



Un mirador panorámico

► Maó inaugura su segundo ascensor marítimo en la **Costa de Ses Voltes** que permitirá conectar la ciudad con el mar en poco más de 15 segundos. Esta estructura acristalada ofrece unas espectaculares vistas al puerto.

Un viaje vertical de 25 metros con vistas al puerto

- ▶ Maó inaugura mañana su segundo ascensor marítimo en Ses Voltes que permitirá **conectar la ciudad con el mar en 15 segundos**
- ▶ Tiene capacidad para 16 personas y su estructura acristalada lo convierte en un mirador panorámico de una de **las joyas de Menorca**

Mercè Pons

Una estructura acristalada de 25 metros de altura con vistas panorámicas al mar se convertirá en privilegiado compañero de viaje de todas aquellas personas que deseen conectar el puerto y la ciudad de Maó en poco más de 15 segundos.

El puerto gana en movilidad con la puesta en marcha del ascensor de la Costa de Ses Voltes, el segundo con que contará la ciudad tras la buena acogida del que hay instalado en el Moll de Llevant.

Con esta infraestructura se pretende solventar el desnivel existente entre el puerto y la ciudad, además de resolver los problemas que presentan las escaleras para las personas con movilidad reducida. También permitirá impulsar la actividad de los comerciantes del Claustre.

El proyecto ha permitido, asimismo, mejorar las zonas aledañas, con la recuperación del área degradada de detrás del Claustre del Carme tras demoler los edificios ubicados junto al edificio de la Seat, y la estabilización de parte del acantilado situado en el entorno del ascensor.

La transformación

En el mes de marzo del año 2019 la Costa de Ses Voltes empezó a cambiar de fisonomía con los trabajos de demolición de unos viejos edificios situados en la parte alta del ascensor, en las inmediaciones del Claustre del Carme. Una excavadora comenzaba a despejar la zona superior mientras, en la parte baja, se iniciaban los trabajos de desbroce y limpieza de la zona del parque Rochina donde iba a ubicarse el elevador.

Después, se actuó en la consolidación del tramo del acantilado afectado por la obra. A principios de 2020 llegaba a Maó la estructura metálica y los profesionales de su colocación tras estos trabajos de acondicionamiento del espacio. El siguiente paso fue la colocación de la carcasa de vidrio que cubre la

Las claves

Inauguración

▶ Autoridad Portuaria de Balears y el Ayuntamiento de Maó inauguran mañana sábado el nuevo ascensor del puerto de Maó.

Capacidad

▶ El ascensor tiene capacidad para 16 personas.

Velocidad

▶ Este elevador realiza el trayecto en poco más de 15 segundos. Viaja a una velocidad de 1,6 metros por segundo.

Recorrido

▶ Realizará un recorrido de 25,06 metros de altura. Parte de una cota de 7 metros en el interior de la zona verde del parque Rochina y llega a la parte trasera del Claustre del Carme, a una altura de 32,3 metros.

Elevador

▶ El aparato elevador, estrella de la obra, ha sido fabricado a medida y tiene una cabina panorámica de 360 grados.

Panorámica

▶ El ascensor tiene sus caras rectas acristaladas que ofrecen unas espectaculares vistas al puerto.

Pasarela

▶ El elevador cuenta con una pasarela, en la parte superior, de unos 10 metros de longitud. Conecta con un espacio ubicado frente al edificio de la Seat, que el Ayuntamiento adquirió para rehabilitarlo y ponerlo a disposición de los ciudadanos.

instalación y que permite que el ascensor tenga vistas panorámicas al puerto mientras sus usuarios descienden o ascienden.

Tras la instalación del aparato elevador, se ejecutaron los remates finales de detalle de los encuentros del ascensor con la estructura, realizados *in situ*.

El proyecto se ha completado con la urbanización de la parte inferior de acceso al ascensor y de la parte superior de llegada justo en el lateral del Mercat del Claustre donde se ha ganado una plaza con espectaculares vistas al puerto en la zona que antiguamente formaba parte del patio trasero y edificios secundarios del antiguo concesionario de la Seat.

