

6





# 6

## Obras Building work

---

**6.1 OBRAS EN EJECUCIÓN  
O TERMINADAS EN EL AÑO**  
WORK IN PROGRESS OR COMPLETED  
DURING 2013

---

**6.2 RESUMEN DE LAS INVERSIONES  
MÁS SIGNIFICATIVAS**  
BRIEF DESCRIPTION OF THE MOST  
SIGNIFICANT INVESTMENTS

---

## 6.1 OBRAS EN EJECUCIÓN O TERMINADAS EN EL AÑO WORK IN PROGRESS OR COMPLETED DURING 2013

REF.	NOMBRE DE LA OBRA DESCRIPTION	CERTIFICADO EN EL AÑO CERTIF. IN YEAR	CERTIFICADO A ORIGEN CERTIF. ORIGIN	SITUACIÓN SITUATION
<b>PUERTO DE PALMA PORT OF PALMA</b>				
P.O. 1284	Sistema integrado de control de accesos en el Puerto de Palma Integrated access control system at the Port of Palma	192.094,71 €	519.232,95 €	Terminada Completed
P.O. 1312	Prolongación de la alineación norte de la plataforma adosada al Dique del Oeste Extension of the Northern Alignment of the Dic de l'Oest Platform	2.099.842,15 €	2.099.842,15 €	En ejecución In progress
P.O. 1320	Sistema de telecontrol para las Señales Marítimas gestionadas por la APB Remote control of the Maritime Signalling Devices managed by the APB	159.353,73 €	159.353,73 €	En ejecución In progress
P.O. 1324	Ordenación de superficies y accesos a los nuevos atraques para grandes buques en los Muelles de Poniente Planning of surface areas and access points for the new moorings for large vessels at the Ponent Docks	447.611,56 €	447.611,56 €	En ejecución In progress
	Señales marítimas Maritime signals	115.712,20 €		
	Asistencias técnicas Technical assistance	419.923,72 €		
	Obras varias y menores Sundry smaller works	1.440.401,67 €		
	Equipos informáticos IT equipment	148.756,65 €		
	Expropiaciones y adquisición de terrenos Expropriation and acquisition of land	-		
	Inmovilizado inmaterial Intangible assets	23.637,15 €		
	Inversiones varias Sundry investments	696.742,84 €		
	Liquidaciones y revisiones Settlements and reviews	12.578,32 €		
	1-1,5 % Cultural 1-1,5 % Cultural	70.831,89 €		
	<b>TOTAL PALMA</b>	<b>5.827.486,59 €</b>		
<b>PUERTO DE ALCÚDIA PORT OF ALCÚDIA</b>				
	Señales marítimas Maritime signals	-		
	Asistencias técnicas Technical assistance	53.684,90 €		
	Obras varias y menores Sundry smaller works	19.389,32 €		
	Equipos informáticos IT equipment	880,00 €		
	Expropiaciones y adquisición de terrenos Expropriation and acquisition of land	-		
	Inmovilizado inmaterial Intangible assets	23.637,14 €		
	Inversiones varias Sundry investments	153.815,86 €		
	Liquidaciones y revisiones Settlements and reviews	2.486,40 €		
	1-1,5 % Cultural 1-1,5 % Cultural	-		
	<b>TOTAL ALCÚDIA</b>	<b>253.893,62 €</b>		
<b>PUERTO DE MAÓ PORT OF MAÓ</b>				
P.O. 1029-G	Dragado de la zona próxima a la Estación Naval y Cos Nou Dredging of the area near the Naval Base and the Cos Nou Docks	1.809.155,44 €	1.809.155,44 €	Terminada Completed
P.O. 1063-G	Prolongación del atraque de poniente del Muelle de Pasajeros del puerto de Maó Extension of the western berths at the Passenger Quay in the port of Maó	404.031,65 €	404.031,65 €	Terminada Completed
P.O. 1037-G	Nuevo acceso al Cos Nou desde la Carretera de la Mola New access to the Cos Nou from the road to La Mola	1.845.369,11 €	1.845.369,11 €	En ejecución In progress
	Señales marítimas Maritime signals	-		
	Asistencias técnicas Technical assistance	517.693,14 €		
	Obras varias y menores Sundry smaller works	616.135,34 €		
	Equipos informáticos IT equipment	880,00 €		
	Expropiaciones y adquisición de terrenos Expropriation and acquisition of land	2.337.821,25 €		
	Inmovilizado inmaterial Intangible assets	23.637,14 €		
	Inversiones varias Sundry investments	385.914,17 €		
	Liquidaciones y revisiones Settlements and reviews	36.890,78 €		
	1-1,5 % Cultural 1-1,5 % Cultural	18.148,09 €		
	<b>TOTAL MAÓ</b>	<b>7.995.676,11 €</b>		

