

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ I PROTECCIÓ DE LA RUTA DELS FARS

Equip tècnic redactor:

Sr. Josep Antoni Aguiló Ribas
Biòleg, Cap de Servei de Estudis, Planificaci
Gestió Ambiental
(Direcció tècnica)

DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

Sr. Antoni Reynés Trias
Biòleg, Coordinador de Patrimoni Etnològic

Sr. Francesca Rosa Rotger Moyà
Historiadora, Tècnic superior Historiadora

Sr. Miguel Àngel Salvà Capó
Geògraf, Tècnic de Grau Mitjà de Medi Ambient

Consell de Mallorca



1. INTRODUCCIÓ

En data 30 de juny de 2020 s'ha disposat la iniciació del procediment per a la tramitació del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars.

D'acord amb l'article 18 de la *Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* (BOE núm. 296, d'11 de desembre de 2013); la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, en el seu article 9 estableix que se sotmetran a avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, i també les modificacions d'aquests, que adoptin o aprovin les administracions autonòmica, insular o local de les Illes Balears, l'aprovació dels quals exigeixi una disposició legal i reglamentària o un acord del Consell de Govern quan:

- a) *Estableixin el marc per a l'autorització futura de projectes legalment sotmesos a l'avaluació d'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, la ramaderia, la silvicultura, l'aqüicultura, la pesca, l'energia, la mineria, la indústria, el transport, la gestió de residus, la gestió de recursos hídrics, l'ocupació del domini públic maritimoterrestre, la utilització del mitjà marí, les telecomunicacions, el turisme, l'ordenació del territori urbà i rural o l'ús del sòl.*
- b) *Requereixin una avaluació perquè afecten espais Xarxa Natura 2000 en els termes que preveu la legislació del patrimoni natural i de la biodiversitat.*

[.../...]

El Pla Especial d'ordenació i protecció de la Ruta dels Fars, promogut pel Consell de Mallorca, no es pot subjectar a AAE simplificada en trobar-se en algun dels supòsits anteriors, per tant serà necessària la seva subjecció al tràmit d'avaluació ambiental estratègica ordinària.

Les etapes del procés d'avaluació ambiental estratègica ordinària, són aquelles definides a l'article 17 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental. L'article 10 de la Llei 12/2016, en matèria de tràmits, documentació i terminis d'AAE remet a la normativa bàsica estatal, això és, la Llei 21/2013, amb les particularitats que incorpora la Llei autonòmica. Les etapes són:

- Sol·licitud d'inici.
- Consultes prèvies i determinació de l'abast de l'estudi ambiental estratègic.
- Elaboració de l'estudi ambiental estratègic.
- Informació pública i consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades.
- Anàlisi tècnica de l'expedient.

- Declaració ambiental estratègica.

El promotor ha de presentar davant l'òrgan substantiu, juntament amb la documentació exigida per la legislació sectorial, una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, acompanyada de l'esborrany del pla i d'un **document inicial estratègic** que contindrà, almenys, la següent informació:

- a) Els objectius de la planificació.
- b) L'abast i contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables.
- c) El desenvolupament previsible del pla o programa.
- d) Els potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic.
- e) Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents.

Aquest és el document inicial estratègic que acompanya l'esborrany del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars, elaborat per a la tramesa a l'òrgan ambiental, amb la finalitat de ser sotmès a consultes de les administracions públiques afectades i de les persones interessades, que es pronunciaran en el termini de quaranta-cinc dies hàbils des de la recepció. Rebudes les contestacions a les consultes, l'òrgan ambiental elaborarà i trametrà al promotor i òrgan substantiu, el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic corresponent, juntament amb les contestacions rebudes a les consultes realitzades.

2. JUSTIFICACIÓ

El Decret de la presidència del Consell de dia 9 de desembre de 2019, pel qual es determina l'organització del Consell Insular de Mallorca (BOIB núm. 167, de 12 de desembre de 2019), i en particular l'article 3, és una atribució del Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient, entre d'altres:

- g) Exercir les actuacions derivades del desplegament de la Llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i rutes senderistes.
- h) Planificar, crear i gestionar rutes senderistes i refugis de muntanya en l'àmbit de les competències del Consell de Mallorca.

El Pla Territorial Insular de l'Illa de Mallorca (PTIM) aprovat definitivament pel Ple del Consell de Mallorca de dia 13 de desembre de 2004 (BOIB núm. 188 ext, de 31 de desembre de 2004), a la seva Norma 50 (ED) Rutes d'Interès Paisatgístic, estableix:

1. *Per tal de difondre la realitat patrimonial, promoure la seva conservació i potenciar el seu coneixement i comprensió, s'han creat les següents rutes d'interès naturalístic, grafiades en el plànol número 5:*

- Ruta Pedra Seca
 - Ruta Artà – Lluc
 - Ruta del Sistema hidràulic de Palma
2. *Sense perjudici de la possibilitat de redacció dels Plans Especials per part del Consell Insular de Mallorca per al desenvolupament de les presents determinacions, els traçats de les rutes esmentades s'hauran d'incloure en el planejament municipal, i seran vinculants a l'hora de redactar les adaptacions, revisions o els nous planejaments urbanístics. S'haurà de preveure una zona de protecció al voltant de cada un dels elements que la constitueixen on es prohibeixen actuacions que puguin malmetre o perjudicar el patrimoni catalogat, les visuals, l'entorn o la qualitat paisatgística de la ruta i, a la vegada, mantenir-les en condicions de ser transitades i obertes al públic.*
 3. *Els plans especials de desenvolupament d'aquestes rutes seran vinculants per al planejament urbanístic municipal i n'establiran de forma detallada el seu traçat, podent incorporar de forma justificada nous elements, alternatives o variants en el seu desplegament per a un millor compliment dels objectius assenyalats. Quan l'elaboració, tramitació i aprovació correspongui al Consell Insular de Mallorca, serà preceptiu sol·licitar informe als ens locals afectats una vegada adoptat l'acord d'aprovació inicial; d'altra banda, es podran subscriure convenis entre el Consell i les administracions locals implicades per tal de regular el marc de participació en la redacció i desplegament posterior dels plans especials.*

En el marc del PTIM, on és preveu la redacció d'aquests tipus de plans especials per a les rutes d'interès paisatgístic, és on es considera que es poden incloure rutes anàlogues com és el cas de la Ruta dels Fars.

La Llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca (BOIB num 68 de 2019) estableix:

- Article 43. "Competències dels consells insulars":
 - a) *Crear rutes senderistes en l'àmbit del seu territori mitjançant l'homologació, d'ofici o a proposta dels ajuntaments, de rutes excursionistes que compleixin amb les característiques previstes a l'article 42 d'aquesta llei. Igualment té competències per modificar o cancel·lar l'homologació esmentada.*
 - e) *Promoure i aprovar plans especials d'ordenació de rutes senderistes o, si escau, projectes de rutes senderistes, d'àmbit o d'interès insular, i determinar-ne les condicions d'ús, les possibles restriccions o limitacions i els mitjans financers per mantenir-les, conservar-les o restaurar-les.*
- Article 47. "Plans especials d'ordenació de rutes senderistes":

- 1. Els consells insulars i els ajuntaments queden facultats per elaborar, als seus àmbits respectius, els plans especials d'ordenació de rutes senderistes.*
- 2. Els plans especials d'ordenació de rutes senderistes d'àmbit supramunicipal es configuren com els plans especials d'ordenació territorial de caràcter autònom previstos en la legislació d'ordenació territorial, però, en tot cas, han de justificar que són coherents amb el que estableix aquesta llei.*

3. CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PLA ESPECIAL

El Pla Especial de la Ruta dels Fars es fonamenta en la necessitat de comptar amb un document de caire jurídic que determini el traçat, els usos i les actuacions que permetin preservar els seus valors i acomplir els seus objectius.

3.1 Àmbit

La Ruta dels Fars discorre pel Llevant i Migjorn de Mallorca, pels municipis de Capdepera, Son Servera, Sant Llorenç, Manacor, Felanitx, Santanyí, Ses Salines, Campos, Lluçmajor, Palma, Calvià i Andratx.

La Ruta té un total 285,53 km, i està constituïda per un traçat principal de 258,30 km i tres ramals o variants de 27,23 km.

A més del traçat, a l'àmbit de la Ruta dels Fars s'inclouen:

- a) Els elements del patrimoni natural, històric, artístic i etnològic que formen part del seu recorregut i que s'especifiquen en el Pla Especial.
- b) Les infraestructures de serveis i equipaments complementaris a la Ruta, que consisteixen en refugis i altres hostatges, instal·lacions, aparcaments, ponts, passarel·les, baranes i elements de senyalització, entre d'altres.
- c) Una zona de protecció de 3 metres a banda i banda del límit exterior dels camins que conformen la Ruta, que garanteixi la qualitat paisatgística de l'itinerari i els seus valors patrimonials i naturals.

Etapes i variants:

L'itinerari s'estructura en 12 etapes i 3 ramals o variants. L'establiment de l'inici i el final de cada una de les quals respon a tres factors principals:

1. Longitud i temps necessari per al seu recorregut. L'etapa s'ha de poder fer, preferiblement, en una sola jornada o en vàries si es compten amb punts d'allotjament intermedis.
2. Serveis. Sempre que sigui possible el senderista ha de disposar al final de cada etapa de la possibilitat d'hostalatge o acampada.
3. Accés a la ruta. Es dóna preferència quan això és possible a l'accés amb transport públic a l'inici o final de cada etapa.

Els ramals o variants, són itineraris complementaris a la Ruta, que donen accés a indrets o poblacions considerats d'interès, que li aporten un valor afegit o que la connecten amb altres itineraris senderistes promoguts pel Consell de Mallorca.

Per tal d'estudiar les característiques de la Ruta dels Fars, així com proposar les mesures de manteniment, millora i gestió, cada una de les etapes i ramals o variants es divideixen en trams, principalment a partir de les tipologies dels camins, atès que aquestes determinaran en gran mesura la problemàtica i els treballs a realitzar.

➤ Etapes

1. CALA AGULLA – CALA BONA.....	24.470 m
2. CALA BONA - PORTO CRISTO.....	13.740 m
3. PORTO CRISTO - PORTO COLOM.....	27.030 m
4. PORTO COLOM - CALA D'OR.....	14.550 m
5. CALA D'OR - CALA FIGUERA.....	16.700 m
6. CALA FIGUERA - COLÒNIA DE SANT JORDI.....	33.029 m
7. COLÒNIA DE SANT JORDI - CALA PI.....	25.040 m
8. CALA PI - S'ARENAL.....	25.988 m
9. S'ARENAL - PALMA.....	17.570 m
10. PALMA - SON CALIU.....	16.9300 m
11. SON CALIU - SANTA PONÇA.....	25.620 m
12. SANTA PONÇA - PORT D'ANDRATX.....	17.650 m

➤ Variants.

