

Francesc Triay

La reordenación del Puerto de Palma de Mallorca

LAS ISLAS BALEARES

El archipiélago de las Islas Baleares, situado en el Mediterráneo Occidental, y constituido por las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, forma parte del Reino de España, y tiene el estatuto político de comunidad autónoma. Su población de derecho es de 812.000 personas (1999), de las cuales 650.000 residen en la isla de Mallorca y de ellos 321.000 en su capital, Palma. La economía de las Islas Baleares, desde mediados de los años sesenta, se ha ido progresivamente especializando en la recepción de turismo vacacional, convirtiéndose en uno de los destinos turísticos europeos más importantes. Así, durante el año 2000 visitaron las Islas Baleares 11,4 millones de personas, de los cuales 8,4 millones lo hicieron en Mallorca. El aeropuerto de Palma de Mallorca, con 19,4 millones de pasajeros, es uno de los más importantes de España en volumen de tráfico, especialmente durante los meses de verano. La capacidad hotelera de las Islas Baleares (año 2000) es de 300.000 plazas.

LAS PRINCIPALES MAGNITUDES DEL PUERTO

La Autoridad Portuaria de Baleares es el organismo que gestiona los puertos más importantes del archipiélago, los declarados de interés general por la ley española de puertos: Palma de Mallorca, Alcudia (Mallorca), Mahón (Menorca), Ibiza y La Savina (Formentera).

El puerto de Palma de Mallorca es el mayor de los cinco y, como puerta marítima principal de la isla de Mallorca, tiene una importancia capital para su población y para su economía. En primer lugar, es el principal punto de entrada de mercancías en la isla. El año 2000 recibió casi 5,5 millones de toneladas de mercancías y atracaron al puerto cinco mil buques mercantes. Para valorar la importancia de estas cifras, cabe considerar que, en número de toneladas de mercancía general, la Autoridad Portuaria de Baleares ocupa el sexto lugar de los puertos españoles, tras Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas y Bilbao. Debe destacarse, asimismo, que a diferencia de los puertos citados, los puertos de Baleares, no son puertos de trasbordo sino de abastecimiento de mercancías para consumo interno.

Por otra parte, Palma de Mallorca es un importante puerto de pasajeros de línea regular, con conexiones principales con Barcelona y Valencia y con los otros puertos de las Islas Baleares. En el año 2000, 832.000 pasajeros embarcaron o desembarcaron en Palma de Mallorca. En comparación con los otros puertos españoles, la Autoridad Portuaria de Baleares ocupa el cuarto lugar en este tipo de tráfico, precedida por



The Reorganisation of the Port of Palma de Mallorca

Francesc Triay

THE BALEARIC ISLANDS

The archipelago of the Balearic Islands, located in the western Mediterranean, and made up of the islands of Mallorca, Menorca, Ibiza and Formentera, is part of the Kingdom of Spain, and enjoys the political status of Autonomous Community. Its official population is 812,000 (1999), of which 650,000 live on the island of Mallorca and of these 321,000 live in the capital, Palma. From the mid-70s onwards, the economy of the Balearic Islands has progressively specialised in the receipt of holiday tourism, becoming one of the major European tourist destinations. Thus, in the year 2000 the Balearic Islands received 11.4 million visitors, of which 8.4 million went to Mallorca. Palma de Mallorca airport, with 19.4 million passengers, is

one of the most important of Spain in terms of volume of traffic, especially during the summer months. The hotel capacity of the Balearic Islands (in 2000) was 300,000 beds.

SIZE AND FIGURES FOR THE PORT

The Balearic Islands Port Authority manages the most important ports of the archipelago, those declared to be of general interest by the Spanish ports law: Palma de Mallorca, Alcudia (Mallorca), Mahón (Menorca), Ibiza and La Savina (Formentera). The port of Palma de Mallorca is the largest of the five and, as the main maritime gateway of the island of Mallorca it is of capital importance for its population and its economy. First of all, it is the main point of entry of goods into the island. In 2000 it received almost 5.5 million tonnes of goods and 5 thousand merchant ships docked there. In order to evaluate the importance of these figures, it should be considered that in

terms of tonnes of general cargo, the Balearic Islands Port Authority occupies sixth place among the Spanish ports, coming after Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas and Bilbao. Likewise it should be stressed that, unlike the ports mentioned above, the Balearic ports are not transshipment ports but rather supply ports for internal consumption.