REF.	NOMBRE DE LA OBRA DESCRIPTION	CERTIFICADO EN EL AÑO CERTIF. IN YEAR	CERTIFICADO A ORIGEN CERTIF. ORIGIN	SITUACIÓN SITUATION
<b>PUERTO DE EIVISSA PORT OF EIVISSA</b>				
P.O. 1060-G	Pasarelas móviles en explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc Mobile gangways at the Botafoc Breakwater	185.509,61 €	3.682.483,89 €	Terminada Completed
P.O. 1061-G	Pasarelas fijas en explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc Stationary gangways at the Botafoc Breakwater	810.417,94 €	3.518.556,06 €	Terminada Completed
P.O. 1062-G	Acondicionamiento y mejora de los muelles Sur del puerto de Eivissa Reconditioning and refurbishment of the Southern Docks in the Port of Eivissa	94.568,62 €	94.568,62 €	En ejecución In progress
P.O. 1070-G	Acondicionamiento y mejora estructural de los muelles ro-ro sur y combustibles en el puerto de Eivissa Structural reconditioning and refurbishment of the Southern ro-ro and fuel docks in the Port of Eivissa	1.006.752,38 €	1.006.752,38 €	En ejecución In progress
	Señales marítimas Maritime signals	0,00 €		
	Asistencias técnicas Technical assistance	316.087,64 €		
	Obras varias y menores Sundry smaller works	352.228,96 €		
	Equipos informáticos IT equipment	8.162,48 €		
	Expropiaciones y adquisición de terrenos Expropriation and acquisition of land	0,00 €		
	Inmovilizado inmaterial Intangible assets	23.637,14 €		
	Inversiones varias Sundry investments	188.244,30 €		
	Liquidaciones y revisiones Settlements and reviews	2.486,40 €		
	1-1,5 % Cultural 1-1.5 % Cultural	284.579,74 €		
	<b>TOTAL PALMA</b>	<b>3.272.675,21 €</b>		
<b>PUERTO DE LA SAVINA PORT OF LA SAVINA</b>				
	Señales marítimas Maritime signals	-		
	Asistencias técnicas Technical assistance	52.234,90 €		
	Obras varias y menores Sundry smaller works	0,00 €		
	Equipos informáticos IT equipment	880,00 €		
	Expropiaciones y adquisición de terrenos Expropriation and acquisition of land	-		
	Inmovilizado inmaterial Intangible assets	23.637,15 €		
	Inversiones varias Sundry investments	62.835,57 €		
	Liquidaciones y revisiones Settlements and reviews	2.486,40 €		
	1-1,5 % Cultural 1-1.5 % Cultural	-		
	<b>TOTAL LA SAVINA</b>	<b>142.074,02 €</b>		
	<b>TOTAL DE LOS PUERTOS TOTAL OF PORTS</b>	<b>17.491.805,55 €</b>		



## 6.2 RESUMEN DE LAS INVERSIONES MÁS SIGNIFICATIVAS BRIEF DESCRIPTION OF THE MOST SIGNIFICANT INVESTMENTS

### PUERTO DE PALMA

#### Ordenación de superficies y accesos a los nuevos atraques para grandes buques en los Muelles de Poniente

El creciente tráfico de cruceros que llegan al puerto de Palma requiere disponer de nuevas líneas de atraque, así como adecuar las ya existentes a las dimensiones que demandan este tipo de buques, que es cada vez mayor.

