

PLA ESPECIAL PER A L'ADEQUACIÓ DE L'ACCÉS A CALA VARQUES I DOTACIÓ D'APARCAMENT DE VEHICLES



Emplaçament: Ctra. Ma-4014, km. 9 – Cala Varques. Terme municipal de Manacor

Promotor: AJUNTAMENT DE MANACOR

Redactor: Catalina Rigo Rullan, arquitecta municipal

Febrer 2022

ÍNDEX

	Pgs.
1. ANTECEDENTS	2
2. MEMÒRIA DESCRIPTIVA	5
3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA	14
3.1. Objecte i finalitat	
3.2. Itineraris alternatius per accedir a Cala Varques	
3.3. Ubicació de l'aparcament	
4. ESTUDI SOBRE L'ESTAT DELS TERRENYS	
I ESTRUCTURA PARCEL·LÀRIA	22
5. DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS I CONDICIONS A LES QUE S'HA D'AJUSTAR EL PROJECTE TÈCNIC DE DESENVOLUPAMENT DE LES OBRES D'INFRAESTRUCTURA I EDIFICACIÓ	36
5.1. Àrea d'aparcament i caseta de servei	
5.2. Adequació del camí que condueix de la carretera Ma-4014 fins a la parcel·la 53 del polígon 20	
5.3. Adequació del sender que condueix des del tram de camí públic fins a la cala	
5.4. Determinacions de caràcter general	
6. SUPERFÍCIES AFECTADES PER L'EXPROPIACIÓ	43
7. MEMÒRIA ECONÒMICA	46
7.1. Execució del pla especial	
7.2. Valoració econòmica de l'execució del pla especial	
7.3. Impacte de les actuacions en la hisenda municipal	

1. ANTECEDENTS

Cala Varques és una cala ubicada en el litoral de llevant de l'Illa de Mallorca, en el terme municipal de Manacor i situada entre les urbanitzacions de s'Estany d'en Mas al nord i Cales de Mallorca al sud. La seva amplada en la línia del mar és d'uns 70 metres i la fondària aproximada és d'uns 55 metres.

Les següents imatges donen una idea de les característiques de l'indret.



Principals problemàtiques de la situació actual de Cala Varques

Actualment no hi ha un accés públic directe a la cala. Només es pot accedir pel DPMT des de s'Estany d'en Mas o des de Cales de Mallorca, nuclis de població situats a una distància considerable de la cala. Existeix un camí d'ús públic que va de la carretera Ma-4014, entroncant amb aquesta carretera a l'altura de la cala, fins al límit amb la parcel·la cadastral 53 del polígon 20, des d'on comença un sender de titularitat privada que és el que condueix fins a la platja. Al final d'aquest tram de camí d'ús públic, just abans del sender, hi ha unes barreres tancades per decisió de la propietat dels terrenys forestals que confronten amb la zona de domini públic marítim-terrestre.

En les següents imatges es pot observar el tancament esmentat i l'estat de la zona final del camí públic.



Aquest conflicte de pas ja consta en documentació dels arxius municipals des de 1987, amb denúncies per part de particulars de la interrupció del camí d'accés per part de la propietat dels terrenys pels quals transcorre (expedients 8089/4 i 7700/1 de l'arxiu històric de l'ajuntament). De l'anàlisi d'aquests documents s'extreu que l'ajuntament elaborà un estudi sobre l'itinerari d'accés a la cala, signat per l'aparellador municipal en data 13/07/1987, amb la finalitat de realitzar les actuacions necessàries per a garantir l'accés.

En data d'abril de 1988 el consistori trasllada a la Direcció General de Ports i Costes del Ministeri d'obres públiques i urbanisme l'interès en la resolució d'un procediment d'expropiació forçosa pel camí d'accés a la platja. El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme autoritzà l'inici de les actuacions necessàries per a dur a terme l'establiment d'una servitud de pas per accés a Cala Varques. El dia 29/06/1988 s'aixecà una acta per a determinar sobre el terreny la traça i característiques de la via d'accés. Traçat que va ser informat favorablement pel Ple de l'ajuntament de Manacor i es posà a informació pública. Es tracta del mateix traçat aproximadament que el camí proposat amb aquest pla especial. Per motius de força major el 28/09/1994 no es va dur a terme l'ocupació dels terrenys.

Un altre dels aspectes conflictius que ha agafat més protagonisme amb el pas dels anys és que no hi ha cap zona habilitada per a aparcament. Degut a l'increment d'usuaris que accedeixen en cotxe, i per evitar la saturació que patia el camí públic d'accés, un camí d'uns 6m de secció, que s'utilitzava d'aparcament, es va prohibir per decret municipal l'aparcament a aquest camí públic més proper a la cala. De manera que actualment molts usuaris aparquen a la carretera Ma-4014, amb el consegüent perill per als vehicles que circulen per aquesta carretera comarcal, que condueix a Porto Cristo. Això fa necessari regular i ordenar l'aparcament a la zona.

En tercer lloc, resulta que als voltants de Cala Varques, per les seves característiques singulars, s'hi practiquen activitats de risc. Això suposa la necessitat, eventualment, d'efectuar rescats, que en manca un accés adequat s'han de resoldre per mitjans marítims o aeris. D'aquest fet en deixa constància un informe de l'inspector UTC de Policia Local de 08/02/2022.

A més el litoral de la zona presenta un important nombre de coves, que sovint, a pesar d'estar en zona protegida i declarada LIC, es veuen ocupades per excursionistes i visitants. És habitual que alguns s'hi instal·lin durant diversos dies. La zona també s'ha convertit en un punt habitual d'acampades durant els mesos d'estiu.

Finalment cal esmentar que a la platja s'hi han produït activitats de venda no autoritzades. En el passat s'hi va instal·lar un «xiringuito», que ha estat recentment objecte de desmantellament.

Aquestes activitats generen denúncies i incidents, que són difícils de controlar a causa de la manca d'un accés públic a la cala.

2. MEMÒRIA DESCRIPTIVA

Aquest pla especial es redacta en compliment del que determina l'article 32 del Pla d'intervenció en Àmbits Turístics de Mallorca (PIAT), ja que el Pla general de Manacor, actualment en vigor des de 01/01/2022, estava en tramitació a la data d'aprovació definitiva del PIAT, i no es va adaptar a les determinacions d'aquest.

En aquest apartat de la Memòria es reflecteix de forma escrita i gràfica tots els aspectes del planejament en vigor que resultin afectats pel pla especial. A efectes de planejament s'entenen incloses les normes de rang legal i reglamentari tant de caire territorial com urbanístic i ambiental.

Segons estableix l'article 45 de la Llei d'urbanisme de les Illes Balears (LUIB), els plans especials desenvolupen instruments d'ordenació territorial o municipal, els quals s'han d'ajustar a les previsions dels plans que desenvolupen. El present pla especial desenvolupa un instrument d'ordenació territorial, el PIAT, i s'ajusta a les seves previsions sense substituir el planejament general municipal en la seva funció d'ordenació integral del territori ni alterar la classificació del sòl.

D'acord amb l'article 118 del vigent Reglament general de la Llei d'ordenació i ús del sòl per a l'Illa de Mallorca (RLOUSM), el pla especial està constituït pels següents documents:

- Memòria descriptiva, que reflecteix de forma escrita i gràfica tots els aspectes del planejament en vigor que resulten afectats pel Pla Especial.
- Memòria justificativa de l'objecte i finalitat del pla especial.
- Estudi complementari en relació a l'estructura parcel·lària i estat dels terrenys.
- Condicions a les quals s'ha d'ajustar el projecte tècnic de desenvolupament de les obres d'infraestructura que s'hi preveuen.
- Plànols d'informació i plànols d'ordenació.

Les normes jurídiques i mesures de protecció escaients d'acord amb la normativa sectorial aplicable són de directa aplicació, i el pla especial no requereix establir cap norma urbanística complementària.

Aquest pla especial complementa les previsions del Pla general amb la creació de dues infraestructures: aparcament i nou camí públic.

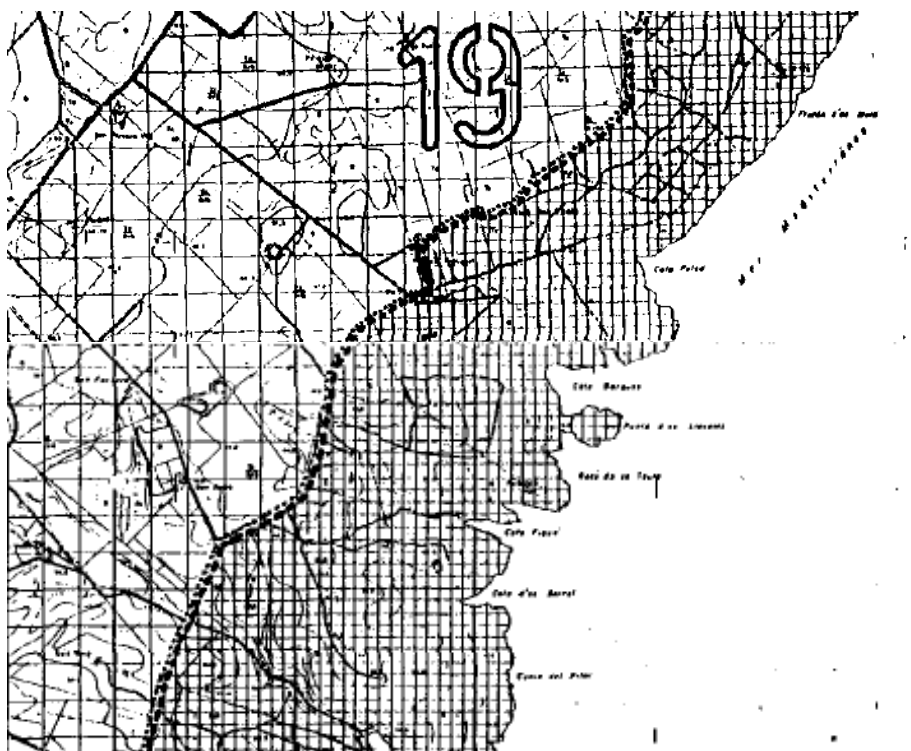
No es preveu cap gran centre generador de mobilitat, i per tant no escau estudi d'avaluació de mobilitat.

A continuació s'analitzen els aspectes de l'ordenament territorial i urbanístic en vigor que resulta afectat pel pla especial, en concret en relació als següents instruments d'ordenació:

- Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'especial protecció de les Illes Balears (LEN)
- Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes (LC) i modificacions posteriors.
- Pla Territorial de Mallorca (PTM). Aprovació definitiva per acord del Ple del Consell Insular de Mallorca de dia 13 de desembre de 2004 i posteriors modificacions.
- Pla d'Intervenció en Àmbits Turístics de Mallorca (PIAT). Aprovació definitiva per acord del Ple del Consell Insular de Mallorca de dia 9 de juliol de 2020.
- Pla General del terme municipal de Manacor i Catàleg d'elements i espais protegits (Aprovat definitivament el 22/12/2021).
- Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la CAIB.
- Decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc i es regula l'exercici de determinades activitats susceptibles d'incrementar el risc d'incendi forestal.
- Decret 2/2005, de 14 de gener, regulador de les mesures mínimes de seguretat i protecció que han de complir les platges i zones de bany de la CAIB.
- Llei 3/2006, de 30 de març, de gestió d'emergències de les Illes Balears.

LLEI 1/1991, DE 30 DE GENER, D'ESPAIS NATURALS I DE RÈGIM URBANÍSTIC DE LES ÀREES D'ESPECIAL PROTECCIÓ DE LES ILLES BALEARS (LEN)

Segons les determinacions de la LEN, els terrenys objectes del Pla Especial formen part de l'Àrea 19 Cales de Manacor i estan qualificats en part de ANEI i en part de ARIP. La franja confrontant amb la costa, amb un ample de entre 600 i 700 metres, en la qual s'ubiquen els terrenys privats per als quals discorre l'últim tram de l'accés a Cala Varques, foren qualificats com a Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI), i la resta, en la qual s'inclou el camí públic que enllaça la carretera Ma-4014 fins al límit de la parcel·la cadastral 53 del polígon 20, fou qualificada com a Àrea Rural d'Interès Paisatgístic (ARIP).



ANEI Cuadrícula menor

ARIP Cuadrícula mayor

LLEI 22/1988, DE 28 DE JULIOL, DE COSTES (LC)

La Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes i les seves modificacions posteriors preveu que la servitud d'accés públic i gratuït al mar recau en els terrenys confrontants o contigus al domini públic marítim-terrestre, en la longitud i amplada que demandin la naturalesa i finalitat de l'accés.

En tractar-se d'un espai qualificat com d'especial protecció, no hi ha un requeriment específic quan a la implantació d'accés i aparcaments per part de la dita llei (article 28 Servitud d'accés a la mar), i per tant no estava previst en el Pla general.

S'ha de tenir en compte el que preveu l'article 25 de la Llei de costes sobre les obres admeses a la zona de servitud de protecció, atès que part de l'accés que es proposa habilitar està situat en zona de servitud de protecció (veure plànols d'ordenació d'aquest pla especial). En aquest sentit, es tracta d'una obra que no pot tenir altra ubicació en habilitar un sender existent per a l'accés al mar, i per tant està entre les obres permeses. Les obres que s'hagin d'executar en zona de servitud de protecció, així com la tala d'arbres, han de donar compliment al que determina l'article 47,2 del Reglament general de costes (RD 876/2014, de 10 d'octubre).

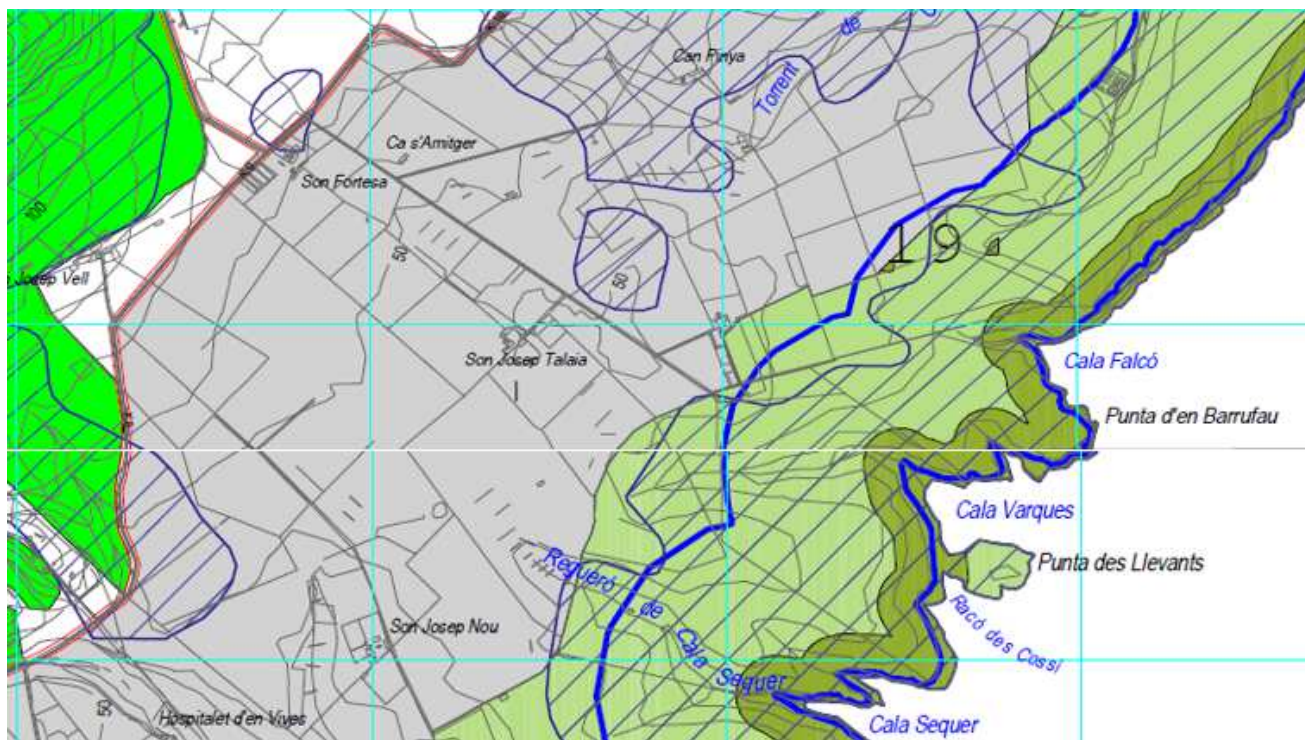
Les obres proposades han de mantenir expedida la franja de servitud de trànsit, en compliment del que determina l'article 27 de la mateixa LC.

PLA TERRITORIAL DE MALLORCA (PTM)

El Pla general de Manacor està adaptat al Pla territorial de Mallorca, per tant en relació a les determinacions d'aplicació a aquest pla especial al Pla territorial cal remetre's a l'apartat corresponent al Pla general de Manacor.