Furthermore, Palma de Mallorca is an important port for regular line passengers, with main connections with Barcelona and Valencia and with the other ports of the Balearic Islands. 832,000 passengers embarked or disembarked in Palma de Mallorca in 2000. In comparison with the other Spanish ports, the Balearic Islands Port Authority occupies fourth place in this type of traffic, preceded by Santa Cruz de Tenerife, Algeciras and Ceuta.

Likewise, over the last few years, the port of Palma de Mallorca has become a major

receiver of tourist cruise ships. The Balearic Islands Port Authority is the first in Spain in this mode of traffic, with 623,000 cruise passengers in 2000. Palma is the turnaround port for numerous tourist cruisers: almost half of the 508,000 cruise passengers that have passed through the port began or ended their cruise in Palma.

Palma de Mallorca is also an important nautical base, with 3,600 berths for pleasure craft, which represents 20% of the total berths of the Balearic Islands. Two thirds of these berths, the largest, are managed by private companies and sailing clubs. The port likewise boasts a flourishing industry for the repair and maintenance of pleasure craft.

DEVELOPMENT OF PORT ACTIVITY OVER THE LAST FEW YEARS (1995-2000)

The activity of the port of Palma de Mallorca over the last few years has been characterised by a sustained increase in general cargo –

Vista aérea general del Puerto de Palma
Aerial view of the Port of Palma

Terminal de mercancías que se convertirá en terminal de ferrys (pasajeros y carga rodada)
Goods terminal which will be converted in ferry terminal (passengers and vehicles)

Muelles de Poniente en la actualidad. Se destinarán exclusivamente a cruceros turísticos
The Muelle de Poniente (western dock) today. It will be devoted exclusively to cruise ships

El Paseo Marítimo se cederá a la ciudad
The waterfront promenade will be given to the city



which rose by 64% in 5 years – and by the large relative weight of wheeled cargo, which stood at 80%. Likewise there has been a spectacular growth in the traffic of tourist cruisers, a recovery in regular line traffic. The transport of general cargo in the port of Palma de Mallorca tends toward self-propelled road transport (lorry with driver), which allows greater speed in the total land – sea – land trip and provides a guarantee of delivery on a set date and time.

Furthermore there is a notable renewal in the cargo and passenger fleet operating in the Balearic Islands, with the incorporation of new ferries with a greater capacity for wheeled cargo and passengers, 25-knot speeds and more varied passenger services, as well as fast-ferries with wheeled cargo and passengers sailing at 40 knots and new ro-pax vessels, for the transport of wheeled cargo and drivers.

SEASONALITY

It should also be pointed out that an important characteristic of the port of Palma de Mallorca is its marked seasonality. The 6 month a year seasonality of the Balearic Islands' tourist economy is also reflected in port activity, especially in passenger traffic, and to a lesser extent in goods traffic.

Tourist cruise liners, with a season running from May to October, coinciding with the hotel season, are furthermore concentrated in the port of Palma de Mallorca, out of convenience for their operators, on certain days of the week, such as Thursdays, Saturdays and Sundays.

TOURIST CRUISE LINERS

The Balearic Islands Port Authority, in co-operation with the Balearic Institute of Tourism, carried out a survey during the months of July, August and September among the cruise passengers that visited the ports of Palma de Mallorca, Mahón and Ibiza to get to know their perception of the port, of the city and of the island as a tourist destination and the level of satisfaction of stopovers there.

The survey showed an excellent assessment of the stopovers in the Balearic islands ports in

comparison with the other ports of the Western Mediterranean: out of a total 10 points, Palma scored 7.8, Ibiza 8 and Mahón 8.8. Furthermore, according to the survey, the average spending per tourist per stopover according to the Port, turned out at between three and seven times higher than the average daily spending made, not counting accommodation, by a holiday tourist in the Balearic Islands.