Sus características

Esta estructura acristalada tiene 25 metros de altura y su capacidad por viaje alcanza las 16 personas. Parte de una cota de siete metros en el interior de la zona verde del parque Rochina y llega a la parte trasera del Claustre del Carme, a una altura de 32 metros a través de una pequeña pasarela de unos 10 metros de longitud que conecta el ascensor con un espacio ubicado en la parte trasera del antiguo edificio de la Seat, adquirido por el Ayuntamiento para rehabilitarlo y ponerlo a disposición de los ciudadanos.

La estrella de la obra es un aparato elevador fabricado a medida con una cabina panorámica de 360 grados totalmente acristalada. Este elevador subirá y bajará a una velocidad de 1,6 metros por segundo haciendo el trayecto en poco más de 15 segundos.

Se convierte en un espectacular mirador panorámico de este puerto natural menorquín gracias a su estructura acristalada. Su total transparencia ofrecerá esta sensación de libertad en una de las zonas más carismáticas de la ciudad. Se evitará, en cambio, el efecto invernadero que sería perjudicial para el confort de los usuarios de la

Continúa en la página siguiente >>



El ascensor ha sido fabricado a medida. Foto: UTE COPCISA-OLIVES

>> Viene de la página anterior

instalación. Esta estructura permite integrar y mimetizar el ascensor en el entorno evitando un impacto visual que desvirtúe la belleza del lugar.

Este proyecto de conexión de la ciudad con el puerto ha tenido un coste de 1,2 millones, sufragados mayoritariamente (en torno a 880.000 euros) por Autoridad Portuaria de Balears, el ente gestor de la rada. La cuantía restante (unos 385.000 euros) ha sido asumida por el Ayuntamiento de Maó. Las obras han sido ejecutadas por la UTE Ascensor Ses Voltes formada

MEJORAS
La actuación se acompaña de la recuperación de una zona degradada y de la consolidación de parte del acantilado

por las empresas Copcisa y Construcciones Olives. Y el ascensor ha sido diseñado por el grupo Schindler.

¿Por qué un ascensor?

El proyecto de conexión mecánica en la zona del Parc Rochina tiene un largo recorrido. Ya se contemplaba en el Plan General aprobado inicialmente en 2008. Cinco años