El PTM recull les delimitacions de la LEN dels àmbits de l'ANEI i de l'ARIP, delimitant dins l'ANEI una franja, d'entre 100 i 200 metres d'ample, qualificada com a ANEI d'Alt Nivell de Protecció (AANP). Així mateix qualifica les anomenades Àrees de Protecció Territorial de Costes (APT-Costes). La totalitat de l'àmbit d'aquest Pla Especial forma part d'AANP, ANEI, ARIP i/o APT-Costes.

La següent imatge correspon als plànols del PTM.



Aquest pla especial proposa implantar una nova infraestructura pública àrea d'aparcament, de superfície major de 200 m², en ARIP.

Igualment proposa la reparació en alguns trams del ferm de camí públic existent, situat en ARIP, i una actuació d'ampliació de sender existent per tal de poder-lo habilitar com a camí públic, i constituir una infraestructura pública viària situada en part en ANEI i en part en AANP, i en APT de Costa. Aquestes obres no suposen la implantació de cap nou ús en el territori.

Les infraestructures públiques que són objecte d'aquest pla especial fan referència a xarxa viària i els seus centres de servei, i la seva previsió en aquest pla especial en determinarà la seva condició

d'ús admès, d'acord amb el que determina l'article 24.2 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol, del sòl rústic de les Illes Balears.

PLA D'INTERVENCIÓ EN ÀMBITS TURÍSTICS DE MALLORCA (PIAT)

El Ple del Consell Insular de Mallorca de dia 9 de juliol de 2020 aprovà el Pla d'Intervenció en Àmbits Turístics de Mallorca (PIAT).

El seu Article 1 determina que, com a pla director sectorial, és l'instrument d'ordenació i de planificació de les diferents polítiques territorials sectorials en matèria de turisme. Es redacta en compliment de la legislació d'ordenació territorial i turística, amb la finalitat de determinar les línies d'acció i el règim normatiu corresponent de les polítiques esmentades.

En compliment d'això, el PIAT atén, amb caràcter general, els objectius següents:

- a) La dimensió territorial, ambiental i paisatgística de la planificació sectorial turística.
- b) La definició d'estàndards i normes de distribució territorial d'equipaments, d'infraestructures, de sistemes generals, de serveis i d'activitats d'explotació de recursos turístics.
- c) L'estimació o la distribució sobre el territori dels recursos disponibles, de les necessitats existents, dels dèficits o superàvits detectats i de les mesures correctores a adoptar.

Determinacions del PIAT en relació al terme municipal de Manacor

L'article 32 de la Normativa tracta de l'adequació de l'accés a les platges, norma d'aplicació directa, excepte el punt 3 que és d'eficàcia directiva.

Aquest article estableix el següent:

- 1. El control d'accés i de sobrecàrrega de les platges aïllades de Mallorca s'ha de fer mitjançant la regulació i l'ordenació dels aparcaments, que s'han de preveure en els planejaments municipals quan aquests s'adaptin al PIAT o mitjançant plans especials urbanístics.*
- 2. Atenent a un interès supramunicipal, el Consell Insular pot aprovar plans especials d'ordenació territorial per ordenar els accessos i aparcaments a platges aïllades que així ho requereixin.*
- 3. Els criteris per ordenar aquests aparcaments i accessos són els següents:*
 - a) Les superfícies de càlcul de cada platja i el nombre de places necessàries es recullen en l'annex VI d'aquesta normativa.*
 - b) Els criteris constructius són:*
 - Cercar la menor transformació possible del medi aprofitant camins existents.*

- Evitar la impermeabilització de les superfícies d'aparcament.
 - Utilitzar vegetació autòctona pròpia de l'àmbit.
 - Disposar d'un mínim d'1 arbre per cada 2 places d'aparcament.
 - Proveir només els serveis imprescindibles.
 - Establir mesures adequades per evitar que s'aparqui fora dels àmbits assenyalats.
 - Habilitar un espai per estacionar bicicletes equivalent a un mínim de la desena part de la capacitat d'afluència.
 - Implantar, sempre que sigui possible, sistemes de recàrrega de vehicles elèctrics, d'acord amb la normativa sectorial corresponent.
- c) Els aparcaments s'han de situar, de manera general i sempre que això no pugui implicar efectes ambientals negatius, a una distància superior als 100 metres de la costa, fora de zona de protecció del domini públic marítim terrestre.
- d) En cas que els accessos i aparcaments s'hagin d'ubicar en un espai natural protegit, s'ha de respectar el que es disposa en la figura de protecció corresponent.
- e) La titularitat i l'ús dels aparcaments ha de ser públic, sense perjudici dels mecanismes de cooperació amb entitats privades que es puguin establir en el marc de la legislació vigent per explotar-los.

Les dades que sobre Cala Varques figuren a l'Annex VI del PIAT són les següents:

Superfície	3.616,90 m ²
Superfície útil	1.942,40 m ²
Usuaris potencials	129 (Ràtio de 15 m ² /usuari)
Places d'aparcament estimades	32 (Ràtio de 1 plaça per cada 4 usuaris)

PLA GENERAL DE MANACOR I CATÀLEG D'ELEMENTS I ESPAIS PROTEGITS

El planejament urbanístic general actualment vigent és el Pla general de Manacor de 22/12/2021, adaptat al Pla territorial de Mallorca. No està adaptat al PIAT ja que la data d'aprovació d'aquest instrument és posterior a l'aprovació inicial del Pla general de Manacor (DT 8ª del PIAT).

El Pla general (PG) no va preveure cap intervenció específicament en l'àmbit d'aquest pla especial.

Segons el PG, els terrenys afectats estan qualificats en part de ARIP, ANEI i AANP, en part en APR d'incendis, part en APT de carreteres i part en APT de Costa, i en la unitat paisatgística 6. També travessa en part un àmbit de Xarxa natura 2000 (LIC ES5310098 – Cales de Manacor).

La definició de totes les qualificacions del sòl rústic està regulada a l'article 183 del PG. La APR d'incendis recull la delimitació de les ZAR d'incendis del Pla general de defensa contra els incendis forestals.

La classificació i definició dels usos està regulada a l'article 181 de les normes urbanístiques del PG. El règim d'usos admesos a les qualificacions afectades està regulat als articles 185 a 190 del PG. Les condicions d'implantació, estètica i composició exterior es determinen a l'article 167. Els moviments de terres estan regulats a l'article 168 i el tancament de les finques, a l'article 169. Els camins i camades d'ús públic es regulen a l'article 177.

La proposta del pla especial consisteix en:

- Adquirir la titularitat i habilitar una superfície major de 200 m² (660 m²) destinada a aparcament i sense pavimentar, atès que únicament es podran aportar àrids naturals compactats per adequar la seva superfície per a la seva funció. Es proposa situar-lo en terrenys qualificats de ARIP, fora de la APT de carreteres i de la APT de costa (veure plànols d'ordenació d'aquest pla especial).

El règim d'usos d'aquesta qualificació estableix per a les infraestructures la justificació de la necessitat d'ubicació en aquestes àrees, que compleixin la condició de ser grans superfícies d'estacionament de vehicles a l'aire lliure de titularitat pública sense pavimentar amb xarxa viària interna destinada a manteniment també sense pavimentar. S'han d'ubicar en terrenys de baixa productivitat agrària, entenent com a tals els sòls poc profunds als efectes d'aprofitament agrari. Les infraestructures previstes per aquest pla especial compleixen tots aquests requeriments, atès que l'aparcament no es pavimenta i no té xarxa viària interna. S'ubiquen en terrenys de secà.

- Establir els criteris per a la reparació del ferm del camí públic existent. Aquesta actuació no suposa cap nou ús del sòl.

- Adquirir la titularitat i habilitar el sender que connecta el camí públic existent amb el DPMT. Aquest sender està situat en àrees qualificades de ANEI, AANP, APR d'incendis, APT de Costa, en la unitat paisatgística 6 i en l'àmbit de Xarxa Natura 2000 LIC-ES5310030 Costa de Llevant. Actualment són terrenys de titularitat privada. Es tracta de delimitar la franja necessària a expropiar per a poder executar les obres d'ampliació, i establir les condicions de reparació i millora del ferm per un bon funcionament de l'accés.

Elements catalogats propers als àmbits d'actuació

En l'entorn de la infraestructura objecte d'aquest Pla Especial, s'hi troben alguns elements que figuren en el Catàleg d'elements i espais protegits del terme municipal de Manacor. Un d'aquests elements és un jaciment paleontològic i els altres són jaciments arqueològics, a més d'uns trams importants de murs al llarg del camí públic que va des de la carretera Ma-4014 fins a l'inici del sender de baixada a la Cala. Aquests elements estan inclosos al Catàleg d'elements i espais protegits del terme municipal de Manacor amb els codis:

Murs catalogats, MU-002

Formació geològica, FG-004

Jaciments arqueològics: JA-133, JA-229, JA-231 i JA-232, dels quals resulta afectat únicament el seu entorn de protecció.

Jaciment paleontològic, JP-011 i el seu entorn de protecció.

Les obres d'adequació del camí públic existent que s'executin en desenvolupament d'aquest pla especial hauran de donar compliment a les determinacions del Catàleg d'Elements i Espais Protegits del terme municipal de Manacor sobre protecció i conservació d'aquests elements.

L'àrea d'aparcament no afecta a cap element catalogat ni el seu entorn.

LLEI 5/1990, DE 24 DE MAIG, DE CARRETERES DE LA CAIB.

La Llei 5/1990 estableix la zona de protecció de les carreteres en el seu article 31, i el règim d'autorització d'obres en aquestes franges de protecció.

El camí públic existent objecte d'aquest pla especial entronca amb la carretera Ma-4014, paral·lela a la costa. El pla especial no proposa cap nou ús en la zona de protecció de la carretera (18m), tal com es pot comprovar en els plànols d'ordenació d'aquest pla especial. No obstant això, i segons determina l'apartat 2 de l'article 31 de la llei, serà preceptiu informe de l'organisme titular de la carretera per a la posada en marxa de l'activitat d'aparcament situada dins de la zona de 50 m des de l'aresta exterior de l'explanació de la carretera.

LLEI 13/2018, DE 28 DE DESEMBRE, DE CAMINS PÚBLICS I RUTES SENDERISTES DE MALLORCA I MENORCA

L'article 5 de la Llei 13/2018 estableix una zona de protecció de tres (3) metres a banda i banda del camí, des del seu límit exterior. Qualsevol intervenció en aquesta zona de protecció que estigui sotmesa a una autorització expressa segons determini la legislació sectorial corresponent, ha de comptar amb un informe favorable, preceptiu i vinculant, de l'administració titular del camí, a més dels informes sectorials que corresponguin.

Segons l'article 30 tota persona té dret a transitar pels camins públics i servituds públiques de pas, conforme al seu destí i d'acord amb les lleis, normes i ordenances d'aplicació. El trànsit no motoritzat (a peu, en bicicleta o a cavall) ha de ser d'ús general, lliure i gratuït i no es pot subjectar a cap taxa. Els usuaris dels camins públics n'hauran de fer un ús adequat i contribuir a la seva

conservació i neteja.

A l'article 36 la Llei 13/2018 determina les condicions de conservació del ferm dels camins públics i rutes senderistes. Determina que els camins o trams de camins no asfaltats o pavimentats en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei no poden ser recoberts amb asfalt, ciment, formigó, ni cap altra tècnica similar que impliqui el segellat i la impermeabilització del ferm. Només en cas que es consideri que hi ha raons imperioses d'interès general que justifiquin la pavimentació d'un camí o un tram de camí no asfaltat o pavimentat, es tramitarà la declaració d'interès general corresponent prevista a la legislació urbanística.

A l'article 37 determina una sèrie de condicionants pels tancaments laterals dels camins, que no han de limitar el camp visual per contemplar les belleses naturals, i per això queden prohibits els nous tancaments que limitin el camp visual per damunt dels 120 cm d'altura, sense perjudici de poder instal·lar per damunt d'aquesta cota tancaments de reixa o malla.

DECRET 125/2007, DE 5 D'OCTUBRE, PEL QUAL ES DICTEN NORMES SOBRE L'ÚS DEL FOC I ES REGULA L'EXERCICI DE DETERMINADES ACTIVITATS SUSCEPTIBLES D'INCREMENTAR EL RISC D'INCENDI FORESTAL

El Pla general de Manacor està adaptat a aquest decret, i recull les seves determinacions a l'article 12 del PG.

L'article 12 aquest decret estableix unes franges de prevenció d'incendis forestals, que en totes les vies de comunicació han de ser d'almenys el 10% de l'amplada de la via, i han de tenir com a mínim 1m, comptador des de cadascun dels límits exteriors. Durant l'època de perill d'incendi forestal, les franges de prevenció s'han de mantenir permanentment lliures de matoll, vegetació herbàcea i qualsevol tipus de residu que pugui afavorir la propagació del foc.

El pla especial determina la zona a expropiar en el tram del sender d'accés a Cala Varques. En aquesta franja el projecte tècnic de desenvolupament d'aquest pla especial determinarà el traçat i amplada del camí, i per tant, també de les franges de prevenció d'incendis forestals, que seran de 1m a banda i banda del camí ateses les dimensions en amplada proposades.

DECRET 2/2005, de 14 de gener, REGULADOR DE LES MESURES MÍNIMES DE SEGURETAT I PROTECCIÓ QUE HAN DE COMPLIR LES PLATGES I ZONES DE BANY DE LA CAIB

Atès l'informe de l'inspector UTC de Policia Local de 08/02/2022, la platja de Cala Varques està

classificada de risc baix atenent les expectatives d'ocupació previstes pel PIAT. Això no obstant, s'aconsella la vigilància que tindria si fos d'un risc superior, ateses les incidències detectades a la zona. Igualment es fa constar que les actuacions derivades d'aquestes incidències serien més senzilles i segures si es pogués accedir amb vehicle d'emergències fins a la platja.

El Pla Especial no preveu cap actuació sobre la platja que en pugui incrementar l'ocupació, encara que la finalitat d'aquest pla especial és la d'habilitar un accés públic a la mateixa que es pugui habilitar per a la circulació de vehicles especials de vigilància i salvament.

LLEI 3/2006, DE 30 DE MARÇ, DE GESTIÓ D'EMERGÈNCIES DE LES ILLES BALEARS

L'article 18 determina que els instruments d'ordenació del territori i els urbanístics, abans de la seva aprovació definitiva, seran sotmesos a informe preceptiu de la Comissió d'Emergències i Protecció de les Illes Balears sobre els aspectes de protecció civil relacionats amb les situacions de greu risc col·lectiu que puguin provocar el model territorial adoptat en aquells.

LLEI 42/2007, DE 13 DE DESEMBRE DE PATRMONI NATURAL I BIODIVERSITAT. LLEI 5/2005, DE 26 DE MAIG, PER A LA CONSERVACIÓ DELS ESPAIS DE RELLEVÀNCIA AMBIENTAL

Aquestes lleis fan referència a la regulació de la Xarxa Natura 2000 (articles 42 i 46 de la Llei 42/2007, i articles 38 i 39 de la Llei 5/2005).

El pla especial proposa actuacions en un sender existent situat en la Xarxa Natura 2000. Els aspectes ambientals de les actuacions proposades estan avaluats al document ambiental estratègic que acompanya aquest pla especial.

3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

3.1. OBJECTE I FINALITAT DEL PLA ESPECIAL

L'objecte i finalitat del present Pla Especial és el control de l'accés i l'ordenació dels aparcaments a la platja aïllada de Cala Varques, mitjançant l'habilitació d'un accés públic adequat i la implantació d'una zona d'aparcament de vehicles amb la previsió de places d'aparcament que determina el PIAT per aquesta cala. El pla especial determina els terrenys que hauran de ser objecte d'expropiació amb aquesta finalitat, i les característiques de les infraestructures d'aparcament i de camí públic d'accés.

La conveniència i necessitat de la redacció, tramitació, aprovació i execució de les determinacions del present Pla Especial deriva de la problemàtica que s'ha exposat en l'apartat 1 d'antecedents, i

s'empara en la previsió que fa el PIAT a l'article 32, en relació a l'adequació de l'accés a les platges, que en el seu apartat primer determina:

«El control d'accés i sobrecàrrega de les platges aïllades de Mallorca es farà per mitjà de la regulació i l'ordenació dels aparcaments, que s'han de preveure en els planejaments municipals quan aquests s'adaptin al PIAT o mitjançant plans especials urbanístics.»

Atès que el Pla general de Manacor no està adaptat al PIAT, es redacta aquest pla especial per tal de donar compliment als criteris per a ordenar aquests aparcaments i accessos que fa el PIAT, amb les previsions que conté el seu Annex VI, per a Cala Varques.

La proposta d'ordenació reuneix unes condicions òptimes per adequar l'accés a Cala Varques, atès que manté el traçat actual del camí públic i del sender que des de temps enrere s'utilitza per accedir a la Cala, malgrat aquest sender actualment discorre per terrenys de titularitat privada, cosa que ha provocat un conflicte entre els ciutadans que volen accedir a la cala i la propietat dels terrenys al que cal donar solució.