A. NA BURGUESA.....	7.660 m
B. CALVIÀ.....	13.850 m
C. ES CAPDELLÀ.....	5.721 m

3.2 Contingut del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars

En aquesta fase el Pla especial està format per la següent documentació:

- Document I. Memòria preliminar
 1. Introducció
 2. Justificació del Pla Especial
 3. Objectius
 4. Àmbit
 5. Metodologia del Pla Especials
 6. Condicionaments de la Planificació de la Ruta
 7. Naturalesa jurídica
 8. Efectes del Pla Especials
 9. Tramitació, vigència i revisió
 10. Desenvolupament del Pla Especial
 11. Gestió del Pla Especial
 12. Model de seguiment i control: indicadors d'impactes de l'ús públic de la Ruta
- Document II. Annex cartogràfic

3.3 Objectius del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars

- Potenciar el desenvolupament local sostenible.
- Facilitar el gaudi del medi natural a persones de qualsevol condició o circumstància personal o social.
- Facilitar i promoure uns ús responsable no motoritzat i sostenible del medi natural, com a mitja per donar a conèixer el medi natural, el paisatge, el patrimoni etnològic, el patrimoni marítim i pesquer i el patrimoni històric.
- Implantar la gestió sostenible del patrimoni viari i integrar els aspectes d'oci, socials i culturals amb els mediambientals i les activitats econòmiques.
- Contribuir a la protecció i conservació dels camins que formen part de la ruta, del patrimoni històric, etnològic i marítim i pesquer associat i del seu entorn mediambiental.
- Potenciar el senderisme com activitat saludable i apte per a la major part de la població.
- Incrementar l'oferta senderista del Consell de Mallorca amb la incorporació de nous municipis a la seva xarxa.
- Ordenar l'espai afectat per Ruta dels Fars d'acord amb les directrius establertes per la Llei de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i

Menorca, el Pla Territorial Insular de l'illa de Mallorca i altres instruments de planificació.

- Establir les mesures de protecció i conservació del patrimoni viari que conforma la ruta, del seu entorn natural i rural i dels elements del patrimoni històric, artístic i etnològic que formen part del recorregut i del seu entorn de protecció.
- Garantir la seguretat dels usuaris.

4. CONDICIONAMENTS DE LA PLANIFICACIÓ

S'han utilitzat els següents criteris generals per a la selecció del traçat de la Ruta dels Fars:

- Titularitat: el criteri general ha estat utilitzar camins de titularitat pública sempre que això ha estat possible.
- Dificultat: s'ha dissenyat per tal de fer-lo apte a la major part de la població.
- Seguretat: s'ha evitat, sempre que ha estat possible, el pas per carreteres asfaltades i amb circulació de vehicles. També s'han evitat aquells camins o tiranys que, per les seves característiques, poden presentar algun tipus de perill pels usuaris.
- Fragilitat: s'ha evitat el pas per entorns naturals fràgils i, quan ha estat imprescindible, s'han fet propostes per a minimitzar l'impacte.
- Connectivitat: s'ha donat prioritat a les opcions que permeten la comunicació amb la xarxa de transport públic, els possibles allotjaments, aparcaments i altres serveis considerats d'interès, zones d'esbarjo i descans.
- Aptitud: s'ha prioritzat la utilització del viari tradicional amb ferm de terra, ja que el senderisme és una activitat de lleure que per norma evita l'asfalt.

5. COHERÈNCIA INTERNA DELS OBJECTIUS ESMENTATS EN EL PLA ESPECIAL I EL SEU DESENVOLUPAMENT

Per tal d'aconseguir els seus objectius el Pla Especial preveu un Programa d'Actuacions amb la següent estructura:

- Actuacions generals: conjunt d'actuacions necessàries per delimitar i habilitar l'itinerari. Consisteixen en:
 - Delimitació del camí.
 - Senyalització.
 - Neteja.

- Treballs forestals.
- Rehabilitació dels camins.
- Habilitació de senders.
- Creació de noves infraestructures.
- Recuperació d'elements interès històric, artístic o etnològic.

- Actuacions de conservació i manteniment: feines de manteniment del camí i de la zona de protecció. S'inclouen tasques de caràcter periòdic i feines puntuals, d'acord amb els problemes detectats a través de les tasques de seguiment i control. Consisteixen en:

- Neteja.
- Manteniment del camí.
- Conservació i revisió dels elements de senyalització.
- Tractament de la vegetació.
- Conservació dels elements propis i associats al camí.
- Conservació i manteniment de les infraestructures.
- Conservació dels elements d'interès artístic, històric i etnològic.

- Divulgació: tendrà com a finalitat:

- Donar a conèixer el contingut de la ruta entre la població local i els usuaris.
- Sensibilitzar a la població local i els usuaris sobre els valors de la ruta (patrimonial, natural, marítim i cultural) i les actituds correctes d'utilització i conservació del medi natural i del patrimoni associat.

6. INCIDÈNCIA SOBRE ALTES PLANS SECTORIALS O TERRITORIALS

6.1 Pla Territorial Insular de Mallorca

El Pla Territorial Insular de l'Illa de Mallorca (PTIM) aprovat definitivament pel Ple del Consell de Mallorca de dia 13 de desembre de 2004 (BOIB núm. 188 ext, de 31 de desembre de 2004), a la seva Norma 50 (ED) Rutes d'Interès Paisatgístic, estableix:

1. *Per tal de difondre la realitat patrimonial, promoure la seva conservació i potenciar el seu coneixement i comprensió, s'han creat les següents rutes d'interès naturalístic, grafiades en el plànol número 5:*
 - *Ruta Pedra Seca*
 - *Ruta Artà – Lluc*
 - *Ruta del Sistema hidràulic de Palma*
2. *Sense perjudici de la possibilitat de redacció dels Plans Especials per part del Consell Insular de Mallorca per al desenvolupament de les presents determinacions, els traçats de les rutes esmentades s'hauran d'incloure en el planejament municipal, i seran vinculants a l'hora de redactar les adaptacions, revisions o els nous planejaments urbanístics. S'haurà de preveure una zona de protecció al voltant de cada un dels elements que la constitueixen on es prohibeixen actuacions que puguin malmetre o perjudicar el patrimoni catalogat, les visuals, l'entorn o la qualitat paisatgística de la ruta i, a la vegada, mantenir-les en condicions de ser transitades i obertes al públic.*
3. *Els plans especials de desenvolupament d'aquestes rutes seran vinculants per al planejament urbanístic municipal i n'establiran de forma detallada el seu traçat, podent incorporar de forma justificada nous elements, alternatives o variants en el seu desplegament per a un millor compliment dels objectius assenyalats. Quan l'elaboració, tramitació i aprovació correspongui al Consell Insular de Mallorca, serà preceptiu sol·licitar informe als ens locals afectats una vegada adoptat l'acord d'aprovació inicial; d'altra banda, es podran subscriure convenis entre el Consell i les administracions locals implicades per tal de regular el marc de participació en la redacció i desplegament posterior dels plans especials.*

En el marc del PTIM, on és preveu la redacció d'aquests tipus de plans especials per a les rutes d'interès paisatgístic, és on es considera que es poden incloure rutes anàlogues com és el cas de la Ruta dels Fars.

6.2 Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals del Parc Natural de Mondragó

Els trams 8, 9, 10 i 11 de l'etapa 5 recorren per dintre de la zona del Parc Natural de Mondragó, en el terme municipal de Santanyí. Per aquest motiu serà d'aplicació el seu PORN, aprovat per Acord del Consell de Govern de dia 10 de setembre de 1992 (BOIB núm. 120, de 3 d'octubre de 1992).

Actualment està en fase d'informació pública el procediment d'elaboració del Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals de Mondragó, per Acord del Consell de Govern de 6 de juliol de 2018 pel qual s'inicià el procediment d'elaboració del PORN (BOIB núm. 84, de 7 de juliol de 2018).

Aquest PORN prevaldrà sobre la normativa d'aquest Pla Especial, d'acord amb el que disposa l'article 18.2 de la Llei 42/2007, de 13 de desembre, de patrimoni natural i de la biodiversitat (BOE núm. 299, de 14 de desembre de 2007).

6.3 Parc Natural Marítimoterrestre de Es Trenc – Salobrar de Campos

Els trams 4, 5, 7, 8 i 9 de l'etapa 7 recorren per dintre de la zona del Parc Natural Marítimoterrestre de Es Trenc – Salobrar de Campos, en els termes municipals de Ses Salines i Campos.

Actualment no disposa de PORN i la seva gestió ve regulada pel Pla de Gestió Natura 2000 ES TRENC – SALOBRAR DE CAMPOS, d'acord amb el que estableix el *Decret 14/2015, de 27 de març, pel qual s'aproven cinc plans de gestió de determinats espais protegits Xarxa Natura 2000 de les Illes Balears* (BOIB núm. 51 ext. De 2015), que va aprovar dit pla de gestió que inclou les mesures necessàries en resposta a les exigències ecològiques, del tipus d'hàbitats naturals i de les espècies d'interès comunitari presents en l'espai protegit.

6.4 Pla Territorial de Protecció Civil

EL Pla territorial de Protecció Civil de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears (PLATERBAL) té per objectiu fer front a les situacions de risc greu, catàstrofe o calamitat pública que es puguin presentar en el seu àmbit territorial, i establir el marc organitzat per:

- Donar resposta a totes les emergències que es poden produir a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears com a conseqüència dels riscos identificats en aquest Pla.
- Coordinar tots els serveis, mitjans i recursos de la CAIB, incloent-hi els de les entitats públiques i privades i els procedents d'altres administracions públiques, segons l'assignació prèvia que aquestes efectuïn en funció de les seves disponibilitats i de les necessitats del Pla Territorial.
- Permetre la integració dels plans territorials d'àmbit inferior i garantir l'enllaç amb els d'àmbit superior.
- Assegurar, en qualsevol cas, la primera resposta davant qualsevol situació d'emergència que pugui presentarse.

L'organització i l'operativitat establertes obeeixen a la necessitat de tenir capacitat suficient per:

- Coordinar i dirigir els suports que rebi d'altres administracions públiques en el desenvolupament de l'emergència, i tenir prevista la transferència de funcions a l'Administració central, en cas que es decreti nacional, i continuar dirigint, amb les directrius que rebi, els mitjans propis.
- Donar suport a les accions dels plans d'àmbit inferior, tant per a l'elaboració dels plans propis com per a les accions que executa en una emergència.