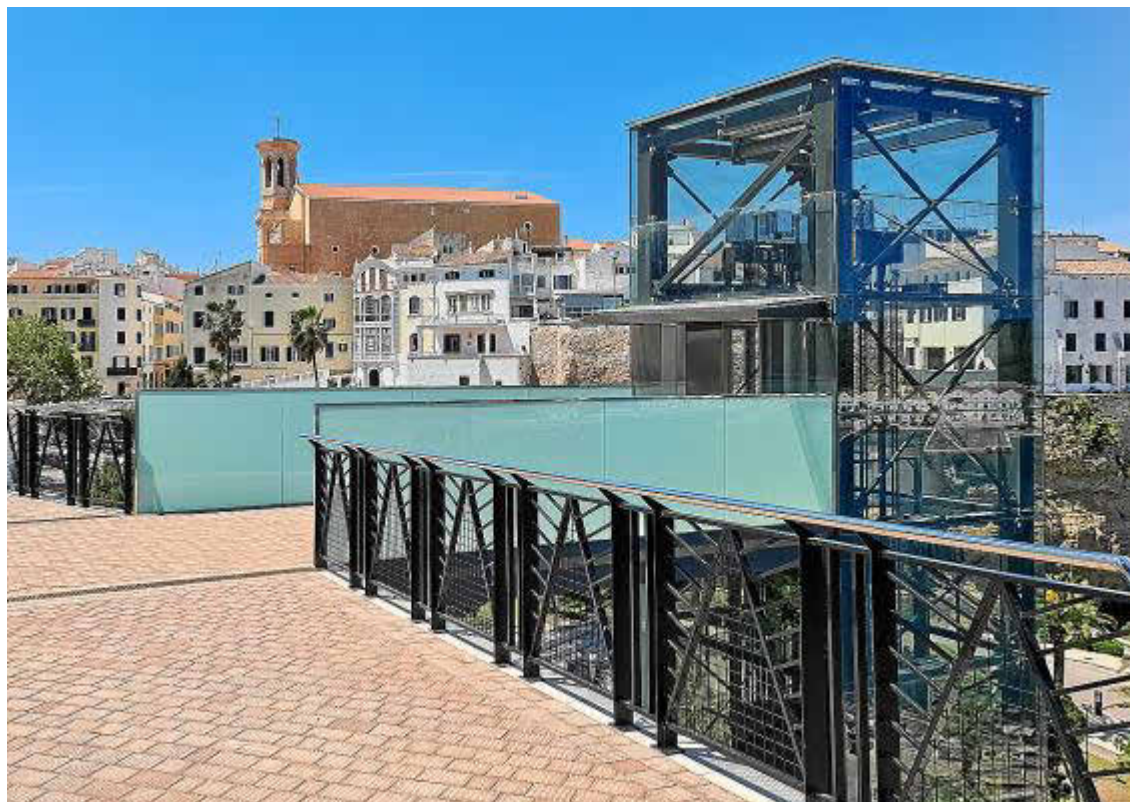


Imagen de la parte superior del ascensor con vistas a la ciudad. Foto: AJ. MAÓ

después, empezó a trabajarse sobre esta idea planteándose la viabilidad de construir unas escaleras mecánicas que, el equipo de gobierno elegido en las urnas de 2015 modificó por un ascensor.

El alcalde Héctor Pons tiene claro que es la opción más adecuada y adaptada al entorno. Asegura que las escaleras suponían una alteración sobre una obra del arquitecto

Josep Claret como son las escaleras de Rochina, catalogadas y que representan una de las imágenes más emblemáticas de la llegada a Maó o de una subida desde el puerto. Además, destaca la accesibilidad. Y es que «el ascensor salva mayor distancia», apunta. La anterior propuesta se disponía en tres tramos, había que cruzar la calle y luego acabar de subir hasta *La Peixateria*.

Mientras que el ascensor, pese a no empezar a cota cero, sí alcanza el Claustre del Carme. Héctor Pons agrega asimismo esta relación con el Claustre como otra de las piezas que hicieron declinar la balanza. Y es que, uno de los objetivos del ascensor es dar un impulso a la actividad económica conectándola con el puerto. Garantiza, además, el acceso de personas con movilidad re-

Es el segundo ascensor que conecta los muelles con la ciudad

► Este ascensor que entra en funcionamiento ahora en Maó es el segundo que conecta los muelles con la ciudad tras la buena acogida del ubicado en el Moll de Llevant desde junio de 2013. En este primer caso, el sistema de comunicación vertical entre el puerto y la ciudad salva unos 16 metros de altura. Fueron necesarios en torno a 14 años de trámites.

El proyecto se remonta a 1999 a raíz de la concesión del negocio de juego del Casino Marítimo, con el que el Ayuntamiento firmó un convenio de reordenación de la zona.

ducida, mayores o familias con carritos de bebés. Asimismo, la escalera mecánica estaría marcada por la estacionalidad. El ascensor es «más polivalente». Finalmente el alcalde resalta la direccionalidad. El ascensor conecta en dos sentidos.

La conexión mecánica en la Costa de Ses Voltes ha visto la luz tras discurrir por tres mandatos distintos.



Las obras, con garantías de calidad

► La UTE Copcisa-Olives ha ejecutado el proyecto marcado por varias **peculiaridades y condicionantes**

M.P.F.

La UTE Copcisa-Olives ha sido la encargada de ejecutar las obras de construcción del ascensor tras obtener la mejor puntuación técnico-económica. Ha sido una obra compleja tanto por su ubicación como por la verticalidad. Pero la UTE ha resuelto los condicionantes con nota.