Per tal de justificar aquesta proposta d'ordenació a continuació s'analitzen altres itineraris possibles d'accés a Cala Varques que com es veurà, presenten inconvenients que motiven que s'hagin de descartar.

3.2. ITINERARIS ALTERNATIUS PER ACCEDIR A CALA VARQUES

a) Des de s'Estany d'en Mas per la costa.

Actualment l'única manera d'anar des de s'Estany d'en Mas a Cala Varques, sense necessitat d'obtenir l'autorització de les persones propietàries de les finques és pel domini públic marítim terrestre (DPMT) o la franja de sis metres d'ample de la zona de servitud de trànsit (ZST) definida per la Llei de Costes.

El perfil d'aquest recorregut té trams amb pendent notable, tant de pujada com de baixada, en els indrets de les cales i platges. El ferm no és l'adequat per caminar d'una manera còmoda i degut als trams de pendent no es podria habilitar per accedir amb vehicle. Habilitar-lo en tot cas suposaria haver de fer un traçat amb més desenvolupament en planta que permetés davallar i pujar els trams de més pendent, entre ells la sortida des de s'Estany d'en Mas i l'arribada a Cala Varques, i els trams que transcorren a la vora de Cala Falcó i es Caló Blanc. Els moviments de terres necessaris sobre terreny rocós amb bosc baix en estat natural que això generaria suposaria un impacte visual des d'aquestes platges notable.

Aquest itinerari té una longitud aproximada de 3,3 km. Es marca amb punts l'itinerari a la imatge següent. Surt des de la platja d'Estany d'en Mas, pel coster sud (1), i transcorre en sòl rústic AANP vorejant la costa fins a Cala Varques (4) passant per Cala Falcó (2) i es Caló Blanc (3). Es fan constar els límits de la zona de servitud de trànsit (verd) i zona de servitud de protecció (lila) de costes, com a referència.



b) Des del camí de Cala Falcó

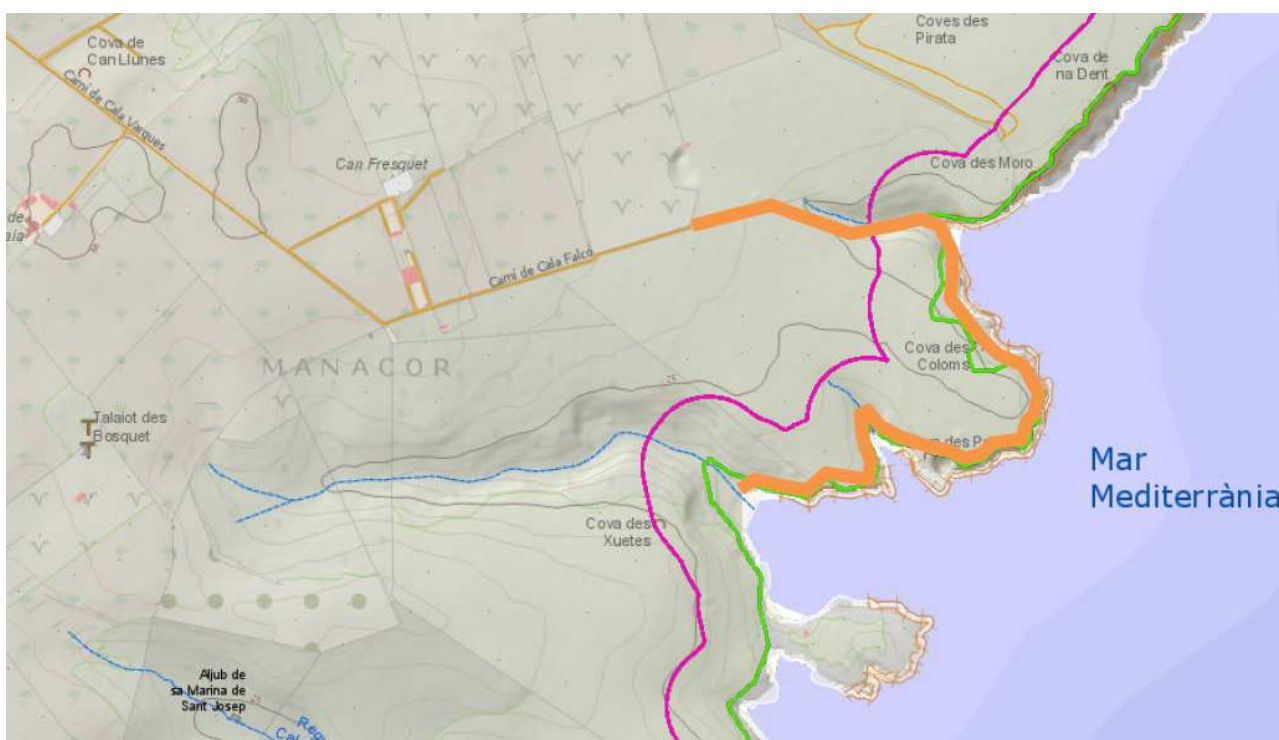
Una altra alternativa és el camí públic inventariat amb el codi 44 per l'Inventari de camins del municipi de Manacor d'accés a Cala Falcó. A partir de Cala Falcó es pot accedir a Cala Varques pel DPMT.

El tram de camí fins a Cala Falcó està en bon estat. El tram des de Cala Falcó a Cala Varques, d'aproximadament un (1) kilòmetre en DPMT, és un sender d'aproximadament 1m d'amplada, de traçat i ferm molt irregulars, amb una amplada màxima d'un (1) metre. Suposa vorejar el Caló

Blanc, entre Cala Falcó i Cala Varques, amb trams de notable desnivell (superiors al 25%), de pujada i de baixada. Finalment, a l'arribada a Cala Varques, suposa també superar un desnivell important amb trams de pendent superiors al 25%.

En cas de voler habilitar aquest tram de Cala Falcó a Cala Varques, no es podria fer servir per a l'accés amb vehicle. Habilitar-lo en tot cas suposaria haver de fer un traçat alternatiu que permetés davallar i pujar els trams de més pendent amb més desenvolupament en planta, amb excavacions i reblerts sobre terreny rocós amb bosc baix en estat natural. Això generaria un impacte visual notable des de la platja. Té una longitud aproximada de 3,6 km, des del punt quilomètric 9 de la Ma-4014.

Al plànol següent es marca en línia taronja el seu traçat aproximat, partint des del camí públic de Cala Falcó. Es marquen les línies de zona de servitud de trànsit (verd) i zona de servitud de protecció de costes (lila) com a referència.



3. Des de Cales de Mallorca per la costa

No existeix cap tram de camí o sender públic en l'itinerari entre la urbanització de Cales de Mallorca i Cala Varques. La longitud d'aquest itinerari és d'uns 6 km en total.

A la figura següent es marca l'itinerari. Des de la carretera a Cales de Mallorca (1) surt un camí de titularitat privada que connecta amb Cala Bóta, Cala Virgili i Cala Magraner. Té una longitud

aproximada de 3 km. Des de Cala Magraner (2) no hi ha un sender clar que condueixi fins a Cala Varques (3), segurament a causa de la distància que cal recórrer per a arribar-hi, uns 3 km més. Des de Cala Magraner per arribar a Cala Varques caldria resseguir la costa per la franja de DPMT o ZST.



Cap de les tres alternatives esmentades, d'acord amb el que s'ha exposat, no donaria compliment al que determina el PIAT en el seu article 32 en relació a l'adequació de l'accés a les platges: *Cercar la menor transformació possible del medi aprofitant camins existents.*

La proposta d'aquest pla especial d'accedir a la platja de Cala Varques pel camí públic anomenat de Cala Varques en un primer tram i en un segon tram amb l'habilitació com a camí públic del sender privat existent és la que suposa una menor transformació del medi per aconseguir l'objectiu establert, atès que el seu traçat no requereix grans adaptacions per a l'accés de vianants, i podrà habilitar-se

també per l'accés en vehicle, ateses les pendents suaus del sender existent. A més, és la que té un recorregut més curt (aproximadament 2 km).

Aquest traçat aproximat ja va ser objecte d'un intent d'establir una servitud de pas per l'accés a la cala el 1988, tal com s'ha exposat en l'apartat d'antecedents. El Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme elaborà la cartografia que havia de servir per a establir una servitud de pas per accés a Cala Varques, i el dia 29/06/1988 es signà plànol i acta per a determinar sobre el terreny la traça i característiques de la via d'accés a Cala Varques. El contingut d'aquesta acta defineix el camí de la manera següent:

«El acceso se inicia donde termina el camino de servicio de los predios de Sa Talaia i C'an Fresquet, discurriendo por un sendero existente, de trazado irregular, que partiendo de las barreras que dan acceso a la finca de Sa Talaia propiedad de Francisca Bennassar Barceló y siguiendo sensiblemente la dirección oeste-este, llega a la Cala después de recorrer unos 650 m aproximadamente, sin salir de la mencionada finca. Se estima suficiente dotar el acceso con ancho de tres (3) mts. Se levanta un plano donde se recoge lo expuesto y se une a la presente acta.»

La proposta del Ministeri suposava, en un primer tram, compartir l'accés amb l'accés a l'habitatge existent a la parcel·la 53 del polígon 20 (Font: *Plano de acceso a Cala Varques* de 28/07/1988 dels arxius municipals), tal com es reproduïx sobre la ortofotografia de 1989 de l'IDEIB a continuació.



A la figura següent es marca en taronja el camí existent actualment, i que tot i que en el primer tram no coincideix amb la proposta del Ministeri d'Obres públiques, sí que té un desenvolupament similar en la resta de tram.



3.3. UBICACIÓ DE L'APARCAMENT

Es proposa la ubicació de l'àrea d'aparcament (A) a continuació de la APT de carreteres, en el punt més proper a la carretera, per tal de facilitar les tasques de vigilància i el bon ús de l'aparcament, i atès que bona part del camí de Cala Varques està limitat per murs protegits pel Catàleg d'elements i espais protegits del terme municipal de Manacor. Està situat a uns 2 km de la platja i a 1,4 km del tram de camí que es proposa ampliar (C).

Per ubicar l'aparcament s'ha escollit el marge nord del camí perquè el desnivell actual entre els terrenys annexos al camí i el camí mateix és inexistent, i per tant no caldrà efectuar cap moviment de terres. En canvi al límit sud hi ha un petit desnivell que suposaria més moviment de terres. A més el tancament actualment és de reixeta metàl·lica, amb la qual cosa les obres a efectuar són mínimes.



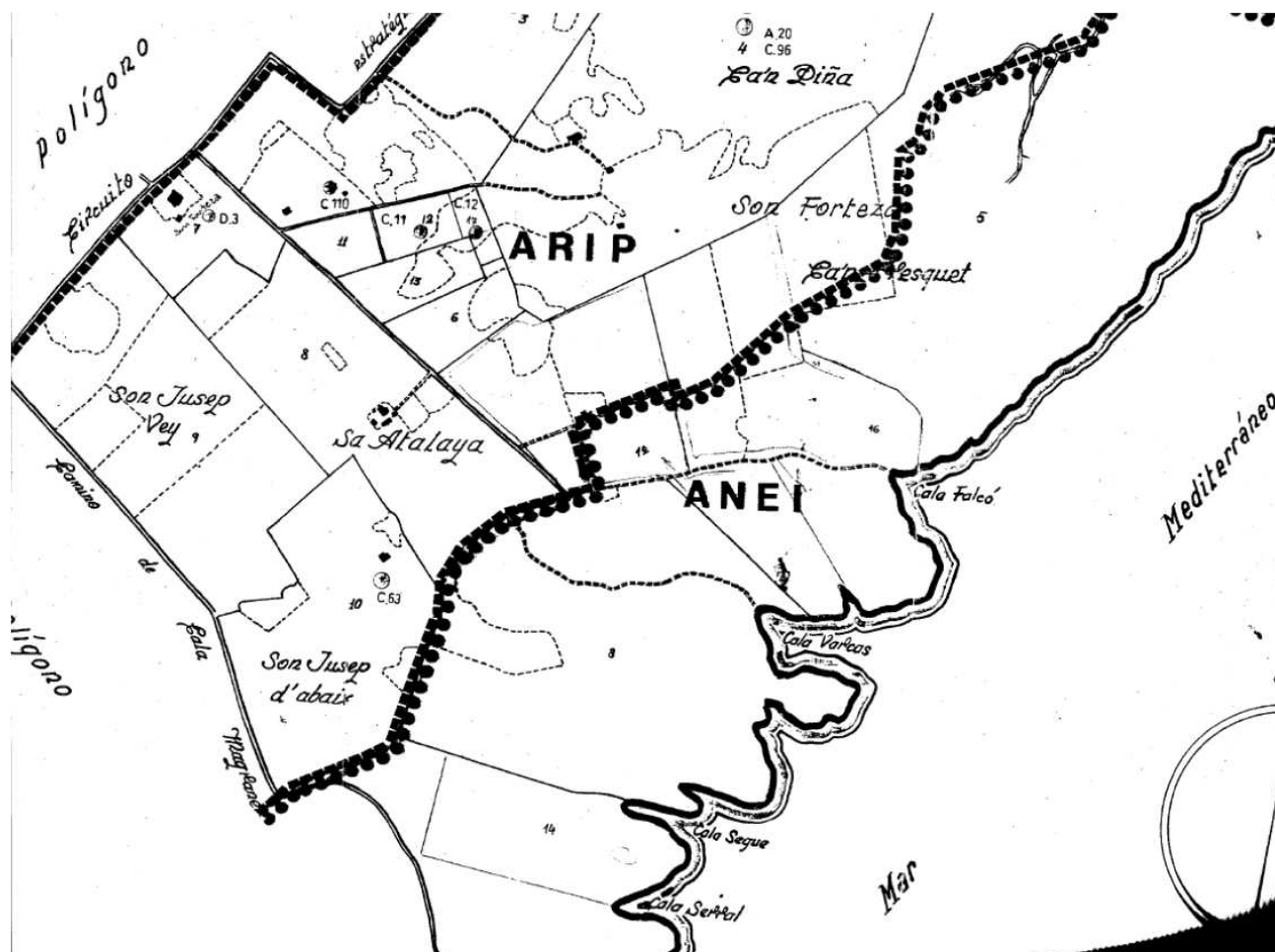
Àrea proposada per la ubicació de l'aparcament.

Existeix l'alternativa de situar-lo uns 300 m més proper a la platja, a 1 km del tram de nou camí proposat pel pla especial (1,7 km de la platja), també al marge nord. És la única alternativa possible atès que no es poden afectar els nombrosos trams de paret seca catalogats que hi ha tot al llarg del camí (fitxa MU 002 del Catàleg d'elements i espais protegits del TM de Manacor). Aquesta opció, però, suposaria un increment del trànsit de vehicles pel camí públic, d'anada, canvi de sentit i tornada, accés per vehicles que hauria de ser lliure fins a l'aparcament. Actualment l'accés en vehicle està restringit als propietaris atès que la secció del camí, de sis (6) metres no és suficient per a suportar el trànsit normalitzat en dos sentits de circulació.

4. ESTUDI SOBRE L'ESTAT DELS TERRENYS I ESTRUCTURA PARCEL·LARIA

Antecedents i segregacions sofertes pels terrenys afectats

La finca original de Cala Varques tenia una extensió aproximada d'uns 384.000 m². Als plànols de cadastre de 1956 dels nostres arxius, la finca consta amb el número 8.



Font: Arxius municipals. Cadastre 1956. Polígono 20.

S'hi observen els senders a Cala Falcó i a Cala Varques marcats en traç discontinu. Els dos entronquen amb el tram de camí públic anomenat de Cala Varques. El sender a Cala Varques transcorre per dins la parcel·la 8 íntegrament. La finca original de Cala Varques, marcada amb el número 8 en el aquest plànol de cadastre, correspon amb la finca registral 22469.

L'any 1956, l'estat dels terrenys que envolten Cala Varques era el que es pot apreciar a la següent imatge.



L'accés a la cala era mitjançant el sender que es veu a la fotografia. En el Mapa general de Mallorca de Mascaró Passarius (1958) hi consta també l'accés a la cala amb un traçat semblant. A la següent fotografia s'ha fet una comparativa entre els traçats del camí existent l'any 1956, en color taronja, i el sender actual, en color blau.

