



G CONSELLERIA
O MEDI AMBIENT
I I TERRITORI
B COMISSIÓ BALEAR
/ MEDI AMBIENT

Exp: 149E/2020
Document: informe tècnic
Emissor: CMAIB/FJMP
Sol·licitant i Promotor: Direcció Insular de
Territori i Paisatge. Consell de Mallorca.

Informe referent al document d'abast del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars (Mallorca)

Documentació

1. En data 16 de novembre de 2020 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 1.321) ofici de la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca per donar compliment a l'art. 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, amb la finalitat de que l'òrgan ambiental determini l'abast de l'estudi ambiental estratègic del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars (Mallorca), adjuntant la següent documentació en format digital:
 - Sol·licitud d'inici de tramitació ambiental.
 - Memòria preliminar i annex cartogràfic, amb data 1 d'octubre de 2020.
 - Document inicial estratègic, amb data 4 de novembre de 2020.

La documentació tècnica ha estat redactada pel Sr. Josep Antoni Aguiló Ribas, biòleg i Cap de Servei de Estudis, Planificació i Gestió Ambiental del Consell de Mallorca (Direcció tècnica), pel Sr. Antoni Reynés Trias, biòleg i Coordinador de Patrimoni Etnològic del Consell de Mallorca, per la Sra. Francesca Rosa Rotger Moyà, tècnica superior historiadora, i pel Sr. Miguel Àngel Salvà Capó, geògraf i tècnic de grau mitjà de Medi Ambient del Consell de Mallorca.

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es

2. En data 20 de novembre de 2020, l'òrgan ambiental sol·licita informe de les següents administracions, per a l'elaboració del document d'abast:
- Servei d'Espais Naturals, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
 - Servei de Planificació al Medi Natural, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
 - Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
 - Servei de Protecció d'Espècies, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
 - Servei de Costes i Litoral, de la Direcció General de Territori i Paisatge.
 - Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, de la Direcció General de Territori i Paisatge.
 - Servei d'Estudis i Planificació, de la Direcció General de Recursos Hídrics.
 - Servei d'Aigües Superficials, de la Direcció General de Recursos Hídrics.
 - Direcció General d'Emergències i Interior, de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització.
 - Servei de Salut Ambiental (Direcció General de Salut Pública i Participació), de la Conselleria de Salut i Consum.
 - Direcció General de Turisme, de la Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball.
 - Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic), de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius.
 - Ajuntament de Capdepera.
 - Ajuntament de Son Servera.
 - Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar.
 - Ajuntament de Manacor.
 - Ajuntament de Felanitx.
 - Ajuntament de Santanyí.
 - Ajuntament de Ses Salines.
 - Ajuntament de Campos.
 - Ajuntament de Llucmajor.
 - Ajuntament de Palma.
 - Ajuntament de Calvià.
 - Ajuntament d'Andratx.
 - Demarcació de Costes.

3. En data 20 de novembre de 2020, l'òrgan ambiental sol·licita informe de les següents entitats, per a l'elaboració del document d'abast:
 - Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB).
 - Terraferida.
 - Amics de la Terra.
4. En data 13 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 26) ofici i informe de la DG d'Emergències i Interior, de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització.
5. En data 15 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 32) ofici i informe del Servei de Protecció d'Espècies, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
6. En data 25 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 47) ofici de comunicació del regidor d'Urbanisme i Medi Ambient de l'Ajuntament de Llucmajor.
7. En data 25 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 55) ofici i informe del Servei de Planificació al Medi Natural, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
8. En data 27 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 58) certificat de la secretària de l'Ajuntament de Capdepera.
9. En data 29 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 82) ofici i informes del tècnic de Medi Ambient i de Policia Local de l'Ajuntament de Manacor.
10. En data 29 de gener de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 97) ofici i informes de la tècnica de Patrimoni i de l'arquitecta municipal de l'Ajuntament de Manacor.
11. En data 4 de febrer de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 124) ofici i informe del Servei de Salut Ambiental (DG de Salut Pública i Participació), de la Conselleria de Salut i Consum.

12. En data 18 de febrer de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 214) ofici i informe del Servei de Costes i Litoral, de la DG de Territori i Paisatge.
13. En data 22 de febrer de 2021 té entrada a la CMAIB (RE SAA núm. 249) ofici i informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (DG d'Energia i Canvi Climàtic), de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius.

Resum Document Inicial Estratègic - DIE (novembre de 2020)

Introducció i justificació del procediment d'avaluació ambiental ordinària

El DIE es redacta per a realitzar la tramitació ambiental del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars de l'illa de Mallorca, 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.

L'objecte del DIE és realitzar la previsió i avaluació dels impactes generats per a valorar la idoneïtat ambiental d'aquest Pla Especial, i ha de contenir 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, tècnicament 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.

Es justifica que el Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars de l'illa de Mallorca ha de ser objecte d'AAE ordinària, per trobar-se en algun dels supòsits següents, d'acord amb l'article 12, apartat 1, del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears:



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.*

Marc conceptual d'avaluació i antecedents tramitació ambiental de l'estudi informatiu vigent

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, preveu que 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.

Descripció del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars de l'illa de Mallorca

El Pla Especial de la Ruta dels Fars de l'illa de Mallorca 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.

Els objectius d'aquest planejament són els següents:

- Potenciar el desenvolupament local sostenible.
- Facilitar el gaudi del medi natural a persones de qualsevol condició o circumstància personal o social.
- Facilitar i promoure un ús responsable no motoritzat i sostenible del medi natural, com a mitjà 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.

Per tal d'aconseguir aquests 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, consistents en:

1. Delimitació del camí.
2. Senyalització.
3. Treballs forestals.
4. Rehabilitació dels camins.
5. Habilitació de senders.
6. Creació de noves infraestructures.
7. 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:

1. Neteja.
2. Manteniment del camí.
3. Conservació i revisió dels elements de senyalització.
4. Tractament de la vegetació.
5. Conservació dels elements propis i associats al camí.
6. Conservació i manteniment de les infraestructures.
7. Conservació dels elements d'interès artístic, històric i etnològic.

- Divulgació. Tindrà com a finalitat:

1. Donar a conèixer el contingut de la ruta entre la població local i els usuaris.



2. 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.

Quant a l'àmbit d'actuació, la Ruta dels Fars discorre pel Llevant i Migjorn de Mallorca (municipis de Capdepera, Son Servera, Sant Llorenç, Manacor, Felanitx, Santanyí, Ses Salines, Campos, Llucmajor, Palma, Calvià i Andratx), amb un total de 285,53 km, i està constituïda per un traçat principal de 258,30 km i tres ramals o variants de 27,23 km, en total.

A més del traçat, a l'àmbit d'actuació 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.

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 12 etapes i 3 ramals o variants en què s'estructura aquesta ruta, es divideix en trams, principalment a partir de les tipologies dels camins, atès que aquestes determinaran en gran mesura la problemàtica i els treballs a realitzar. Aquestes etapes i variants són les següents:

- Etales:
 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, que es defineixen com a 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:
A. NA BURGUESA: 7.660 m.
B. CALVIÀ: 13.850 m.
C. ES CAPDELLÀ: 5.721 m.

L'establiment de l'inici i el final de cada una d'aquestes etapes i variants 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.

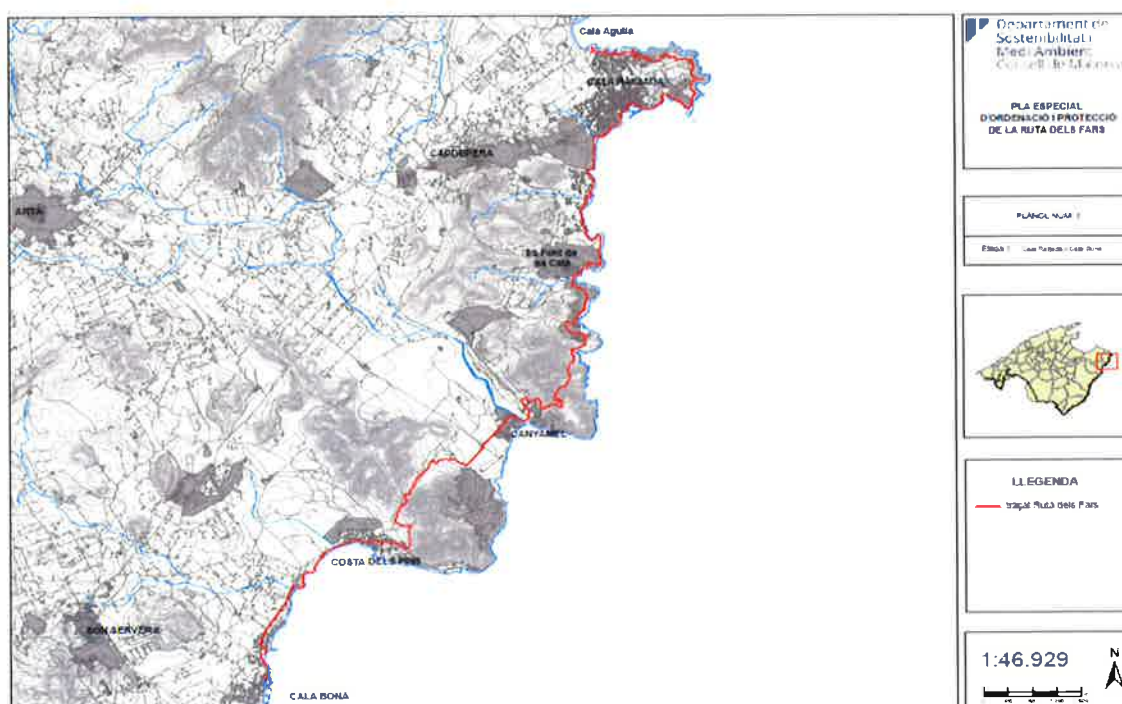


Fig.1.- Ruta dels Fars. Etapa 1: Cala Agulla – Cala Bona. Font: DIE.