La constructora se marcó en su planificación dos objetivos para dejar su sello en una obra urbana singular. Por un lado, buscó ofrecer soluciones técnicas y organizativas con un valor añadido,

y por otro, minimizar las molestias a vecinos, transeúntes y comerciantes planificando los trabajos para que su duración fuera óptima y no afectaran a la temporada. Pudieron aprovechar la nave Seat para no entorpecer la carga y descarga de suministros del mercado.

Explican desde la UTE que uno de los principales condicionantes era el espacio. Disponían de muy poca extensión para una

obra de este calado. Se les encomendó, además, preservar una serie de árboles y arbustos que han condicionado el emplazamiento de los

DETALLES
La cimentación se ha llevado a cabo mediante micropilotes de una longitud superior a los 45 metros



Trabajos. La construcción del ascensor ha sido una obra compleja por la ubicación y su verticalidad pero la UTE Copcisa-Olives ha resuelto los condicionantes con nota. Foto: COPCISA-OLIVES

medios de elevación de las distintas estructuras.

Por su parte, la estabilización del cantil era imprescindible para poder avanzar con los trabajos de la estructura y no poner en riesgo a ningún trabajador ni tampoco la estructura en sí misma. Se hizo especial hincapié en la zona de las cuevas por ser el área más debilitada.

En lo que se refiere a la cimentación del ascensor, se compone de micropilotes de longitud superior a los 45 metros de profundidad. Y su ubicación, a escasos metros del mar, conllevó encontrar agua a los diez metros.

El ascensor está formado por una

estructura mixta de hormigón y hierro estructural. El hormigón va dejando paso a una estructura metálica a medida que va ascendiendo. Se trata de una geometría que a parte de dificultar la ejecución del encofrado también lo hacía del vibrado del hormigón. Ambos problemas se solucionaron mediante encofrado trepante en seis puestas consecutivas. La UTE comenta que la parte de la estructura metálica se prefabricó en taller. Esto permitió minimizar la exposición de los trabajadores en altura y aseguró una calidad homogénea de la estructura. En esta fase se hizo especial hincapié en la máxima estructura fabricada que se

podía transportar y a la vez izar con los medios de elevación disponibles en Menorca. El montaje se realizó en tres días.

La constructora agrega que la desaparición del hormigón dejando paso a una estructura metálica de un color oscuro que parece que se mimetiza con el fondo del acantilado da una estructura esbelta y liviana. Además, el cerramiento acristalado aún resalta más estos atributos. Se trata de cristales laminados que en su parte exterior llevan un tratamiento para disipar el calor del sol. Se fabricaron a medida, tanto por el tratamiento de los mismos como por sus dimensiones. Y es que, hay que tener en cuenta que un cristal tipo pesa unos 200 kilos.

Estos cristales han sido uno de los quebraderos de cabeza a los que se ha enfrentado la UTE. Tal como avanzan, es un material que no existe en Menorca y, además, «no ha habido transporte en el que no hayamos sufrido una rotura de alguna de las piezas solicitadas». Además, ha sido uno de los suministros que se ha visto más afectado por la pandemia ya que la fábrica cerró en la primera ola y luego la producción se ha ralentizado a causa de las medidas de seguridad.

Una vez concluido el esqueleto, la UTE resalta que faltaba la colocación «del corazón de la obra». El ascensor es un aparato elevador fabricado a medida con una cabina panorámica 360 totalmente acristalada.

*Maó, on la Ciutat i el Port
caminen de la mà,
units per la història
i els sentiments.*

copcisa
OLIVES



UTE Copcisa-Olives, adjudicatària del projecte

Héctor Pons Riudavets | Alcalde de Maó

«Permitirá el reencuentro de Maó con el puerto»

► Defiende una **rada versátil** en la que tengan prioridad los peatones, la actividad social y la económica

Mercè Pons

El alcalde de Maó, Héctor Pons (Maó, 1990), tiene claro que el puerto de Maó es uno de los legados del que los mahoneses se sienten más orgullosos. Es una joya que, sin embargo, necesita adaptarse a los nuevos tiempos, con una estética y ordenación propias «del mejor puerto del Mediterráneo», tal como él mismo asegura. El ascensor es un paso. Pero no el único. Pons señala los retos a alcanzar para convertirlo en un puerto versátil.

