



Grup Balear d'Ornitologia  
i Defensa de la Naturalesa

C/Manuel Sanchis Guarner, 10  
07004 Palma  
T +34 971 49 60 60  
F +34 971 49 60 78  
info@gobmallorca.com  
www.gobmallorca.com

## Consideracions del GOB Mallorca a la Proposició de Llei de modificació de la Llei 10/2005, de ports de les Illes Balears.

Atès l'anunci publicat al BOIB núm 138 de 18 d'octubre de 2025 relatiu a “**Informació sobre la tramitació al Parlament de les Illes Balears (participaciociudadana@parlamentib.es) de la Proposició de Llei de modificació de la Llei 10/2005, de ports de les Illes Balears (RGE núm. 13030/25)**”, des del GOB hem elaborat el següent informe de consideracions relatives als aspectes que considerem clau de la proposició de Llei de modificació de la Llei de ports.

### 1. Introducció

El **Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB Mallorca)** compareix en aquest tràmit amb la voluntat de **defensar l'interès públic i ambiental del domini públic marítim-terrestre**, així com el **dret col·lectiu d'accés i gaudi de la costa**.

El GOB ha seguit històricament la gestió portuària de les Illes Balears, presentant al·legacions i informes sobre la necessitat de **reorientar el model portuari cap a la sostenibilitat, la funció social i la protecció dels ecosistemes litorals**.

Des d'aquesta experiència, considerem que la proposició de Llei presentada suposa **un retrocés significatiu** en la gestió pública, ambiental i transparent dels ports de titularitat autonòmica. A

La proposta té per objectiu adaptar la Llei balear als canvis de la normativa estatal i d'altres CCAA. Parteix del reconeixement de la funció social dels clubs nàutics, la possibilitat d'incentivar millores ambientals (eficiència energètica, gestió de residus, etc.) i l'harmonització amb normativa estatal que pot evitar conflictes competencials. Així, la proposició de Llei s'emmarca en un discurs de “modernització” i “harmonització amb l'Estat”, però el rerefons és ampliar el marge de negoci i privatització dels espais portuaris ampliant terminis de concessió i facilitar les inversions privades al domini públic portuari.

La reforma plantejada s'emmarca en una lògica de **liberalització i privatització del domini públic portuari**, allunyada de l'interès general i incompatible amb la necessitat urgent d'adaptar el model econòmic i territorial a la crisi ecològica i climàtica.

Els eixos de fons són:

- Allargar fins a 75 anys les concessions portuàries (de 35 a 50, i fins a 75 amb pròrrogues excepcionals) bloquejant durant dècades la possibilitat d'una gestió pública adaptativa.
- Simplificar tràmits administratius per obres, concessions i abandonament d'embarcacions.
- Obrir la porta a nous usos comercials, culturals i recreatius dins l'àmbit portuari, reduint el control ambiental i municipal.
- Reforçar el paper econòmic del sector nàutic privat, incloses marines esportives, en nom de la competitivitat.
- Equiparar la funció de clubs nàutics i marines comercials, diluint l'interès públic i social de les instal·lacions
- Reforçar el poder dels concessionaris davant Ports IB i dels municipis.
- Introduir justificacions vagues com les "millores ambientals o digitals" per prorrogar concessions, sense criteris objectius ni auditories independents.

Aquest conjunt de mesures **consolida l'ocupació privada de la costa i debilita la capacitat de l'administració pública** per protegir i gestionar un espai que és, per definició, comú.

## **2. Aspectes crítics des del punt de vista ambiental, social i territorial**

### **a) Ampliació dels terminis de concessió fins a 75 anys.**

#### **Temporalitat i revisió periòdica de les concessions.**

Suposa bloquejar el domini públic portuari durant gairebé un segle, reduint la capacitat de gestió pública futura. A més, impedeix replantejar usos o recuperar concessions amb criteris ambientals o socials en un context de crisi climàtica. S'empara en criteris vagues com "interès estratègic" o "inversió rellevant", sense garanties de transparència ni control públic.

Pot consolidar situacions de privilegi i privatització de l'espai litoral (clubs elitistes o marines comercials).

El GOB s'oposa a l'ampliació del termini màxim de les concessions fins a 75 anys.

Aquesta mesura:

- Contradiu el principi de temporalitat del domini públic, establert a la Llei de Costes i a la jurisprudència del Tribunal Suprem.
- Impedeix adaptar els usos portuaris als objectius ambientals i climàtics futurs.

- Pot provocar una captura privada de béns públics i consolidar situacions de privilegi econòmic.

## **Proposta**

Limitar el termini màxim a **35 anys**, amb revisió obligatòria cada 10 anys basada en criteris ambientals, socials i d'interès públic. Això permet adaptar la gestió a les necessitats de les generacions presents i futures, evitant el bloqueig de recursos públics durant dècades.

A l'article 73 – Termini i pròrroga de les concessions. Reduir termini màxim de concessió a 35 anys, amb revisió obligatòria basada en impacte social i mediambiental.

Introduir clàusules de responsabilitat intergeneracional, per garantir que els futurs usuaris i ciutadans no heretin dèficits ambientals o socials.

## **b) Facilitació d'obres “no substancials” sense informe municipal**

Permetre obres qualificades com a “no substancials” sense informe municipal ni avaluació ambiental redueix la capacitat de control i planificació territorial.

Aquesta mesura pot afavorir **ampliacions encobertes o microampliacions acumulatives** sense avaluació ambiental ni coherència amb el planejament local. Pot servir per consolidar usos no compatibles amb la funció portuària o ambiental.

### **Proposta:**

Mantenir l'obligació d'informe municipal i d'avaluació ambiental prèvia per a **tota obra dins del domini públic portuari**.