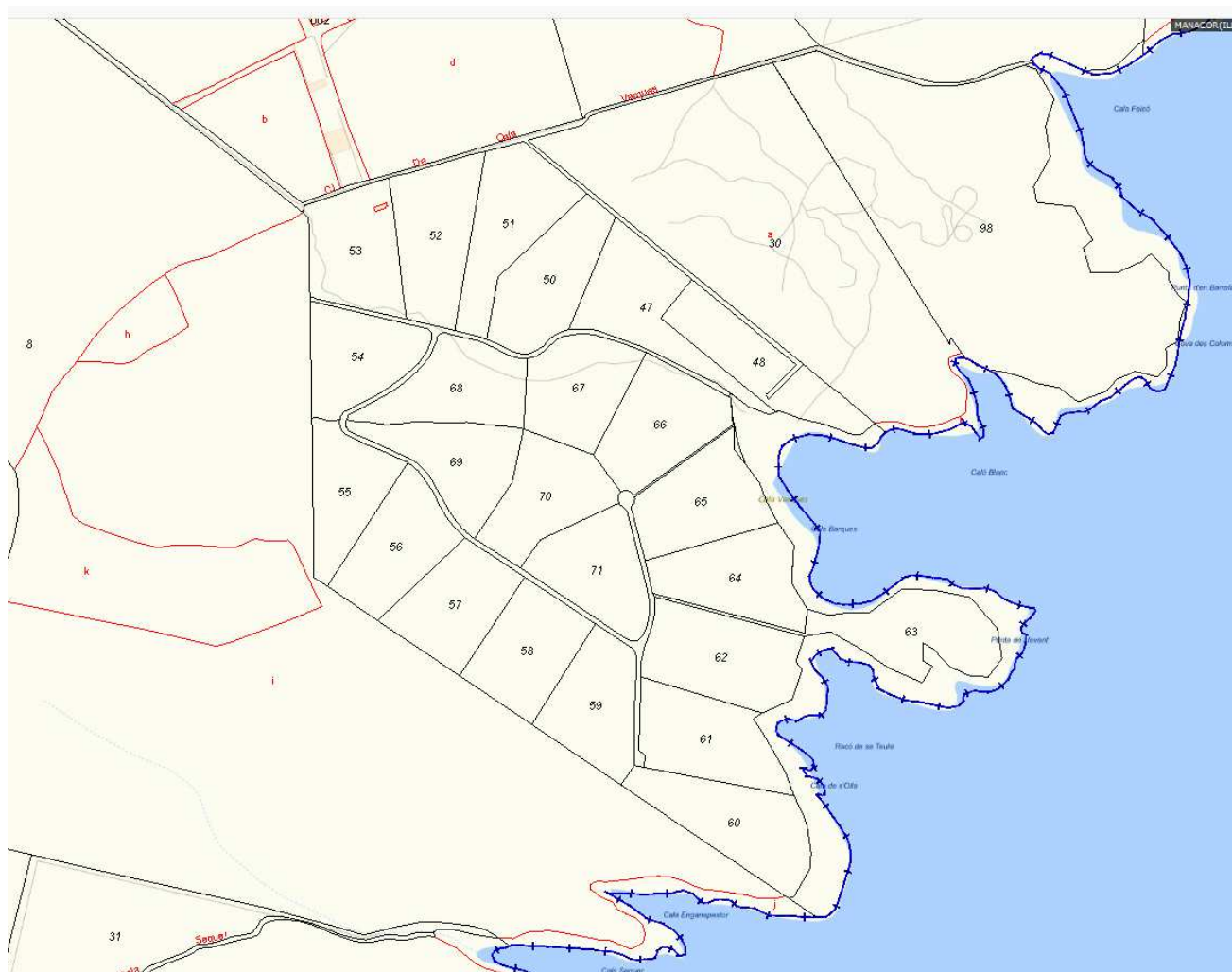


A la fotografia de l'any 1984 es poden observar uns nous traçats de senders en comparació als existents l'any 1956, tant en els terrenys objecte del present pla especial com en els terrenys contigus pel nord-est.



De la finca original 22469 el 29/05/1989 se'n varen segregar dues porcions, la finca registral 52229, actual parcel·la cadastral 48 del polígon 20, i la finca registral 52524, alhora que quedava un remanent de la finca registral 22469. S'establí una servitud de pas inscrita a favor de la finca matriu 22469 en que constava com a predi servent la finca 52524. Es tracta d'una servitud de pas de persones o vehicles de 6m d'amplada i 30m de llargada. Segons la seva descripció sembla ser el primer tram del camí privat, actualment tancat per unes barreres .

La finca registral 52524 va ser objecte, el 19/10/1989, d'una parcel·lació de 23 porcions, quedant un remanent destinat a vials interiors. Parcel·lació i vials varen ser recollits pel cadastre, tot i que amb una sèrie d'errades que s'han detectat i s'analitzaran més endavant.



Font: Seu electrònica del cadastre.

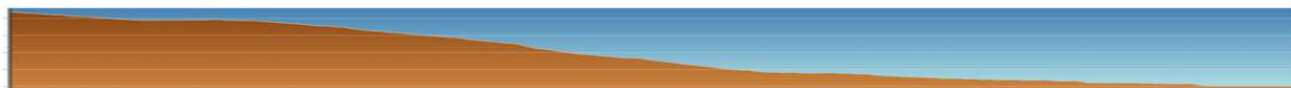
A la següent fotografia s'ha fet una comparativa aproximada entre els traçats del camí previst i que consta en el cadastre, en color taronja, i el sender actual, en línia discontinua de color blau.



El camí que figura en els plànols cadastrals coincideix en alguns trams amb el traçat de l'actual sender de baixada a Cala Varques. No obstant, el camí que apareix en el cadastre a la seva part central es separa bastant del sender existent. A més, el perfil longitudinal té desnivells importants que en cas d'una actuació suposarien haver de construir talusos i rebaixos amb el conseqüent impacte per transformació del terreny forestal.



Per contra, el perfil del sender actual de baixada a la Cala, amb un traçat que es manté des de molts anys enrera -ja es pot observar en la fotografia aèria de l'any 1956-, és el que s'observa al gràfic següent i que permet condicionar la seva superfície amb uns mínims moviments de terres.

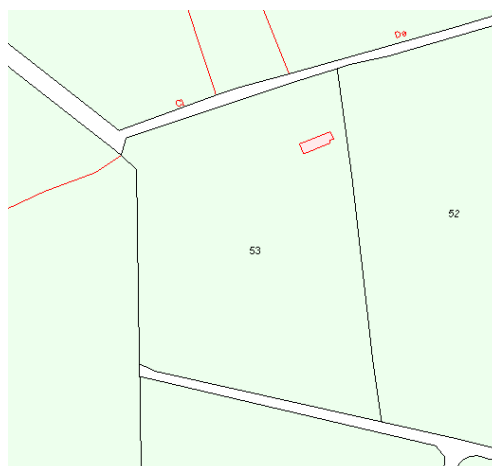
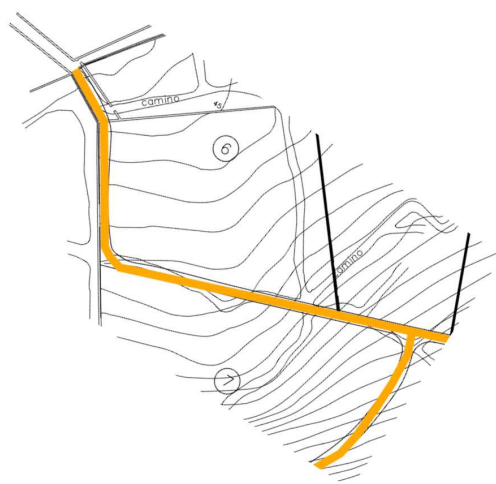


És per això que el traçat del nou camí del pla especial en un primer tram ressegueix el traçat del camí del cadastre, amb la mateixa amplada, de manera que no suposa modificar els límits de les finques confrontants. Però al tram central, s'ha descartat continuar per la traça del camí del cadastre atès el desnivell important a salvar i per tal de no ocupar terrenys actualment de bosc baix. En aquest tram central s'adopta el traçat del sender existent, ampliant-lo, que té pendents més suaus. A l'últim tram el sender existent és coincident amb el traçat de la parcel·lació.

Anàlisi de la cartografia cadastral actual de la zona afectada

Analitzada amb detall la cartografia cadastral, s'observa que existeixen unes diferències en relació a les descripcions de les finques registrals derivades de la segregació de la parcel·la 52524 en 23 porcions. Aquestes diferències s'analitzen a continuació.

- Manca en el plànol cadastral un tram de camí, concretament el que és continuació del camí públic i connecta amb el vial interior del plànol cadastral. Aquest tram de camí en el plànol cadastral quedaria situat a l'interior de la parcel·la 53.

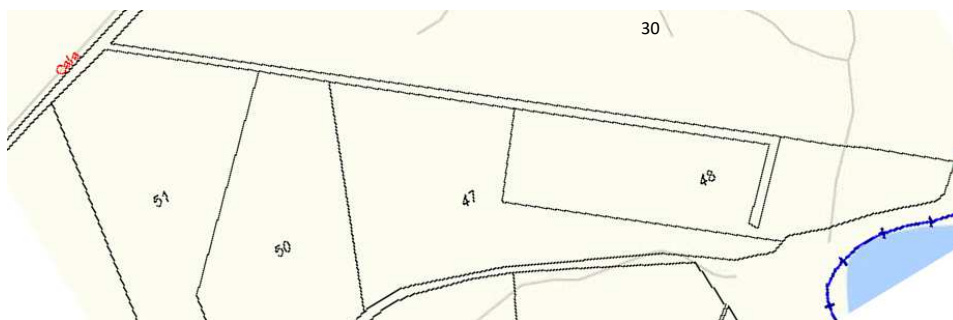


La dita parcel·la cadastral 53 correspon a la descrita en el Registre de la Propietat així: *“Porción señalada con el número 6 del plano, que mide una hectàrea cincuenta i una áreas y ochenta centíareas. Linda: Norte, como la total; Este, la porción número 5; Sur y Oeste, con camino abierto en la íntegra”*. Aquest camí a la partió Oest és el que manca en el plànol cadastral. Cal esmentar que a la descripció registral per error es fa constar que es tracta de la parcel·la cadastral 47, quan de la mateixa descripció de confrontants es conclou que en realitat es tracta de la parcel·la 53.

S'observa una altra errada en la delimitació est de la parcel·la 53, i és que no ressegueix la partió existent, de mur de mamposteria de blocs de marès. Aquesta errada s'ha corregit a la cartografia del pla especial, i es pot observar amb detall al gràfic següent.



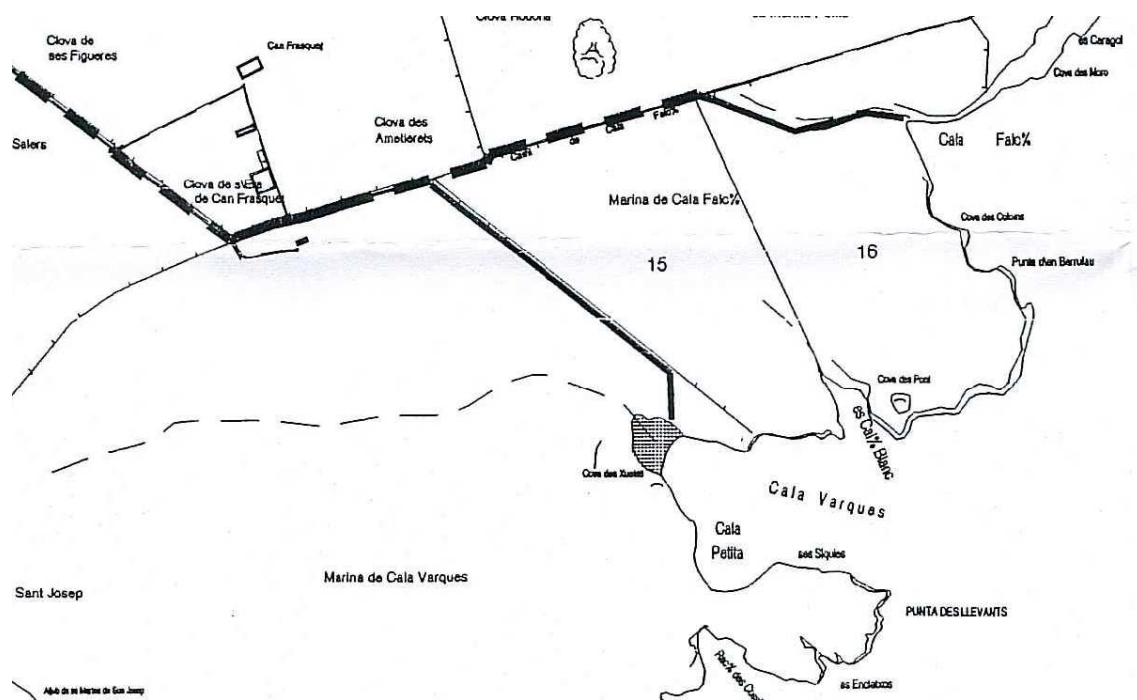
En el plànol cadastral també hi figura un camí en forma de L, que es bifurca des del camí a Cala Falcó, a l'altura de la parcel·la 51 del polígon 20, el traçat del qual discorre per l'interior de la finca original de Cala Varques que fou objecte de parcel·lació. Aquest camí en forma de L del plànol cadastral és contigu al límit de la Parcel·la 30. Aproximadament uns 120 metres abans d'arribar al límit del DPMT gira en angle recte cap a l'interior de la Parcel·la 48 del cadastre i la divideix per la meitat.



Això no obstant la descripció registral d'aquesta parcel·la cadastral 48 -correspon a la finca registral 52229-, no hi consta cap límit amb camí ni que contengui cap camí interior. Segons la descripció registral de les parcel·les cadastrals 47, 50 i 51 (finques registrals 52585, 52587 i 52589) totes elles limiten per nord amb el predi de Son Forteza o Can Fresquet, i amb porció segregada i concertada en venda amb particular, de manera que no hi consta tampoc cap referència a camí.

Aquesta traça està recollida a l'Inventari de camins i camades d'ús públic del T.M. de Manacor de 2001, formant part del camí identificat amb el núm. 44. Això és degut a què aquest document recull com a criteri a la seva memòria que per a determinar els a camins públics es varen recollir aquells grafiats en traç continu en els plànols cadastrals, i aquest constava en el cadastre aleshores, sense que se'n pugui determinar el motiu amb certesa.

No consta que s'hagi utilitzat mai com a camada d'ús públic, i es tracta de terrenys de titularitat privada. Feta la visita al lloc es constata que el camí és inexistent. L'últim tram, de 40m, que podria donar accés a Cala Varques travessant la parcel·la 48, salva un desnivell de 15 m (37% de pendent).



Font: Inventari municipal de camins de 2001.