THE PROBLEMS OF THE PORT

Along with a very favourable development of its activity, the port of Palma de Mallorca suffers a group of problems that require solutions. The most serious problem is the lack of land area, which means that it is necessary to reorganise the main functions to make better use of the space available. Thus, the Poniente wharves are saturated, with a mixture of lorries, semi-trailers, private cars, regular passenger lines and tourist cruiser passengers and with some regular line passenger terminals operative, but these are already unable to respond to current requirements.

The goods build up in the port area closest to the historical city, while the sheltered waters by the Dique del Oeste are under-used.

As the desire for urban and pedestrian leisure grows along the seafront, so the volume of heavy traffic running along these same roads continues to increase.

AIMS OF THE PROJECT FOR THE REORGANISATION OF THE PORT

The problems mentioned above are the motivation behind the project for reorganising the port of Palma. The plan involves creating a new ferry terminal (passengers and wheeled cargo) on the wharves closest to the city centre (Moll Vell), recovering the pedestrian port promenade on the Dique de Levante seawall (paseo de la Riba), locating the wheeled and containerised goods terminal on a new platform attached to the Dique del Oeste seawall, using the Poniente wharves basically for tourist cruisers, resolving the port's external road connections, reducing heavy vehicle traffic along the

Santa Cruz de Tenerife, Algeciras y Ceuta. Asimismo, en los últimos años, el puerto de Palma de Mallorca se ha convertido en un importante puerto receptor de cruceros turísticos. La Autoridad Portuaria de Baleares es la primera de España en esta modalidad de tráfico, con 623.000 cruceristas el año 2000. El puerto de Palma es puerto de base de numerosos cruceros turísticos: casi la mitad de los 508.000 cruceristas que han pasado por el puerto, han iniciado o terminado su crucero en Palma. Palma de Mallorca es también una importante base náutica, con 3.600 amarres para embarcaciones de recreo, lo que supone el 20% del total de amarres de la Islas Baleares. Dos terceras partes de estos amarres, los de mayor tamaño, son gestionadas por empresas privadas y clubes náuticos. El puerto acoge asimismo una floreciente industria de reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo.

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS (1995-2000)

La actividad del puerto de Palma de Mallorca en los últimos años, se ha caracterizado por un incremento sostenido de la mercancía general -que ha aumentado un 64% en cinco años- y por el gran peso relativo de la mercancía sobre ruedas, que alcanza el 80%.

Asimismo, se ha producido un espectacular crecimiento del tráfico de cruceros turísticos, una recuperación del tráfico de pasajeros de línea regulares.

El transporte de mercancía general en el puerto de Palma de Mallorca tiende al transporte rodado autopropulsado (camión con su conductor), lo cual permite una mayor rapidez en el recorrido total tierra - mar - tierra y una garantía de entrega en fecha y hora fija. Es notable, por otra parte, la renovación que se está produciendo en la flota de carga y pasaje que opera en las Islas Baleares, con la incorporación de nuevos ferrys con mayor capacidad de carga rodada y de pasaje, 25 nudos de velocidad y más variadas prestaciones para el pasajero, así como de fast-ferrys con carga rodada y pasaje, que navegan a 40 nudos de velocidad, y nuevos buque ro-pax, para el transporte de carga rodada y de sus conductores.

ESTACIONALIDAD

Ha de señalarse, por otra parte, como característica importante del puerto de Palma de Mallorca, su marcada estacionalidad. La estacionalidad de 6 meses /año de la economía turística de las Islas Baleares se refleja también en la actividad portuaria, de forma muy acusada en el tráfico de pasajeros y más suave en



el de mercancías. Los cruceros turísticos, con una temporada de mayo a octubre, coincidente con la temporada hotelera, se concentran además, en el puerto de Palma de Mallorca, por conveniencia de sus operadores, en determinados días de la semana, como los jueves, sábados y domingos.