Ponga un adjetivo a sus sensaciones tras ver concluido este esperado segundo ascensor.

— La palabra sería satisfacción de ver que se convierte en realidad lo que era una idea y una propuesta política. Verlo construido es una decisión de una mayoría de votos. Se da cumplimiento a un compromiso político, una promesa que los ciudadanos eligieron en 2015 y validaron en 2019 con la reelección de los dos grupos que formamos equipo de gobierno.

¿Demasiado tiempo en hacerlo realidad?

— Ha sido un proceso largo. Recuerdo las tres veces que me tocó defender en el pleno la modificación del convenio con Autoridad Portuaria. Era el primer paso. Luego vino todo el trabajo urbanístico de modificar la unidad de actuación del Claustre del Carme, expropiar, aprobar el proyecto en paralelo y resolver alegaciones. Después salió la opción de la compra de la Seat que permitió recortar la pasarela y dar más opciones de futuro y de relación con el puerto. Las intervenciones importantes acaban siendo largas porque toda la tramitación administrativa y la seguridad jurídica obliga a ir más lentos.

La necesidad de lograr una conexión puerto-ciudad, para que no vivan de espaldas uno de otro, es una cuestión recurrente. ¿Se solventará?

— La cuestión de fondo es que el desnivel que hay, más allá de ser una separación física supone una separación conceptual. Todos hablamos de Maó y el puerto como dos cosas distintas. Cuando bajamos al puerto, no estamos en Maó. El puerto tiene una identidad propia. Ahora estas dos realidades se acercan, estarán separadas por menos de un minuto. Y con el tiempo el ascen-



El alcalde Héctor Pons, en uno de los lugares más emblemáticos de su ciudad. Foto: GEMMA ANDREU

sor acabará uniendo puerto y ciudad, no solo físicamente. Permitirá un reencuentro de Maó con el puerto. Hay personas mayores que hace tiempo que no bajan y el hecho de tener un segundo ascensor les da la oportunidad de volver a bajar a Baixamar. Es emotivo cuando te lo dicen.

¿Con qué imagen sueña el alcalde de Maó para el puerto?

— Con un puerto versátil, que equilibre las distintas actividades e intereses. Que haya más protagonismo de las personas, de la actividad social y económica. Y para conseguirlo no basta solo con el ascen-

«El puerto debe ser versátil, con más protagonismo de las personas, de la actividad social y económica»

sor. Necesitamos hacer un cambio, ya dimos un primer paso, pero hay que consolidar un cambio de imagen, de diseño y que cambien las prioridades. El puerto objetivo que perseguimos tiene una visión amplia e incluye proyectos como la galería en Illa del Rei, Illa Plana, La Mola, Cala Figuera...

¿Será el mandato del puerto?

— Me gustaría que lo fuera. Pero de momento ha sido el mandato de la pandemia. Y por lo tanto los esfuerzos se han priorizado en la crisis sanitaria y en la reactivación económica. Los proyectos del puerto no han quedado ajenos y esperamos que el nuevo ascensor funcione como un elemento dinamizador en la ciudad, que ayude a dicha recuperación.

¿De qué otros proyectos se beneficiará el puerto?

— Ha habido un cambio en los últimos diez años en que los pasajeros y el tráfico de mercancías, tráfico regular, coches se han trasladado al Cós Nou. Y eso deja la opción de reordenar todos los espacios y ganarlos para actividad social, deportiva... Autoridad Portuaria convocará en breve un concurso de ideas para reurbanizar todo el vial del puerto, desde Costa de Corea hasta Moll de Ponent. Es un proyecto importante. Después de 30 años el puerto necesita una actualización, adaptarse a nuevas dinámicas, que tenga una estética y ordenación propias del mejor puerto del Mediterráneo. No significa que tenga que ser peatonal, pero sí que dé mayor protagonismo al peatón y su actividad.