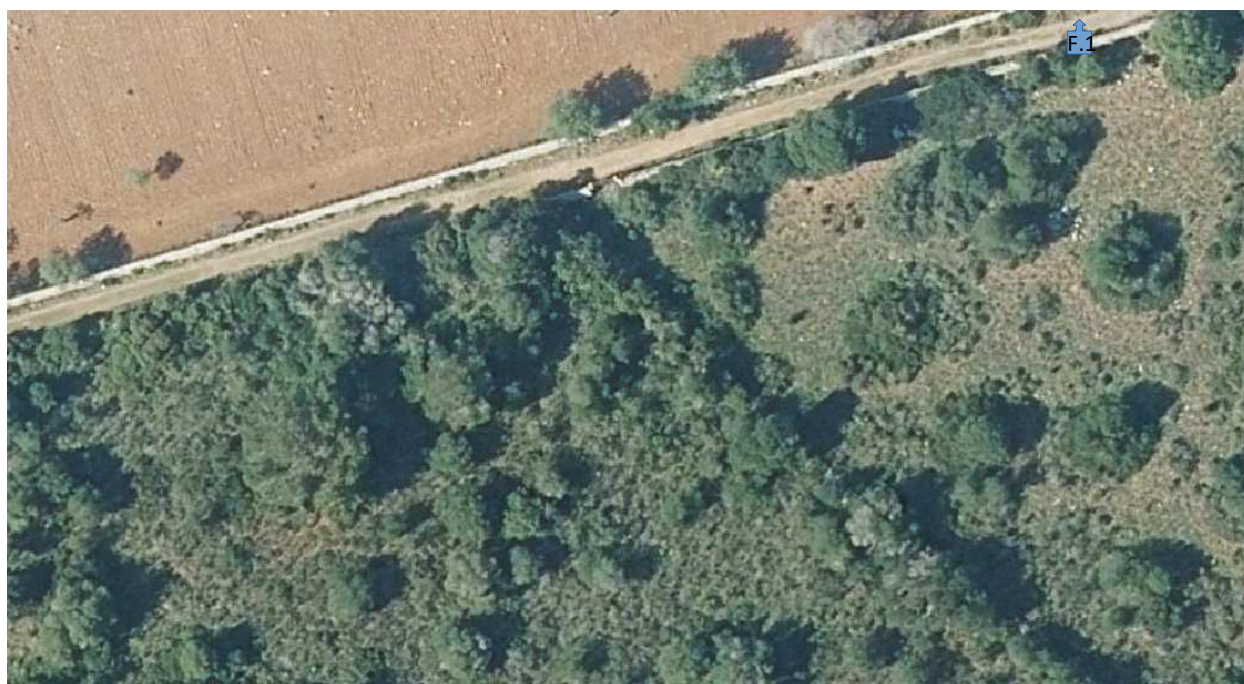


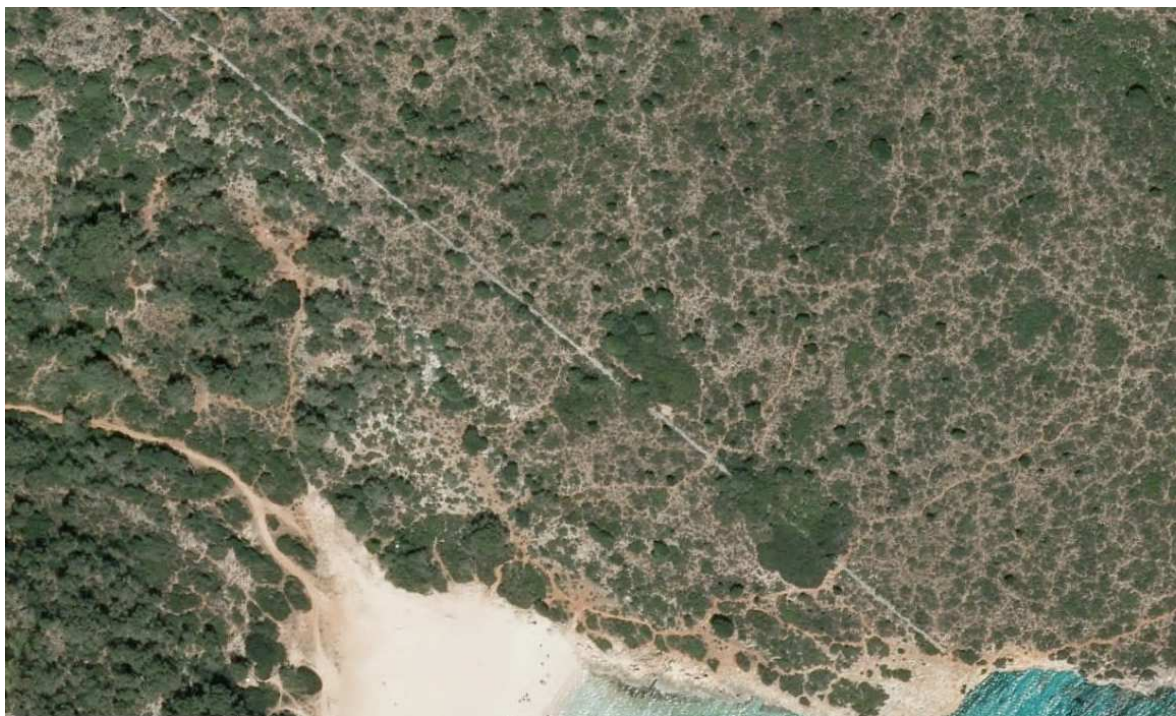
Fotografia 1. Camí públic d'accés a Cala Falç.



Fotografia 2. Partió nord de la finca. S'aprecia la inexistència del camí marcat pel traç en discontinu.

A les següents ortofotografies s'observa el punt d'entroncament entre el camí públic d'accés a Cala Falcó esmentat, i el límit entre la finca de Cala Varques i la parcel·la cadastral 30 del polígon 20, on el projecte de parcel·lació i l'Inventari municipal de camins grafia la traça d'un camí, i on es pot apreciar també que és inexistent.





El sender de domini privat que des de fa anys utilitzen les persones que volen accedir a Cala Varques i que aquest pla especial proposa habilitar com a camí públic d'accés, no coincideix ni amb l'antic camí que consta a l'ortofotografia de 1956, ni amb el que consta al cadastre. La traça utilitzada és fàcilment visible en les següents fotografies, en la primera de les quals es veu la totalitat del seu recorregut, des del final del camí públic fins a la Cala, i en les altres i amb major detall els diferents trams del seu traçat.

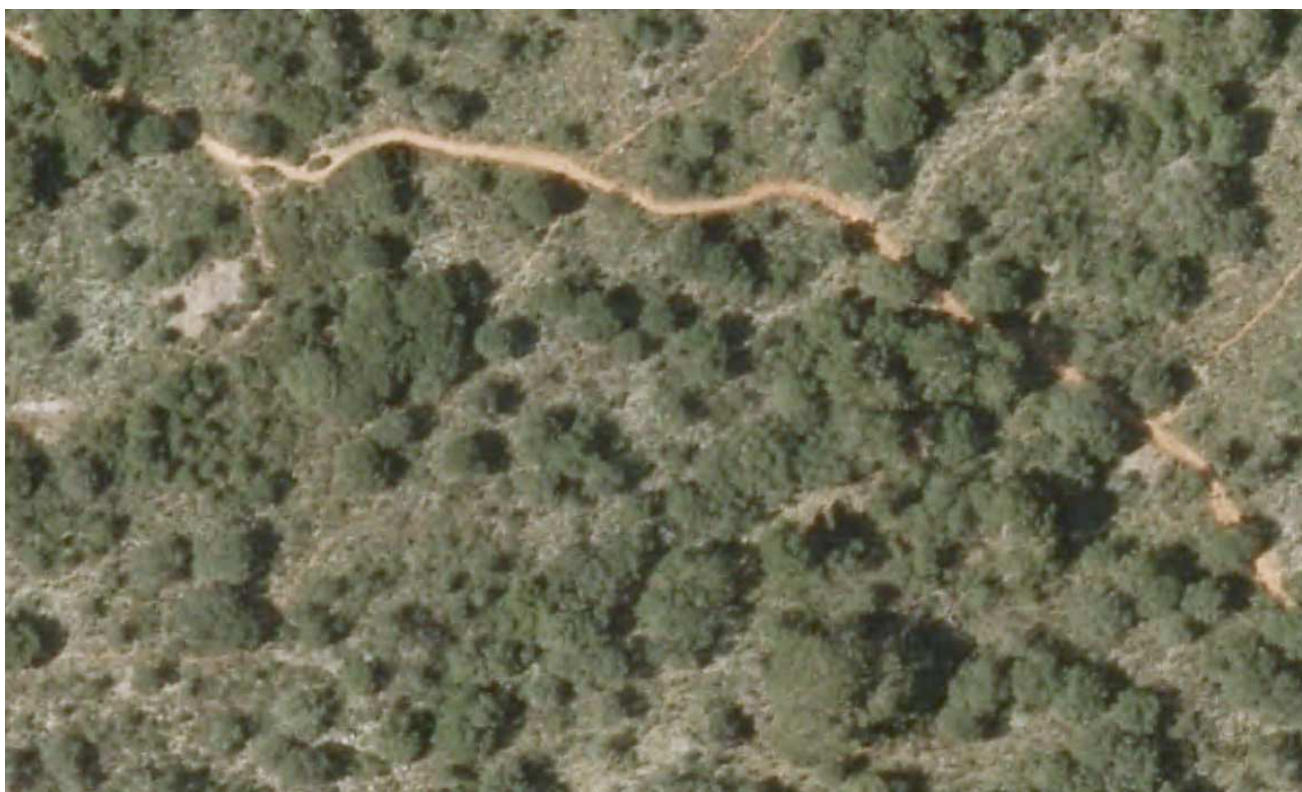
Després d'aquesta, les següents imatges corresponen a trams ampliats del mateix camí per tal de poder apreciar la seva existència amb més detall i a diferents escales. Font: IDEIB.



TOTALITAT DEL TRAÇAT DEL SENDER EXISTENT, DES DE LES BARRERES FINS A LA CALA



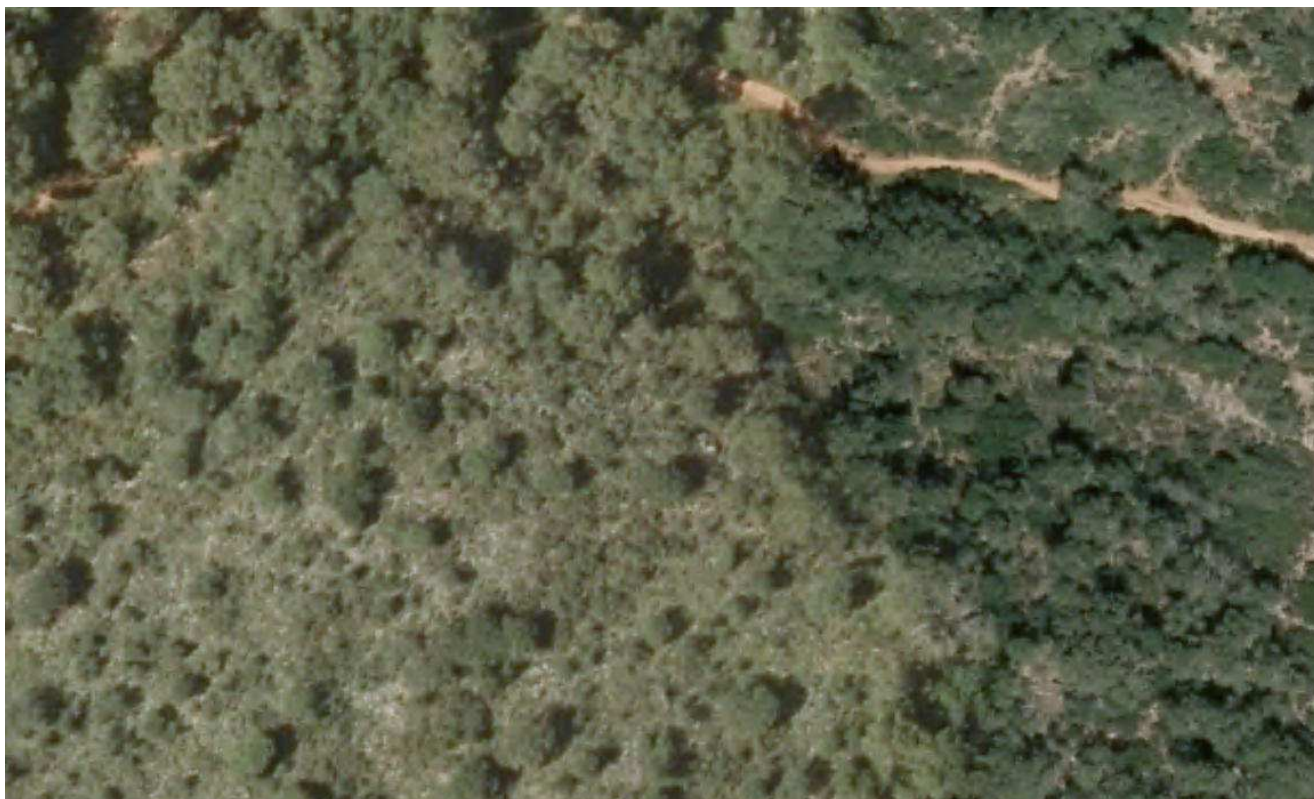
PRIMER TRAM DEL SENDER EXISTENT, A PARTIR DE LES BARRERES



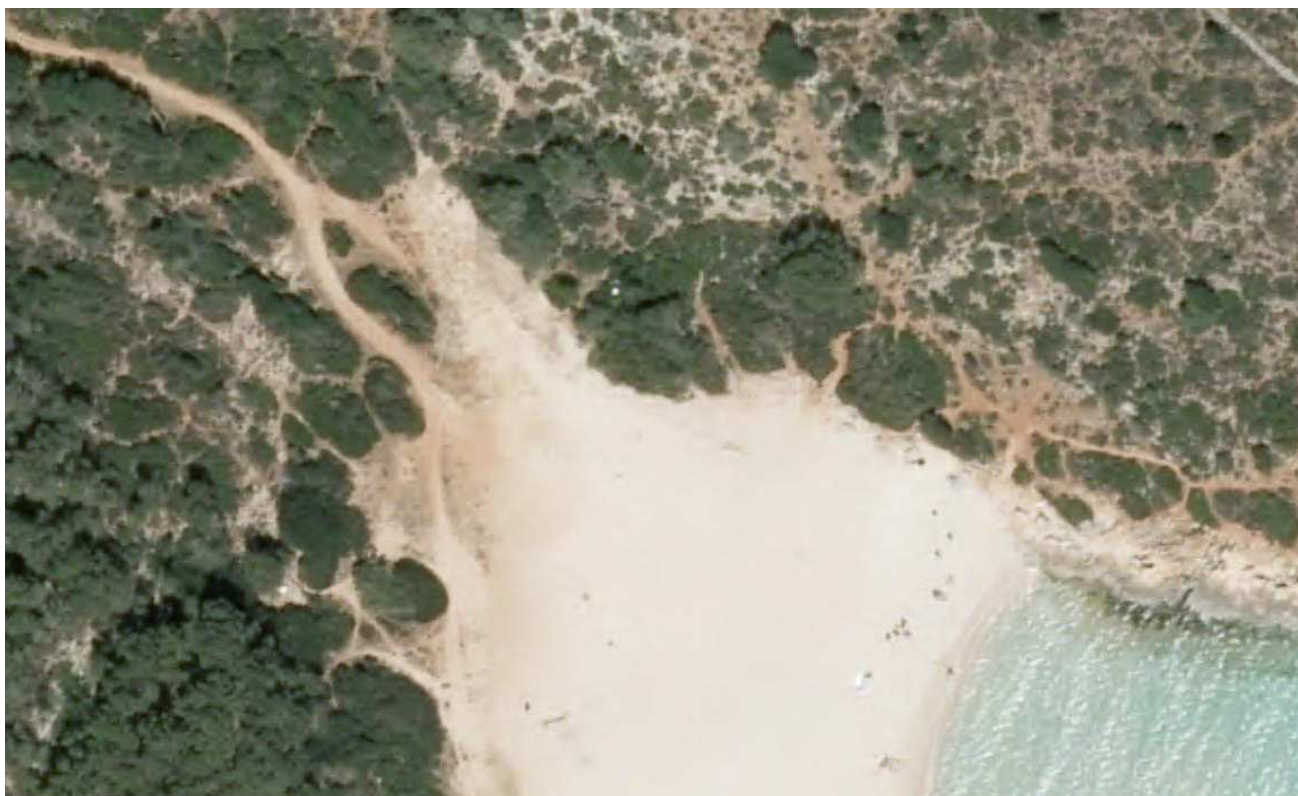
SEGON TRAM DEL SENDER EXISTENT, A PARTIR DE LES BARRERES



TERCER TRAM DEL SENDER EXISTENT, A PARTIR DE LES BARRERES

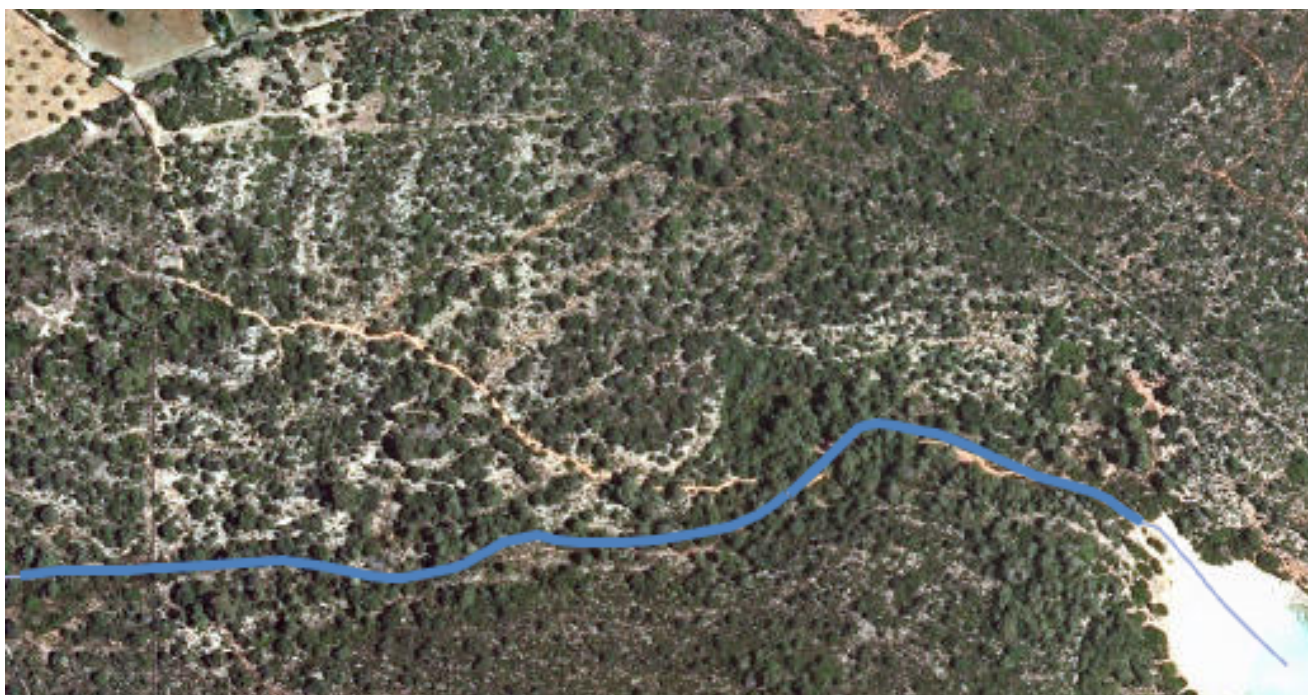


QUART TRAM DEL CAMÍ EXISTENT, A PARTIR DE LES BARRERES



DARRER TRAM DEL CAMÍ EXISTENT, EL MÉS PROPER A LA CALA

Per últim cal dir que al plànol de la Xarxa Hidrogràfica Provisional de l'IDEIB hi figura una línia discontinua marcant el tàlveg o regueró de Cala Varques (identificador 28.783). Els tàlvegs són elements de drenatge de poca entitat. És poc apreciable sobre el terreny. Tant el sender actual, com el camí previst a la parcel·lació de 1989, travessen el tàlveg en el tram final, en els últims 200m des de la platja. L'àmbit del Pla Especial no forma part de cap zona susceptible de ser inundada segons l'Atles de Delimitació Geomorfològica de Xarxes de Drenatge i Planes d'Inundació de les Illes Balears. Igualment, d'acord amb el vigent Pla de Gestió del Risc d'Inundació, aprovat el 19 de febrer de 2016 (BOIB núm.24, de 20 de febrer de 2016), l'àmbit del Pla Especial no es troba situat a una Àrea amb risc potencial significatiu d'inundació (ARPSI).