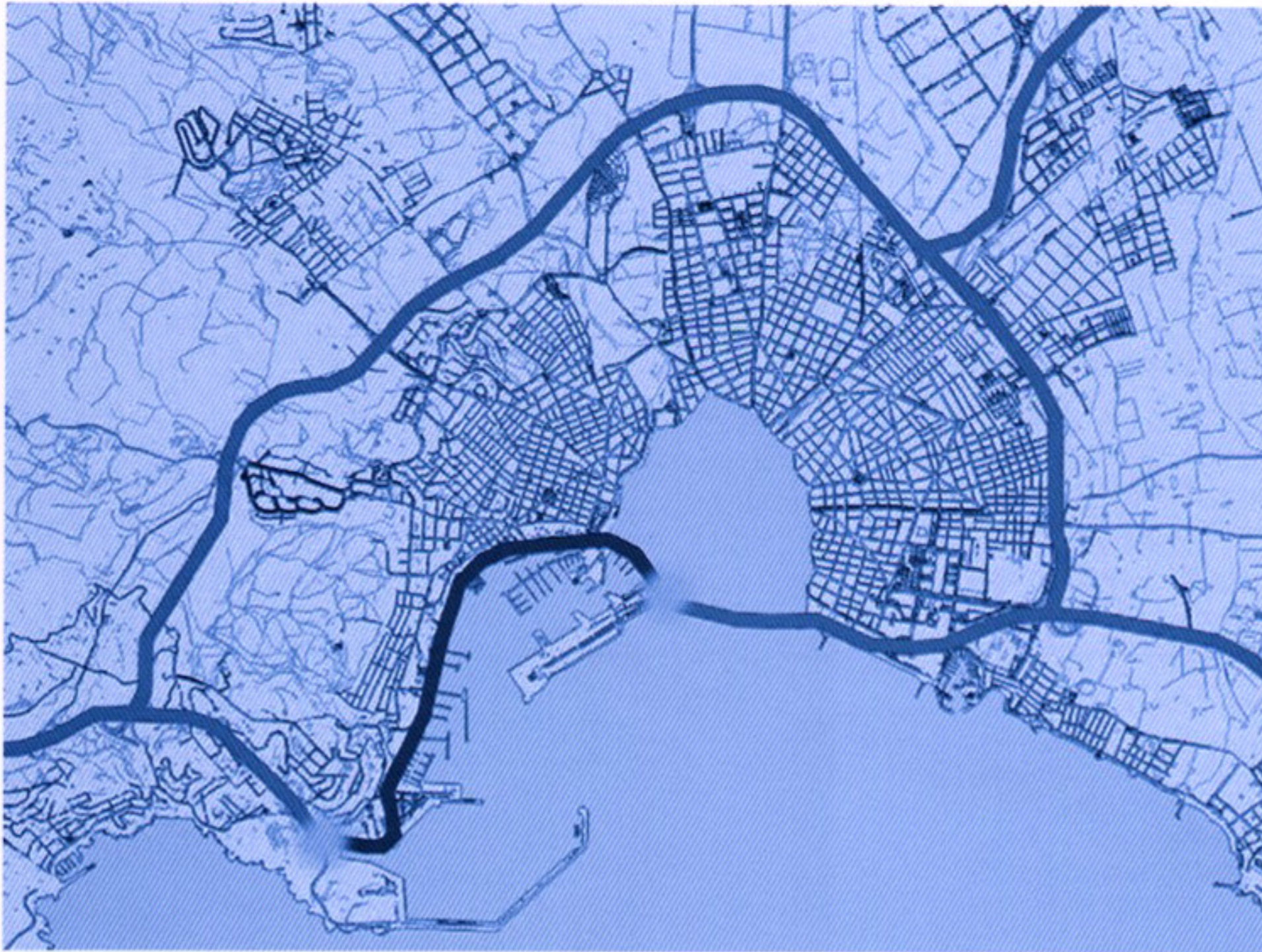
CRUCEROS TURÍSTICOS

La Autoridad Portuaria de Baleares, en colaboración con el Instituto Balear del Turismo, realizó durante los meses de julio, agosto y septiembre del 2000, una encuesta entre los cruceristas que visitaron los puertos de Palma de Mallorca, Mahón e Ibiza para conocer su percepción del puerto, de la ciudad y de la isla como destino turístico y el nivel de satisfacción de su escala.

La encuesta puso de manifiesto una excelente valoración de la escala en los puertos de Baleares en comparación con los otros puertos del mediterráneo occidental: sobre 10 puntos, 7,8 es la puntuación de Palma, 8 la de Ibiza y 8,8 la de Mahón. Por otra parte, según la encuesta, el gasto medio por turista y escala resulta ser, según el puerto, entre tres y siete veces superior al gasto medio diario realizado fuera del alojamiento por un turista vacacional en las Islas Baleares.