El PLATERBAL es tindrà en compte a les diferents fases d'elaboració del Pla Especial de la Ruta dels Fars, durant la planificació i l'anàlisi de les possibles alternatives, i per a l'establiment de les mesures de seguiment i el control de la Ruta.

Per incloure el PLATERBAL en l'anàlisi ambiental que es durà a terme, s'elaboraran diferents mapes per catalogar i avaluar el grau d'inclusió del traçat de la Ruta dels Fars en les àrees amb major risc per tal d'establir les mesures correctores i preventives pertinents.

6.5 IV Pla General de Defensa contra Incendis Forestals de les Illes Balears (2015-2024)

L'objectiu general del pla es disminuir la incidència dels incendis al territori de les Illes Balears, el qual es pretén assolir treballant en la gestió del risc d'incendis forestals amb una sèrie d'objectius específics:

- Conèixer i analitzar els incendis històrics.

- Conèixer l'eficàcia de l'actual dispositiu analitzant l'accessibilitat i transitabilitat del territori, avaluant la ubicació i operativitat dels mitjans i quantificant la disponibilitat d'aigua.
- Identificar la dinàmica natural i la interacció antròpica sobre els diferents sistemes forestals.
- Analitzar la vulnerabilitat del territori davant d'un possible incendi.
- Relacionar els anteriors per a quantificar el nivell de risc i zonificar el territori en funció del nivell de risc.
- Plantejar accions a partir d'aquest anàlisi.

6.5 Pla Especial per fer front als incendis forestals (INFOBAL)

Estableix l'organització i els procediments d'actuació dels recursos i serveis la titularitat dels quals correspon a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i els que li poden assignar altres administracions públiques o altres entitats públiques o privades, a fi d'afrontar les emergències que provoquin aquests sinistres.

L'objecte d'aquest Pla especial és regular la utilització, la coordinació i la mobilització dels mitjans i recursos dels organismes públics i privats de l'àmbit de la comunitat autònoma de les Illes Balears en les situacions d'emergències derivades de riscos per incendis forestals.

El Pla pretén garantir la limitació més eficient dels danys personals, econòmics, ecològics, ambientals i paisatgístics que es puguin produir com a conseqüència dels incendis forestals que tenguin lloc a les Illes Balears.

L'àmbit geogràfic d'aplicació de l'INFOBAL se circumscriu a tot el territori de la comunitat autònoma de les Illes Balears, tenint en compte les particularitats de l'arxipèlag balear.

6.6 Planejament urbanístic dels municipis per on discorre la Ruta dels Fars

D'acord amb l'article 47.2 de la Llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca (BOIB núm. 163, de 29 de desembre de 2018) els plans especials d'ordenació de rutes senderistes d'àmbit supramunicipal es configuren com els plans especials d'ordenació territorial de caràcter autònom previstos en la

legislació d'ordenació territorial, però, en tot cas, han de justificar que són coherents amb el que estableix aquesta llei.

L'article 13 bis de la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'Ordenació Territorial (BOIB núm. 157 Ext., de 27 de desembre de 2000) indica que *els plans especials d'ordenació territorial han de ser aprovats per l'administració competent en ordenació del territori i prevalen sobre l'ordenament urbanístic.*

Per tot això, el planejament urbanístic queda supeditat a les previsions del pla especial (un cop aprovat aquest definitivament) i haurà d'incorporar les seves prescripcions a la primera revisió que se'n faci de l'ordenació urbanística municipal.

6.7 Pla Director Sectorial de Carreteres

En els trams on l'itinerari coincideix amb una carretera, el Pla Especial preveurà l'habilitació d'un sender alternatiu i/o separat físicament de la zona de trànsit de vehicles, o qualsevols altra mesura destinada a garantir la seguretat dels senderistes.

6.8 Pla d'Intervenció a Àmbits Turístics de l'illa de Mallorca

El PIAT proposa un seguit de dotacions turístiques enfocades cap al gaudi equilibrat dels espais lliures, la cultura, l'esport i el lleure per tal de redistribuir territorialment els beneficis i pressions del turisme (en el cas de les rutes ciclistes o senderistes, oferir alternatives per descongestionar les existents, proposant rutes senderistes per Llevant o interior de l'illa, per descongestionar les de la Serra de Tramuntana) i redistribuir temporalment la pressió al llarg de l'any.

Amb la finalitat de fomentar el senderisme i a la vegada reduir la pressió sobre determinats indrets de l'illa, i especialment a la Serra de Tramuntana, el Consell de Mallorca podrà crear noves rutes senderistes que articulïn els diferents sistemes territorials i que complementaran les grans Rutes de caire insular com són la de Pedra en sec i la d'Artà a Lluc. Amb la finalitat de completar la xarxa prevista al Pla Territorial Insular de Mallorca, es creen les següents de caràcter insular, i que es dibuixen de forma orientativa al plànol O-5: la Ruta dels Fars i la Ruta dels Santuaris.

Per a l'ordenació i execució de les rutes senderistes previstes en aquest PIAT, es seguirà el que preveu la legislació de camins públics i rutes senderistes. Els respectius plans especials i projectes de rutes senderistes hauran de tenir en compte els criteris de

posar en valor el paisatge i els recursos patrimonials propis de l'illa, d'ajustar-se a rutes temàtiques que posin en valor les principals singularitats de cada STT i de preveure connexions amb les zones turístiques i amb els centres d'interpretació previstos en el PIAT.

L'article 34 que preveu la xarxa de rutes senderistes per a articular els diferents sistemes territorials turístics indica que en el marc del previst a la legislació en matèria de camins públics i rutes senderistes, i amb la fi de fomentar el senderisme i a la vegada de reduir la pressió de visitants sobre determinats indrets de l'illa, especialment a la Serra de Tramuntana, el Consell de Mallorca pot crear rutes senderistes noves que articulin els diferents sistemes territorials i que complementin les grans rutes de caràcter insular ja establertes, com son la Ruta de Pedra en Sec i la Ruta Artà – Lluc. Amb la finalitat de completar la xarxa prevista en el Pla Territorial Insular de Mallorca, es creen les següents rutes de caràcter insular: la Ruta dels Fars i la Ruta dels Santuaris.

7. EFECTES AMBIENTALS DE LES DIFERENTS ALTERNATIVES DEL PLA ESPECIAL

Es realitzarà un anàlisi de les alternatives possibles, incloent l'alternativa zero. Aquesta avaluació inclourà de manera general els possibles efectes sobre el medi físic, biòtic i socioeconòmic. L'estudi d'aquestes alternatives serà analitzat amb profunditat durant la fase de tramitació ambiental.

7.1 Alternativa zero:

L'ús indiscriminat del territori, i en concret de la zona costanera del Llevant i Migjorn de Mallorca, per part de la població – amb les diferents modalitats, tant de formes de locomoció (a peu, a cavall o en bicicleta, o a motor: vehicles tot terreny, motocicletes, quads, turismes ...) com d'ocupació temporal d'altres usos recreatius -, representa un problema mediambiental de primer ordre.

L'alternativa zero correspon a les conseqüències que es donarien en cas que no s'aplicàs el Pla especial d'ordenació i protecció de la Ruta dels Fars. De manera general, es pot dir que l'evolució al llarg de tota la Ruta derivaria en un empitjorament de la gran majoria de camins que la formen i del seu entorn. A causa de les condicions actuals i de la demanda creixent per part dels usuaris, és necessari la creació d'un instrument que permeti la gestió i el control de la demanda.

Els efectes més importants són descrits breument a continuació. En primer lloc, existiria una manca de connexió entre els diferents trams que s'incorporen a la Ruta, amb trams on no es podria transitar ja que es troben en propietats privades. La inexistència de senyalització al llarg dels camins provoca en molts casos aquestes incursions en propietat privada, a més d'un alt grau de risc de pèrdua.

Un altre problema que se'n derivaria és l'augment de la degradació del medi físic i del biòtic, especialment en zones amb un alt grau d'erosió, necessitades d'actuacions per interrompre el procés i per recuperar l'estat natural. La tendència actual dels usuaris d'obrir nous camins augmenta el nivell d'erosió, de degradació i de compactació del sòl, i aquesta darrera és una de les causes que es redueix la infiltració i que afavoreix la formació d'escorrentia superficial en els períodes de pluja intensa, afavorida per una falta de manteniment del camí i dels seus elements associats, sobretot els vinculats al control de l'escorrentia superficial a camins amb pendent

L'estat de degradació que comporten molts dels camins suposa per a una gran part dels usuaris un perill per a la seguretat. A més, s'observen indrets amb una forta degradació de la flora i dels hàbitats de molts tipus de fauna, causada per l'obertura de camins alternatius als originals com a conseqüència de la manca de delimitació o definició d'aquests així com per una falta de manteniment i neteja de l'entorn. Aquesta situació afecta també als elements patrimonials i etnològics, un fet que sovint comporta un perill per als usuaris i un impacte visual, natural i patrimonial negatiu. A més l'aparició de nous viaranyos i la sobrefreqüentació de l'entorn originats per la no ordenació dels viaranyos existents, provocaran un augment de la compactació del terreny per falta de delimitació d'un itinerari principal, amb la conseqüent disminució de la infiltració d'aigua al subsòl; i procés de degradació de l'entorn.

També es dona un augment en el risc d'incendi per acumulació incontrolada de deixalles, excés de vegetació per falta de manteniment, i dispersió de la població per àrees amb elevat risc d'incendi de forma no controlada.

Finalment, la manca d'un instrument de gestió permet l'existència d'indrets on s'acumulen les deixalles o on la vegetació creix de manera excessiva, amb el conseqüent increment del risc d'incendi.