EN LÍNIA DE COLOR BLAU EL TRAÇAT DEL TÀLVEG

5. DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS I CONDICIONS A LES QUE S'HA D'AJUSTAR EL PROJECTE TÈCNIC DE DESENVOLUPAMENT DE LES OBRES D'INFRAESTRUCTURA I EDIFICACIÓ

Les actuacions que es proposen per complir amb els objectius fixats en el PIAT són les següents:

- a) Creació d'una infraestructura d'aparcament en el marge nord del camí esmentat a l'apartat a) anterior, amb previsió d'ubicació d'una caseta de servei.
- b) Adequació dels trams que ho necessitin del camí públic existent des de la carretera Ma-4014 fins a la parcel·la 53 del polígon 20 del cadastre.
- c) Creació d'una infraestructura pública camí públic per al trànsit de vianants i, si és el cas, de vehicles de vigilància i salvament, mitjançant l'habilitació del sender que condueix des de la parcel·la 53 del polígon 20 fins a la platja.

A continuació es descriuen els paràmetres i condicions a què haurà de donar compliment el projecte tècnic de les obres necessàries per a l'adequació de l'accés a Cala Varques i dotació d'aparcament de vehicles.

5.1. ÀREA D'APARCAMENT I CASETA DE SERVEI

Es proposa la instal·lació d'una zona d'aparcament de vehicles en el marge nord del camí públic existent. Es projecta de manera que s'ocupa la mínima superfície de sòl. Es marca sobre el plànol PO-01 amb el codi A. Es preveu una capacitat de 32 places d'automòbils, totes elles considerades com a adaptades o accessibles, així com un espai previst per a la instal·lació d'una caseta de servei contemplada en el PIAT.

Les obres que caldrà realitzar en la zona d'aparcament consistiran en el següent:

- Retirada de la terra vegetal
- Col·locació d'una base granular que ha de suportar el paviment d'acabat
- Col·locació d'un paviment natural que no impliqui el segellat ni la impermeabilització del ferm, per aconseguir un sòl estabilitzat a base d'àrids de la zona o similars d'aportació.
- Construcció d'una caseta de servei, d'una sola planta i amb tipologia i composició adequada a la seva funció, amb instal·lació de panells solars per a la captació d'energia fotovoltaica. Aquesta edificació ha de complir el que determina la norma 22 del Pla Territorial de Mallorca i les normes del planejament general municipal quan a condicions d'integració paisatgística i ambiental d'acabats. Si

resulta convenient per qualsevol qüestió justificada, es podrà aplicar el que estableix l'article 27.2.b de la Llei 6/1997, de 8 de juliol, del sòl rústic de les Illes Balears.

- Tancament mitjançant reixeta metàl·lica de malla ampla suportada per pals de fusta, d'acord amb el que determina la normativa aplicable (norma 22 del Pla Territorial de Mallorca i l'article 6 del Decret-Llei 9/2020 i la normativa del planejament general municipal) respecte de les malles metàl·liques de tancament.

- Sembrar arbres al llarg de la fila d'aparcaments, a una distància de 6m entre ells. Així assenyalaran dues places d'aparcament d'automòbils, amb unes dimensions suficients per ser considerades adaptades o accessibles d'acord amb el que determina l'Ordre TMA/851/2021 sobre condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació a l'espai públic (2,25 m d'amplada de plaça + 1,50 m zona de transferència + 2,25 m d'amplada de plaça). Això suposarà uns disset arbres que hauran de ser d'espècies autòctones de baix requeriment hídric.

- Senyalització

5.2. ADEQUACIÓ DEL CAMI PÚBLIC QUE CONDUEIX DE LA CARRETERA Ma-4014a FINS A LA PARC. 53 DEL POLÍGON 20

El camí públic existent de traçat recte que va des de la carretera Ma-4014 fins a la parcel·la 53 del polígon 20 té una longitud d'uns 1.445 metres i una amplària d'aproximadament sis (6) metres. Es delimita en el plànol PO-01 identificat amb el codi B.

L'estat del seu paviment i de les voreres confrontats amb les finques de titularitat privada que el limiten es pot veure en les següents imatges:





L'estat del paviment del camí varia segons els trams i és previsible la necessitat de la seva millora en els punts necessaris per tal de facilitar el pas dels vianants, de les bicicletes i del trànsit d'altres vehicles que necessàriament hi han de circular. Aquests poden ser els de les persones propietàries de les poques finques que tenen el seu accés a través d'ell, així com dels vehicles de vigilància i salvament que hagin d'accedir a la zona marítima terrestre.

Al final d'aquest camí i en el punt on comença el camí de baixada a Cala Varques s'habilitarà una zona d'aparcament de bicicletes. La seva capacitat serà màxima, d'acord amb la superfície que s'hi reserva (veure plànol PO-02), amb un mínim de 15 places.

A les zones en les quals sigui necessària l'adequació parcial del paviment de l'actual camí es durà a terme la neteja de les voreres i la reparació de les zones que ho necessitin mitjançant el mateix material i acabat actual.

En les zones on s'hagi de col·locar un nou paviment ha d'utilitzar un paviment natural que no impliqui el segellat ni la impermeabilització del ferm, per aconseguir un sòl estabilitzat a base d'àrids de la zona o similars d'aportació.

5.3. ADEQUACIÓ DEL SENDER QUE CONDUEIX DES DEL TRAM DEL CAMÍ PÚBLIC FINS A LA CALA

Aquesta actuació consisteix en adquirir, delimitar i adequar el sender actual de baixada a Cala Varques, tal com s'ha delimitat i identificat amb el codi C en el plànol PO-01, per habilitar-lo per al pas de vianants i, en cas que sigui necessari, també pel pas de vehicles de vigilància i salvament.

El projecte d'execució de les obres d'adequació del sender definirà l'abast de les obres necessàries per habilitar el camí públic d'acord amb la seva funció, en base a un aixecament topogràfic que

s'haurà d'elaborar prèviament, sempre amb l'objectiu de minimitzar tant el moviment de terres necessari com l'impacte en la vegetació existent.

A. Descripció dels terrenys afectats per l'adquisició dels terrenys necessaris per a l'adequació del tram de sender existent a camí d'ús públic

El pla especial proposa els terrenys que han de ser objecte d'adquisició per a fer possible l'habilitació del nou tram de camí públic, que uneix el punt on acaba el camí públic actual, amb el DPMT. L'adquisició d'aquest nou tram de camí públic implica l'expropiació d'una franja de terreny de llargada aproximada de 661 m, des del final del camí públic fins al límit del DPMT. La seva amplada és variable segons s'exposa a continuació.

En un primer tram del camí, de 117 m, es proposa resseguir el límit oest de la parcel·la cadastral 53, que està físicament delimitat amb paret de blocs de marès, pel límit de la propietat, en direcció sud. A l'inici l'àrea a expropiar s'ajusta a les partions físiques existents, de forma aproximadament trapezoidal, i és on es proposa la instal·lació d'un aparcament de bicicletes.

En un segon tram es proposa un gir a est, amb una llargada de 172 m resseguint el límit sud de la mateixa parcel·la 53 i de la 52, encara que no hi ha cap element físic sobre el terreny de partió. L'actual cadastre recull en aquest mateix segon tram un vial amb l'amplada de 5,50m, sense referència cadastral assignada. És per això que en tota la longitud en què no està delimitat per parets existents, es preveu aquesta amplada de 5,50 m.

En els trams descrits anteriorment es ressegueix el traçat d'un camí que consta a la descripció del registre de la propietat de la finca registral 52593, corresponent a la parcel·la 53 del polígon 20 i de la finca registral 52585, corresponent a la parcel·la 52 del polígon 20. Aquests trams formen part del remanent de la finca matriu de la parcel·lació de 1989 esmentada a l'apartat 4 d'aquesta memòria, finca 52524, la descripció de la qual correspon als vials interiors que preveia aquella parcel·lació. Actualment no estan transformats, i per tant caldrà obrir-hi el camí de bell nou. Es tracta de terrenys de garriga i bosc baix, amb poc arbrat i de baix pendent.

A continuació el pla especial proposa resseguir el traçat del sender existent (descartant el vial del planol cadastral), en el seu pas per la parcel·la cadastral 68 i part de la parcel·la cadastral 67. Els terrenys agafen més pendent, es tracta de la baixada al tàlveg. En aquest tram s'ha previst l'expropiació d'una franja més ampla, de 10 m, per tal de donar marge al projecte tècnic de resseguir o modificar lleument l'eix del sender existent als efectes d'adaptar-lo a la topografia existent. La seva longitud és de 192 m de llargada (fins al creuament del camí amb el tàlveg) i el pendent mitjà supera

l'11%, però puntualment hi ha desnivells importants. Serà necessari regularitzar els desnivells més importants amb els mínims moviments de terres per habilitar el ferm amb una amplada suficient i un pendent que el faci viable per a l'accés de vehicles de salvament. És també en previsió que això pugui suposar un increment de la secció a ocupar, que s'ha previst aquesta amplada de 10 m de la franja a expropiar.

Entre aquest tram i el següent, que ja transcorre a cotes baixes i en terreny de poc pendent, el traçat del camí creua el tàlveg en un punt, situat dins la parcel·la 67. El projecte tècnic haurà de preveure també la solució adient per aquest creuament.

A partir d'aquest punt de creuament del tàlveg el camí transcorre paral·lel a aquest, que queda a l'esquerra. Continua per terrenys que pertanyen a la parcel·la cadastral 67. Es preveu una amplada a expropiar de 6m, que s'estima suficient per habilitar el camí i deixar les franges laterals per a escorrentia de les pluvials i protecció de la zona forestal corresponents.

En el tram final es proposa un eixamplament de l'àrea a expropiar. En els terrenys situats a la parcel·la cadastral 66, ates que el camí transcorre molt proper al seu límit nord, es proposa l'expropiació fins al límit de la parcel·la cadastral, ja que en cas contrari quedaria la finca dividida en dues porcions, i la porció que queda al nord, amb uns 45 m², no resultaria aprofitable. La resta de terrenys del camí fins al DPMT transcorren:

- en una part, pel camí que consta en el cadastre sense referència cadastral assignada, terreny romanent de la finca matriu de la parcel·lació de 1989, finca registral 52524, la descripció de la qual correspon als vials interiors que preveia aquella parcel·lació;
- en l'altra part, per terrenys que formen part de la parcel·la cadastral 47 del polígon 20.

En la fixació del límit del camí en aquest tram final s'han considerat tant els límits de les parcel·les cadastrals confrontants com el traçat del sender existent actualment, de manera que suposa un eixamplament de la franja de terrenys a expropiar per habilitar el camí.

En aquest eixamplament final dels terrenys a expropiar el projecte tècnic podrà habilitar un espai de maniobra per al canvi de sentit dels vehicles especials que hagin d'accedir a la platja.

A continuació s'adjunten fotografies dels trams de més pendent:



B. Obres d'adequació

Es proposa l'habilitació d'un camí transitable per vianants i, eventualment, per vehicles de vigilància i salvament. S'haurà de preveure la possibilitat de creuar-se dos vehicles en algun punt del camí, de manera que en aquests punts l'amplada serà l'estrictament necessària per a fer aquesta funció.

L'habilitació d'aquest camí suposarà eixamplar l'actual sender. Per això abans de la redacció del projecte d'adequació del sender caldrà fer un topogràfic acurat i revisar el desenvolupament en planta del traçat del sender, per tal d'adaptar-lo als requeriments del camí que es necessita.

Una vegada acabades les obres d'adequació del camí, la franja d'un (1) metre a banda i banda s'ha de mantenir permanentment lliures de matoll, vegetació herbàcia i qualsevol tipus de residu en aplicació del que determina el decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc.

Les obres d'adequació del sender consistiran en:

- Vallat dels terrenys afectats segons es determina gràficament en el plànol PO-02 dins de la qual transcorrerà el camí destinat al trànsit de vianants i de vehicles especials. S'efectuarà amb reixeta de malla ampla suportada per pals de fusta al llarg de tot el camí, d'acord amb el que determina la norma 22 del Pla Territorial de Mallorca, l'article 6 del Decret-Llei 9/2020 i la normativa del planejament general municipal respecte de les malles metàl·liques de tancament. No es proposa cap tancament en la zona de servitud de trànsit de costes.
- Regularització de la secció del camí amb tasques de neteja de vegetació i anivellament de voreres, per tal que tot ell compti amb una amplada mínima de 3,5 m i un pendent màxim en tots els trams que permeti l'accés en vehicle. Execució de cuneta lateral de recollida de la pluja.
- Regularització del ferm en els trams en que s'estimi necessari, mitjançant reblert amb àrids, neteja de rocalla i/o col·locació d'un paviment natural que no impliqui el segellat ni la impermeabilització del ferm, per aconseguir un sòl estabilitzat a base d'àrids de la zona o similars d'aportació. Per tal d'habilitar el camí per al trànsit de vehicles especials, exclusivament en els trams on sigui necessari degut a la naturalesa del terreny, es podrà estendre un paviment natural per aconseguir un sòl estabilitzat a base d'àrids de la zona o d'aportació, mesclats amb conglomerat, aigua i additius minerals d'origen natural estesos i compactats sobre el sòl existent. La seva tonalitat haurà de ser semblant a la dels àrids de la zona.
- Habilitació d'un espai suficient per la maniobra de canvi de sentit d'un vehicle en el punt d'arribada a la cala.
- Habilitació de dos punts d'eixamplament aproximadament equidistants entre ells i els punts d'inici i final del camí, per al creuament eventual de dos vehicles.
- Instal·lació d'un aparcament de bicicletes immediatament abans de l'inici del tram C (veure ubicació assenyalada sobre el plànol PO-02).
- Solució constructiva per a permetre el pas de les aigües naturals en el punt de creuament del camí amb el tàlveg. S'hauran d'utilitzar materials i acabats naturals, amb l'objectiu que s'integrin amb l'entorn.
- Neteja de la franja d'un (1) metre a banda i banda del camí de manera que quedi lliure de matoll, vegetació herbàcia i qualsevol tipus de residu.

5.4. DETERMINACIONS DE CARÀCTER GENERAL PER TOTS ELS TRAMS

El projecte d'execució de les obres haurà de complir a més les condicions següents:

- Les obres d'anivellament del terreny han de minimitzar el seu impacte a l'entorn, efectuant els mínims anivellaments i rebaixos.
- Les obres han de minimitzar la seva afectació a l'arbrat existent.
- El projecte haurà de prendre les mesures adients per tal de conservar els elements o les característiques més rellevants, d'interès cultural i etnològic del camí existent. També haurà de preveure les mesures adients per a la seva integració adequada de en l'entorn, tant en l'adaptació al terreny com en relació a materials d'acabat, coloracions, evacuació d'aigües, etc. (art. 173 Pla general).
- Les tanques de separació amb les propietats confrontants s'hauran d'executar tenint en compte el que determina l'article 169 del Pla general relatiu al tancament de finques.
- Les característiques del ferm, a més de permetre el pas del trànsit que han de suportar, han de conservar l'aspecte de rústic, agrícola o forestal, sense que per a la seva implantació, reparació i/o manteniment s'hagin de cobrir amb capes asfàltiques o de formigó, encara que d'aquesta manera es prolongués el període de vida útil. Es pretén que segueixin tenint aparença de camins tradicionals en espais naturals, sense alterar o mínimament alterats. La seva execució i les futures reparacions, si és el cas, en cap cas han d'alterar les característiques de caire ambiental actual ni provocar un impacte paisatgístic negatiu en la zona.

6. SUPERFÍCIES AFECTADES PER EXPROPIACIÓ

L'execució de les obres previstes per aquest pla especial suposa la necessària expropiació de l'àrea d'aparcament i del sender de vianants actualment privat i que s'ha d'habilitar com a camí públic. En el plànol PO-04 s'identifiquen les superfícies a expropiar.