Hay proyectos que avanzan, otros que tardan demasiado, como el de Cala Figuera. ¿Dónde está encallado?

— Estamos pendientes de un par de cuestiones. Hay una parte técnica ligada a la estación de bombeo, de la impulsión que envía las aguas residuales a la depuradora, y de la cesión de un terreno del Ayuntamiento a APB que estamos viendo cómo se concreta. Por otro

lado, hay un tema importante que es el modelo de concurso que se licite. Inicialmente se hablaba de sacar toda la obra con la gestión y que quien gestione los amarres gestione el edificio y pague la obra. No me convence. Prefiero una ejecución o por fases o que Puertos haga una parte de la obra con inversión propia para evitar que si la concesión no va bien quede una parte del puerto paralizado, hipotecado durante muchos años. Y se lo están planteando.

«Todos los cambios importantes que transforman una ciudad quieren valentía y necesitan tiempo»

¿Qué retos se marca en cuanto a la reordenación del tráfico en el puerto?

— Nuestro objetivo es avanzar en este modelo que pone a las personas y las actividades sociales y económicas como protagonistas. El puerto no puede seguir siendo la

vía ronda norte de Maó. Que es lo que pasaba. Tres carriles estaban ocupados por vehículos. ¿Queremos peatonalizar el puerto? No. Sino que haya un equilibrio entre las distintas actividades. Buscamos que siga siendo accesible, que quien lo necesite pueda seguir llegando en coche, pero que sea más flexible. El verano pasado vimos que los negocios que ampliaron terrazas funcionaron bien. Ahora falta embellecerlo, que no sea una pintura sobre asfalto sino un puerto de calidad de cara a aquellos que nos visitan. Todos los cambios importantes que transforman una ciudad quieren valentía y necesitan tiempo.

El acuerdo firmado entre los comerciantes y el Ayuntamiento el verano pasado establece el sentido único para todo el puerto esperará al nuevo ascensor. ¿Cuándo se aplicará?

— Firmamos un acuerdo entre todos los portavoces y un representante de un grupo de empresarios y el acuerdo decía esto. Es un acuerdo histórico y como alcalde me corresponde defenderlo hasta que esté vigente, más allá del contenido.

¿Pero se hará efectivo o podría producirse otro aplazamiento?

— El tiempo ha demostrado que la propuesta tiene aspectos muy positivos y ahora son algunos de los propios empresarios quienes piden que se haga ya el cambio. Estamos buscando una fórmula que pueda equilibrar lo mejor posible los diferentes intereses.

Cruceros. ¿Qué cree que necesita el puerto para retener la actividad crucerista? Y respecto a la propuesta para La Mola, ¿es una opción sobre la que se trabaja?

— Somos conscientes que la actividad de cruceros es importante. Y lo fundamental es tener cruceros que puedan entrar en el puerto. Lo que más valoran los cruceristas de Maó es poder entrar -porque es un espectáculo- y poder bajar a los pies de la ciudad. Nuestro objetivo es conseguir que las compañías destinen barcos más pequeños. No hay un proyecto para La Mola. APB planteó una idea, ha sido analizada y no convence al equipo de gobierno porque supone reconverter La Mola y la carretera para un tráfico de buses que creemos que no es adecuado. Y tampoco convence a los consignatarios. Porque muchos días no se podría fondear fuera y hacer el barqueo, por cuestiones técnicas. Viendo todos los cambios que la covid provocará con respecto a los grandes cruceros y que las compañías ya ven que hay un perfil de clientes que no quieren este tipo de cruceros, creo que hay que trabajar para recuperar escalas de cruceros que puedan entrar. Hay que poner en valor los puntos fuertes del puerto. Hay que potenciar Maó, la reserva de biosfera, el puerto natural y venderlo como destino sostenible ligado a la salud, la gastronomía. Es la línea que queremos potenciar en los próximos meses.