Para ello, en el año 2013 entraron en servicio las obras de "Atraque para grandes buques en los Muelles de Poniente". Estas obras consisten en la prolongación de los existentes Muelles de Poniente en una longitud aproximada de 400 metros, para el atraque de cruceros de gran eslora y así adaptarse a las nuevas tendencias de tráfico marítimo y solucionar los problemas de saturación de los Muelles de Poniente.

Una vez finalizadas estas obras, era necesario llevar a cabo una reordenación de la práctica totalidad de las superficies de los Muelles de Poniente, y en especial, era necesario dotar a la superficie nueva ganada al mar con la obra de los nuevos atraques (aproximadamente 12.000m<sup>2</sup>) de la infraestructura necesaria para el desembarque de los pasajeros y su traslado hasta las estaciones marítimas existentes en los Muelles de Poniente.

Esta infraestructura para facilitar el desembarque de pasajeros, ha consistido en la construcción de escaleras mecánicas, y escaleras peatonales para acceder a las pasarelas aéreas fijas, pérgolas para proteger del sol y la lluvia al pasajero durante el trayecto a pie sobre muelle, cerramientos de delimitación de espacios, señalización, jardinería para el embellecimiento de la zona, etc.

El inicio de las obras se produjo en el mes de septiembre de 2014.  
El presupuesto de inversión adjudicado ha sido de: 1.047.360,60 €

#### Prolongación de la Alineación Norte de la Plataforma del Dique del Oeste

Actualmente la alineación norte de la plataforma adosada al dique del Oeste cuenta con una longitud de 285 m y principalmente es utilizada por barcos tipo ro-ro que a través del tación situado en el extremo oeste de la alineación realizan las operaciones de estiba y desestiba. Además en los últimos años también se ha generalizado el uso de este muelle por buques del tipo crucero.

El pasaje de los cruceros aquí atracados hacen uso de la instalación denominada "Carpa en el dique del Oeste" situada en la plataforma y que recientemente ha sido ampliada, ofreciendo así más de 2500 m<sup>2</sup> de superficie para el servicio al crucerista.

Aprovechando la amplitud de la instalación referida anteriormente, que permite ofrecer mayor comodidad en los servicios que aquí se prestan, la APB decidió extender la utilización de este atraque a buques crucero de mayores dimensiones, y que incluso hagan del Puerto de Palma su puerto base.

Para ello se ha llevado a cabo la construcción de tres duques de alba, a partir del extremo este de la alineación, separados 50 m, entre sí y que permiten ampliar en aproximadamente 150 m la longitud de atraque existente actualmente.

### PORT OF PALMA

#### Planning of surface areas and access points for the new moorings for large vessels at the Ponent Docks

The increasing cruise liner traffic coming into the port of Palma requires both new moorings and the adaptation of existing ones to the dimensions required by this type of vessels, which are getting larger all the time.

In 2013 work was started on "Moorings for Large Vessels in the Ponent Docks". The work consisted in extending the current Ponent docks 400 metres, for mooring longer cruise liners, adapting to new trends in maritime traffic and resolving overcrowding in the Ponent docks.

Once the work was over, an extensive reconditioning of the whole area of the Ponent Docks was required, specifically to provide the area reclaimed from the sea after the construction of the new moorings (around 12,000m<sup>2</sup>) with the infrastructure required for passenger disembarkation and transfer to the Passenger Terminals on the Ponent Docks.

The infrastructure for facilitating passenger disembarkation consisted in the construction of escalators and stairways for access to the elevated gangways, shelters to protect passengers from the sun and rain while walking on the quay, barriers, signage and planters for adorning the area etc.

Work started in September 2014

The budget allocated was 1,047,360.60€

#### Extension of the Northern Alignment of the Dic de l'Oest Platform

At the present moment the 285m long Northern Alignment of the Dic de l'Oest Platform is mainly used by ro-ro vessels loading and unloading at the stud situated at the western end of the alignment. In recent years this quay has also been used by cruise liners.

The passengers of the cruise liner passengers mooring here use the so-called "Dic de l'Oest Marque". This has recently been extended, offering 2500m<sup>2</sup> for the service of cruise liner passengers.

Taking advantage of the enhanced facilities provided by this extension, the APB decided to extend the use of this area to larger cruise liners, some of which now use Palma as their home port.