Per a l'obtenció del nou camí que uneix el camí públic actual fins al DPMT, s'hauran d'expropiar un total de 5.088 m². Es descriuen a continuació les porcions que han de ser objecte d'expropiació, descrites a partir de la informació del cadastre.

- Finca número 1: Porció de terreny amb una amplada mitja de 5,50 m i 117 m de llargada. La seva superfície és de 758 m² i forma part de la parcel·la 53 del polígon 20 del cadastre. Confronta per nord amb camí públic de Cala Varques, per sud amb vial grafiat en el plànol cadastral que es descriurà a continuació amb el número 2, est amb resta de la parcel·la cadastral 53 i oest amb la parcel·la cadastral 8 del polígon 20.

Havent tengut accés a la documentació del Registre de la Propietat resulta que la parcel·la cadastral 53 es correspon amb la finca registral 52593. Aquesta confronta per sud i oest amb camí obert en la íntegra, a la finca de la que prové, número registral 52524, remanent que correspon als camins que figuren a les descripcions de les finques segregades. Aquest remanent estava sotmès a una servitud de pas de 30 m de llargària per 6 m d'amplada aproximadament constituït per escriptura pública de 08/08/1989 a favor de la registral 22.469. Aleshores la finca número 1 d'expropiació, en atenció a que està gravada en part per una servitud, es desglossa en dues:

Finca 1a : Porció de terreny de forma trapezoidal amb una amplada mitjana de 9 m i una llargada aproximada de 31 m. La seva superfície és de 284 m². Està limitada per parets. Forma part de la finca registral 52524 que es té en domini d'una societat i gravada amb una servitud a favor de la registral 22469. Confronta per nord amb camí públic, pel sud en part amb finca d'expropiació 1b que es descriurà a continuació i en part amb finca registral 52593 (parcel·la cadastral 53), per est amb la finca registral 52593 (parcel·la cadastral 53) i per oest amb la parcel·la cadastral 8 del polígon 20.

Finca 1b: Porció de terreny amb una amplada mitja de 5,50 m i 86 m de llargada. La seva superfície és de 474 m². Està limitada per paret en el límit oest. Forma part de la finca registral 52524. Confronta per nord amb la finca d'expropiació 1a; per sud amb la parcel·la cadastral 54; per l'est en part amb la parcel·la cadastral 53 i en part amb finca d'expropiació número 2 que es descriurà a continuació, i oest amb la parcel·la cadastral 8 del polígon 20 mitjançant paret.

- Finca número 2: Porció de terreny amb una amplada 5,50 m i 172 m de llargada mitjana. La seva superfície és de 970 m². Forma part del vial grafiat en el plànol cadastral i és part de la finca registral 52524. Confronta pel nord en una llargada de 117 m amb la parcel·la cadastral 53 i amb una llargada de 52m amb la parcel·la cadastral 52; pel sud en una llargada de 140 m amb la parcel·la cadastral 54, amb una llargada de 19 m amb vial grafiat en el plànol cadastral i amb una llargada de 20m amb la parcel·la cadastral 68; a l'est, amb una llargada de 19m, amb vial grafiat en el plànol cadastral, i a l'oest amb la finca número 1b anteriorment descrita i destinada a camí públic a adquirir per expropiació.

- Finca número 3: Porció de terreny amb una amplada mitja de 10 m i una llargada de 106 m aproximadament. Té forma corba i la seva superfície és de 1.057 m². Forma part de l'actual parcel·la cadastral número 68 (finca registral 52623). Confronta per nord amb resta de la parcel·la cadastral 68, al sud amb resta de la parcel·la cadastral 68, a l'est amb la continuació del camí d'expropiació que es descriurà a continuació amb el número 4, i a l'oest amb camí d'expropiació que constitueix la finca número 2.

- Finca número 4: Porció de terreny amb una amplada variable entre 10 m i 6 m, i una llargada de 146 m aproximadament. Té forma corba i la seva superfície és de 1.098 m². Forma part de l'actual

parcel·la cadastral número 67 (finca registral 52621). Confronta pel nord i el sud amb resta de la parcel·la cadastral 67 del polígon 20, per est amb la continuació del camí d'expropiació que es descriurà a continuació amb el número 5, i a l'oest amb camí d'expropiació que constitueix la finca número 3.

- Finca número 5: Porció de terreny de forma aproximadament trapezoidal. La seva superfície és de 654 m². Forma part de l'actual parcel·la cadastral número 66 (finca registral 52619). Confronta per nord-est amb una llargada de 48 m amb vial grafiat en el plànol cadastral i una llargada de 27 m amb la continuació del camí d'expropiació que es descriurà a continuació amb el número 6; pel sud-oest amb una llargada de 77 m amb remanent de la parcel·la cadastral 66 (finca registral 52619), i al nord-oest amb una llargada de 7,50 m amb camí d'expropiació que constitueix la finca número 4 i amb una llargada de 6 m amb parcel·la cadastral 67.

- Finca número 6: Porció de terreny de forma aproximadament trapezoidal. La seva superfície és de 341 m². Forma part del vial grafiat en el plànol cadastral. Confronta al nord-est en part, amb una llargada de 20 m amb vial grafiat en el plànol cadastral, i en part, amb una llargada de 47 m amb la continuació del camí públic que es descriurà a continuació amb el número 7; al sud-oest en part, amb una llargada de 27m amb continuació del camí públic descrit amb el número 5 i en part, amb una llargada de 38m amb finca cadastral número 66; sud-est amb una llargada de 4,40 m amb domini públic marítim terrestre entre les fites 704 i 705.

- Finca número 7: Porció de terreny de forma aproximadament triangular amb una superfície 210m². Forma part de la parcel·la cadastral 47 (finca registral 52585). Confronta al nord amb una longitud de 49 m amb resta de la parcel·la 47, al sud amb línia poligonal de llargada de 47 m amb camí d'expropiació descrit que constitueix la finca número 6, per l'est amb una llargada de 7 m amb domini públic marítim terrestre entre les fites 704 i 705.

L'àrea d'aparcament (codi A en el plànol) s'identifica com a finca número 8 d'expropiació en el plànol, té una superfície total de 660 m² i respon a la següent descripció:

Finca número 8: Dues àrees rectangulars confrontants amb el camí públic existent, i que formen part de la parcel·la 84 del polígon 20 de Manacor (finca registral 19651). Separades per un accés existent a la parcel·la de 4 m d'amplada. Una de les àrees té 79 m de llargada i 6,5 m de fondària, i una àrea de 513,5 m². L'altra té una llargada de 22,50 m i una fondària de 6,5 m, amb una àrea de 146,25 m².

Les superfícies a expropiar es resumeixen a la taula següent:

Finca expropiació	Parcel·la cadastral	Finca registral	Superfície
1a	53 (polígon 20)	52524	284 m ²

1b	53 (polígon 20)	52524	474 m ²
2	Sense referència (camí)	52524	970 m ²
3	68 (polígon 20)	52623	1.057 m ²
4	67 (polígon 20)	52621	1.098 m ²
5	66 (polígon 20)	52619	654 m ²
6	Sense referència (camí)	52524	341 m ²
7	47 (polígon 20)	52585	210 m ²
8 (aparcament)	84 (polígon 20)	19651	660 m ²
Total			5.748 m ²

7. MEMORIA ECONÒMICA

7.1. EXECUCIÓ DEL PLA ESPECIAL

Per l'execució del sistema general d'aparcament i camí públic previstos en el present Pla Especial s'aplicarà l'expropiació forçosa amb caràcter no sistemàtic, d'acord amb el que s'estableix a l'article 74 de la Llei d'urbanisme de les Illes Balears (LUIB) i a l'article 280 del Reglament general de la LOUS per a l'Illa de Mallorca (RLOUS).

Els terrenys que han de ser objecte d'expropiació són els que ha d'ocupar l'àrea destinada a aparcament de vehicles i la franja destinada a camí públic de baixada a la Cala, assenyalats en el plànol d'ordenació PO-04.

7.2. VALORACIÓ ECONÒMICA DE L'EXECUCIÓ DEL PLA ESPECIAL

El cost econòmic derivat de l'actuació que es proposa en el present pla especial correspon a:

- Adquisició dels terrenys on s'ha d'ubicar la zona d'aparcament.
- Adquisició dels terrenys sobre els quals ha de discorrer el camí d'accés a la Cala des de les actuals barreres existents al final del camí públic fins al DPMT.
- Adequació de la zona d'aparcament, inclosa la construcció de la caseta de servei prevista.
- Adequació del camí d'accés a la Cala, sobre els terrenys de nova adquisició.

A) ADQUISICIÓ PER EXPROPIACIÓ DELS TERRENYS QUE HA D'OCUPAR L'ÀREA DE APARCAMENT DE VEHICLES

La valoració dels terrenys a expropiar resulta de la seva superfície i del seu valor unitari.

Sense perjudici que en el moment d'efectuar l'expropiació s'hagi d'elaborar una valoració ajustada a la data de l'expropiació, per a la redacció del Pla especial s'han adoptat els valors del sòl rústic del Pla general de Manacor, aprovat definitivament el 22/12/2021, atès que són valors recents que es poden considerar vigents a dia d'avui.

En el document Informe de sostenibilitat econòmica del Pla general (pg.44), s'exposa el següent:

« 2.2. Sòl rústic:

L'apartat 1.a de l'article 36 (Valoració en el sòl rural) del Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, determina el següent mètode per al càlcul del valor del sòl en situació rural:

“Los terrenos se tasarán mediante la capitalización de la renta anual real o potencial, la que sea superior, de la explotación según su estado en el momento al que deba entenderse referida la valoración. La renta potencial se calculará atendiendo al rendimiento del uso, disfrute o explotación de que sean susceptibles los terrenos conforme a la legislación que les sea aplicable, utilizando los medios técnicos normales para su producción. Incluirá, en su caso, como ingresos las subvenciones que, con carácter estable, se otorguen a los cultivos y aprovechamientos considerados para su cálculo y se descontarán los costes necesarios para la explotación considerada.

El valor del suelo rural así obtenido podrá ser corregido al alza en función de factores objetivos de localización, como la accesibilidad a núcleos de población o a centros de actividad económica o la ubicación en entornos de singular valor ambiental o Paisajístico, cuya aplicación y ponderación habrá de ser justificada en el correspondiente expediente de valoración, todo ello en los términos que reglamentariamente se establezcan.”

I es remet a la disposició addicional setena sobre les regles per a la capitalització de rendes en el sòl rural.

En relació al càlcul de la renda neta (Rn) s'expressa el següent:

$R_n \text{ (renda neta)} = (\text{Renda bruta} - \text{Despeses}) + \text{Subvencions}.$

Renda bruta aplicable als cultius potencials en una finca rústica de secà (dades del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient)

I la renda potencial dels fruitals de secà és la següent:

TIPUS DE CULTIU	RENTA ANUAL
Ametllers secà	480 €/Ha

(GG + CI) / MB	40%
MARGE NET POTENCIAL	288 €/Ha
RENDA UNITÀRIA ANUAL	0,0288 €/m ²

Coeficients correctors:

S'adopten els següents coeficients correctors del tipus de capitalització en explotacions agropecuàries i forestals:

Terres de secà i explotacions cinegètiques extensives: 0,49

Del càlcul del tipus d'actualització (i) resulta:

$$TLRr = ((1+TLRn) / (1+IRA)) - 1$$

TLRr: Taxa lliure de risc real.

TLRn: Taxa lliure de risc nominal.

IRA: Increment del rendiment agrari net.

Sobre el càlcul de la taxa lliure de risc nominal es diu el següent:

La taxa lliure de risc nominal (TLRn), d'acord amb la disposició addicional setena del RDL 7/2015, de 30 d'octubre, serà:

“Para la capitalización de la renta anual real o potencial de la explotación a que se refiere el apartado 1 del artículo 36, se utilizará como tipo de capitalización el valor promedio de los datos anuales publicados por el Banco de España de la rentabilidad de las Obligaciones del Estado a 30 años, correspondientes a los tres años anteriores a la fecha a la que deba entenderse referida la valoración.”

TLRn (segons dades del Banc d'Espanya: <http://orbenismo.es/rendimiento-deuda-publica/>):

OBLIGACIONS DE L'ESTAT	
2016	2,740
2017	2,680
2018	2,620
2019	1,310
2020	0,860
MITJANA	2,042

Coeficient de localització: Segons el que determina l'article 17 del RD 1492 Reglament de valoracions de la Llei del sòl, resulta del factor global de localització ($Fl = u1 + u2 + u3$) i no pot ser superior a 2.

Accessibilitat de la població ($u1$): 1,083 per una població situada a menys de 4km de distància mesurada a vol d'ocell de 5.228 habitants. (Font: Padró municipal i places turístiques segons Conselleria de Turisme). Població situada entre 40 km i 4km de distància: 233.871 habitants. (Font: INE).

A centres d'activitat ($u2$): 1,478 per una distància al centre de Manacor de 12,2 km.

A entorns singulars (u3): 1,3 en ser un espai inclòs en la Xarxa Natura 2000 de gran valor ambiental i paisatgístic.

El valor unitari calculat resulta el següent:

Renda anual €/m2	Valor capitalització r1.Cc	Valor del sòl Vsc-cultivo	Coefficient per localització	Valor unitari €/m2
0,0288	2,04%	1,41	2,00	2,82

En conclusió, atès que la superfície a expropiar és de 660 m2 el valor total d'expropiació dels terrenys destinats a l'aparcament de vehicles previst és de MIL VUIT-CENTS SEIXANTA-UN EUROS I VINT CÈNTIMS (1.861,20 €).

B) ADQUISICIÓ PER EXPROPIACIÓ DELS TERRENYS QUE S'HAN D'ADEQUAR COM A CAMÍ DE BAIXADA A CALA VARQUES.

Segons les dades cadastrals, la totalitat del conjunt de parcel·les cadastrals dins les quals discorre el sender que s'ha de convertir en camí de baixada a la Cala, tenen la consideració de pastures improductives.

En els mateixos apartats de la documentació de caire econòmic del PGOU, esmentats en el punt anterior, figura que el valor unitari dels terrenys considerats com a pastures improductives, assimilable als terrenys que cal valorar.

Renda anual €/m2	Valor capitalització r1.Cc	Valor del sòl Vsc-cultivo	Coefficient per localització	Valor unitari €/m2
0,0020	2,04%	0,10	2,00	0,20

Com es pot observar en els plànols, la superfície a expropiar necessària per a l'adequació del camí de baixada a la cala és de 5.088 m2.

El valor de la superfície dels terrenys a expropiar és per tant de MIL DISSET EUROS AMB SIS CÈNTIMS (1.017,6 €).

C) COST ECONÒMIC DE LA CONSTRUCCIÓ DE L'APARCAMENT I DEL CAMÍ DE BAIXADA A CALA VARQUES.