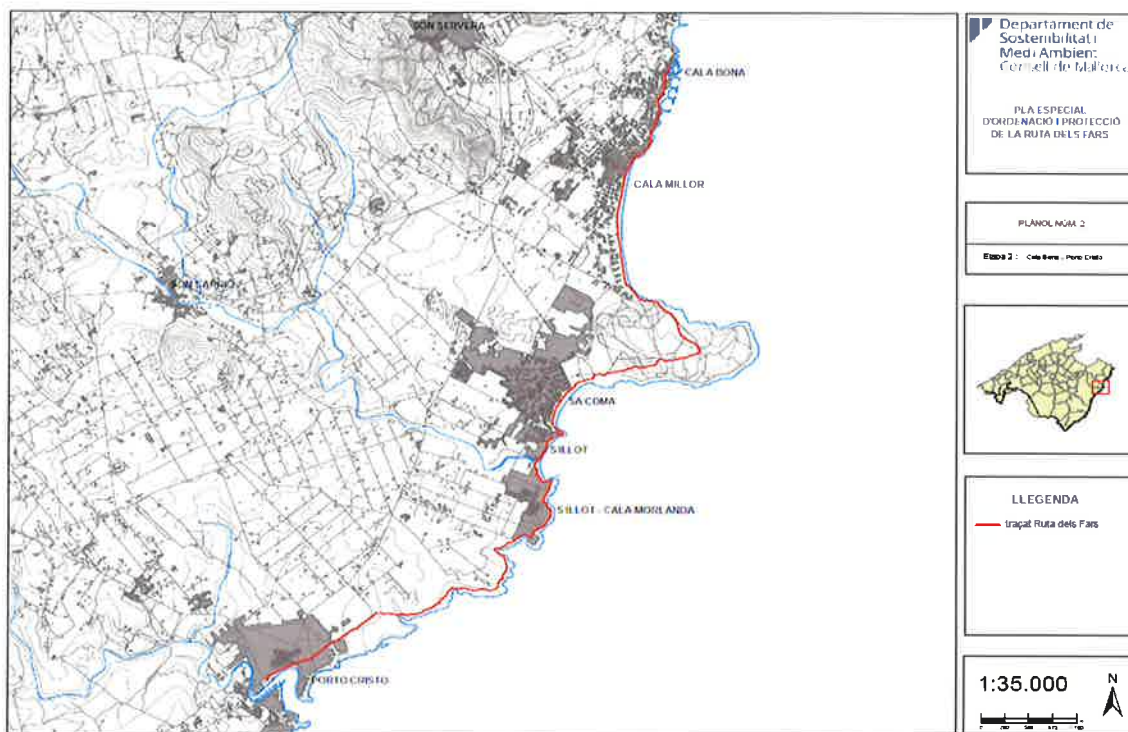


Fig.2.- Ruta dels Fars. Etapa 2: Cala Bona – Porto Cristo. Font: DIE.

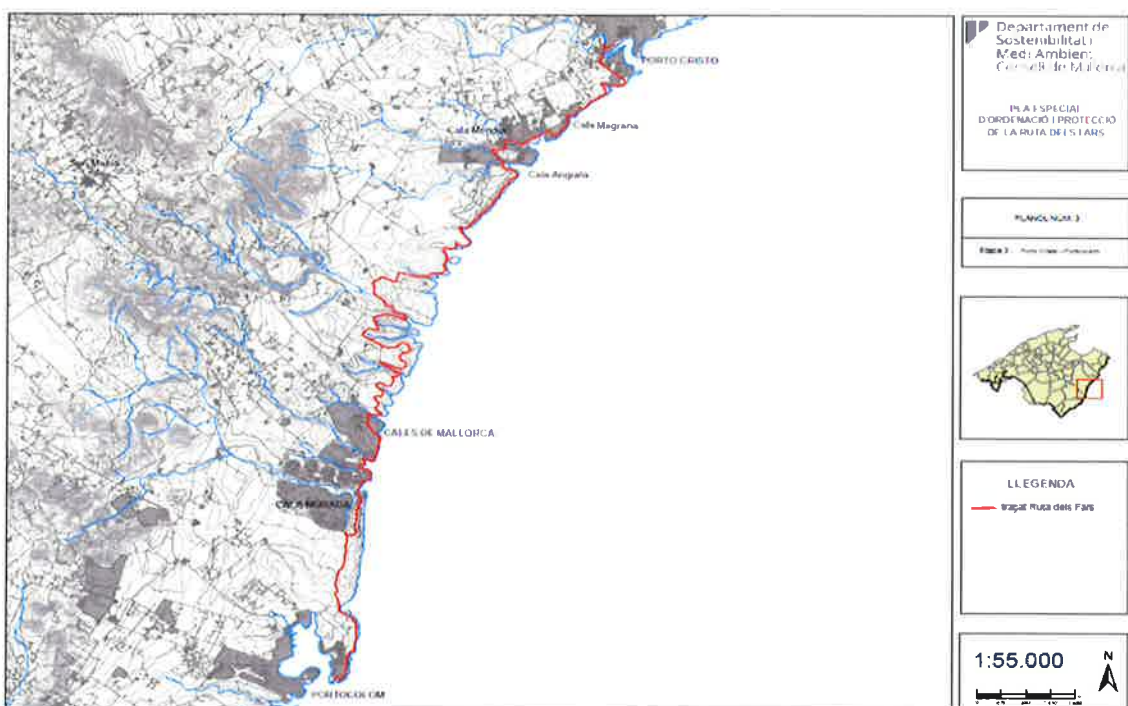


Fig.3.- Ruta dels Fars. Etapa 3: Porto Cristo – Porto Colom. Font: DIE.

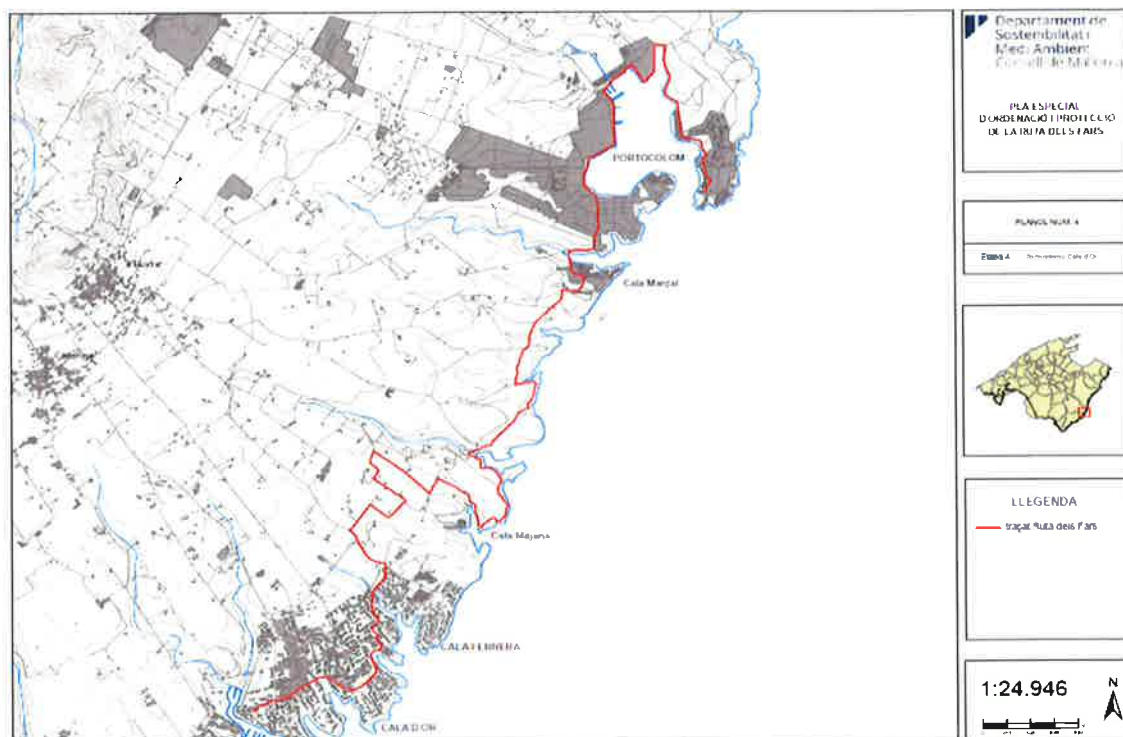


Fig.4.- Ruta dels Fars. Etapa 4: Porto Colom – Cala d'Or. Font: DIE.

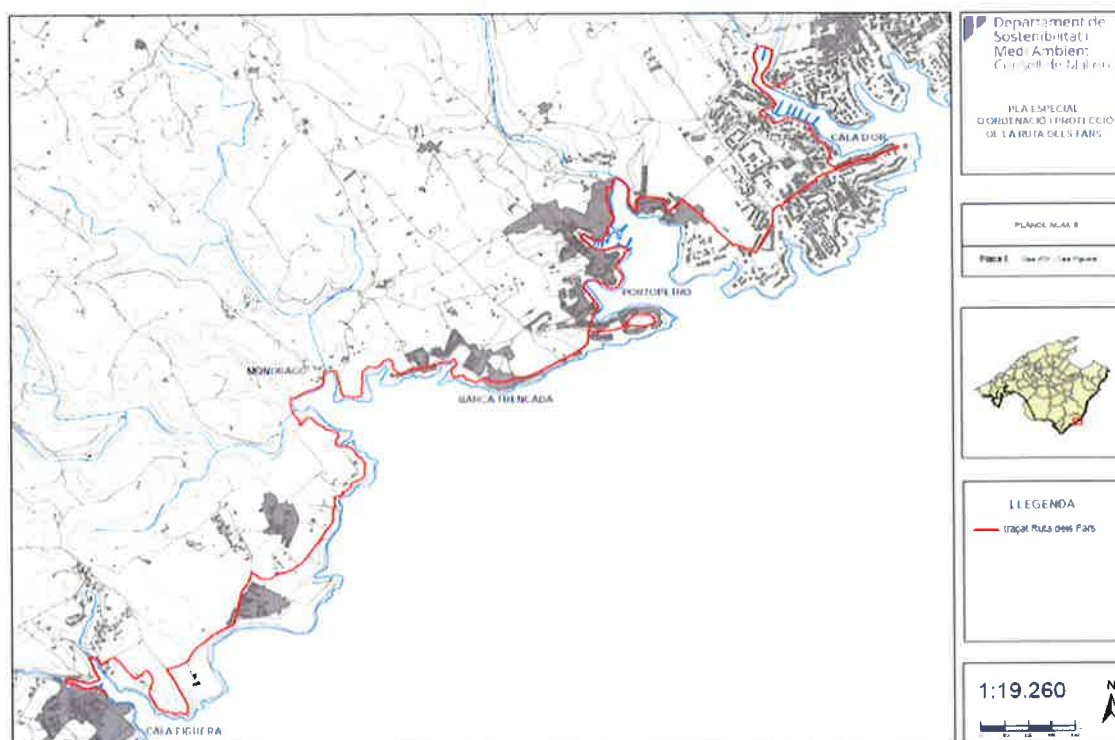


Fig.5.- Ruta dels Fars. Etapa 5: Cala d'Or – Cala Figuera. Font: DIE.