For this purpose three dolphins have been built at the eastern extremity of the alignment, at a distance of 50m from each other, permitting the existing mooring area to be extended by approximately 150m.

Los tres duques de alba consisten en tres cajones de hormigón armado, apoyados sobre una banqueta de cimentación de escollera. Sobre estos cajones se ha ejecutado una viga cantil, que alberga tanto los elementos de defensa como los elementos de amarre.

El inicio de las obras se produjo en el mes de julio de 2014, y se prevé que finalicen en el 2015.

La inversión prevista es de 5.600.000 €

## PUERTO DE ALCÚDIA

### **Pasarelas fijas en Explanada y Muelles Comerciales al abrigo del Dique de Botafoc**

Se han construido pasarelas fijas que conducen al pasaje desde los pantalanes de atraque hasta la nueva estación marítima. Las pasarelas han conseguido que el pasaje no interceda en las operaciones portuarias de tráfico de mercancías, mejorando así las condiciones de seguridad.

### **Pasarelas móviles en Explanada y Muelles Comerciales al abrigo del Dique de Botafoc.**

Mediante la puesta en servicio de 5 pasarelas móviles, ubicadas en los 4 atraques de los pantalanes y en el Muelle de Ribera, se ha conseguido garantizar el acceso de los pasajeros desde los buques hasta las pasarelas fijas.

### **Acondicionamiento y mejora de los Muelles Sur del Puerto de Eivissa**

La zona Sur del Puerto de Eivissa las actividades del sector servicios van ganando terreno a la actividad portuaria propiamente dicha. Esta es una zona colindante con el casco histórico de la ciudad y en ella existe gran número de locales de restauración y ocio que van ganando terreno e imponiéndose sobre cualquier otro tipo de actividad.

Es por ello que estamos en una de las zonas más transitadas de la ciudad, donde millares de personas confluyen y visitan los numerosos establecimientos existentes en esta parte del puerto.

Estos antecedentes justifican una actuación encaminada a la humanización de la misma, acorde al uso actual.

Dentro de esta actuación se ha dispuesto una nueva distribución de viales, con zonas peatonales, ejecución de nuevos servicios de agua y electricidad, nuevos pavimentos de mayor calidad, acorde a la zona en que nos encontramos, nueva jardinería, mobiliario urbano, etc.

El inicio de las obras se produjo en el mes de octubre de 2014 y los trabajos se desarrollarán durante la "temporada baja" estando finalizada para el mes de junio de 2015.

### **Acondicionamiento y mejora estructural de los muelles ro-ro sur y com-**

The three dolphins consist of three reinforced concrete caissons set upon a rubble-mound bedding layer. A capping beam has been fitted onto the caissons, comprising fendering and mooring elements.

Work started in July 2014 and is planned to end in 2015.

The planned investment is 5,600,000€

## PORT OF EIVISSA

### **Stationary gangways at the Esplanade and Commercial Docks at the Botafoc Breakwater**

Stationary gangways have been built to take passengers from the mooring area to the new passenger terminal. These gangways mean that passengers do not get in the way of commercial traffic operations in the port, improving safety conditions.

### **Mobile gangways at the Esplanade and Commercial Docks at the Botafoc Breakwater.**

Five mobile gangways, located at the four mooring points at the Ribera Docks, guarantee passenger access to the stationary gangways.

### **Reconditioning and refurbishment of the Southern Docks in the Port of Eivissa**

In the Southern area of the Port of Eivissa, service sector activities are taking over from strictly port-related activities. This area is close to the historical area of the town and is home to many bars and restaurants that are gradually taking over from other types of activity.

This is one of the busiest areas in the town, a place where thousands of people come together and visit the numerous establishments located in this part of the harbour.

All of this justifies actions aimed at the humanisation of this area, in accordance with its current usage. Actions include new street plans with pedestrian areas, new water and electricity installations as well as improved pavements, new gardens and street furniture, in accordance with the character of the area etc.

Work started in October 2014 and is to continue through the low season to finish in June 2015.

