècnic-administratius d'aplicació. L'ampliació de l'espai sense un replantejament de model no genera l'oportunitat de crear indústria i repartiment dels beneficis a nivell local, sinó que només acentua les debilitats del model actual. S'ha d'enfocar un model de feina més complex, que permeti la professionalització del sector cap a l'execució progressiva de projectes de major complexitat y volum; evolucionar d'un simple centre de reparació i manteniment cap a un centre, també en un important percentage, de transformació i modernització. Especialment transformacions cap a la incorporació de noves opcions i alternatives més sostenibles, tenint en compte que gran part dels iots que són clients de aquestes instal·lacions son a més usuaris, en gran part, de ports de Balears i del nostre litoral.
- **El plantejament de la remodelació del port no té en compte tota la incertesa i imminència de la crisi climàtica** que ens afectarà, de manera especialment greu

pel fet d'estar en un context insular. A dia d'avui, ja no ens podem permetre desenvolupar grans inversions públiques sense tenir present, no només la necessitat de contribuir a la mitigació local i global de la crisi climàtica sinó la necessitat de reenfocar les prioritats en aquestes inversions. L'activitat portuària es veurà fortament impactada per les conseqüències derivades de la crisi climàtica: afectarà en termes d'augment de temperatura, increment dels episodis climàtics extrems, pujada del nivell de la mar, etc. I adaptar-se no vol dir, defensar-se'n o protegir-se'n, vol dir entendre que les coses no seguiran les tendències de creixement que coneixem, perquè no podran. I per tant l'adaptació és en el sentit d'assumir els canvis que venen, si o si, en termes d'ajustes que afecten la nostra realitat socioeconòmica. Cal invertir els diners públics pel que realment és i serà urgent i important en aquest context: **canvi climàtic i planificar per al bé comú.**