Pel que fa als efectes socio-econòmics:

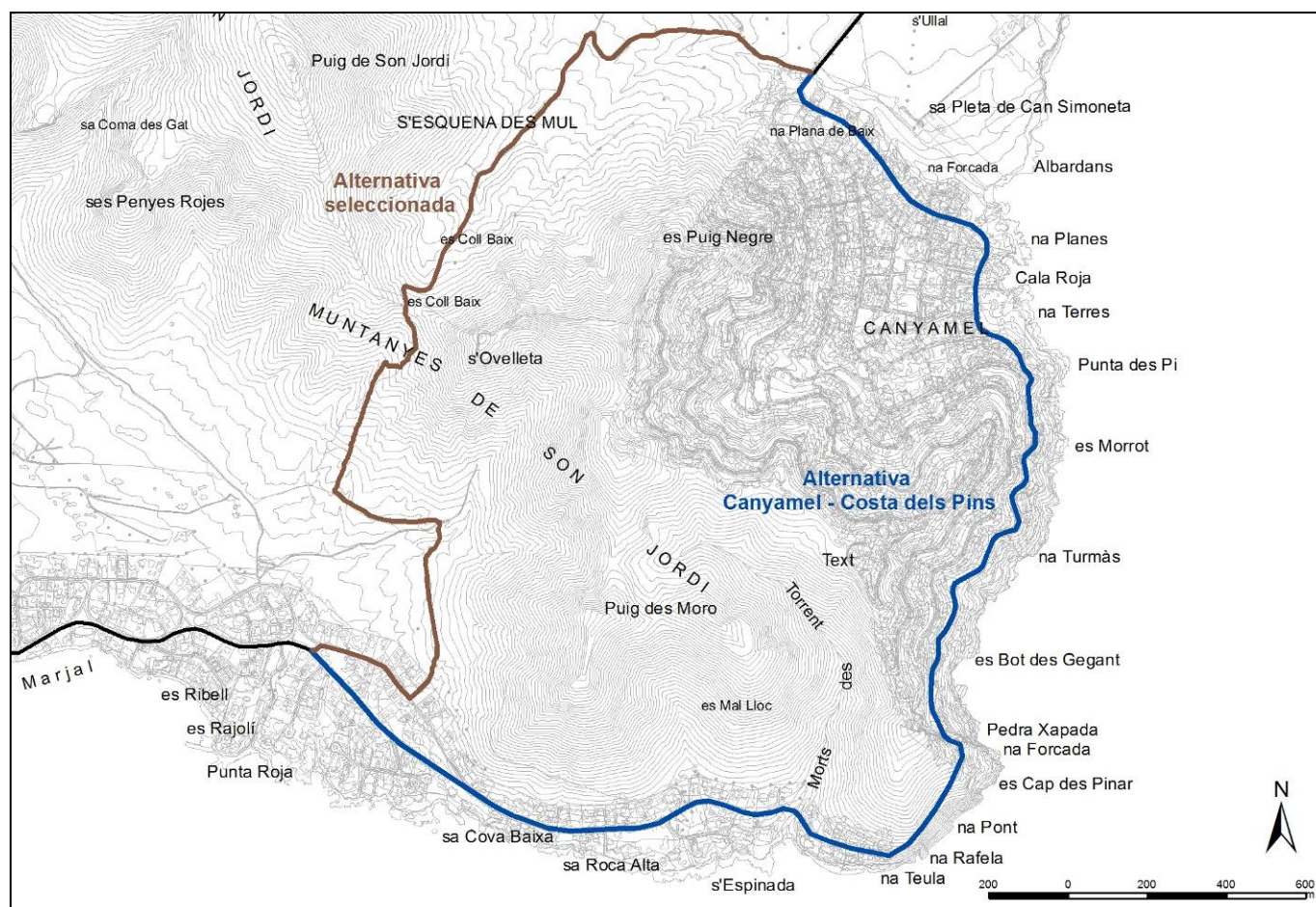
1. El sector serveis no rebria els clients potencials derivats de la Ruta dels Fars.
2. No és potenciaria la diversificació i desestacionalització derivada de les activitats del senderisme.
3. No és crearien els llocs de feina derivats de les obres d'adequació, gestió i manteniment de la ruta.

7.2 Alternativa Canyamel – Costa dels Pins

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre en gran part per zones urbanes. Aquesta opció requeriria la creació d'un tram de camí de uns 350 metres de llargària entre l'Avinguda del Pinar (Costa dels Pins) i la Via de les Cales, i per tant implicaria un major impacte ambiental que el traçat seleccionat.

Aquesta alternativa, atès que en gran part discorre per vials urbans, també és menys apte per a la pràctica del senderisme.

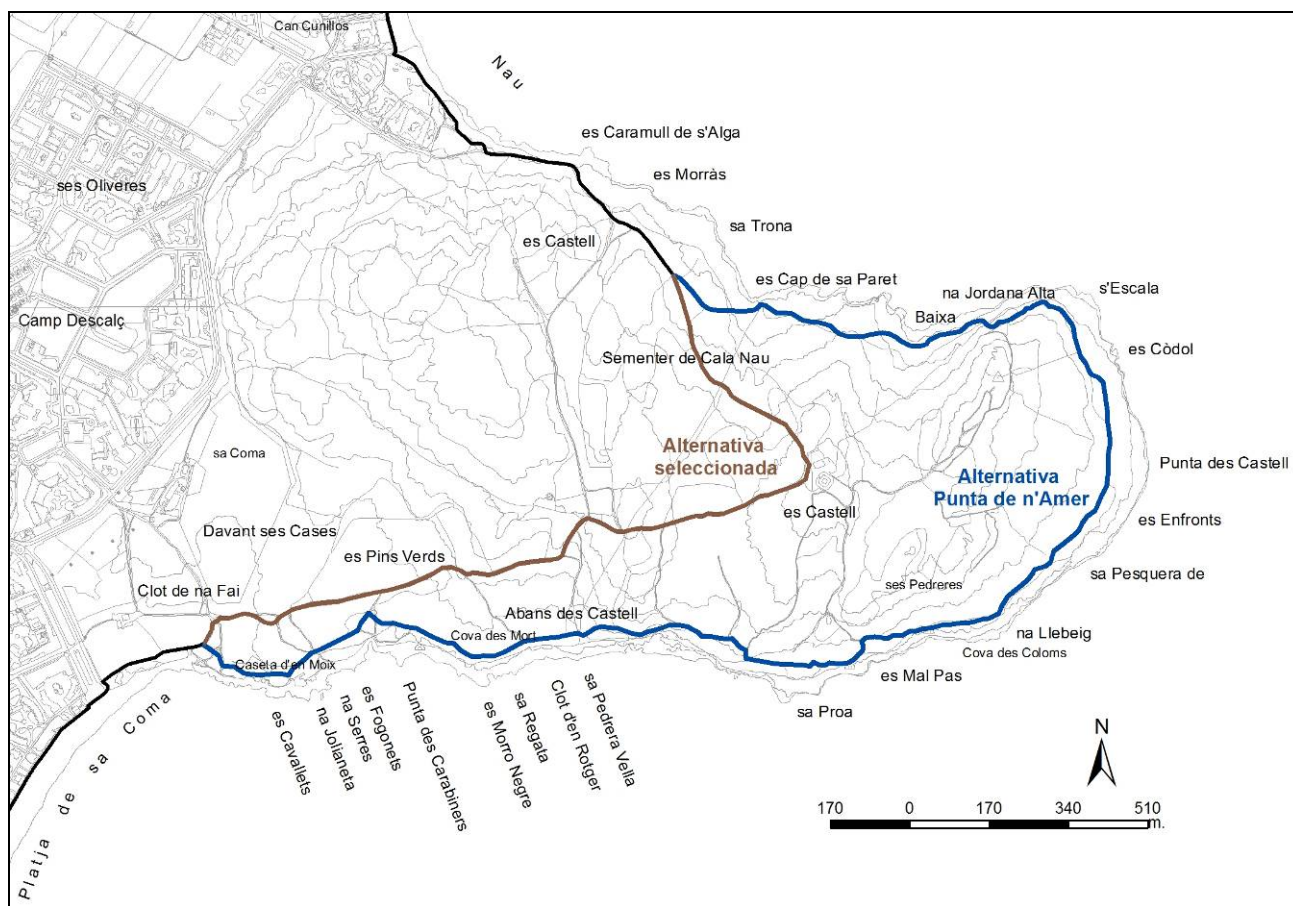
El traçat seleccionat és més idoni ja que discorre per camins existents amb ferm de terra.



7.3 Alternativa Punta de n'Amer

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per un recorregut més pròxim a la costa i utilitza un tirany més o menys definit que voreja tot el litoral de la Punta de n'Amer. Aquest traçat implicaria una major senyalització per tal d'evitar la dispersió dels usuaris de la ruta pels nombrosos viaransys ja existents. A més aquest traçat no connecta amb el castell de la Punta de n'Amer, un fet que suposaria una pèrdua d'interès patrimonial per a la ruta.

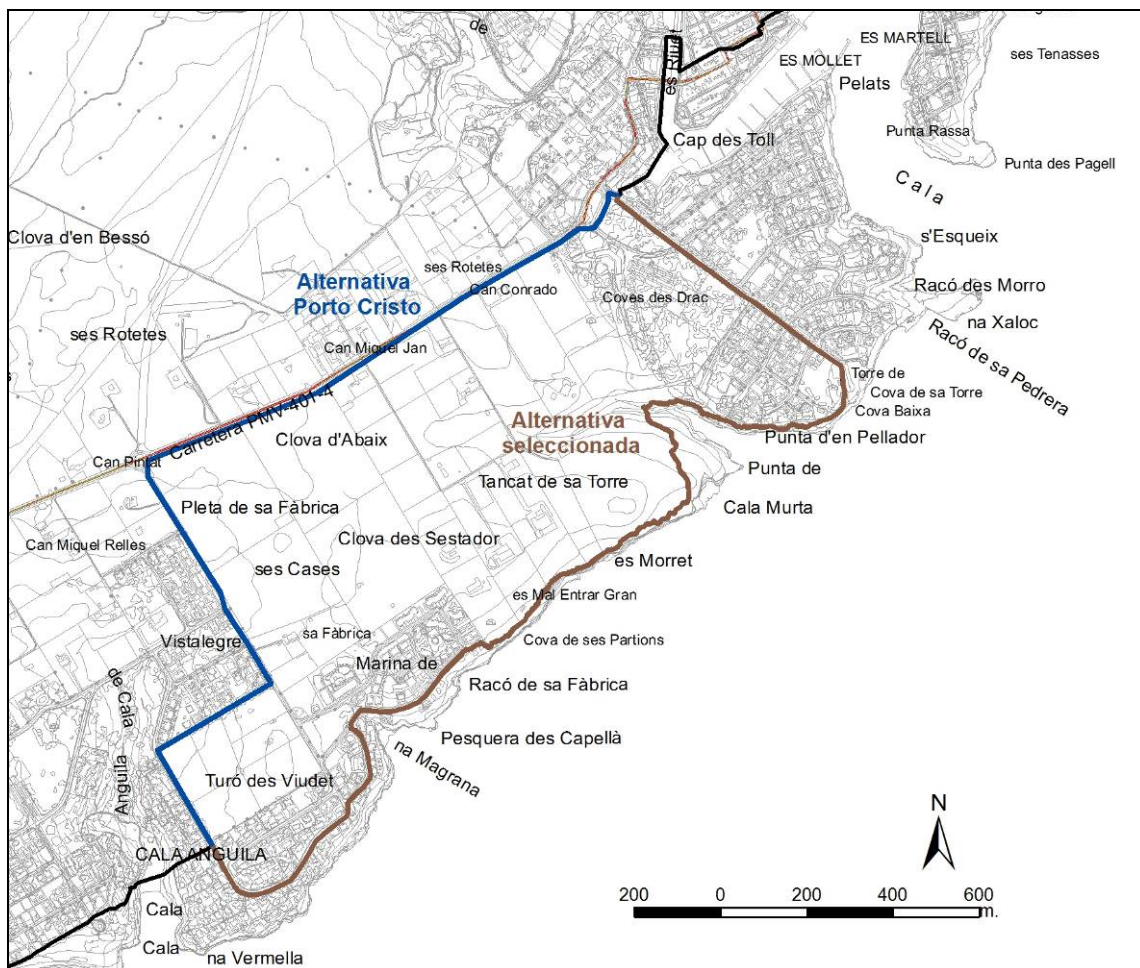
El traçat seleccionat es correspon amb el camí principal i ben definit que connecta tant Cala Millor com Sa Coma amb el castell de la Punta de n'Amer. És un camí apte per a vehicles que ja suporta el pas dels visitants que volen accedir al castell.