## **bustibles en el Puerto de Eivissa**

La configuración de los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa, y en concreto la geometría en planta de los muelles ro-ro sur y combustibles, es consecuencia de la ejecución de diversos proyectos, principalmente de pilotes, a lo largo de los últimos 50 años, y que paulatinamente han ido modificando estas dos alineaciones hasta el estado final, con el que hoy las conocemos.

El último de estos proyectos que se ha llevado a cabo en esta zona se ha ejecutado a finales de los años 90.

En la zona más antigua de estos muelles, y que se ejecutó en el año 1969, el estado que presentan los pilotes, así como la superestructura formada por vigas de hormigón armado y losas reticuladas, es deficiente, estando tanto en los pilotes como en las vigas, las armaduras vistas y oxidadas.

La APB, ya adoptó en su día medidas, consistentes en la restricción de tráficos en esta zona, para evitar cargas demasiado elevadas.

Ahora, a través de esta inversión, y teniendo en cuenta que la infraestructura en la zona objeto de esta inversión, ya se encuentra prácticamente al final de su vida útil, se quiere llevar a cabo una actuación de refuerzo y mejora de estos muelles.

Se considerarían las nuevas cargas que la ROM indica para este tipo de muelles, y se conseguiría alargar su vida útil, en consonancia con la parte de muelle ejecutada a finales de los años 90 y permitir así, que estos muelles se puedan seguir utilizando.

La tipología de muelle para los trabajos es un muelle de tablestacas metálicas, coronadas con una viga cantil de hormigón armado y atirantados con una línea de tablestacas de reacción.

El inicio de las obras se produjo en el mes de noviembre de 2014.

## **PUERTO DE MAÓ**

### **Dragado de la zona próxima a la Estación Naval y Cos Nou**

Al Muelle de Pasajeros llegan barcos de tipo ro-ro con un calado de unos 7,50-8,00 m que atracan en el recientemente ampliado tacón del Muelle de Pasajeros. El resguardo de estos barcos con respecto al fondo marino es mínimo, hecho este apreciable en las maniobras de atraque, en las cuales, debido a las hélices, se produce una remoción del fondo, traducido en turbidez del agua, apreciable desde cualquier punto del Puerto de Mahón, y en un escaso nivel de seguridad operacional.

Por ello se ha ejecutado un dragado del fondo comprendido entre el Muelle de Pasajeros y los actuales Muelles del Cos Nou, situando el nuevo fondo a la cota 10 m,, para mejorar así el resguardo de este tipo de barcos y garantizar la seguridad en las maniobras del puerto.

## **Structural reconditioning and refurbishment of the Southern ro-ro and fuel docks in the Port of Eivissa**

The configuration of the Commercial Docks of the Port of Eivissa, specifically the area of the southern ro-ro and fuel docks is a consequence of the execution of different projects over the last 50 years, gradually modifying the area, bringing it to its current state of repair.

The latest project to be applied in this area took place at the end of the 1990s.

The state of the pilings as well as the superstructure consisting of reinforced concrete beams and reticulated slabs in the oldest part of the docks, dates back to 1969 and is now seriously deficient, the pilings and beams are rusted and deteriorated

The APB has already taken action to restrict traffic in this area to avoid excessively heavy loads.

The aim of this investment is to take action for the reinforcement and reconditioning of the area, taking into account that the infrastructure in question is practically at the end of its useful life.

The new load capacities indicated by the ROM for this type of docks will be taken into consideration and its useful life will be extended, to be taken into line with the section of the quay dating from the 1990s, permitting the continued use of the docks.

The quay is to be reconditioned with metallic sheet piles topped by a reinforced concrete capping beam, secured with a row of reinforced sheet piles.

Work started in November 2014.

## **PORT OF MAÓ**

### **Dredging of the area close to the Naval base and Cos Nou in the Port of Maó.**

Cruise liners and ro-ro ferries with draughts of 7.50-8.50m arrive at the Passenger Quay in order to moor at the recently extended stud. The clearance of these vessels with the seabed is minimal during berthing manoeuvres; the seabed is disturbed due to the movement of the propellers, making for cloudy water, as can be seen from any point in the Port of Maó as well as low levels of operational security.

For this reason the seabed has been dredged down to a depth of 10m between the Passenger Quay and the Cos Nou docks, in order to improve the clearance of this type of shipping and guarantee safety in harbour manoeuvres.