Schindler une el puerto de Mahón con la ciudad



R.P.

El puerto de Mahón es uno de los emblemas de la ciudad menorquina. Su longitud de más de 6 kilómetros lo convierte en uno de los más grandes del mundo y sirve como vía de comunicación tanto con otras islas de Baleares como con la península ibérica. Actualmente, además, se combina la función turística, en el que atracan cruceros durante todo el año, con la industrial de carga y descarga de productos y bienes a nivel global.

El tránsito de pasajeros se convierte en una verdadera experiencia sensorial.

En los últimos meses se han acometido una serie de mejoras en las infraestructuras del puerto. Se ha trabajado en mejorar la accesibilidad para las personas y conectar con mayor facilidad la ciudad con el puerto, sin perder la oportunidad de disfrutar de las hermosas vistas que ofrece este enclave.

Para conseguirlo, Schindler ha instalado un ascensor panorámico de cristal que se integra a la perfección con el paisaje y que permite que el tránsito de pasajeros se convierta en una verdadera experiencia sensorial. Con capaci-

dad de hasta 1275kg y 16 personas, el equipo une el puerto, en la parte baja de Mahón, con la ciudad que se encuentra en la zona más alta de la isla, a una velocidad de 1,60 metros por segundo. Este ascensor, además, tiene un rendimiento eficiencia con un impacto bajo en materia de emisiones de dióxido de carbono.

El ascensor tiene un doble embarque panorámico y todo su recorrido, de 25 metros, es acristalado. Así, en el trayecto, los pasajeros tendrán una vista privilegiada de toda la costa menorquina, podrán contemplar los principales barcos de la bahía y acceder al puerto en un menor tiempo.

La rehabilitación del puerto de Mahón se ha culminado este mes de febrero, después de meses de trabajo y la inauguración de las nuevas instalaciones están previstas para mañana sábado, 8 de mayo. Con este proyecto, se revitaliza la zona portuaria de la ciudad menorquina y Schindler ha contribuido a conectar la ciudad con el mar a través de una experiencia panorámica.

Con un rendimiento y eficiencia de impacto bajo en materia de emisiones CO2

La estructura acabada.
Foto: UTE
COPCISA-OLIVES

Elevamos... Mahón Conectamos mar y tierra

El puerto de Mahón se eleva con un ascensor de doble embarque panorámico Schindler

- ☑ Rendimiento, flexibilidad y diseño
- ☑ Soluciones a medida
- ☑ Movilidad ecológica
- ☑ Diseño de cabinas personalizadas
- ☑ Mantenimiento multimarca
- ☑ Última tecnología

We Elevate

Schindler



Imagen aérea del espectacular puerto de Maó.
Foto: APB

Invertir para seguir mejorando

► Las administraciones tienen planificadas una serie de acciones dirigidas a que el puerto **capitaneé el impulso económico**

M.P.F.

El puerto de Maó representa un activo económico de primer nivel, tanto por su atractivo turístico como por la oferta comercial, de restauración o por la industria náutica. Y para mantener este atractivo y aumentar su potencial es necesario invertir, mejorar, impulsar y posicionarse.

Autoridad Portuaria de Balears (APB), gestora del puerto, cuenta con una importante cartera de proyectos en marcha, por ejecutar o ya culminados con los que pretende dar respuesta a estas necesidades que plantea la rada. El ascensor es uno de estos múltiples trampolines económicos que quiere saltar Maó para lograr una mejor y mayor proyección. Pero no el único. Citamos algunos para el ámbito de Maó y Es Castell:

MUELLE DE CRUCEROS

Uno de los proyectos más importantes es la renovación del muelle de cruceros, situado justo a los pies de la Costa de Ses Voltes, y

que se hallaba muy deteriorado. En concreto, la actuación supone la sustitución de un tramo de 63 metros lineales del muelle. Es una acción de envergadura por su presupuesto que supera los cuatro millones de euros, pero también por la aparatosidad de los trabajos y por su importancia. El proyecto supone la perforación y hormigonado de 46 pilotes de 1,5 metros de diámetro que sostienen el tablero del muelle. Estos pilotes alcanzan los veinte metros de alto, casi toda su extensión bajo el nivel del mar.