Se reforzarán las conexiones externas viarias y se reducirá el tráfico pesado por el Paseo Marítimo. External connections will be increased and heavy traffic on the waterfront (Paseo Marítimo) will be reduced.

El paseo de la Riba en 1918. Un paseo peatonal elevado desde la ciudad histórica hasta el faro. The Riba promenade in 1918: an elevated pedestrian walk between the historical city and the lighthouse.



LOS PROBLEMAS DEL PUERTO

Junto a una evolución muy favorable de su actividad, el puerto de Palma de Mallorca presenta un conjunto de problemas que demandan soluciones. El más importante es la escasez de superficie de tierra, que hace necesaria una reordenación de los usos principales para un mejor aprovechamiento del espacio disponible. Así, existe saturación en los muelles de Poniente, con mezcla de camiones, semi-remolques, automóviles privados, pasajeros de líneas regulares y pasajeros de cruceros turísticos y con unas estaciones marítimas de líneas regulares operativas, pero que ya no responden a las exigencias actuales. En la zona portuaria más próxima a la ciudad histórica se acumulan las mercancías, mientras las aguas abrigadas por el dique del Oeste son insuficientemente aprovechadas. A la vez que la apetencia de disfrute peatonal y urbano del Paseo Marítimo crece, aumenta de forma continuada el volumen de tráfico pesado que discurre por el mismo.

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE REORDENACIÓN DEL PUERTO

Los problemas anteriormente citados motivan el proyecto de reordenación del puerto de Palma. Se pretende crear una nueva terminal de ferrys (pasajeros y carga rodada) en los muelles más cercanos al centro de la ciudad (Moll Vell), recuperar el paseo peatonal portuario sobre el dique de Levante (paseo de la Riba), situar la terminal de mercancía rodada y

seafront, and handing over the ownership and management of the aforementioned seafront promenade to the municipality.