### **Nuevo acceso al Cos Nou desde la Carretera de la Mola**

Este vial permitirá acceder desde la carretera de La Mola a la Estación Naval de Mahón sin atravesar el Muelle del Cos Nou, cuya ampliación -a expensas de la franja terrestre litoral- queda así unida directamente a la zona operativa del muelle, según las previsiones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Mahón aprobado por O.M. de 14 de marzo de 2006.

Dicho vial se encuentra grafiado en el plano de SISTEMA D'ASSENTAMENTS, EQUIPAMENTS I INFRAESTRUCTURES del Plan Territorial Insular de Menorca aprobado definitivamente.

Este vial de 390 m. conecta los muelles Comerciales del Cos Nou y la Estación Naval de Mahón con la Carretera de la Mola, descongestionando la zona y separando el tráfico de mercancías "Ciudad-Puerto" del propio originado por la operativa de mercancías, Puerto-Puerto, debido a la actual dificultad y falta de seguridad que produce la combinación de los tráficos en un mismo vial.

El nuevo vial se inicia mediante una intersección en el acceso al muelle de la Estación Naval, en la que se dispondrá una rotonda que regulará el tráfico en dirección al Muelle del Cos Nou, a la Estación Naval y a la futura Estación Marítima, y dispondrá de una sección total de 23,20 m.

Debido a las curvas en el trazado en planta del vial, y a la circulación de camiones de elevada longitud, se hace necesario disponer de carriles de 3.50 m para poder permitir los radios de giro que dichos vehículos necesitan. Los arcones son generosos para que en casos de averías de camiones no se produzcan colapsos.

El vial tiene una longitud de 390 m, e intersecciona con la Carretera de la Mola Me-3 en su P.K. 0+650 m aproximadamente, disponiendo de otra rotonda que facilite la incorporación del tráfico procedente de los muelles a dicha carretera y viceversa. A su vez la proyección de dicha rotonda otorga fluidez, a la circulación de vehículos con dirección a las urbanizaciones de la zona.

### **Prolongación del atraque de poniente del Muelle de Pasajeros del puerto de Maó**

En los actuales Muelles de Pasajeros atracan buques ro-ro de transporte mixto, mercancías y pasajeros, que cubren líneas regulares con la península y las demás islas de las Baleares, y también cruceros turísticos.

En este muelle se encuentra la Estación Marítima del Puerto de Mahón. Al Oeste de este muelle existe una zona de espejo de agua de forma trapezoidal y con una superficie de aproximadamente 50 x 15 cuyo aprovechamiento actualmente es muy limitado al encontrarse constreñido por la explanada del Muelle de Pasajeros por un lado y por los Muelles de Poniente por el otro.

Para mejorar la utilidad de esta línea de atraque, se ha construido un Dique de Alba de hormigón armado, apoyado sobre pilotes, dando continuidad así, tanto al muelle como a la explanada adyacente, lo que ha permitido ampliar la actual línea de atraque hasta los 250 m y genera aproximadamente 750 nuevos metros de explanada.

### **New Access road to Cos Nou from the Road to La Mola**

This road will allow access to the Maó Naval Base from the road to La Mola without having to cross the Cos Nou docks, recently extended along a stretch of undeveloped waterfront and now directly linked to the operational area of the docks in accordance with the Plan for the Use of the Port of Maó, approved by O.M on the 14th March 2006 .

A plan of this road appears in the definitively approved SYSTEM OF URBAN PLANNING, EQUIPMENT AND INFRASTRUCTURES, of the Menorca Island Territorial Plan,

This 390m long road connects the Commercial docks at Cos Nou and Maó Naval base with the road to La Mola, decongesting the area and separating City-Port goods traffic from Port-Port traffic, due to the difficulty and danger produced by the combination of both types of traffic in the same road.

The new road starts at an intersection with the access to the Naval Base docks, where a roundabout is to be put into place in order to regulate traffic heading for the Cos Nou docks, the Naval base and the planned Passenger Terminal with a total width of 23.20m.

Due to the bends in the route taken by the road, as well as the circulation of long HGVs, 3.5m wide lanes are required in order to allow the spaces these vehicles need to manoeuvre. Wide hard shoulders have also been provided in order to avoid traffic jams in case of breakdowns.