MOLL DES JONQUET

También se ha actuado en el Moll des Jonquet, situado en la zona del Cós Nou del puerto de Maó, entre la desembocadura del torrente y la zona donde se ubican las grúas del varadero. Mide 150 metros de largo. Se emplea sobre todo para amarrar embarcaciones de pequeña eslora. Tras unas inspecciones se detectaron problemas en su estructura, en concreto en el cabeceo de la viga cantil y, de ahí la decisión de repararlo.

SES FIGUERASSES

A su vez, se ha ampliado el muelle de Ses Figuerasses, en el litoral de Es Castell, y que ha supuesto la construcción de 167 nuevos metros lineales de muelle, distribuidos a ambos lados del actual. Permite conectar el muelle de Fontanilles con Repòs del Rei. La actuación se completa con la adquisición de trenes de fondeo para que las embarcaciones puedan amarrar en el muelle.

Además, en Es Castell hay que sumar la construcción de la pasarela entre Moll d'en Pons y Cala Corb, con unos 400 metros de largo, 2,5 metros de ancho y con capacidad para que amarren en ella unas ochenta embarcaciones.

CALA FIGUERA

Estos proyectos se completarán en un futuro con el plan para Cala Figuera donde se prevén unos sesenta amarres para embarcaciones de entre quince y cien metros de eslora y unos ochenta de esloras inferiores a los ocho metros. En verano de 2018 se dio a conocer el proyecto ganador que debe licitarse para ejecutarlo.

Este plan de futuro para la zona de Cala Figuera servirá también de palanca para el varadero del Cós Nou, adjudicado en diciembre de 2019 y cuya inversión prevista gira en torno de los cinco millones de euros en la mejora de

Antich: «Nuestra razón de ser es acercar los puertos a la ciudad»

► El nuevo presidente de Autoridad Portuaria de Balears, Francesc Antich, asegura que «nuestra razón de



ser es dotar a los puertos de las infraestructuras y herramientas para una excelencia en el servicio de transporte de mercancías y personas» y al mismo tiempo «acercar los puertos a la ciudad e integrarlos en su entorno socioeconómico de la mano de la innovación y del respeto al medioambiente».

para todo tipo de empresas.

VIAL DEL PUERTO

Autoridad Portuaria de Balears trabaja en un concurso de ideas para reurbanizar todo el vial del puerto desde la Costa de Corea hasta Moll de Ponent para adaptar el puerto a las necesidades actuales y mejorar su estética. El proyecto va estrechamente relacionado con la reordenación del tráfico en el que está trabajando el Ayuntamiento de Maó.

ILLA PLANA

En paralelo, destaca la adecuación de la Illa Plana para convertirla en un centro de referencia del Mediterráneo para la práctica de deportes náuticos. APB la ha adquirido al Ministerio de Defensa. APB y el Consell mantienen contactos para hallar la figura gestora más adecuada para facilitar la consecución del objetivo previsto para este enclave.

HAUSER & WIRTH

A todo ello hay que sumar la iniciativa privada que avanza de la mano de Hauser & Wirth para un centro de arte internacional en la Illa del Rei y que también supondrá un punto de inflexión para el puerto de Maó. Pretende abrir sus puertas este verano con una proyección mundial que dará qué hablar.

las instalaciones. Llegar a trabajar con barcos de mayores esloras, previstas en Cala Figuera, es lo que permitirá ofrecer tarifas asequibles para los usuarios más modestos del varadero, además de generar beneficios indirectos



Port de Maó

Autoritat Portuària de Balears

Acostam el port a les persones

Millora de
l'accessibilitat
a la costa
de ses Voltes



@portsdebalears
#SENTelport

www.portsdebalears.com