NEW GOODS TERMINAL ON THE DIQUE DEL OESTE

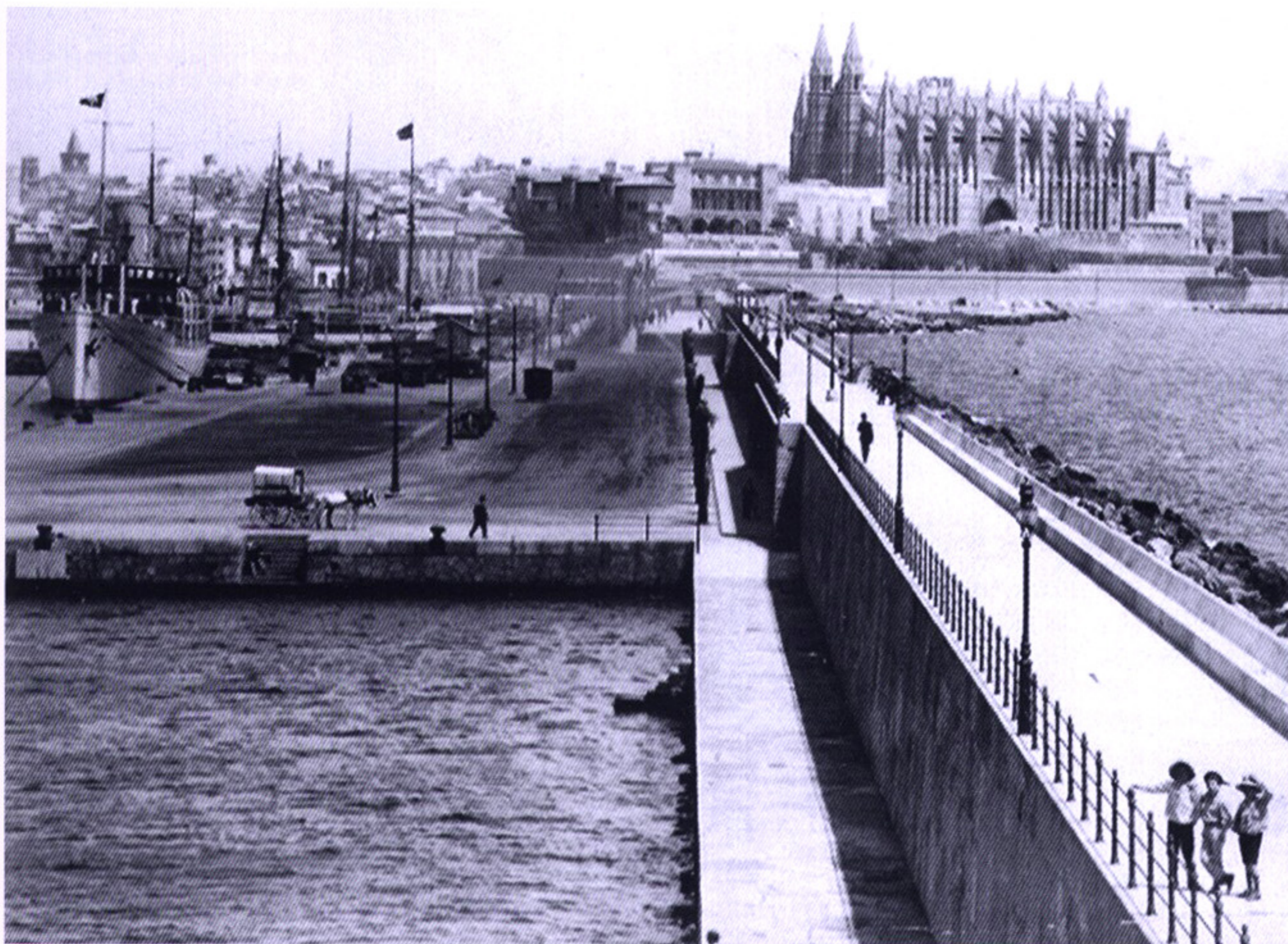
The building works for a new goods terminal on the Dique del Oeste are well underway. It will cover an area of 70,000 m², and have 3 new berthing lines with a total length of 550 m. The terminal is suitable for wheeled cargo, since it has 5 Ro-Ro ramps, and for containers, as it has vehicle-carried tracks for conventional portico type and portainer cranes. These works are due to be completed at the end of 2001. The cost, financed entirely by the Port Authority, is 21.4 million euros. Likewise, the access road to the Dique del Oeste is being enlarged, also due for completion in 2001 at a cost of 2.7 million euros.

NEW PASSENGER TERMINAL NEXT TO THE HISTORICAL CENTRE OF THE CITY

Up until 1960 ships of the regular lines with Barcelona, Valencia, Mahón and Ibiza berthed in the wharves closest to the historical centre of the city (Moll Vell). These wharves were extended and turned into goods terminals. The reorganisation of the port envisages moving a substantial part of this terminal to the new platform being built on the Dique del Oeste.

The area thus freed up will be extended and profoundly reshaped to turn it into a ferry terminal for vessels coming mainly from Barcelona and Valencia, and island ports. The conditions are being prepared for the project of the new maritime terminal. The building of the new passenger and wheeled cargo terminal, which includes the enlargement of the platform, the new road system, the maritime terminal and the raised walkways, and all of this to attend to a peak daily capacity of 10,000 passengers of regular lines, is planned over a 4-year period from 2001-2004.

This project, which is currently at the preliminary study stage, has an estimated cost of 36 million euros and is planned to be equally part-financed using



the Port Authority's own resources and external public resources.

PEDESTRIAN PORT PROMENADE ON THE DIQUE DE LEVANTE (PASEO DE LA RIBA)

Between 1900 and 1965 the Paseo de la Riba, on the port's seawall, was the natural extension of the Paseo del Borne, the central avenue of the city of Palma. From here it dominated on one side the varied port activity of that time, and on the other the cathedral and the bay. In the collective memory of the city there remains nostalgia for the loss of a dearly loved boulevard and viewpoint. The project to restructure the commercial wharves to turn them into a new passenger terminal will recreate the Paseo de la Riba, from the city up to the lighthouse to be rebuilt at the end of the breakwater, next to the new maritime terminal. The port lighthouse, built in 1909, signalled the tip of the seawall and in 1982 it was taken

down and rebuilt for the first time when the wharves were enlarged for their new use for goods.