The road is around 390m long and intersects with the road to La Mola Me-3 at km 0.65m approximately with another roundabout facilitating the incorporation of traffic proceeding from the docks and vice versa. At the same time this roundabout makes for more fluid vehicle traffic in the nearby urban areas.

### **Extension of the western moorings at the Passenger Quay at the Port of Maó**

Passenger, cargo and mixed transport ro-ro vessels covering regular lines to the mainland and other Balearic Islands as well as cruise liners use the current Passenger Quays.

The Port of Maó Passenger Terminal is located on this quay. To the west of the quay is a 50x15m trapezoidal body of water; its use is currently limited by the Passenger Quay esplanade on one side and by the Ponent Docks on the other.

In order to make greater use of this mooring area, a reinforced concrete dolphin, supported on pilings has been built, extending the mooring area at the quay and the adjacent esplanade by 250m and generating 750m metres of esplanade.



## PUERTO DE ALCÚDIA

### **Nuevos puntos para el acceso y suministro de agua y electricidad a los buques, en los muelles de Poniente, Adosado, Ribera y ampliación de muelles de Poniente**

La APB ha realizado una adecuación y modificación de las redes de suministro de agua y electricidad a buques, consistente en añadir tomas de agua y electricidad, así como mejorar las existentes. En particular se ha conseguido reducir el impacto ambiental debido a las emisiones de los motores, que debían estar encendidos para abastecer eléctricamente el buque mientras estaba atracado.

Además, se han instalado "escaleras de hombre al agua" en todos los muelles donde actualmente no existen, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad de dichos muelles.

### **Acondicionamiento de la caseta de control y nuevo sistema integral de control de accesos en el puerto de Alcudia**

La APB ha mejorado los cerramientos y condiciones interiores de la caseta actual de control de accesos. Para ello se ha aumentado la superficie vidriada y se han mejorado los cerramientos exteriores, así como las instalaciones interiores, siguiendo la misma línea que el puesto de control de accesos de los Muelles Comerciales de Palma.

Además, se han instalado los equipos necesarios para la implantación del Sistema Integrado de Control de Accesos de la APB (SICAP) en la caseta de control, y en las dependencias de la Autoridad Portuaria en el puerto de Alcúdia, para la completa integración del control de accesos en el sistema general de gestión de accesos de la APB.

## PUERTO DE LA SAVINA

### **Instalación de módulos de toldos en la zona de acceso a los muelles del puerto de La Savina**

La APB detectó la necesidad de disponer de una zona de protección frente al sol, para los usuarios del transporte público en la zona de acceso a los muelles del puerto de La Savina. Para satisfacer esta necesidad, se han instalado unos toldos en la acera de la parada de taxis formando una marquesina abierta de 15 m. de longitud y en el tramo de la acera del aparcamiento de autobuses se ha formado una marquesina de 10 m. de longitud.

## PORT OF ALCUDIA

### **New points of access and supply of water and electricity to vessels on the Ponent, Adosat and Ribera Docks and extension of the Ponent Docks**

The APB has adapted supply networks of water and electricity to vessels, by installing new supply points, as well as improving those already in place. Environmental impact due to engine emissions caused by supplying vessels with electricity has been reduced.

"Man overboard ladders" have been installed on all quays with the aim of improving safety conditions.

### **Reconditioning of the control booth and new integrated access control system in the Port of Alcudia**

The AOB has refurbished the outer and inner conditions of the current access control booth. The glazed surface has been increased and outer casements and indoor facilities have been refurbished, following the same line as the access control centre at the Commercial Docks in the Port of Palma.

At the same time, the equipment required for the introduction of an Integrated Access Control System have been installed both at the control booth and the APB premises in the Port of Alcudia integrating of access control into the APB's general access control system.

## PORT OF LA SAVINA

### **Installation of canopy modules in the access area to the docks in the Port of La Savina**

The APB detected the need for an area for protection and shade against the sun for public transport users in the access area to the Port of La Savina. In order to meet this need, a 15m canopy has been installed at the taxi rank, and a 10m canopy at the bus stop.