7.4 Alternativa Porto Cristo

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per un carril per a bicicletes que discorre en paral·lel a la carretera Ma-4140 i pels carrers Avinguda Vasco de Gama, Passeig Simón Bolívar i Passeig Infanta Carlota de l'àrea urbana de Porto Cristo Novo, un recorregut amb poc interès senderista.

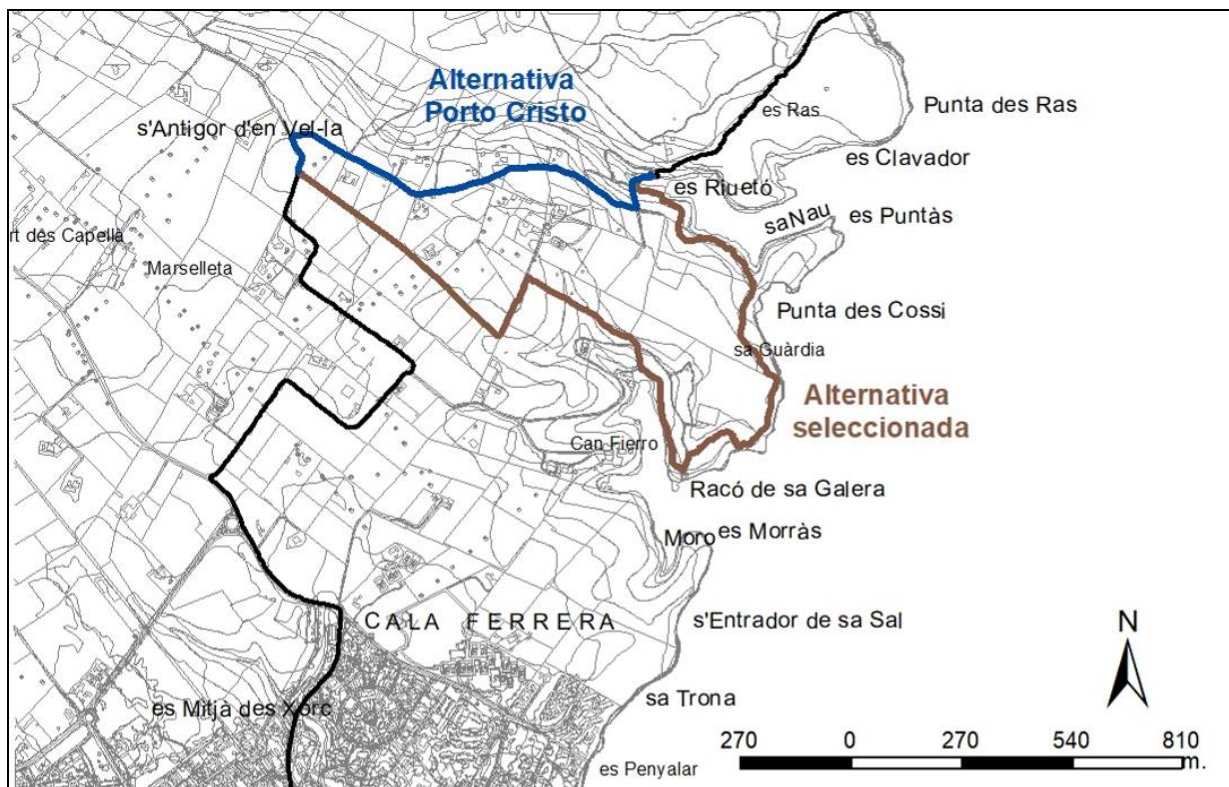
El traçat seleccionat discorre també en part per àrees urbanes si bé una bona part del seu recorregut transcorre per un sender litoral de major interès senderista i paisatgístic que no afecta a cap àrea ambientalment protegida. A més té un major interès patrimonial i històric ja que discorre prop de la Torre de Porto Cristo, la casa del torrer i un niu d'ametralladores.



7.5 Alternativa cala sa Nau

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per un camí asfaltat d'escàs interès senderista.

El traçat seleccionat discorre entre cala sa Nau i cala Mitjana per un tirany costaner de major interès senderista i paisatgístic, que a més incrementa l'interès de la ruta pel fet de connectar amb vàries barraques, coves i pedreres d'interès patrimonial.

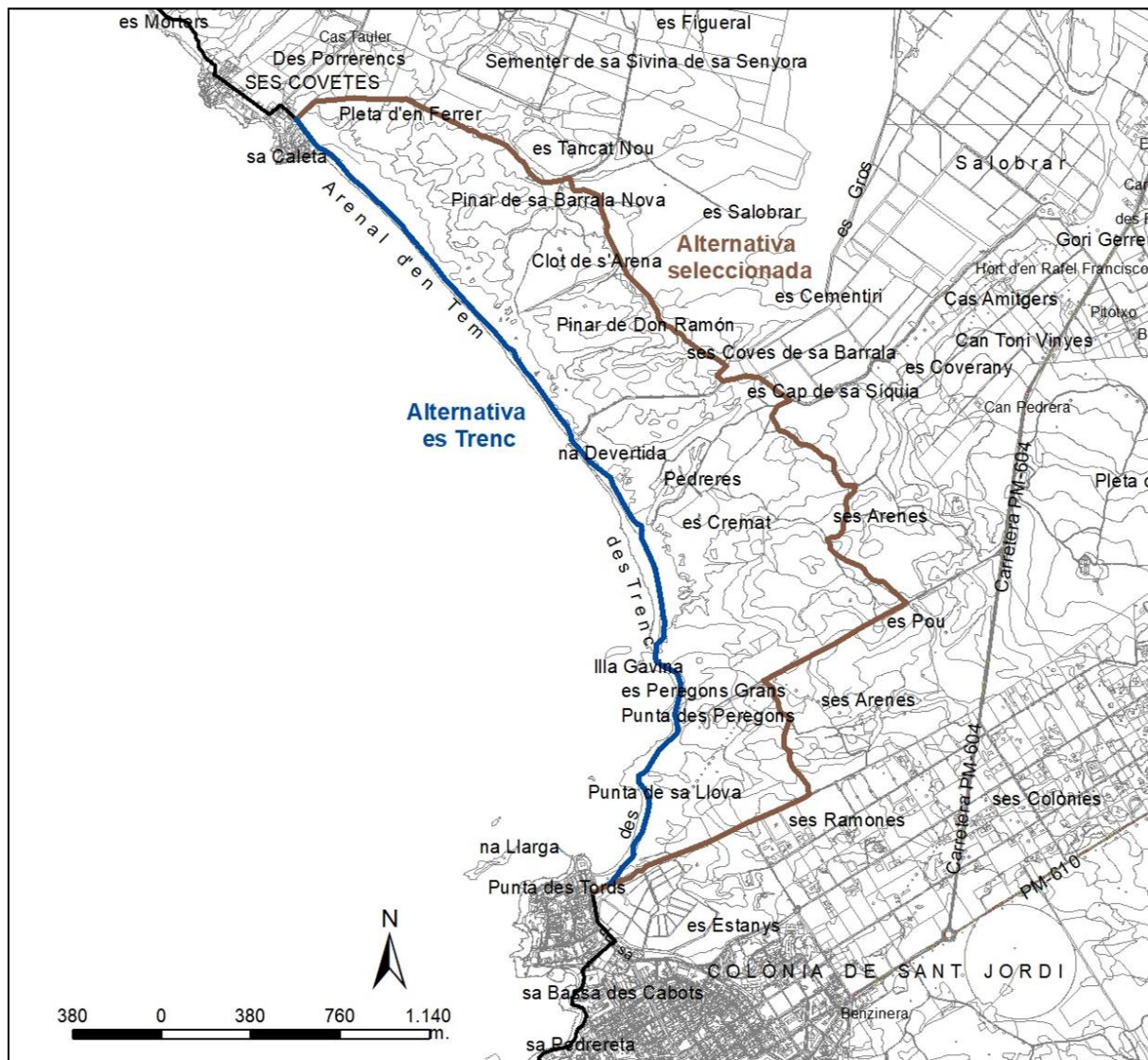


7.6 Alternativa es Trenc

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per la primera línia de la platja des Trenc. La major part del traçat té el ferm d'arena, una tipologia poc apte per la pràctica del senderisme, a més al ser una de les platges més turístiques de Mallorca durant llargues temporades de l'any concentraria un elevat nombre de banyistes, fet que provocaria un increment en la càrrega humana de la primera línia litoral i un possible conflicte d'usos.

El fet de discorre per una area de topografia variable per efecte dels temporals, obligaria a la seva sobresenyalització amb el conseqüent impacte ambiental sobre el sistema dunar, que a més està inclòs dintre de la Xarxa Natura 2000.