CEDING OF THE SEAFRONT TO THE CITY

The seafont, one of the most characteristic images of Palma de Majorca, was built by the Port Authority – then called the Junta de Obras del Puerto – starting in 1955, on lands regained from the sea, as a road connection from the port area of the Moll Vell with the new Poniente and Dique del Oeste wharves. It is currently the most intensely used roadway in the city, and the area of greatest concentration of leisure activities: restaurants, bars and discotheques. In response to this situation, and following agreement by all the political parties, the year 2000 saw the start of the handing over of the seafont to Palma City Council. In an initial phase, the city has taken over the management and maintenance of the

contenedorizada en una nueva plataforma adosada al dique del Oeste, destinar los muelles de Poniente básicamente a cruceros turísticos, resolver las conexiones viarias exteriores del puerto, reducir el tráfico de vehículos pesados por el Paseo Marítimo, y traspasar al municipio la titularidad y la gestión del mencionado paseo.

Nueva terminal de mercancías en el dique del Oeste Las obras de construcción de una nueva terminal de mercancías en el Dique del Oeste están muy avanzadas.

Tendrá una superficie de 70.000 metros cuadrados, y tres nuevas líneas de atraque de 550 metros de longitud total. Es una terminal apta para carga rodada, ya que dispone de 5 rampas ro-ro, y para contenedores, pues está dotada de caminos de rodadura para grúas tipo pórtico convencional y portainer. Está previsto finalizar las obras a finales de 2001. Su coste, financiado íntegramente por la Autoridad Portuaria, asciende a 21,4 millones de euros. Asimismo, se está realizando una ampliación del vial de acceso al Dique del Oeste, que se concluirá también en 2001 con un coste de 2,7 millones de euros.



54

NUEVA TERMINAL DE PASAJEROS JUNTO AL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD

Hasta el año 1.960 en los muelles más cercanos al centro histórico de la ciudad (Moll Vell) atracaban los buques de las líneas regulares con Barcelona, Valencia, Mahón, Ibiza. Dichos muelles fueron ampliados y convertidos en terminal de mercancías. La reordenación del puerto prevé trasladar una parte substancial de dicha terminal a la nueva plataforma en construcción en el Dique del Oeste. La superficie vacante será ampliada y profundamente remodelada para destinarla a terminal de los ferrys de Barcelona, Valencia, principalmente, y puertos insulares. Se están preparando las bases para el proyecto de la nueva estación marítima. La construcción de la nueva terminal de pasajeros y carga rodada, que incluye la ampliación de la plataforma, el nuevo sistema viario, la estación marítima y las pasarelas elevadas, todo ello para atender una capacidad en día punta de 10.000 pasajeros de líneas regulares, está programada para el cuatrienio 2001-2004.

Este proyecto, que actualmente se encuentra en la fase de estudios preliminares, tiene un coste estimado de 36 millones de euros y está previsto financiarlo, a partes iguales, mediante recursos propios de la Autoridad Portuaria y recursos públicos externos.

promenade, whilst waiting for the change in ownership, which will take place with the ministerial green light to the new services area of the port.

GOOD CONNECTIONS WITH THE DUAL CARRIAGEWAY NETWORK AND REDUCTION OF THE HEAVY TRAFFIC ALONG PASEO MARÍTIMO

To sum up, the port of Palma de Mallorca is made up of a large marina looking out over the seafront, and a commercial port area at each end. To improve the traffic conditions on the seafront, which itself was already congested and suffered frequent traffic jams, it must be relieved of heavy port traffic, and therefore it is necessary to channel the lorries towards the network of dual carriageways of the city and the island.

The solution lies in improving the entrances and exits of the port at both ends, in Portopí, and in the base of the Moll Vell opposite the cathedral. These are projects outside the port, which the Government of the Balearic Islands is currently studying.

SPECIALISATION OF THE PONIENTE WHARVES TOWARDS TOURIST CRUISE LINERS

Once the projects mentioned above have been completed, we will then be in a position to tackle the reorganisation of the Poniente wharves to turn them into specialised tourist cruise facilities, with a capacity for 6 cruisers at any one time and an estimated 20,000 passengers, among cruise passengers and crew, on land, on peak days. This potential justifies an ambitious project, with private capital investment, due for completion in about 2010.