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es

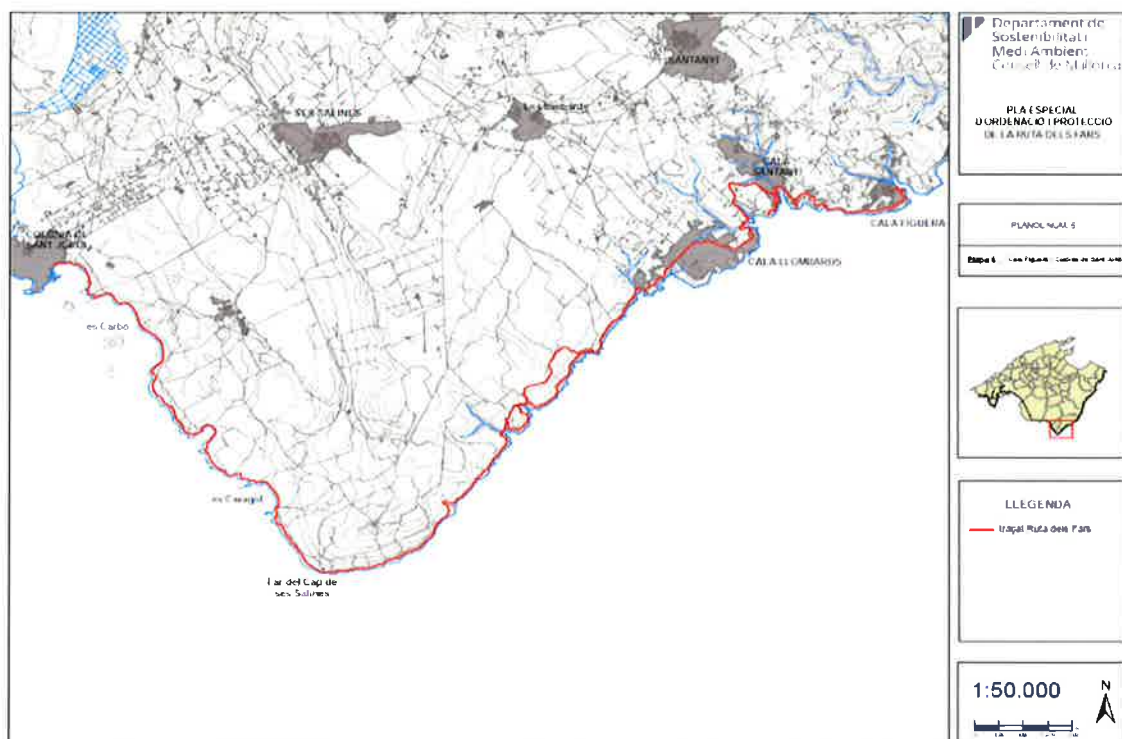


Fig.6.- Ruta dels Fars. Etapa 6: Cala Figuera – Colònia de Sant Jordi. Font: DIE.

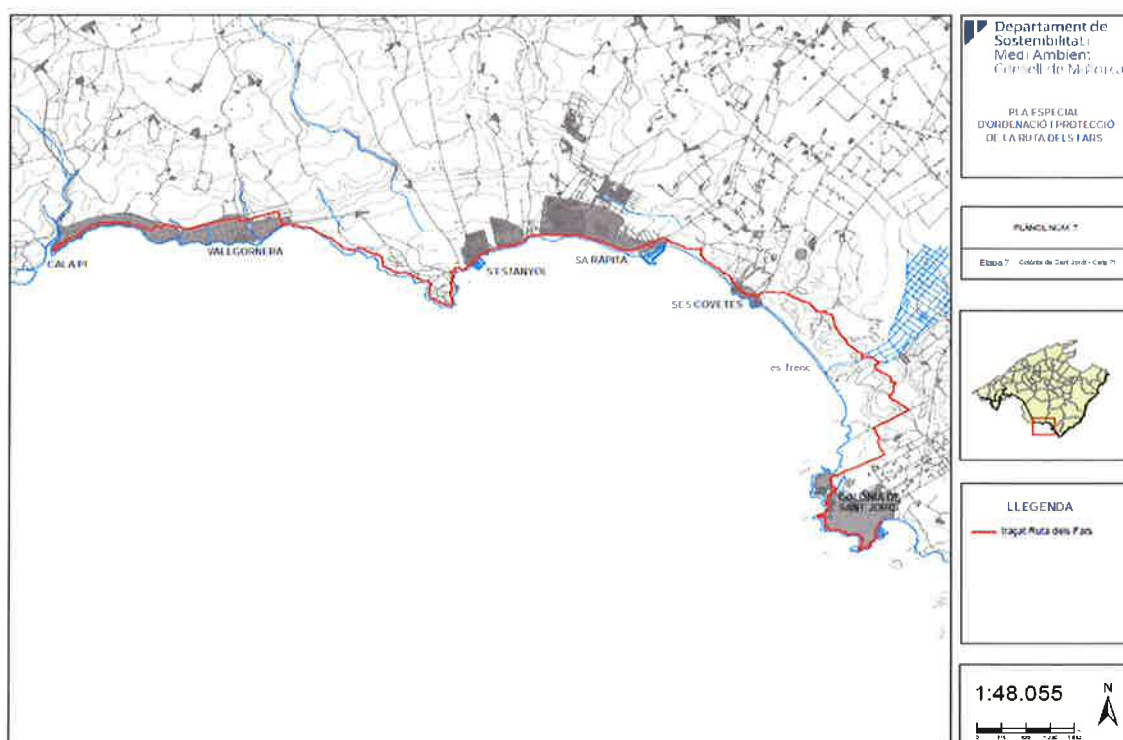


Fig.7.- Ruta dels Fars. Etapa 7: Colònia de Sant Jordi – Cala Pi. Font: DIE.

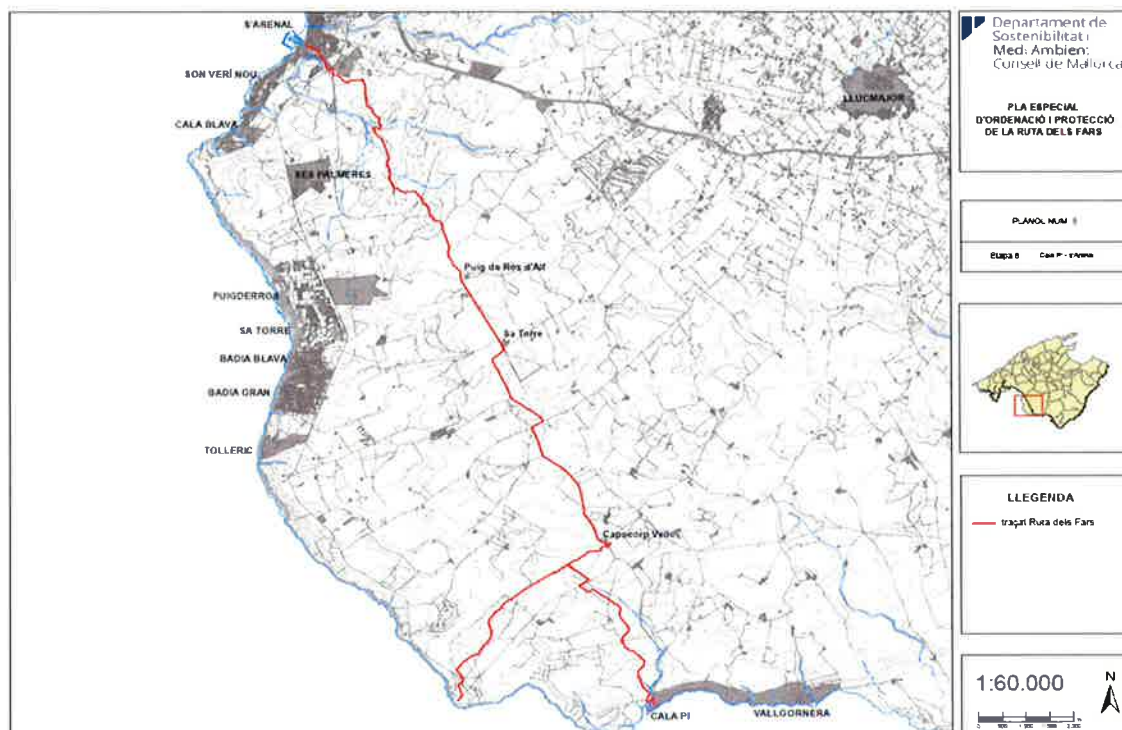


Fig.8.- Ruta dels Fars. Etapa 8: Cala Pi – s'Arenal. Font: DIE.



Fig.9.- Ruta dels Fars. Etapa 8: s'Arenal – Palma. Font: DIE.