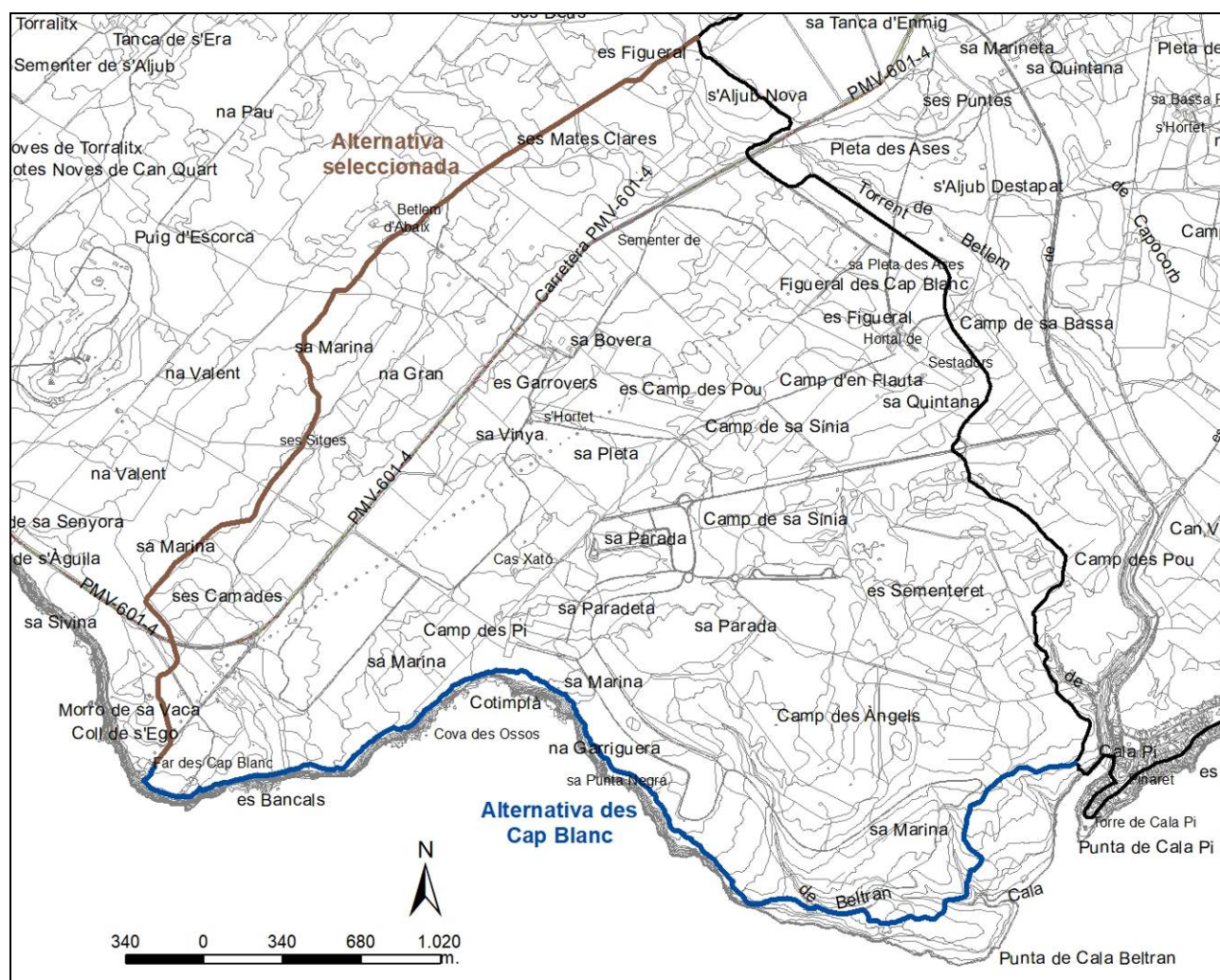
El traçat seleccionat discorre rere el sistema dunar, per un camí consolidat un fet que minimitza l'impacte, i que permet la pràctica del senderisme per un tipus de ferm considerat més adient per aquesta activitat. Evita també els possibles conflictes entre diferents usuaris.



7.7 Alternativa Cap Blanc

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per la línia de costa entre Cala Pi i el Far des Cap Blanc. La major part del traçat té el ferm de terra i discorre majoritàriament per camins de poca amplada molt propers a la línia de costa. La gran presència de camins alternatius obligaria a realitzar una sobresenyalització de l'itinerari amb el conseqüent impacte ambiental a un espai inclòs dintre de la Xarxa Natura 2000.

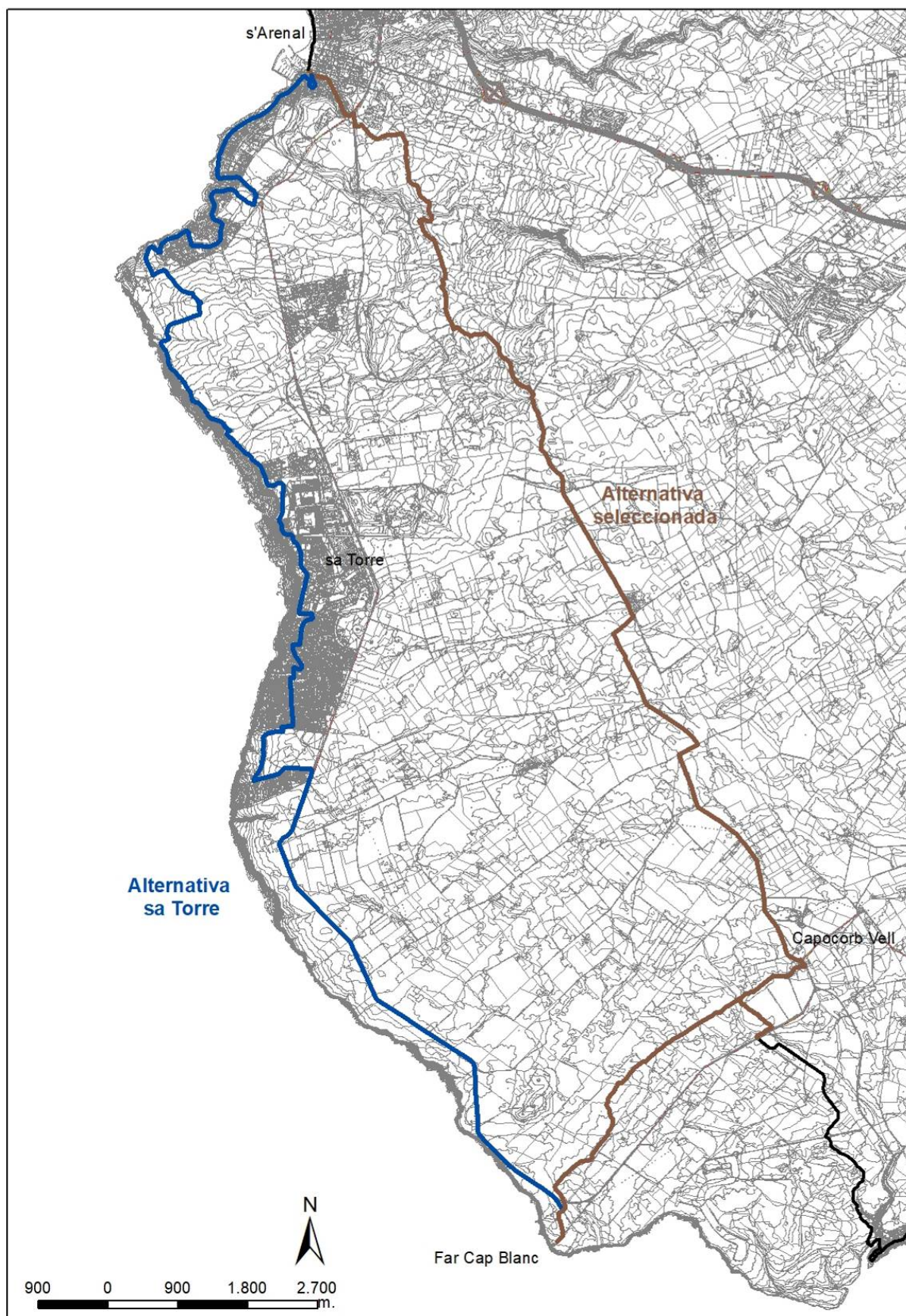
El traçat seleccionat discorre per un camí interior consolidat minimitzant l'impacte al ser majoritàriament un camí de carro amb poca presència de camins alternatius.



7.8 Alternativa sa Torre

L'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre en gran part per la carretera Ma-6014, i per les zones urbanes de Tolleric, Badia Gran, Badia Blava, Sa Torre, Puigderros i Son Verí Nou; un traçat poc apte per a la pràctica del senderisme i amb un tram de gran perillositat quan coincideix amb la carretera. Entre les àrees urbanes de Puigderros i Son Verí Nou el traçat discorre majoritàriament per tiranys amb ferm de terra poc definits i amb molts de traçats alternatius.

El traçat seleccionat discorre per un camí interior consolidat minimitzant l'impacte al ser majoritàriament un camí de carro de terra amb poca presència de camins alternatius. A més aquest traçat discorre prop d'elements de patrimoni de gran interès com les possessions de sa Torre, Capocorb Vell i Capocorb Nou, a més de la zona arqueològica del Talaiot de Capocorb Vell, uns elements que donen un valor afegit a l'itinerari.



8. METODOLOGIA EMPRADA PER A LA IDENTIFICACIÓ I POSTERIOR VALORACIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS

Els possibles impactes seran produïts per:

- Les accions previstes per a l'adequació i senyalització de l'itinerari.
- Les accions derivades de l'ús dels camins pels diferents usuaris, senderistes, vehicles, ciclistes i cavallers.
- Les actuacions de conservació i manteniment previstes.

8.1 Caracterització dels impactes:

Es presenta un anàlisi dels probables impacte que es produirà l'aplicació del pla especial de la Ruta dels Fats sobre el medi.

S'han identificat i valorat els impactes en dos moments diferents:

- Fase operacional. S'avaluen els impactes derivats de l'habilitació dels camins per a formar part de la Ruta.
- Fase d'explotació i manteniment. S'avaluen els impactes derivats de l'ús de la Ruta i de les tasques de manteniment.

La caracterització dels impactes identificats es realitzarà d'acord amb l'Annex VI de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental:

- Efecte positiu: aquell que és admès com a tal, tant per la comunitat tècnica i científica com per la població en general, en el context d'un anàlisi complet dels costos i beneficis genèrics i de les externalitats de l'actuació contemplada.
- Efecte negatiu: aquell que es tradueix en una pèrdua de valor naturalístic, estètico-cultural, paisatgístic, de productivitat ecològica, o en un augment dels perjudicis derivats de la contaminació, de l'erosió o colmatació i altres riscos ambientals en discordança amb l'estructura ecològico-geogràfica, el caràcter i la personalitat d'una localitat determinada.
- Efecte significatiu: aquella que es manifesta com una modificació del medi ambient, dels recursos naturals, o dels seus processos fonamentals de funcionament, que produeixi o pugui produir en el futur repercussions apreciables als mateixos.
- Efecte directe: aquell que té una incidència immediata a qualque aspecte ambiental.
- Efecte indirecte: aquell que suposa incidència immediata respecte a la interdependència, o en general, respecte a la relació d'un sector ambiental amb un altre.