ENLARGEMENT OF THE LAND AREA OUTSIDE THE CURRENT PORT

The actions described above improve the functionality and the integration of the current port with the city, but in order to resolve the shortage of space for goods, vessel maintenance and repair, and leisure activities in the short term, it will be necessary to create an area of some 150,000 m². The solution, currently under prior study, is located in the area outside the Dique del Oeste.

PASEO PEATONAL PORTUARIO SOBRE EL DIQUE DE LEVANTE (PASEO DE LA RIBA)

Entre 1.900 y 1965 el Paseo de la Riba, sobre la escollera de abrigo del puerto, fue la prolongación natural del Paseo del Borne, el paseo central de la ciudad de Palma. Desde el mismo se dominaba por un lado la variopinta actividad portuaria de aquella época, y por el otro la catedral y la bahía. En la memoria colectiva de la ciudad queda la nostalgia por la pérdida de un paseo-mirador muy apreciado. El proyecto de remodelación de los muelles comerciales para convertirlos en nueva terminal de pasajeros, recreará el Paseo de la Riba, desde la ciudad hasta el faro que será nuevamente reconstruido al final de la escollera, junto a la nueva estación marítima. El faro del puerto, construido en 1.909, señalizaba el extremo del dique y en 1.982 fue desmontado y reconstruido por primera vez al ampliarse los muelles para destinarlos a mercancías.

CESIÓN DEL PASEO MARÍTIMO A LA CIUDAD

El Paseo Marítimo, una de las imágenes más características de Palma de Mallorca, fue construido por la Autoridad Portuaria – entonces Junta de Obras del Puerto – a partir del año 1.955, sobre terrenos ganados al mar, como vial de conexión de la zona portuaria del Moll Vell con los nuevos muelles de Poniente y dique del Oeste. Actualmente es la vía de tráfico más intenso de la ciudad, y la zona de mayor concentración de actividades de ocio: restaurantes, bares y discotecas. Respondiendo a esta realidad, y al acuerdo de todos los partidos políticos, en el año 2000 se ha iniciado el proceso de cesión del Paseo Marítimo al Ayuntamiento de Palma. En una primera fase, la ciudad se ha hecho cargo de la gestión y mantenimiento del paseo, a la espera del cambio de titularidad, que se producirá con la aprobación ministerial de la nueva zona de servicio del puerto.

BUENAS CONEXIONES CON LA RED DE AUTOVÍAS Y REDUCCIÓN DEL TRÁFICO PESADO POR EL PASEO MARÍTIMO

El puerto de Palma de Mallorca, esquemáticamente, está constituido por una gran marina dando frente al Paseo Marítimo, y un área portuaria comercial en cada extremo. Para mejorar las condiciones de circulación en el Paseo Marítimo, ya de por sí congestionado y con frecuentes retenciones, hay que descargarlo de tráfico pesado portuario, y para ello es preciso canalizar los camiones hacia la red de autovías de la ciudad y de la isla. La solución está en mejorar

las entradas y salidas del puerto en sus dos extremos, en Portopí, y en el arranque del Moll Vell frente a la catedral. Son proyectos exteriores al puerto, que el Gobierno de las Islas Baleares tiene en estudio.

ESPECIALIZACIÓN DE LOS MUELLES DE PONIENTE EN CRUCEROS TURÍSTICOS

Realizados los anteriores proyectos se estará en condiciones de abordar la remodelación de los muelles de Poniente, para su especialización en cruceros turísticos, con una capacidad para seis cruceros simultáneos y una estimación de 20.000 pasajeros, entre cruceristas y tripulantes, en tierra, en día punta. Un potencial que justifica un proyecto ambicioso, con participación de capital privado, en un horizonte a situar en 2010.

AMPLIACIÓN DE LA SUPERFICIE DE TIERRA EXTERIORMENTE AL PUERTO ACTUAL

Las actuaciones descritas anteriormente mejoraran la funcionalidad y la integración con la ciudad del puerto actual, pero para resolver a largo plazo el déficit de superficie de tierra para mercancías y para reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo, es preciso crear una superficie de unos 150.000 metros cuadrados. La solución, en estudio preliminar, se sitúa en la zona exterior al Dique del Oeste.