El cost que pot suposar la construcció de l'aparcament s'ha calculat a partir de les respectives superfícies i del cost unitari d'execució material en aplicació del mètode simplificat de càlcul del pressupost de referència sobre la base dels costos de la construcció tipus de les Illes Balears, a la data de febrer de 2022 (Font: COAIB). S'estima el següent:

ACONDICIONAMENT D'INFRASTRUCTURES	Superfície (m²)	Cost unitari (€/m²)	Cost en total (€)
Aparcament	660	54,42	35.912 €
Camí de baixada a la cala	5.088	72,55	369.137 €
Total execució material			405.049 €
13% DG			52.656 €
6% BI			24.303 €
Total execució per contracta			482.008 €
21% IVA			101.222 €
TOTAL	5.748	101,47 €/m2	583.230 €

El cost estimat de construcció de la caseta de servei és el següent:

CASETA DE SERVEI	Superfície (m²)	Cost unitari (€/m2)	Cost total (€)
Cost d'execució material	20	967,34	19.347 €
13% DG			2.515 €
6% BI			1.161 €
Total execució per contracta			23.023 €
21% IVA			4.835 €
TOTAL			27.858 €

Atès l'anterior, el total estimat de les despeses resultants del cost de l'expropiació dels terrenys i de la construcció de les infraestructures és el següent:

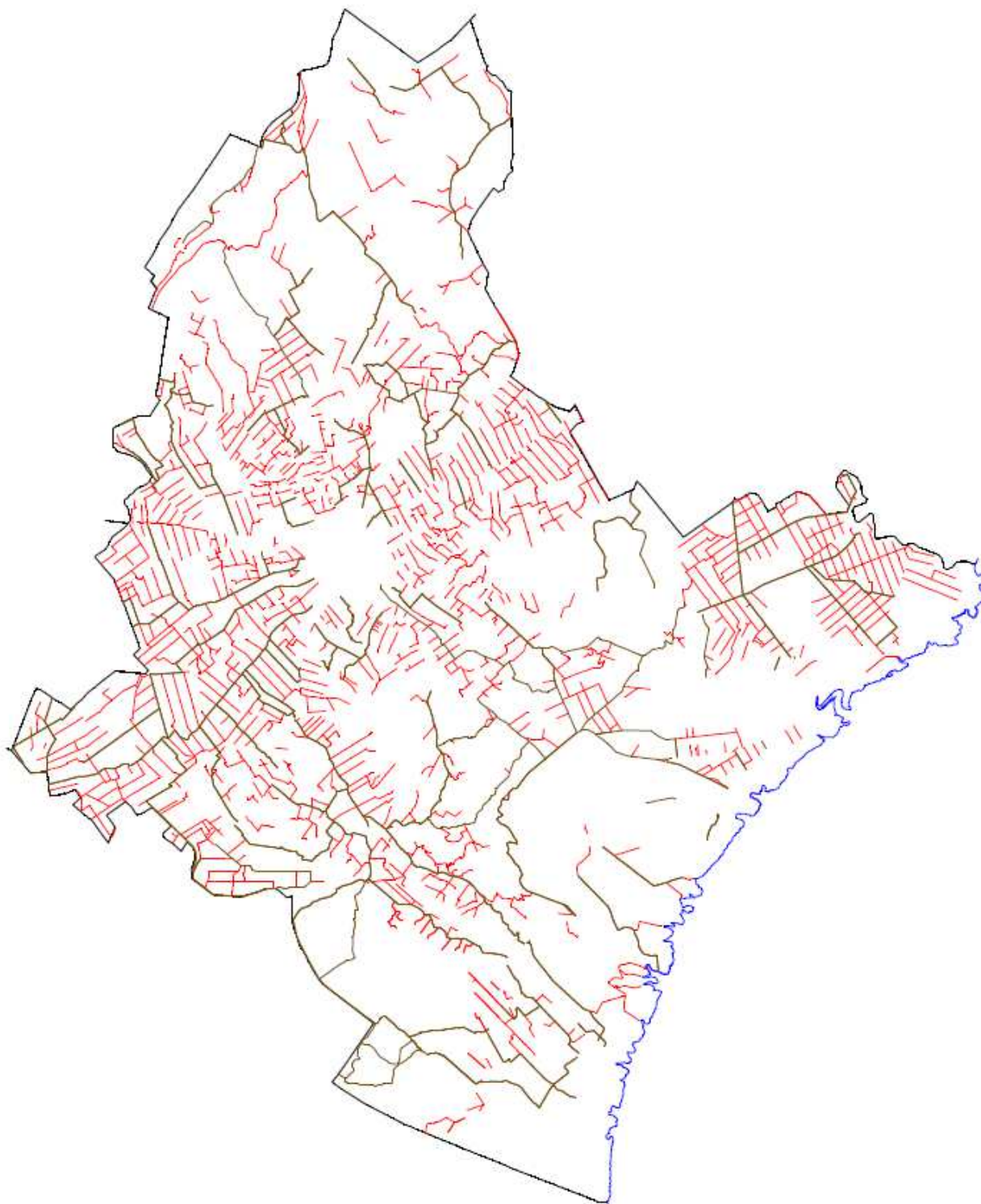
CONCEPTE	€
Adquisició del terreny aparcament	1.861,2
Adquisició del terreny camí	1.017,6
Construcció aparcament i camí	583.230
Construcció caseta	27.858
TOTAL	613.967

Es a dir, l'impacte en la hisenda municipal de la implantació proposada es pot estimar en SIS-CENTS TRETZE MIL NOU-CENTS SEIXANTA SET EUROS. És aquesta una estimació que no es podrà ajustar fins que es redactin els corresponents projectes d'obres.

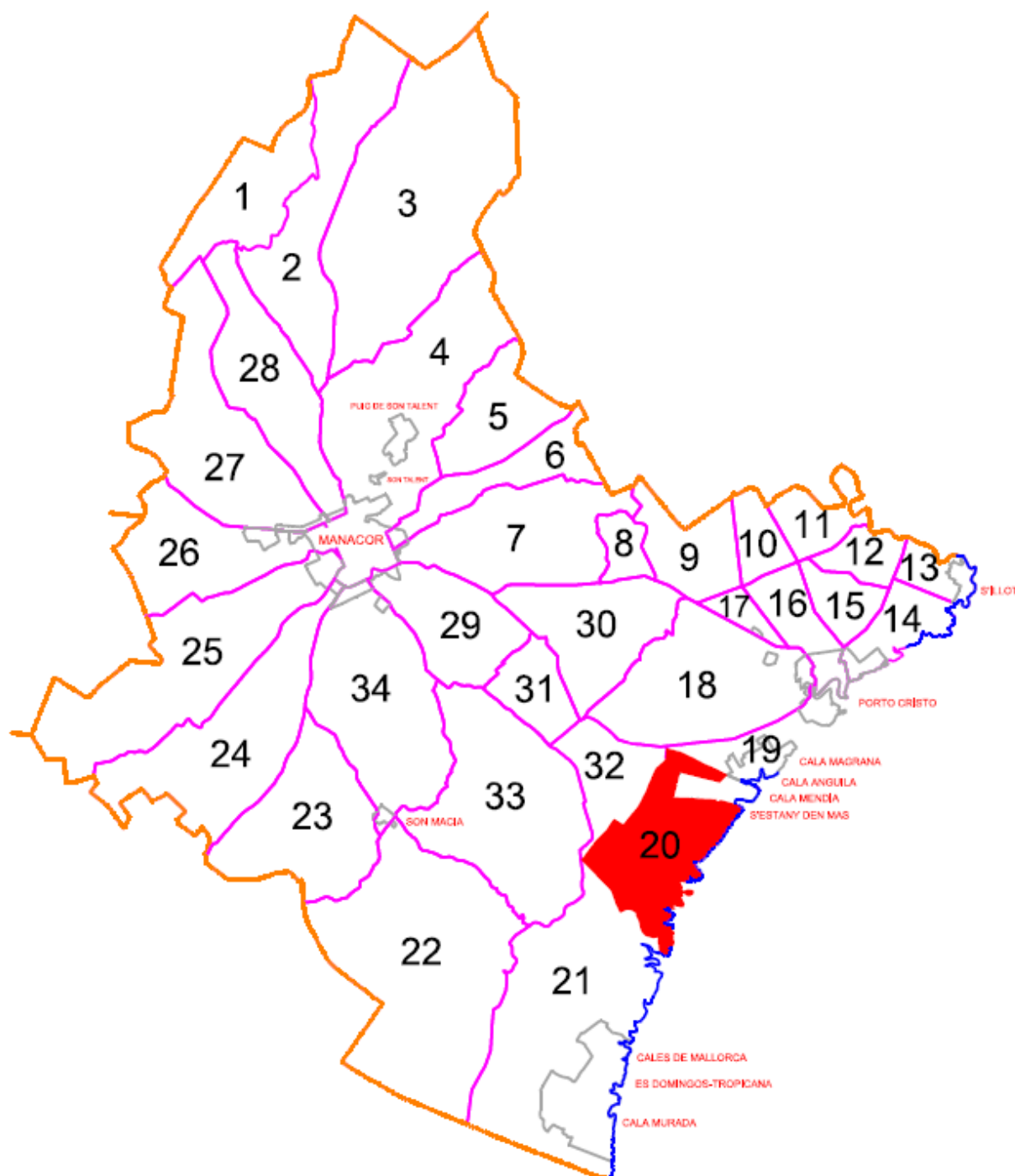
7.3. IMPACTE DE LES ACTUACIONS EN LA HISENDA MUNICIPAL

Cal analitzar l'impacte que suposarà el manteniment de les noves infraestructures en la hisenda municipal, i la forma de fer-ho serà calculant l'increment percentual de superfície que suposaran les dues noves infraestructures previstes en el pla especial sobre la totalitat dels camins rurals de característiques similars que existeixen en el terme municipal. Es pot considerar que aquest increment serà l'increment del costos de manteniment de la xarxa actual de camins i camades

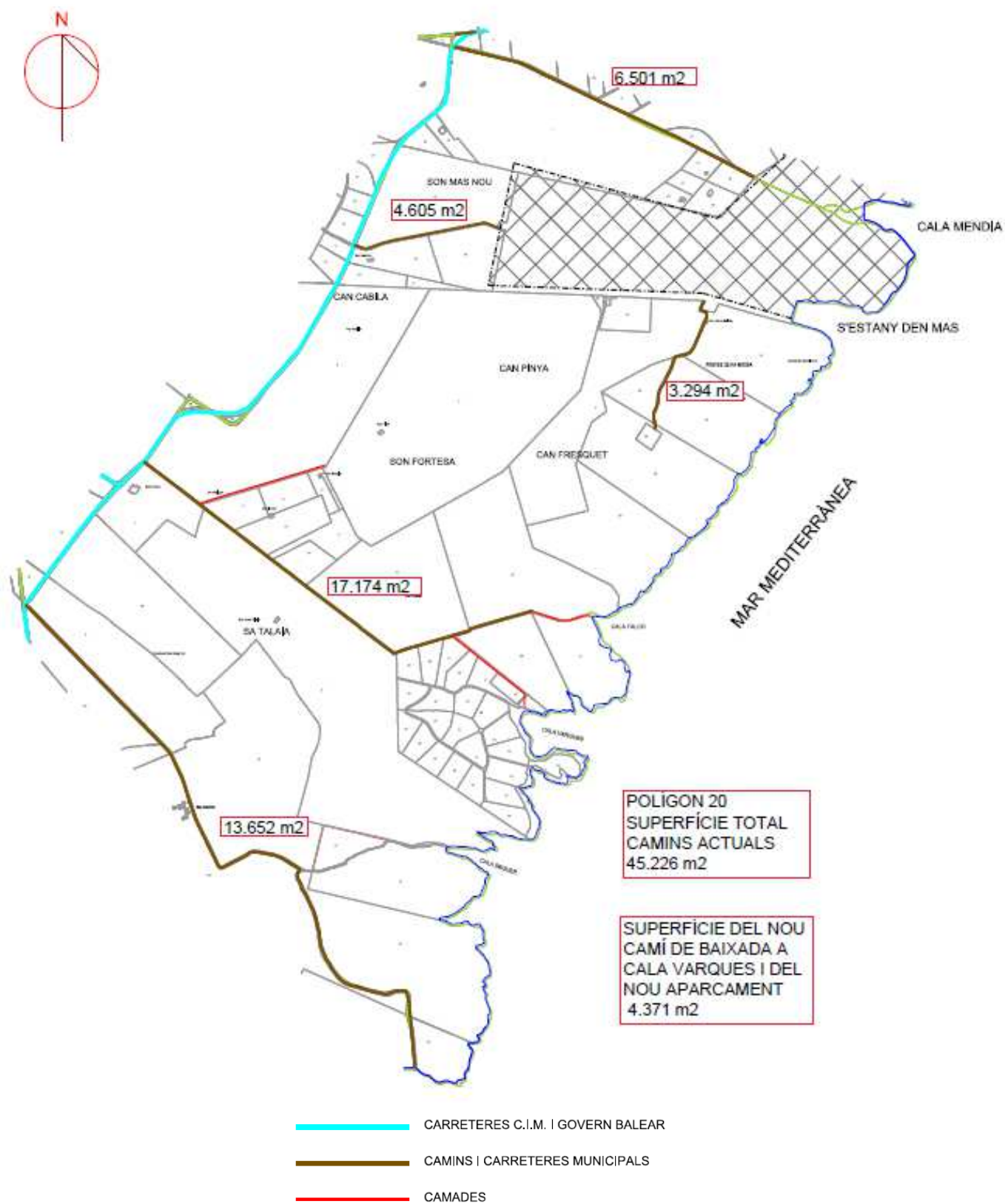
En la següent imatge es pot observar la xarxa de camins i camades existents en el municipi.



Els polígons cadastrals en què es divideix el terme municipal és la que es pot veure en la següent imatge. L'àmbit del present Pla Especial s'ubica en el Polígon 20.

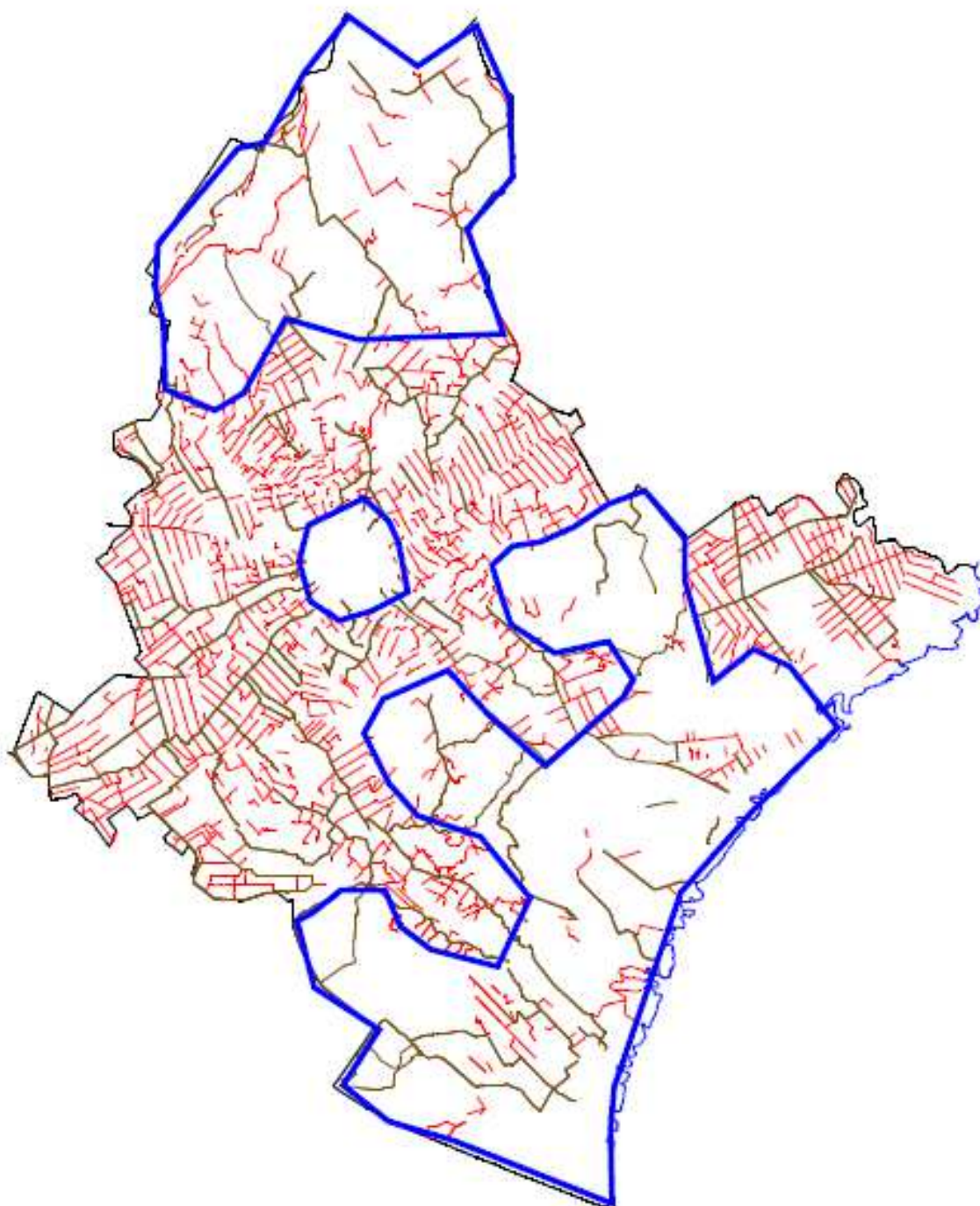


La superfície dels camins actualment existents en el Polígon 20, visibles en la següent imatge, corresponent al plànol de l'inventari de camins i camades d'ús públic del TM de Manacor en el qual s'ubica l'àmbit del Pla Especial, és de 45.226 m², i la superfície de la zona d'aparcament i del camí previst de baixada a la Cala és de 4.371 m², un poc menys del 10% de l'anterior.



Es poden diferenciar dos àmbits territorials del terme municipal segons la densitat de camins i camades de cada un d'ells. Un d'aquests àmbits diferenciats, discontinu, és el remarcats en línia de color blau, entre els quals s'hi compta el Polígon 20, i correspon a unes àrees amb una molt baixa densitat de camins, en comparació de l'altre àmbit, també discontinu, en el qual la densitat és molt més alta.

Aproximadament ambdós àmbits tenen una superfície semblant, 49% - 51%. Però la densitat de les àrees amb una xarxa de camins més dens és significativament major que l'altre.



Segons el darrer contracte municipal de subministrament per a la brigada municipal dels àrids necessaris per la reparació d'aquells punts dels camins que ho necessiten, està previst un cost màxim anual de 61.580,12 euros. Les tasques habituals són dutes a terme per la brigada municipal.

De manera que es pot concloure que l'increment del cost de manteniment de les infraestructures en el sòl rústic que suposa la superfície de l'aparcament i del nou tram de camí públic d'accés a Cala Varques és mínim en proporció a la despesa anual municipal per al manteniment d'aquest tipus d'infraestructures.

Manacor, febrer de 2022

L'arquitecta municipal,
Catalina Rigo Rullan