- Efecte simple: aquell que es manifesta sobre un sol component ambiental o que la seva forma d'acció és individualitzada, sense conseqüències a la inducció de nous efectes, ni en la de la seva acumulació, ni en la de la seva sinèrgia.
- Efecte acumulatiu: aquell que al perllongar-se en el temps l'acció de l'agent inductor, incrementa progressivament la seva gravetat, al manca mecanismes d'eliminació amb efectivitat temporal similar a la de l'increment de l'agent causant del dany.
- Efecte sinèrgic: aquell que és produeix quan l'efecte conjunt de la presència simultània de varis agents suposa una incidència ambiental major que l'efecte sumat per les incidències individuals contemplades aïlladament. Així mateix, s'inclou en aquest tipus els efectes amb un mode d'acció que indueix en el temps a l'aparició d'altres de nous.
- Efecte permanent: aquell que suposa una alteració indefinida en el temps de factors d'acció predominant a l'estructura o a la funció dels sistemes de relació ecològiques o ambientals presents en el lloc.
- Efecte temporal: aquell que suposa l'alteració no permanent en el temps, amb un termini temporal de manifestació que pugui estimar-se o determinar-se.
- Efecte reversible: aquell en que l'alteració que suposa pot ser assimilada per l'entorn de forma mesurable, a mig termini, gràcies al funcionament dels processos naturals de successió ecològica, i dels mecanismes de autodepuració del medi.
- Efecte irreversible: aquell que suposa la impossibilitat, o la dificultat extrema de retornar a la situació anterior a l'acció que ho produeix.
- Efecte recuperable: aquell en que l'alteració que suposa pot eliminar-se, bé per l'acció natural, bé per l'acció humana, així com aquell en que l'alteració que suposa pot ser reemplaçable.
- Efecte irrecuperable: aquell en que l'alteració o pèrdua que suposa és impossible de reparar o restaurar, tant per l'acció natural com per la humana.
- Efecte continu: aquell que es manifesta com una alteració constant en el temps, acumulat o no.
- Efecte discontinu: aquell que es manifesta mitjançant alteracions irregulars o intermitents en la seva permanència.
- Efecte periòdic: aquell que es manifesta com a forma d'acció intermitent i continua en el temps.
- Efecte irregular: aquell que es manifesta de forma imprevisible en el temps i en que es precis avaluar les seves alteracions en funció d'una probabilitat d'ocurrència, principalment en aquelles circumstàncies no periòdiques ni contínues, però de gravetat excepcional.

8.2 Valoració de l'impacte:

Els impactes es valoraran d'acord amb l'Annex VI de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental:

- Impacte ambiental compatible: aquell en el qual la recuperació és immediata una vegada ha acabat l'activitat que ho produeix i que no precisa de pràctiques protectores o correctores.
- Impacte ambiental moderat: aquell en el qual la recuperació no es precisa de mesures correctores o preventives intensives i en el qual la recuperació de les condicions ambientals inicial requereix un cert temps.
- Impacte ambiental sever: aquell en el qual la recuperació de les condicions del medi exigeix mesures correctores o preventives, i que en el que fins i tot amb aquestes mesures, la recuperació de les condicions inicials del medi requereixen un període de temps dilatat.
- Impacte ambiental crític: aquell en el que la magnitud es superior al llindar acceptable. Amb aquest impacte es produeix una pèrdua permanent de la qualitat de les condicions ambientals, sense possibilitat de recuperació, fins i tot amb l'aplicació de les mesures correctores o protectores.
- Impacte residual: Produeix pèrdues o alteracions dels valors naturals quantificades en número, superfície, qualitat, estructura i funció, que no es poden evitar ni reparar, una vegada aplicats in situ totes les mesures de prevenció i correcció possibles.

8.3 Fitxes de identificació, caracterització i avaluació dels impactes amb les mesures correctores proposades:

A continuació és mostren el resultat de les matrius tant d'identificació com d'avaluació dels impactes.

-28-

		FASE EXPLOTACIÓ I MANTENIMENT																				
FACTORS DEL MEDI	IMPACTES	Positiu	Negatiu	Significatiu	Directe	Indirecte	Simple	Acumulatiu	Sinèrgic	Permanent	Temporal	Reversible	Irreversible	Recuperable	Irrecuperable	Continu	Discontinuu	Periòdic	Irregular	AVALUACIÓ DE L'IMPACTE	MESURES PREVENTIVES O CORRECTORES	IMPACTE RESIDUAL
Qualitat de l'aire	Emissions de partícules per les tasques de manteniment		x		x		x				x	x		x		x			x	Compatible		
Qualitat acústica	Soroll provocat pels usuaris		x		x		x		x		x	x		x		x			x	Compatible	Informació a l'usuari	Compatible
	Soroll provocat per les tasques de manteniment		x	x	x		x		x					x		x			x	Compatible	Quan afectin la Xarxa Natura 2000, tenir en compte les èpoques de nidificació	Compatible
Hidrologia	Contaminació per abocaments de deixalles		x		x		x			x		x		x			x		x	Compatible	Informació a l'usuari i neteja	Compatible
Edafologia	Erosió		x	x	x			x	x	x			x		x	x		x		Compatible	Control periòdic i establiment de mesures de control de l'escorrentia superficial	Compatible
Vegetació	Pèrdua de vegetació per les tasques de manteniment		x	x	x		x		x	x		x		x		x			x	Compatible	Fer un desbrossament selectiu, tenint en compte les espècies endèmiques i/o en perill	Compatible
Fauna	Renou provocat pels usuaris		x		x			x		x		x		x		x			x	Compatible	Informació a l'usuari de normes de comportament	Compatible
	Risc d'atropellament		x		x		x			x			x		x	x			x	Compatible		
	Renou provocat per tasques de manteniment		x		x		x		x	x		x		x		x			x	Compatible	Quan afectin la Xarxa Natura 2000, tenir en compte les èpoques de nidificació	Compatible
Paisatge	Acumulació de deixalles		x		x		x				x		x	x		x			x	Compatible	Retirada de residus una vegada finalitzades les feines de manteniment i informació a l'usuari	Compatible
	Millora en la qualitat paisatgística per manteniment dels camins i elements de patrimoni	x			x		x		x	x		x		x		x		x		Compatible		
Elements patrimonials	Degradació	x			x		x			x		x		x		x			x	Compatible	Seguiment i control de l'estat de conservació	Compatible
Risc d'incendis	Augment dels risc provocat pels usuaris		x	x	x		x				x		x		x	x			x	Moderat	Informació a l'usuari i neteja i eixermada periòdica	Compatible
	Disminució del risc per la concentració del pas de senderistes per un únic itinerari senyalitzat	x		x	x			x			x		x		x	x			x	Compatible		
	Disminució del risc per les tasques d'eixermada i neteja	x		x	x			x		x		x		x		x			x	Compatible		
Sòl urbà i carreteres	Risc d'accidents		x		x		x			x			x	x			x		x	Compatible	Informació a l'usuari	Compatible
Usos de l'entorn	Molesties a habitatges pròxims pel pas de vehicles i usuaris		x		x		x				x	x		x			x		x	Compatible	Informació a l'usuari	Compatible
	Conflictes amb usos agrícoles i ramaders		x		x		x				x	x		x			x		x	Compatible	Informar l'usuari i propietaris	Compatible
	Conflictes derivats pel pas per zones de caça		x		x		x				x	x		x		x			x	Compatible	informació a l'usuari, caçadors i propietaris	Compatible
Aspectes socio-econòmics	Desenvolupament local dels municipis	x		x		x		x	x	x		x		x		x		x		Compatible		
	Millora en la percepció dels elements patrimonials, culturals i naturals	x		x	x			x		x		x		x		x		x		Compatible		
	Creació de llocs de feina	x			x		x				x	x		x			x		x	Compatible		
Canvi climàtic																				Compatible		

8.4 Avaluació dels efectes ambientals derivats del Pla:

A continuació s'expliquen els efectes positius i negatius que és poden produir com a conseqüència de l'habilitació de la ruta per a ús senderista.

- Qualitat atmosfèrica:

Atès que la Ruta dels Fars és una ruta senderista, no és crearan nous camins aptes per a vehicles motoritzats i no augmentarà el trànsit en aquells trams on ja està permès. L'impacte per tant no serà significatiu.

La major part dels treballs de manteniment, especialment els forestals o de treballs de pedra en sec, es realitzaran amb una mínima utilització de maquinària i seran puntuals i de curta durada. Per tant les emissions causades no seran significatives.

- Qualitat acústica:

L'increment dels nivells sonors pel pas de persones, bicicletes i cavalls serà poc significatiu.

Les actuacions generadores de soroll derivades de les diferents actuacions previstes en el Pla Especial (forestals, senyalització, actuacions sobre el patrimoni i els camins) tendran un impacte poc significatiu, ja que bona part del procés és realitza amb eines manuals.

L'impacte produït pel pas de vehicles de manteniment no serà significatiu ja que es produirà per vials on actualment ja es circula.

- Hidrologia:

Les aigües superficials o subterrànies es poden contaminar per l'abocament de deixalles.

El programa d'actuacions preveurà la recuperació d'elements patrimonials (aljubs, síquies, marges, safaretjos ...) i la neteja de l'itinerari, amb un efecte positiu sobre les aigües superficials.

És possible la contaminació durant la fase operacional provinent de possibles accidents o mal funcionament de maquinària, un impacte que és veurà reduït a la fase d'explotació i manteniment, i que amb les mesures correctores o preventives no serà significatiu.

- Edafologia:

El traçat la Ruta dels Fars està integrat en quasi la seva totalitat per camins ja existents la qual cosa minimitza els processos erosius. Existeix també un risc de compactació i pèrdua de sòl per la creació de nous tiranys o dreceres, que és veurà reduït significativament per l'adequació i senyalització, un fet que evitarà la dispersió d'usuaris per hàbitats potencialment fràgils.

Les tasques de delimitació del camí també tindran un impacte positiu ja que evitaran la dispersió dels usuaris i la compactació i l'increment dels processos erosius per escorrentia superficial.

Durant la fase de manteniment les actuacions previstes permetran que l'erosió sigui controlable, mitjançant el manteniment dels sistemes de drenatge que permetin l'evacuació controlada de l'escorrentia superficial. A més mitjançant el sistema de seguiment i control de la ruta es podran detectar l'aparició de nous processos erosius i proposar la construcció de nous sistemes de drenatge o qualsevol altre sistema per minimitzar-los.