## **c) Noves categories d'usos comercials i recreatius. Prioritat a l'interès general sobre la rendibilitat econòmica**

La reforma amplia els usos “complementaris” fins a incloure activitats comercials, culturals o recreatives per “equilibri econòmic i social”. Aquestes fórmules ja han servit històricament per introduir restaurants, botigues, hotels o usos aliens a la funció portuària, transformant els ports en centres comercials i d'oci desnaturalitzant-ne la funció originària i **augmentant la pressió sobre el litoral**.

Les concessions no poden tenir com a únic criteri l'inversió privada o la creació de benefici, sinó el servei públic, la preservació ambiental i la cohesió social.

El topall de superfície (16% de làmina d'aigua i 10% de sòl) és insuficient com a limitació real, perquè no impedeix l'especulació ni la pressió urbanística.

**Proposta:**

Delimitar clarament els usos admissibles i excloure aquells **sense relació directa amb l'activitat portuària o nàutica**, especialment si generen impacte paisatgístic o ambiental.

A l'article 57 – Usos permesos. Introduir limitacions explícites a usos comercials i recreatius que generin consum excessiu de recursos o massificació turística.

Prioritzar usos de formació, educació, conservació i activitats socials.

Establir un percentatge mínim de superfície destinada a activitats d'accés públic i educació ambiental, en lloc d'amarratges privats.

**d) Pròrrogues i inversions “ambientals” o “digitals” com a justificació**

Les “millores ambientals” que es preveuen com a justificació per allargar concessions **no es defineixen ni es vinculen a indicadors objectius**, la qual cosa pot derivar en un ús fraudulent del concepte de sostenibilitat.

**Proposta:**

Definir **criteris mesurables i auditories externes independents** que acreditin realment els avenços ambientals, evitant que aquestes millores siguin una excusa per perpetuar concessions privades.

**e) Aparició de noves excepcions per a clubs nàutics**

Tot i que es vol destacar la seva funció social i esportiva, la llei equipara clubs sense ànim de lucre i marines comercials, diluint la diferència entre interès públic i privat, la funció social dels clubs nàutics i permetent concessions molt llargues amb escàs control. El GOB sempre ha denunciat que la majoria d'amarraments beneficien una minoria econòmicament privilegiada, i aquesta llei reforça aquest model exclouent.

**Proposta:**

Condicionar les concessions a indicadors verificables de funció social i d'accés públic: programes d'esport base, transparència en quotes, ús ciutadà de les instal·lacions, etc.

Els clubs que no acreditin aquests valors no haurien de gaudir d'un règim més favorable que una marina comercial.

**f) Sobre el procediment d'adjudicació i transparència**

S'obre la porta a adjudicar concessions sense concurs, especialment a clubs nàutics, només amb un “tràmit de competència de projectes”. L'eliminació del concurs públic en determinats casos vulnera els principis de **igualtat, transparència i concurrència**.

Aquest canvi pot derivar en **adjudicacions discrecionals** o vinculades a interessos privats.

**Proposta:**

Mantenir l'obligatorietat de **concurs públic obert i transparent** per a totes les concessions i pròrroques, sense excepcions.

**g) Avaluació d'impacte ambiental i social obligatòria**

Tota nova concessió, ampliació o pròrroga hauria d'incloure avaluació ambiental, social i de sostenibilitat econòmica, amb indicadors mesurables.

Es poden introduir criteris de petjada ecològica, emissió de CO<sub>2</sub> i ús racional de recursos.

**Proposta.**

Article 79 – Procediment de concurs i transparència. Afavorir que els clubs nàutics, entitats sense ànim de lucre i projectes comunitaris tinguin prioritat en les concessions quan compleixin criteris de sostenibilitat i d'educació social.

Introduir indicadors socials i intergeneracionals com a part obligatòria en la valoració del projecte: programes per a joves, inclusió social, accés de persones amb discapacitat.

**h) Altres propostes:****Article 115 – Abandonament d'embarcacions**

Proposam prioritzar recuperació, reutilització i reciclatge de materials, limitant el desaprofitament i generant activitat econòmica circular.

Integrar programes de formació tècnica per a joves en manteniment i gestió de ports, vinculats a la gestió de residus i a la sostenibilitat.

**Taxes i cànon (Llei 11/1998)**

Proposam establir incentius econòmics per a inversions ambientals i socials, i desincentius per a usos intensius i depredadors del medi.

Incorporar una quota ambiental i social, destinada a finançar projectes de preservació de la costa i educació marítima.

**Mecanismes de control intergeneracional**

Proposam establir indicadors de sostenibilitat obligatòries en cada concessió: emissions de CO<sub>2</sub>, consum energètic i híbrid, biodiversitat local, capacitat d'educació i participació social,...

**Fons de compensació per generacions futures**

Proposam que part dels cànon dels ports es destini a projectes de restauració ecològica, educació ambiental i promoció d'esports nàutics sostenibles.

**Auditories externes independents**

Verificació periòdica que les concessions respecten criteris ambientals, socials i intergeneracionals.

### **3. Conclusions**

Per tot això, des del GOB Mallorca demanem la retirada o modificació profunda de la proposició de llei, i instam al Parlament de les Illes Balears a aprofitar aquesta modificació de la Llei de ports de les Illes Balears per reafirmar el caràcter públic i ambiental del domini marítim-terrestre i dels ports autonòmics, a impulsar una reforma integral del model portuari que respongui als reptes de la crisi climàtica, la pèrdua de biodiversitat i la saturació del litoral i a subordinar qualsevol modificació legislativa a objectius de sostenibilitat, equitat i interès general, no a la rendibilitat econòmica immediata.

Teresa Cuennet Mas  
Presidenta GOB Mallorca  
Palma, 20 de novembre de 2025