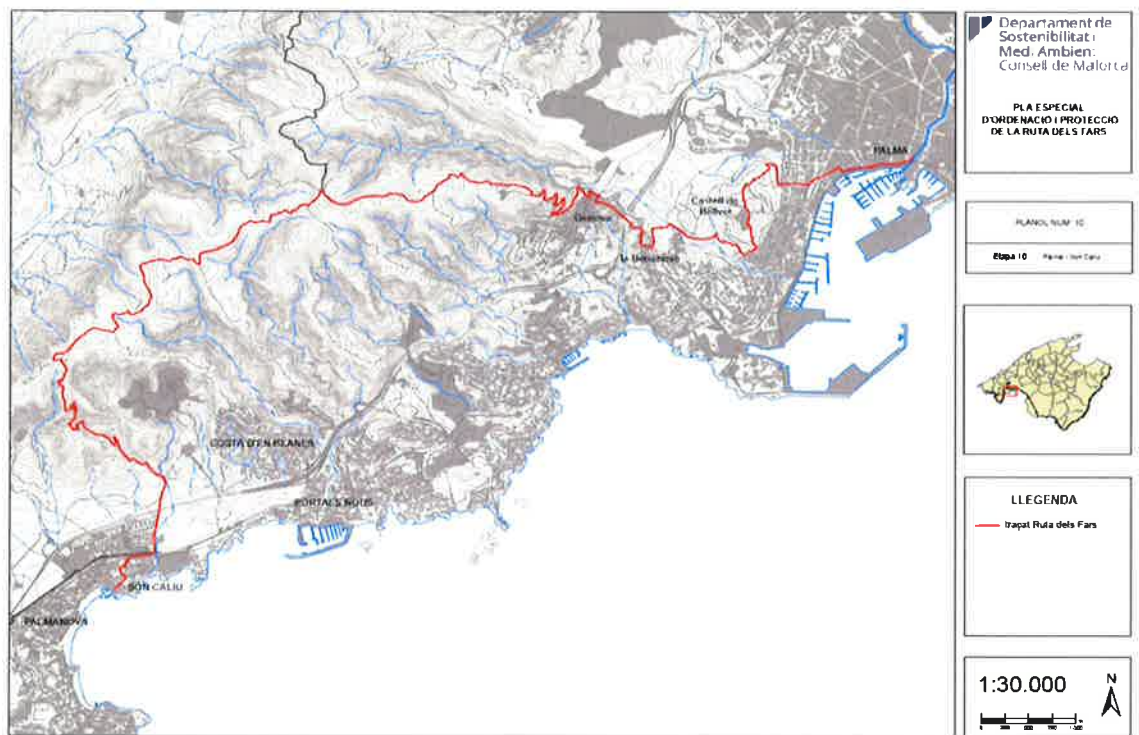


Fig.10.- Ruta dels Fars. Etapa 10: Palma – Son Caliu. Font: DIE.



Fig.11.- Ruta dels Fars. Etapa 11: Son Caliu – Santa Ponça. Font: DIE.

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es

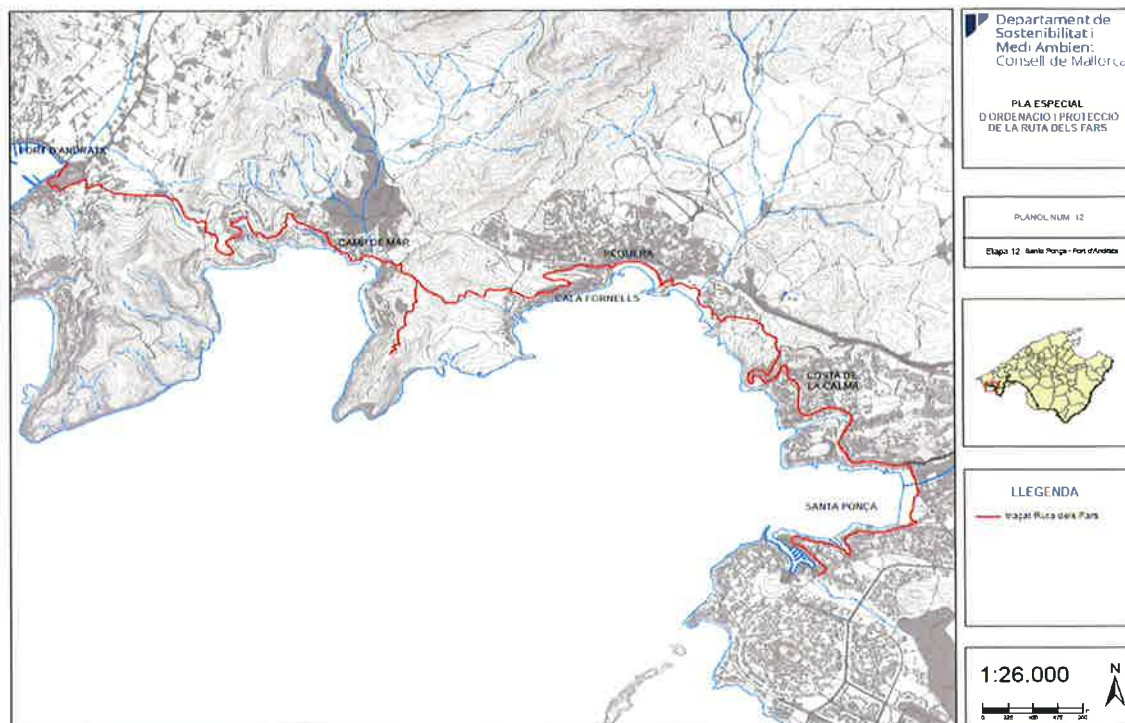


Fig.12.- Ruta dels Fars. Etapa 12: Santa Ponça – Port d'Andratx. Font: DIE.

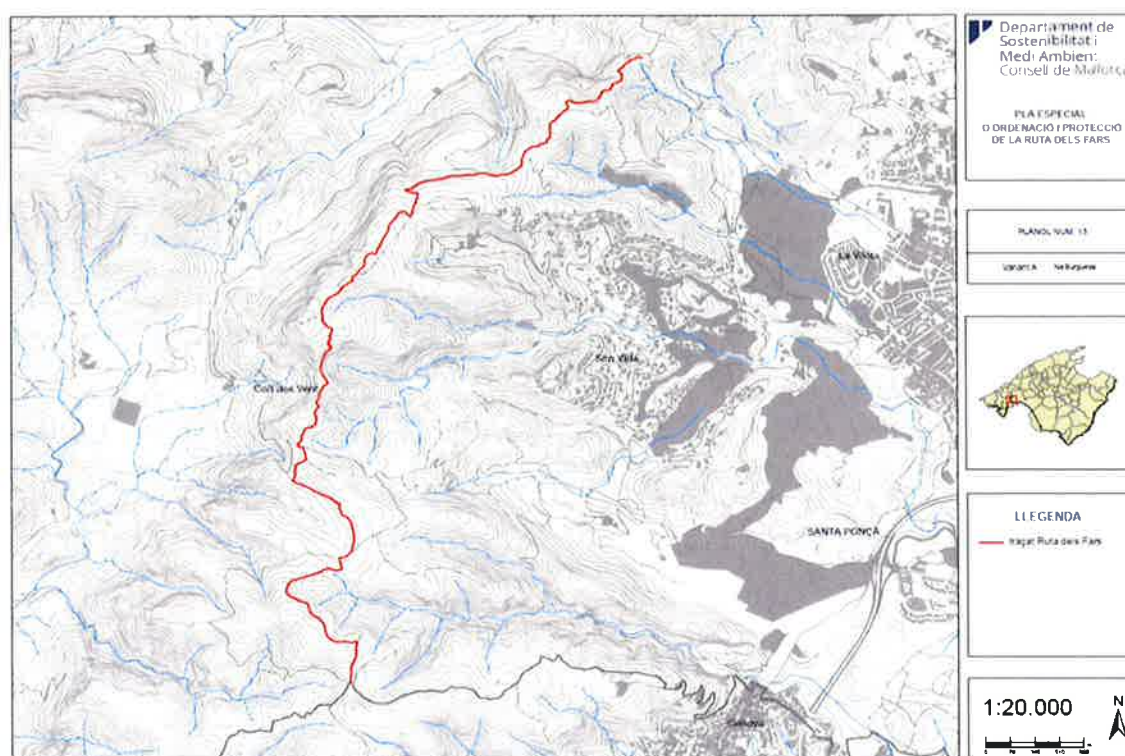


Fig.13.- Ruta dels Fars. Variant A: Na Burguesa. Font: DIE.

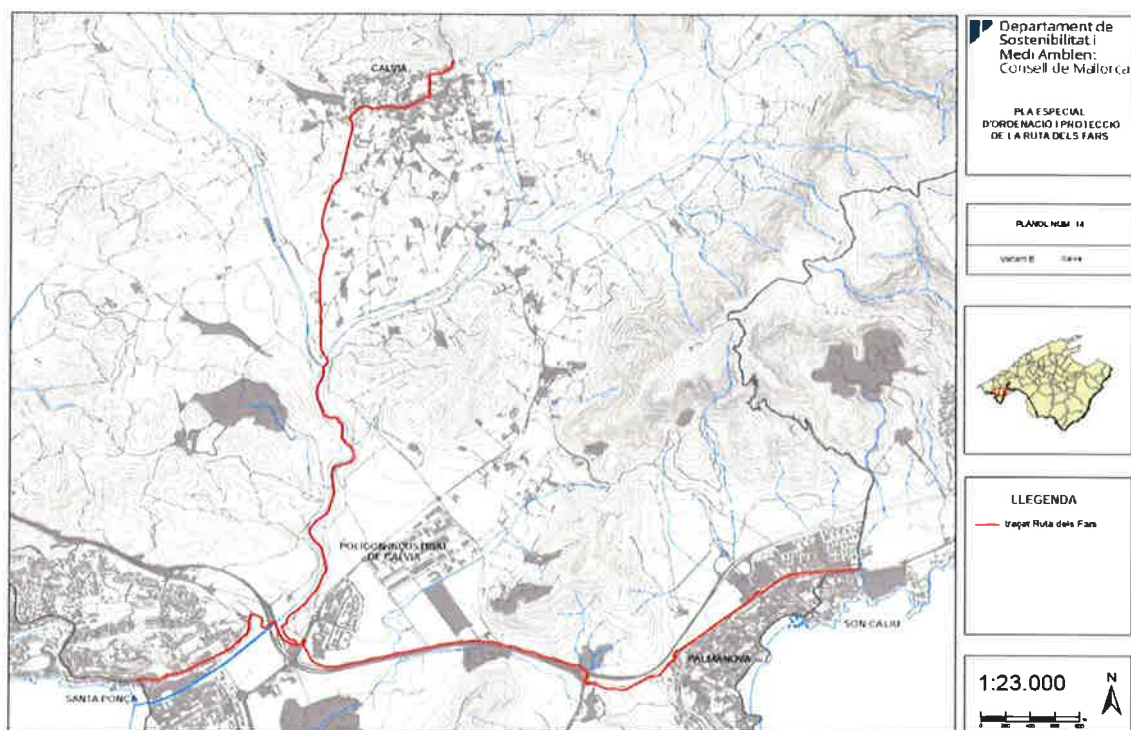


Fig.14.- Ruta dels Fars. Variant B: Calvià. Font: DIE.

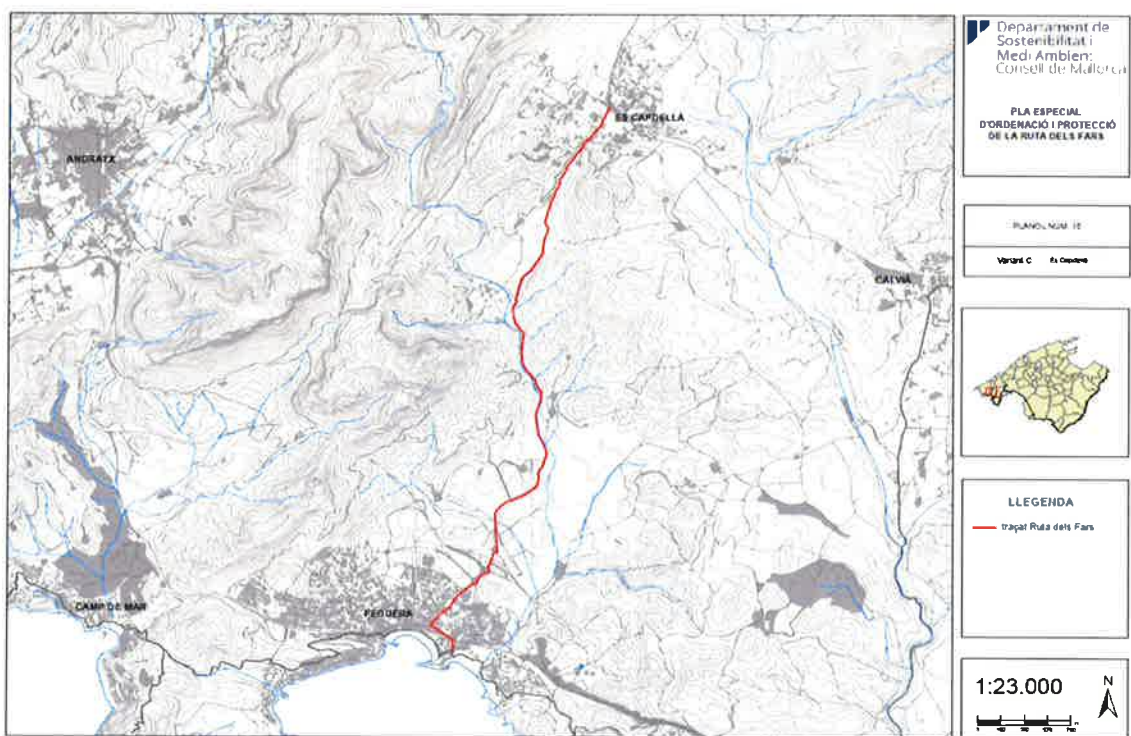


Fig.15.- Ruta dels Fars. Variant C: Es Capdellà. Font: DIE.

Estudi alternatives i justificació alternativa seleccionada (art. 18.1b Llei 21/2013)

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.

D'acord amb el DIE, el document ha realitzat una anàlisi de diferents alternatives possibles, incloent l'alternativa 0.

S'ha de tenir en compte que 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.

- Alternativa 0: 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.

L'elecció d'aquesta alternativa implicaria una manca de connexió entre els diferents trams que s'incorporen a la Ruta, amb l'existència de trams on no es podria transitar ja que es troben en propietats privades. La inexistència de senyalització al llarg dels camins provocaria 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 viaranyes i la sobrefreqüentació de l'entorn originats per la no ordenació dels viaranyes existents, provocaran un augment de la compactació del terreny per falta de delimitació d'un itinerari principal, amb la consegüent disminució de la infiltració d'aigua al subsòl; i procés de degradació de l'entorn.

Finalment, la manca d'un instrument de gestió ocasiona 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 incontrolada.

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.

A continuació, el DIE analitza una sèrie d'alternatives al traçat finalment proposat:

- 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.

D'aquesta manera, el traçat seleccionat és més idoni ja que discorre per camins existents amb ferm de terra.

- 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 viaranyis 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.

Per altra banda, 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.

- 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.

Per altra banda, 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.

- Alternativa cala sa Nau: l'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre per un camí asfaltat d'escàs interès senderista.

Per altra banda, 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 diverses barraques, coves i pedreres d'interès patrimonial.

- 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.

Així mateix, el fet de discórrer per una àrea de topografia variable per efecte dels temporals, obligaria a la seva sobresenyalització amb el consegüent impacte ambiental sobre el sistema dunar, que a més està inclòs dintre de la Xarxa Natura 2000.

Per altra banda, 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.

- 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.

Per altra banda, 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.

- Alternativa sa Torre: l'alternativa al traçat inicialment seleccionat discorre en gran part per la carretera Ma-6014, i per les zones urbanes de Tollerí, 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.

Per altra banda, 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 aporten valor afegit a l'itinerari.

Identificació i valoració dels efectes ambientals (art. 18.1d Llei 21/2013)

Es realitza una valoració de la idoneïtat ambiental de l'alternativa seleccionada, presentant una taula on s'analitzen una sèrie de factors ambientals, entre d'altres la qualitat de l'aire, la vegetació o el paisatge, i els impactes previsibles a cada un d'ells, tant en la fase operacional, com en la d'explotació i manteniment.

D'aquesta manera, els efectes previsibles del Pla sobre els diferents factors seran els següents:

- Qualitat atmosfèrica: atès que la Ruta dels Fars és una ruta senderista, no es 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 es preveu poc significatiu. Les actuacions generadores de renou 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 es realitza amb eines manuals.

Així mateix, 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. No obstant això, el programa d'actuacions preveurà la recuperació d'elements patrimonials (aljubs, síquies, marges, safarejos ...) 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 es 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 podrà 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 es 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 es 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 del llos 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 es 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 consegüent disminució dels efectes negatius i de possibles conflictes entre els usos agrícoles i ramaders 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 consegüent 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.



Consultes administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va realitzar, amb data 20 de novembre de 2020, les consultes a les administracions i entitats següents:

- Servei d'Espais Naturals, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Planificació al Medi Natural, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Protecció d'Espècies, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Costes i Litoral, de la DG de Territori i Paisatge.
- Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, de la DG de Territori i Paisatge.
- Servei d'Estudis i Planificació, de la DG de Recursos Hídrics.
- Servei d'Aigües Superficials, de la DG de Recursos Hídrics.
- DG d'Emergències i Interior, de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització.
- DG de Salut Pública, de la Conselleria de Salut i Consum.
- DG de Turisme, de la Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball.
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (DG d'Energia i Canvi Climàtic), de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius.
- Ajuntament de Capdepera.
- Ajuntament de Son Servera.
- Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar.
- Ajuntament de Manacor.
- Ajuntament de Felanitx.
- Ajuntament de Santanyí.
- Ajuntament de Ses Salines.
- Ajuntament de Campos.
- Ajuntament de Llucmajor.
- Ajuntament de Palma.
- Ajuntament de Calvià.
- Ajuntament d'Andratx.
- Demarcació de Costes.
- GOB.
- Terraferida.
- Amics de la Terra.

Transcorregut el termini (45 dies hàbils), s'han rebut els informes següents:

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmuib.caib.es

- La DG d'Emergències i Interior, de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització, amb data 22 de desembre de 2020, va informar el següent:

Conclusió

Una vegada examinada la documentació, es considera que el Pla Especial de la ruta dels fars, es pot informar favorablement atès que no incrementa el risc per a les persones i béns.

En tot cas, i com a millora del document, es fan dues consideracions per al futur Pla:

- *Incorporar fites identificatives de la ubicació dels vianants i que aquestes siguin conegudes pels serveis d'emergència, sobre tot en els llocs més inaccessibles. Preveure i estudiar els itineraris que haurien d'utilitzar els serveis d'emergència per arribar a cada fita.*
- *Incorporar al llarg de la ruta senyalització de riscos naturals existents a la zona per tal que els usuaris prenguin consciència.*

- L'Ajuntament de Manacor, va informar el següent:

a) Informe de Policia Local, amb data 23 de desembre de 2020:

Conclusions

Gairebé tot el recorregut transcorre per zona incompatible amb la circulació de vehicles pel que no afectarà que la seguretat es pugui veure compromesa per la confluència d'aquests i vianants.

Així mateix quan hi hagi trams que coincideixin s'hauran de desenvolupar, tal com té en compte el Pla, actuacions per evitar qualsevol problemàtica que pugui sorgir i assegurar la segura i pacífica convivència.

Es tindrà en compte la proximitat de les policies locals als possibles llocs on es pugui produir una emergència per tal d'assegurar, en determinats casos, la primera resposta davant qualsevol situació d'emergència que pugui presentar-se.

b) Informe del tècnic municipal de Medi Ambient, amb data 5 de gener de 2021:

Consideracions tècniques



1. El document d'abast ha de tenir en compte que el traçat del Pla afecta espais de la Xarxa Natura 2000 i que actualment està en tramitació el Pla de Gestió dels espais Natura 2000 de la Costa de Llevant de Mallorca. En quan al municipi de Manacor el LIC ES5310098 Cales de Manacor es localitza en l'àrea costanera que s'estén des de l'Estany d'en Mas fins a la zona de Cala Antena. El Pla especial de la ruta dels fars ha de respectar les mesures contemplades en el Pla de Gestió de la Costa de Llevant.

2. El document d'abast ha de considerar també els espais naturals que afecta que malgrat no tenir cap figura de protecció poden ser sensibles a la freqüentació intensiva. En el cas del municipi de Manacor:

- Cala Petita, Caló d'en Rafelino i costa entre s'Illot-Cala Morlanda i Porto Cristo.
- Cala Murta i costa entre Porto Cristo i Cala Magrana.

3. El document d'abast ha d'avaluar una alternativa a la sortida de Porto Cristo cap a Cala Magrana, en el seu pas per Cala Murta. En aquest cas es proposa considerar el final de carrer de la Brúixola com a sortida del nucli urbà de Porto Cristo, evitant així l'obertura d'un camí actualment inexistent entre la Torre dels Falcons (en el document inicial apareix com Torre de Porto Cristo) i Cala Murta.

4. El programa d'actuacions del Pla ha de preveure mesures per evitar el trànsit per fora dels camins habilitats, la neteja de zones i racons propers al camí i la restauració de dreceres i camins informals que provocar tant la pèrdua de vegetació com l'erosió.

c) Informe de l'arquitecta municipal, amb data 20 de gener de 2021:

Conclusions

El Pla Especial en el seu pas per vials en sòl urbà i per zones verdes – espai lliure públic hauria de considerar les mesures que garanteixin el compliment de la funció d'aquests espais d'ús públic.

El Pla especial hauria de definir el seu impacte sobre els elements catalogats i els seus entorns de protecció i contemplar les mesures corresponents per posar en valor i contribuir a la conservació d'aquests béns.

d) Informe de la tècnica municipal de Patrimoni, amb data 25 de gener de 2021:

Que a la memòria presentada hem constatat que les etapes 2 i 3 són les que afecten al municipi de Manacor.

Pel que afecta a patrimoni, notam que hi ha molts d'elements a incorporar. Només a l'etapa 2 hi ha el jaciment arqueològic de sa Ferradura (no confondre amb la casa de vigia), altres cases de vigia, el jaciment de sa Carroja, el jaciment paleontològic de Cala Morlanda...

A l'etapa 3 notam a faltar més cases de vigia documentades i catalogades, sa cova de na Dent, cova des Moro, cova de Cala Bota, entre d'altres.

En el planejament urbanístic de Manacor, es poden consultar els plànols amb els jaciments catalogats a la zona costanera i que afecten en aquesta ruta. Sabent aquests elements, tots tenen una fitxa de catàleg per consultar.

...

Creim interessant potenciar en aquesta ruta les cases de vigia que estan documentades ja des de l'època medieval i que són anteriors a moltes torres costaneres. A la costa de Manacor totes es conserven, encara que en estat de ruïna però passejant per la costa es poden veure clarament. Seria convenient senyalitzar-les i inclús fer alguna intervenció en una d'elles. Si haguéssim de privatitzar-ne una, seria la de sa Ferradura perquè així ja es podria fer una aturada conjunta i visita tant a la casa de vigia com en el jaciment arqueològic.

- L'Ajuntament de Llucmajor, amb data 13 de gener de 2021, va informar el següent:

Conclusió

"... Una vez examinada la documentación pertinente, este departamento considera que no existe inconveniente en dar apoyo a la petición de la Conselleria de medi Ambient sobre el Pla especial de la ruta dels fars..."



- El Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, amb data 14 de gener de 2021, va informar el següent:

Conclusió

..., des del Servei de Protecció d'Espècies proposam:

1. *Que es porti a terme una prospecció de les àrees d'influència de cada un dels itineraris per tal de conèixer la ubicació exacta de les espècies protegides presents (tant les catalogades en Perill d'extinció o Vulnerables com les incloses al Llistat d'Espècies en Règim de Protecció Especial) i establir les accions preventives adients a cada cas.*
2. *Establiment de mesures preventives per evitar els efectes sobre les tortugues de terra i d'aigua, principalment sostraccions o translocacions d'exemplars.*
3. *Es considera adequada l'aplicació de mesures per evitar les molèsties sobre espècies nidificants durant l'època de cria. Es recomana aplicar les recomanacions de distàncies mínimes de seguretat als voltants de nius establertes en el Pla Terrasse de recuperació, conservació i seguiment dels rapinyaires diürns de les Balears.*

- El Servei de Salut Ambiental (DG de Salut Pública i Participació), de la Conselleria de Salut i Consum, amb data 18 de gener de 2021, va informar el següent:

...

Es considera que el document d'abast del Pla d'ordenació de la Ruta dels Fars hauria d'incloure l'establiment d'un sistema de qualificació de la dificultat i els riscos dels diferents trams o etapes de la ruta, així com els mitjans d'informació pels quals els usuaris poden consultar aquesta qualificació, per tal d'evitar que puguin exposar-se a riscos no previstos.

- L'Ajuntament de Capdepera, amb data 19 de gener de 2021, va informar el següent:

Per delegació de Batlia, Resolució de 25/06/2019, publicada al BOIB Núm. 89, de data 04 de juliol de 2019, la Junta de Govern Local adopta el següent ACORD:

ESTIMAR favorablement el document inicial del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars, presentada per la Comissió Balear de Medi Ambient, amb les següents puntualitzacions:

- *Indicar amb senyalística "in situ" específica els riscos i les observacions d'interès de la ruta i, en general, aplicar altres mesures de planificació i prevenció de riscos que s'estimin oportunes.*
 - *Comprovar la possible existència d'alguna espècie protegida pels voltants de les rutes plantejades, pel que s'hauria de sol·licitar l'informe preceptiu al Servei de Protecció d'Espècies de la CAIB.*
 - *Procedir al tancament perimetral i qualsevol altra mesura de protecció que s'estimi per tal de preservar la integritat del patrimoni etnogràfic, pel que s'hauria de sol·licitar l'informe preceptiu al Departament de Cultura de la CAIB.*
- El Servei de Planificació al Medi Natural, de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat, amb data 21 de gener de 2021, va informar el següent:

Conclusió

..., es detallen a continuació els requeriments que es valoren essencials en relació als espais Xarxa Natura 2000 per on es preveu travessi la ruta dels fars, per a incloure en l'estudi ambiental estratègic.

1. *L'estudi ambiental estratègic (EAE) haurà d'avaluar adequadament les **repercussions ambientals** sobre els espais protegits Xarxa Natura 2000, és a dir, determinar de manera concreta, i no genèrica, les possibles afeccions que poden inferir-se de l'aprovació del pla i les actuacions en ell previstes, concretament sobre els hàbitats i espècies d'interès comunitari, tant durant la fase d'execució com d'explotació, així com mesures preventives i **correctores concretes i ajustades a cada un dels indrets, hàbitats i espècies que hi encabeixen.***
2. *L'avaluació de repercussions ambientals ha de determinar clarament, al text i a la cartografia, **els nous trams que proposa la ruta.** Caldrà que **s'analitzin les***



afeccions als hàbitats i les espècies, cas per cas per cada nou tram, tant durant la fase d'execució com d'explotació, i s'haurà d'incloure la possible afecció a zones de nidificació d'aus, i les mesures preventives i correctores concretes. Caldrà que s'aporti el track de cada nou tram en format kml.

3. També s'hauran de **justificar i analitzar les possibles afeccions als hàbitats i espècies, cas per cas, per aquells trams que permeten el trànsit de cavalls, bicicletes o vehicles a motor**. L'establiment de restriccions esmentades en la memòria del pla, lligades a la preservació del medi ambient, especialment en aquelles que gaudeixen d'un alt nivell de protecció ambiental o en les que es detecti un elevat grau de fragilitat, han de tenir en compte la presència d'hàbitats i espècies protegides i les figures de protecció LIC i ZEPA.

4. De la mateixa manera s'han d'avaluar les **afeccions de l'ús públic** (fase d'explotació) de qualsevol tipologia, **dels nous trams i serveis**, si fora el cas.

5. En cas que l'enunciat "**Altres infraestructures**" ("Correspon al Consell de Mallorca la creació, manteniment i conservació de la resta d'infraestructures associades a la Ruta dins els àmbits territorials de la seva propietat, (.../...)"), del document de la memòria, impliqui altres nous serveis i actuacions a la ruta, s'han d'avaluar les seves afeccions, cas per cas.

6. Cal detallar les implicacions de la **zona de protecció de 3 metres a banda i banda** del límit exterior dels camins que conformen la ruta, així com les seves afeccions.

7. S'han d'avaluar cas per cas i per a cada localització dins espai de rellevància ambiental, les actuacions **d'execució d'obres de construcció, restauració i adequació, i el manteniment i conservació de camins, les instal·lacions i les infraestructures necessàries**, tal i com es preveu a l'apartat de gestió del document de la memòria preliminar.

8. Pel que fa a les **delimitacions de camins previstes en el projecte, si fora el cas d'aplicar** tancaments, aquests hauran de preveure passos per a fauna silvestre (llevat dels tancaments d'horts i jardins).

9. Com actuació complementària a la delimitació dels camins, és adient valorar la protecció i recuperació dels hàbitats que s'han vist afectats fins ara per l'obertura de nous camins que han incrementat l'erosió, degradació i compactació del sòl. En un escenari en què es preveu potenciar i incrementar l'oferta senderista, tal i com

especifica la memòria del pla, és adient adoptar mesures de recuperació activa que permetin prendre consciència als usuaris actuals i potencials a l'hora que es prenen mesures de conservació. Per això és adient incorporar mesures complementàries a la delimitació del camí, com tancar els camins o trams que resultin necessaris per a la recuperació dels hàbitats terrestres i la conservació de les espècies d'interès comunitari, així com delimitar zones d'aparcament prohibit, en el marc de l'objectiu d'establir mesures de protecció i conservació de l'entorn natural de la ruta especificat en la memòria. És el cas, per exemple, del LIC ES5310096 Punta de n'Amer.

10. Per a les actuacions previstes en el pla de treballs forestals i tractament de la vegetació, en cas de requerir repoblaments o resembres, per a garantir la qualitat i procedència de les espècies autòctones a utilitzar en aquestes tasques, el seu origen hauria de ser el banc de llavors i el viver forestal del Centre Forestal de les Illes Balears (CEFOR).

11. Pel que fa als possibles impactes sobre la fauna deguts al renou de les tasques d'habilitació, senyalització i manteniment i que s'indica com a mesura preventiva que es tendran en compte les èpoques de nidificació de les aus, cal dir que les tasques que hagin de produir renous no es podran realitzar entre els mesos de gener a juny, ambdós inclosos, de forma general, sense perjudici del que determini l'informe del servei de protecció d'espècies, per a determinades espècies i localitzacions.

*12. El programa d'actuacions previst en el document inicial estratègic, detalla tasques de neteja i tractament de la vegetació. En aquest sentit és adient incorporar, i avaluar la retirada i eradicació d'espècies invasores vegetals (*Carpobrotus edulis*, *Agave sp.*, etc.) en els hàbitats afectats per la ruta, així com incorporar la vigilància de la seva presència en les fitxes de seguiment i control previstes en la memòria preliminar de la ruta dels fars. Tot l'anterior, d'acord amb el previst en el Pla de gestió de la Xarxa Natura 2000 de la Costa de Llevant de Mallorca, actualment en tramitació.*

*13. Respecte a la **senyalització de la ruta**, s'ha de dir que l'article 44 de la LECO estableix que "L'òrgan ambiental ha d'instal·lar senyals informatius en l'àmbit territorial dels espais de rellevància ambiental de conformitat amb la normativa de senyalització que estableixi el Govern de les Illes Balears", i que la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat (DGMNB) compta amb el manual de senyalització, que determina que "L'òrgan ambiental és l'entitat responsable de la senyalització d'aquests espais, i que en el cas que la senyalització pertanyi a una altra entitat cal consultar el capítol V Annex". En aquest annex es determina: "En el cas que altres entitats, diferents del mateix organisme ambiental gestor de les àrees protegides de les Illes Balears,*



requereixi instal·lar senyalització relativa a l'ús públic en aquests espais, hauran d'adoptar obligatòriament les indicacions generals gràfiques reflectides en aquest manual. En la franja grisa se substituirà el logotip del Govern Balear pel logotip corresponent a l'entitat que promogui l'actuació”.

Es recomana dissenyar les senyals d'acord amb el Manual de senyalització de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat als cartells a ubicar dins espais XN i evitar la duplicitat de senyalització, i en tot cas, als cartells sempre s'ha de posar el logotip dels espais protegits XN 2000.

14. La senyalització prevista per a la ruta en els espais Xarxa Natura 2000, haurà d'incloure, a més de les normes relatives als usos (identificació d'itineraris de vianants autoritzats, restriccions de circulació de vehicles a motor o de tracció animal), continguts d'interpretació dels valors naturals d'hàbitats en zones d'alta freqüentació per persones, d'acord amb el previst al Pla de gestió de la Xarxa Natura 2000 de la Costa de Llevant de Mallorca, actualment en tramitació.

15. Atès que part de l'etapa 7 de la ruta dels fars transcorre pel parc natural marítimoterrestre des Trenc-Salobrar de Campos i part de l'etapa 5 transcorre en el Parc Natural de Mondragó, s'escau informe del Servei d'espais naturals de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat. L'anàlisi d'alternatives del document ambiental pel que fa al tram des Trenc, proposa una variant respecte al recorregut per primera línia de platja, per un traçat que discorre rere el sistema dunar, per un camí consolidat; aquesta alternativa ha de ser valorada pel Servei d'espais naturals, als efectes d'evitar interferències amb altres paràmetres ambientals o evitar la creació de rutes incompatibles amb el PORN i els objectius de conservació generals.

Per tot l'anterior, l'estudi ambiental estratègic (EAE) a presentar durant el tràmit de l'avaluació ambiental estratègica ordinària haurà d'avaluar adequadament les repercussions ambientals sobre els espais protegits Xarxa Natura 2000, és a dir, haurà de determinar de manera concreta les possibles afeccions de les actuacions i modificacions que implica el Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta dels Fars sobre els hàbitats i espècies d'interès comunitari, d'acord amb el detallat en aquest informe així com mesures preventives i correctores concretes en consonància amb les observacions detallades.

- El Servei de Costes i Litoral, de la DG de Territori i Paisatge, amb data 11 de febrer de 2021, va informar el següent:

Consideracions tècniques

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es

1. Que els espais per on passen les rutes proposades estan classificats tant com sòl rústic com sòl urbà i hi ha trams que travessen el domini públic marítimoterrestre (DPMT), altres la seva zona de servitud de trànsit (ZST) i altres la zona de servitud de protecció (ZSP).

2. Aquesta Direcció General ostenta la **competència per autoritzar obres, instal·lacions i activitats dintre de la zona de servitud de protecció del domini públic marítimoterrestre, en sòl rústic**, de conformitat amb el que disposen els articles 25 i 26 de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes i el Decret 96/1991, de 31 d'octubre, de competències de l'Administració de la Comunitat Autònoma en la zona de servitud de protecció.

3. En virtut de l'article 1.6 de la Llei 2/2001, de 7 de març, d'atribució de competències als **Consells Insulars** en matèria d'ordenació del territori s'atribuïren als respectius consells les autoritzacions referides a obres, **instal·lacions o activitats en la zona de servitud de protecció de costes en sòl urbà i urbanitzable**.

4. En **domini públic marítimoterrestre (DPMT) i en DPMT i zona de servitud de trànsit (ZST)** l'Administració competent és la **Demarcació de Costes** en Illes Balears (article 110 b. de la Llei de costes).

5. Per les raons esmentades, **el present informe no suposa cap autorització de futures obres, instal·lacions o activitats relacionades amb aquest expedient** i es recorda l'obligatorietat de sol·licitar la corresponent autorització en aquesta DGTP prèvia a la realització de les obres, instal·lacions i activitats en ZSP o ZSP i ZST en sòl rústic.

6. La Llei de Costes, en el seu article 25, no contempla l'establiment de rutes de turisme i esport com un ús prohibit a la zona de servitud de protecció. Permet, amb caràcter ordinari, les activitats que per la seva naturalesa no puguin tenir una altra ubicació o prestin serveis necessaris o convenients per a l'ús del domini públic marítimoterrestre, així com les instal·lacions esportives descobertes (art. 25.2 de la Llei de costes). Part dels recorreguts proposats faciliten el trànsit dels usuaris del DPMT i d'altra banda no poden tenir altra ubicació per la qual cosa les actuacions proposades estarien dins les disposicions d'aquest article.

7. Per la senyalització que es proposi en ZSP en terreny rústic s'ha de recordar que el Reglament general de costes, aprovat pel Reial decret 876/2014, de 10 d'octubre,



prohibeix amb caràcter general la publicitat mitjançant cartells o tanques o mitjans acústics o audiovisuals a la zona de servitud de protecció. Es podran permetre, amb caràcter excepcional, elements publicitaris dels patrocinadors de les activitats lúdiques o esportives que estiguin degudament autoritzades, sempre que s'integrin o acompanyin els elements autoritzats per a la seva realització. Els mitjans publicitaris utilitzats no podran implicar una reducció addicional del camp visual, produir renou ni vibracions, ni rompre l'harmonia del paisatge (article 46.f en relació amb l'article 81).

8. L'article 49.3 del Reglament general de costes disposa que "Les autoritzacions que s'atorguin hauran de respectar el planejament urbanístic en vigor."

El projecte presentat és una iniciativa de l'Ajuntament, tot i encara així, aquesta DGTP no té competències urbanístiques per la qual cosa i per a futures sol·licituds d'autoritzacions relacionades amb aquest expedient, es requerirà un certificat municipal sobre les condicions urbanístiques aplicables a l'actuació objecte de la sol·licitud d'autorització, conformement al planejament vigent, així com l'especificació que l'actuació esmentada no infringeix l'ordenament urbanístic en vigor,

...

Conclusions

L'execució de les actuacions de les rutes proposades a la documentació que va entrar a aquesta DGTP el 25 de novembre de 2020, relativa a l'expedient de tramitació ambiental, per al Pla Especial de la ruta dels Fars, estan subjectes a l'autorització prèvia d'aquesta Direcció General de Territori i Paisatge, essent necessari informe preceptiu i vinculant per part de la Demarcació de Costes en Illes Balears pel que fa a les construccions i instal·lacions situades a ZST.

S'ha de precisar que, en realitat, la iniciativa del Pla no és municipal sinó del Consell de Mallorca (direcció insular de territori i paisatge)

- El Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (DG d'Energia i Canvi Climàtic), de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius, amb data 17 de febrer de 2021, va informar el següent:

2. Consideracions

...

2.1. Documentació de referència

L'informe detalla la normativa de referència que s'ha tenir en compte, en addició a aquella referenciada al DIE.

2.2. Altres consideracions

Aquestes rutes podrien donar lloc a efectes sobre el medi, sobretot erosió i pressió humana. S'ha de tenir en compte l'experiència de la ruta de pedra en sec, i del camí dels cavalls de Menorca, més semblant a aquest tipus que es proposa, per tal de prevenir les possibles conseqüències negatives que puguin tenir.

Tot i que, de partida, no s'estableixen nous refugis, albergs, o hotels, s'hauria de tenir en compte que segurament aquesta ruta comportarà la necessitat d'ubicar noves infraestructures d'aquest tipus, o redefinir d'existents per convertir-se en part de la ruta. S'haurien d'establir uns mínims que han de complir aquestes instal·lacions en quant a sostenibilitat i d'altres aspectes, donant compliment a l'establert a la Llei 10/2019 entre d'altres.

En definitiva, la ruta no ha de servir per augmentar el nombre de turistes, sinó per fer un canvi de model, i això s'ha de marcar des d'un principi, més tendint cap a una remodelació de llocs d'estància, que cap a la construcció de noves infraestructures.

En aquest moment diferents municipis costaners estan elaborant rutes senderistes per fer publicitat i dotar de senyalització les mateixes. S'hauria de coordinar aquesta ruta dels fars amb els municipis implicats i les seves propostes de noves rutes senderistes.

El fet de que es circuli tota l'illa pot convertir la resta de rutes per conformar tota la volta en una sola. Així doncs el lògic seria unir esforços de gestió de les tres rutes i muntar una ruta comú amb un nom característic, a l'estil que a Pirineus es fa amb Carros de foc, camí de Camila, ruta de las golondrinas, cavalls dels vent... On, a més, es dota d'una infraestructura lògica, un forfait o un merchandising.

Consideracions tècniques

1. L'estudi ambiental estratègic haurà de contenir, com a mínim, la documentació prevista a l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.



G
O
I
B



En relació a l'apartat 4 d'aquest annex, s'ha de tenir en compte que l'itinerari travessa els espais de la Xarxa Natura 2000 següents:

- a. Etapa 1. CALA AGULLA - CALA BONA: ES0000227 Muntanyes d'Artà i ES0000080 Cap Vermell (ZEC i ZEPA).
- b. Etapa 2. CALA BONA - PORTO CRISTO: ES5310096 Punta de n'Amer (ZEC).
- c. Etapa 3. PORTO CRISTO - PORTO COLOM: ES5310098 Cales de Manacor (ZEC).
- d. Etapa 4. PORTO COLOM - CALA D'OR: ES5310100 Punta de Ras (ZEC).
- e. Etapa 5. CALA D'OR - CALA FIGUERA: ES0000145 Mondragó (ZEC i ZEPA).
- f. Etapa 6. CALA FIGUERA - COLÒNIA DE SANT JORDI: ES5310065 Cova des Drac de cala Santanyí (ZEC) i ES0000228 Cap de ses Salines (ZEC i ZEPA).
- g. Etapa 7. COLÒNIA DE SANT JORDI - CALA PI: ES0000037 Es Trenc - Salobrar de Campos i ES5310128 Cap Enderrocat i cap Blanc (ZEC i ZEPA).
- h. Etapa 8. CALA PI - S'ARENAL: ES0000081 Cap Enderrocat - Cap Blanc (ZEPA) i ES5310128 Cap Enderrocat i cap Blanc (ZEC i ZEPA).
- i. Etapa 11. SON CALIU - SANTA PONÇA: ES00000074 Cap de cala Figuera (ZEC i ZEPA).

Per aquest motiu, l'estudi ambiental estratègic haurà d'avaluar adequadament les repercussions ambientals sobre aquests espais protegits de la Xarxa Natura 2000, determinant de manera concreta les possibles afeccions que poden inferir-se de l'aprovació del pla i les actuacions en ell previstes, concretament sobre els hàbitats i espècies d'interès comunitari, tant durant la fase d'execució com d'explotació, així com mesures preventives i correctores concretes i ajustades a cada un dels indrets, hàbitats i espècies afectats.

2. EL DIE inclou un inventari ambiental detallat de l'alternativa proposada i una valoració de la seva idoneïtat, però no de les la resta d'alternatives analitzades.

En tot cas, l'estudi ambiental estratègic haurà d'incloure un inventari ambiental i una descripció detallada de les afeccions al medi, a habitatges, parcel·les, paisatge, contaminació acústica, generació de residus, béns catalogats, població, flora i fauna... de cada una de les alternatives

plantejades, així com els serveis afectats (aigua, electricitat, telecomunicacions, camins veïnals ...).

3. Per altra banda, el DIE inclou un apartat específic referit als plans sectorials i territorials concurrents afectats pel Pla Especial de la Ruta dels Fars, d'acord amb el que preveu l'article 18, apartat 1, lletra e, de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

En concret, el Pla Especial de la Ruta dels Fars es troba afectat pel planejament següent:

- a. PTIM: Com a marc que justifica la redacció d'aquests tipus de plans especials per a les rutes d'interès paisatgístic.
- b. Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN) del Parc Natural de Mondragó: Els trams 8, 9, 10 i 11 de l'etapa 5 de la Ruta dels Fars discorren per dintre de la zona del Parc Natural de Mondragó, en el terme municipal de Santanyí. Actualment està en fase d'informació pública el procediment d'elaboració del PORN 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), el qual 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).
- c. Pla de Gestió Natura 2000 Es Trenc – Salobrar de Campos: Els trams 4, 5, 7, 8 i 9 de l'etapa 7 discorren per dintre de la zona del Parc Natural Maritimoterrestre 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.



- d. Pla Territorial de Protecció Civil (PLATERBAL): Aquest Pla 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 a la seva inclusió 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.
- e. IV Pla General de Defensa contra Incendis Forestals de les Illes Balears (2015-2024).
- f. Pla Especial per fer front als incendis forestals (INFOBAL).
- g. Pla Director Sectorial de Carreteres: En els trams on l'itinerari de la Ruta dels Fars 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 qualsevol altra mesura destinada a garantir la seguretat dels senderistes.
- h. Pla d'Intervenció a Àmbits Turístics de l'illa de Mallorca (PIAT): L'article 34 d'aquest pla preveu la xarxa de rutes senderistes per a articular els diferents sistemes territorials turístics indicant 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 articulïn els diferents sistemes territorials i que complementin les grans rutes de caràcter insular ja establertes, com són la Ruta de Pedra en Sec i la Ruta Artà - Lluç. Amb la finalitat de completar la xarxa prevista en el PTIM, es creen les següents rutes de caràcter insular: la Ruta dels Fars i la Ruta dels Santuaris.

D'acord amb el previst a 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), 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 tant, aquest quedarà supeditat a les previsions del pla especial (un cop aprovat definitivament) i haurà d'incorporar les seves prescripcions a la primera revisió que se'n faci de l'ordenació urbanística municipal.

En tot cas, l'estudi ambiental estratègic haurà de detallar quines són les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents (generació de residus, risc d'incendi...).

Conclusions

Revisada la documentació presentada, el 16 de novembre de 2020, d'acord amb l'article 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es proposa que l'estudi ambiental estratègic tengui en compte, a més del contingut mínim detallat a l'annex IV, el previst a l'article 20 de la Llei 21/2013 i als apartats 5 i 7 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, l'indicat en aquest informe i els aspectes següents:

1. Realitzar un inventari ambiental i una avaluació ambiental detallada de la totalitat de les diferents alternatives presentades, incloent l'alternativa 0.
2. Avaluar les repercussions ambientals sobre els espais Xarxa Natura 2000 afectats pel traçat de la ruta.
3. Fer una relació de les espècies protegides presents a les àrees d'influència de cada un dels itineraris, amb l'establiment de mesures preventives adients, com ara mesures per evitar sostraccions o translocacions d'exemplars de tortugues de terra i d'aigua.
4. Aplicar les mesures adients per evitar les molèsties sobre espècies nidificants durant l'època de cria, d'acord amb les prescripcions del Pla Terrasse de recuperació, conservació i seguiment dels rapinyaires diürns de les Balears. De manera general, s'haurà d'evitar la realització de tasques d'habilitació, senyalització i manteniment entre els mesos de gener i juny, ambdós inclosos.



5. Preveure passos per a fauna silvestre, si escau, pel que fa a les delimitacions de camins previstes en la ruta.
6. Incorporar mesures que evitin el trànsit de senderistes fora dels camins habilitats per la ruta, així com mesures complementàries com delimitar zones d'aparcament prohibit, entre d'altres.
7. Descripció de tots els elements patrimonials catalogats que es puguin veure afectats pel traçat, els impactes i les mesures de protecció previstes per aquests elements.
8. Establir els criteris mínims ambientals que hauran de complir els refugis, albergs o altres instal·lacions d'allotjament que formaran part de la ruta, si escau, per donant compliment a l'establert a la Llei 10/2019, entre d'altres.
9. Incorporar senyalítica *in situ* al traçat que indiqui la dificultat i els riscos naturals de les diferents etapes de la ruta, de fites identificatives de la ubicació dels vianants, que hauran de ser conegudes pels serveis d'emergència, sobre tot en els llocs més inaccessibles, així com tenir en compte quins itineraris hauran d'utilitzar els serveis d'emergència per arribar a cada fita, en cas de necessitat.

En tot cas, la senyalítica haurà d'anar en consonància amb les recomanacions del Servei de Planificació al Medi Natural, per aquella que s'hagi d'ubicar dins espais XN 2000, i pel Servei de Costes i Litoral, en el cas d'aquella que s'hagi d'ubicar en zones de servitud de protecció del DPMT.

10. Estudiar la conveniència d'adaptar el traçat de la ruta dels fars a les rutes senderistes actualment existents, o a aquelles previstes, des d'un punt de vista ambiental.

Una vegada realitzada la fase de document d'abast, la tramitació que cal seguir dins el procediment de l'avaluació ambiental estratègica (AAE) ordinària és el que preveuen els articles 20 a 26 de la Llei 21/2013.

Respecte a la tramitació s'ha de recordar que, per tal de donar compliment a l'art. 21 de la Llei 21/2013, la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca ha de sotmetre a informació pública la versió inicial del Pla Especial de la

ruta dels fars de l'illa de Mallorca, acompanyat de l'estudi ambiental estratègic (EAE), el qual s'haurà tengut en compte per a l'elaboració d'aquest Pla Especial.

Simultàniament, la Direcció Insular trametrà la versió inicial del Pla Especial i l'EAE a les Administracions públiques afectades i a les persones interessades que han estat consultades prèviament i que es relacionen a continuació:

- Servei d'Espais Naturals, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Planificació al Medi Natural, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Protecció d'Espècies, de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat.
- Servei de Costes i Litoral, de la Direcció General de Territori i Paisatge.
- Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, de la Direcció General de Territori i Paisatge.
- Servei d'Estudis i Planificació, de la Direcció General de Recursos Hídrics.
- Servei d'Aigües Superficials, de la Direcció General de Recursos Hídrics.
- Direcció General d'Emergències i Interior, de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització.
- Servei de Salut Ambiental (Direcció General de Salut Pública i Participació), de la Conselleria de Salut i Consum.
- Direcció General de Turisme, de la Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball.
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic), de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius.
- Ajuntament de Capdepera.
- Ajuntament de Son Servera.
- Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar.
- Ajuntament de Manacor.
- Ajuntament de Felanitx.
- Ajuntament de Santanyí.
- Ajuntament de Ses Salines.
- Ajuntament de Campos.



GOIB

- Ajuntament de Llucmajor.
- Ajuntament de Palma.
- Ajuntament de Calvià.
- Ajuntament d'Andratx.
- Demarcació de Costes.
- GOB.
- Terraferida.
- Amics de la Terra.

A més també es considera que s'haurà de consultar a les administracions o entitats següents:

- Autoritat Portuària de les Illes Balears
- Departament de Sostenibilitat i Medi Ambient del Consell de Mallorca.
- Direcció Insular de Patrimoni, del Departament de Cultura, Patrimoni i Política lingüística del Consell de Mallorca.
- Departament de Mobilitat i Infraestructures del Consell de Mallorca.
- Direcció Insular de Turisme, del Departament de Turisme i Esports del Consell de Mallorca.
- Direcció General de Residus i Educació Ambiental, de la Conselleria de Medi Ambient i Territori.
- Associacions de veïnats afectades, si escau.

Palma, 16 de març de 2021

El tècnic de la CMAIB

Francisco Javier Medina Pons

Vist i plau,

La cap de servei d'Assessorament Ambiental

Margalida Femenia Riutort

C/ del Gremi de
Corredors, 10
(Polígon de Son
Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 66 66
cmaib.caib.es