- Vegetació:

Les tasques d'habilitació previstes poden suposar la pèrdua de vegetació, sent les zones més sensibles les ZEC o ZEPA, els alzinars, i els indrets amb espècies protegides per la legislació vigent.

En els camins on s'hagi d'eixermar per tal de permetre el pas de senderistes sofriran un pèrdua de vegetació, encara que en la majoria dels casos aquesta no tindrà especial interès ni protecció. Aquest impacte també és produirà en aquells trams on es preveu l'habilitació d'un nou camí.

La detecció d'espècies catalogades en perill d'extinció o en perill crític permetrà l'adopció de mesures correctores o preventives i que els treballs és realitzin sense un impacte significatiu.

Les actuacions de la fase d'explotació i manteniment implicaran el control de la vegetació que es trobi sobre el camí o dificulti el pas, normalment vegetació oportunista amb la qual cosa l'impacte no serà significatiu. En el procés d'eixermada i eliminació de vegetació no és permetrà l'ús de pesticides o productes químics.

- Fauna:

Durant les fases operacional i de manteniment i explotació es poden produir renous que incideixen en la fauna. Aquest impacte només serà important en el cas que l'itinerari transcorri a prop de zones de cria i s'hauran de preveure mesures correctores o preventives.

Atès que la Ruta dels Fars és un itinerari senderista, no és crearan nous camins aptes per a vehicles motoritzats, i no s'incrementarà el trànsit, de manera que el risc d'atropellament no augmentarà significativament.

Durant la fase d'explotació i manteniment els possibles impactes podran ser provocats pels usuaris de la ruta (abocament de deixalles, renous ...) o per les tasques de

manteniment de caràcter puntual (eixermada, pas de vehicles ...). Per tal de minimitzar aquest impacte es preveuran mesures correctores o preventives adients.

- Paisatge:

La creació d'una ruta implica la instal·lació de senyalització i la possible creació d'infraestructures. Ateses les escasses dimensions d'aquests elements l'impacte no serà significatiu.

L'habilitació de nous senders i l'eixermada dels ja existents poden produir un impacte visual de baixa significació.

Les tasques de neteja, eixermada, manteniment i recuperació dels camins i del patrimoni inclòs a la ruta donaran lloc a una millora del paisatge.

La possible acumulació de deixalles pot provocar un efecte negatiu sobre el paisatge que serà minimitzat amb l'adopció de mesures correctores o preventives.

- Elements de patrimoni:

La creació de la ruta i la inclusió del patrimoni en el Pla Especial propiciarà la millora del seu manteniment i recuperació, la qual cosa tindrà un efecte positiu sobre el seu estat de conservació i la reversió del procés de degradació que afecta a una part important d'aquests elements.

La rehabilitació d'elements de pedra en sec com parets, marges, camins o altres elements realitzada respectant la tècnica i amb pedra de característiques litològiques semblants a les dels llocs on es trobin emplaçats suposarà una millora en la qualitat paisatgística.

Durant la fase d'explotació i manteniment la possible degradació dels elements patrimonials de la ruta per acumulació de deixalles o per un mal ús, es podrà evitar mitjançant l'adopció de mesures correctores o preventives i la seva inclusió en els sistemes de seguiment i control de la ruta.

Qualsevol de les actuacions previstes en el Pla Especial sobre elements de valor patrimonial té un impacte de caràcter positiu pel que fa a la seva protecció, conservació, investigació, difusió i foment.

- Risc d'incendi:

Les actuacions d'eixermada, retirada d'arbres i regeneració d'àrees degradades contribuiran a la creació de barreres físiques al foc, a més la retirada de deixalles i el control d'abocaments reduirà els possibles focus d'incendis i disminuirà el risc de propagació. L'habilitació de senders i el seu manteniment tindrà un impacte positiu en la lluita contra els incendis al augmentar les possibles vies d'accés dels equips de prevenció i lluita contra el foc.

Les tasques d'habilitació de la ruta poden augmentar el risc d'incendi a causa de possibles accidents de vehicles o per un mal ús de la maquinària utilitzada. A zones amb risc d'incendi molt alt o extremadament alt s'hauran de prendre mesures extraordinàries de prevenció, sobretot en els períodes de major risc.

Les tasques de neteja i eixermada de la fase d'explotació i manteniment implicaran una disminució del risc d'incendi que tindrà una significació més important en aquelles àrees amb risc d'incendi molt alt o extremadament alt. Aquesta disminució vendrà donada per la neteja de residus i per l'eixermada periòdica dels camins i del seu entorn, així com per la disminució del trànsit fora de l'itinerari senyalitzat.

El trànsit de senderistes pot generar un increment en el risc d'incendis que s'haurà de minimitzar amb les pertinent mesures correctores i preventives.

- Sòl urbà i carreteres:

Durant la fase operacional no és preveuen impactes significatius a sòl urbà ja que únicament es preveu la senyalització de l'itinerari.

En els trams on la ruta coincideix amb una carretera s'hauran de preveure mesures que garanteixin la seguretat dels usuaris, com per exemple la separació física entre senderistes i vehicles o l'habilitació de nous senders alternatius. Durant la realització dels treballs es pot produir un augment puntual de la perillositat, motiu pel qual s'hauran de prendre les mesures necessàries per evitar-ho.

- Usos de l'entorn:

La recuperació dels camins i dels d'elements constructius associats evitarà el trànsit incontrolat per l'interior de les finques amb la conseqüent disminució dels efectes negatius i de possibles conflictes entre els usos agrícoles i ramades i els senderistes.

Les actuacions que es duran a terme durant la fase operacional provocaran l'emissió de renous que poden provocar molèsties a habitatges pròxims, que en tot cas seran puntuals i de baixa intensitat.

Durant la fase d'explotació i manteniment la senyalització i habilitació de senders evitarà el trànsit incontrolat per l'interior de finques amb la conseqüent disminució dels efectes negatius i de possibles conflictes entre els usos agrícola-ramaders i de caça amb els senderistes.

Les tasques de manteniment i conservació de la ruta, prop d'habitatges, poden ser font de molèsties per als habitants de la zona, pel pas de vehicles i la utilització de maquinària, encara que no tendran un impacte significatiu atès el tipus de maquinària necessària.

- Aspectes socioeconòmics:

Les actuacions previstes a la fase operacional i a la d'explotació i manteniment afavoriran directament la creació de llocs de feina relacionats amb la rehabilitació de camins i patrimoni, construcció d'infraestructures ..., i actuaran indirectament sobre altres sectors com el de serveis (restauració, allotjament ...), amb el consegüent efecte positiu sobre el desenvolupament local.

- Canvi climàtic:

Ateses les característiques i dimensions de les actuacions que es duran a terme durant la fase operacional, així com els possibles impactes que es donaran a la fase d'explotació i manteniment, es considera que no tindrà un impacte significatiu sobre el canvi climàtic.

8.5 El Pla Especial en relació als espais inclosos a la Xarxa Natura 2000:

D'acord amb les Directives del Consell d'Europa núm. 79/409/CE, 92/43/CE de l'any 1992, 97/62/CE de 1997 i 2009/147/CE relatives a la conservació dels hàbitats naturals i de la flora i fauna terrestres (Directives Habitats) cal tenir en compte els següents acords i decrets del Govern de les Illes Balears:

- Acord del Consell de Govern de dia 3 de març de 2006, pel qual s'aprova definitivament, una vegada sotmès a tràmit d'audiència i informació pública, la

Llista de Llocs d'Importància Comunitària (LIC) aprovada per l'Acord del Consell de Govern de 28 de juliol de 2000 a l'àmbit de les Illes Balears.

- Decret 28/2006, de 24 de març, pel qual es declaren Zones d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA) a l'àmbit de les Illes Balears.
- Decret 29/2006, de 24 de març, pel qual s'aprova l'ampliació de la llista de Llocs d'Importància Comunitària (LIC) i és declaren més Zones d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA) a l'àmbit de les Illes Balears.
- Acord del Consell de Govern de 30 de maig de 2008, pel qual es creen noves zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'amplia la superfície d'algunes de les existents en l'àmbit de l'Illa de Mallorca i de l'Illa de Menorca.
- Decret 14/2015, de 27 de març, pel qual s'aproven cinc plans de gestió de determinats espais protegits de Xarxa Natura 2000 de les Illes Balears.
- Acord del Consell de Govern de 27 de març de 2015 pel qual es declaren zones especials de conservació (ZEC) quaranta-sis llocs d'importància comunitària (LIC) de les Illes Balears.

Les àrees catalogades com ZEC o ZEPA dintre de la Xarxa Natura 2000 per on travessa la Ruta dels Fars són:

ETAPES	ZEC	ZEPA	ZEC I ZEPA
1. CALA AGULLA – CALA BONA			ES0000227 Muntanyes d'Artà ES0000080 Cap Vermell
2. CALA BONA - PORTO CRISTO	ES5310096 Punta de n'Amer		
3. PORTO CRISTO - PORTO COLOM	ES5310098 Cales de Manacor		
4. PORTO COLOM - CALA D'OR	ES5310100 Punta de Ras		
5. CALA D'OR - CALA FIGUERA			ES0000145 Mondragó
6. CALA FIGUERA - COLÒNIA DE SANT JORDI	ES5310065 Cova des Drac de cala Santanyí		ES0000228 Cap de ses Salines
7. COLÒNIA DE SANT JORDI - CALA PI			ES0000037 Es Trenc – Salobrar de Campos ES5310128 Cap Enderrocat i cap Blanc

8. CALA PI - S'ARENAL		ES0000081 Cap Enderrocat – Cap Blanc	ES5310128 Cap Enderrocat i cap Blanc
9. S'ARENAL - PALMA			
10. PALMA - SON CALIU			
11. SON CALIU - SANTA PONÇA			ES00000074 Cap de cala Figuera
12. SANTA PONÇA - PORT D'ANDRATX			
VARIANT A. NA BURGUESA			
VARIANT B. CALVIÀ			
VARIANT C. CALVIÀ			

Palma, 1 d'octubre de 2020

Equip redactor:

Sr. Josep Antoni Aguiló Ribas

Cap de Servei d'Estudis, Planificació i Gestió Ambiental. Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient.

Sr. Antoni Reynés Trias

Coordinador de la Unitat de Pedra en Sec i Senderisme. Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient.

Sr. Miguel Àngel Salvà Capó

Tècnic Grau Mitjà del Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient

Sra. Francisca Rotger Moyà

Tècnic superior historiadora del Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient.