MEMORIA

Noviembre 2004

EQUIPO DE TRABAJO

La "Comissió de Seguiment dels treballs de redacció del Pla Territorial Insular de Mallorca" tiene la siguiente composición:

Dirección política. Conseller:

- Hble. Sr. Rafael Lacy Fortuny, hasta junio 2002
- Hble. Sr. Josep Melià Ques, hasta julio 2003
- Hble. Sr. Bartomeu Vicens Mir

Director Insular:

- - Hble. Sr. Damià Nicolau Ferrà

Dirección Técnica:

- Cristòfol Mora Gornals, Jefe de Servicio de Ordenación del Territorio.
- Josep Giménez Serra. Arquitecto.

Colaboradores:

- Mariano Gual de Torrella Lesenne. Jefe de Servicio de Urbanismo.
- Miguel Ángel Grimalt Vert. Director Insular de Urbanismo.
- Margalida Gelabert Carrió. Arquitecto
- María Llodrà Adrover. Arquitecto
- Bartomeu Ginard Fullana. Arquitecto
- Margalida Fiol Alzamora.
- Amparo Obrador Guzmán. Secretaria
- Joana Francisco Vidal. Secretaria

Asesoría Técnica: U.T.E. IDOM-MECSA

IDOM	MECSA
Coordinador	**Coordinador**
Antonio Fernández	José Luis Burgos
Urbanismo	**Urbanismo**
Juan Carlos Valerio	Juan Sádaba
Juan Pablo Puy	Anselmo Catalá
Jaume Luis	
Infraestructuras	**Infraestructuras**
Rafael Fernández de Alarcón	Emilio Sánchez Direitinho
Gonzalo Rodríguez	Javier Flores

Víctor Sánchez	Javier Gutiérrez Puebla
Joan Antoni Pérez	
Ferrán Tersa	
Medio Ambiente	**Medio Ambiente**
Isabel Goyena	Asunción Rodríguez
Juan Martín	
Ana Dolado	
Socioeconomía	**Patrimonio**
Antonio Fernández	Jaime García Sastre
Arantxa Villarejo	Patricia Montserrat
Pere A. Salvà-Tomàs	Diego Alonso
Cartografía	**Cartografía**
Álvaro Porcuna	Miguel Ángel Salomón
Y equipo Laboratorio SIG-UIB	Antonia Reyes Reyes
Asesoría Jurídica	**Edición**
Miquel Ripoll i Torres	Estíbaliz Arrúe

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 1

1.1. PLANTEAMIENTO GENERAL 1
1.2. MARCO JURÍDICO DEL PTI DE MALLORCA 3
1.2.1. Legislación estatal de aplicación plena o básica 3
1.2.2. Legislación autonómica 4
1.2.3. Legislación estatal de aplicación supletoria 5
1.2.4. El sistema legal balear de ordenación del territorio 6
1.2.5. El régimen legal de los planes territoriales insulares 6
1.2.6. Contenido sustantivo del Plan Territorial Insular 8
1.3. METODOLOGÍA 11
1.4. DIAGNÓSTICO. EL MODELO TERRITORIAL ACTUAL DETECTADO 16
1.5. OBJETIVOS: EL MODELO TERRITORIAL DESEADO 20

2. REINVENTANDO EL USO DEL TERRITORIO. LOS CINCO PILARES DE LA ESTRATEGIA DEL PTI 23

2.1. UNA DISTRIBUCIÓN COHERENTE DEL CRECIMIENTO 23
2.1.1. Introducción 23
2.1.2. Modelo territorial derivado de la LOT y de la Directrices de Ordenación Territorial 24
2.1.3. Introducción al modelo territorial propuesto en el PTI 28
2.1.4. Propuesta de actuaciones sobre el suelo ya clasificado dentro de áreas de desarrollo urbano 30
2.1.5. Propuestas de crecimiento del Plan Territorial 32
2.1.5.1. Introducción 32
2.1.5.2. Criterios de reparto 34
2.1.5.3. Sistemas generales 39
2.1.6. La ubicación de los nuevos crecimientos 39
2.1.6.1. Introducción 39
2.1.6.2. Crecimiento de los núcleos de interior 40
2.1.6.3. Crecimiento de los núcleos en zonas turísticas POOT 45
2.1.6.4. Crecimiento en los núcleos de la Serra de Tramuntana 48
2.1.6.5. Crecimiento del suelo industrial o de servicios 48
2.1.6.6. Justificación clasificación Montfarrutx i Molí den Regalat d'Artà 49

2.2. PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO Y DEL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO 51
2.2.1. Protección del suelo rústico. Áreas sustraídas al desarrollo urbano: Introducción 51
2.2.2. Los ejes de acción 53
2.2.2.1. Eje de acción 1: Matriz de usos 53
2.2.2.2. Eje de acción 2: La integración en el paisaje 54
2.2.2.3. Eje de acción 3: La coherencia entre planeamientos municipales 55
2.2.3. Los efectos de la normativa 56
2.2.3.1. La limitación de la vivienda en suelo rústico 57
2.2.3.2. Regulación específica de la Serra de Tramuntana 57
2.2.3.3. La regulación de los núcleos rurales 59
2.2.3.4. Regulación de la oferta turística 60
2.2.3.5. La regulación de las AAPI 61
2.2.4. Delimitación gráfica del suelo rústico 62
2.2.4.1. Delimitación gráfica de las categorías del suelo rústico 62
2.2.4.2. Delimitación de las unidades de paisaje 72
2.2.5. El patrimonio urbanístico y arquitectónico 77
2.2.5.1. Directrices respecto al planeamiento 77
2.2.5.2. Conjuntos urbanos a proteger 78
2.2.5.3. Catálogos: criterios para su elaboración 82
2.2.5.4. *Possessions* 86
2.2.5.5. Elementos etnológicos rurales 87
2.2.5.6. Rutas de interés cultural 89
2.2.5.7. Rutas de interés natural y paisajístico 96

2.3. REENFOCANDO EL DESARROLLO. NUEVOS PARÁMETROS PARA ASENTARSE SOBRE EL TERRITORIO 101
2.3.1. Introducción 101
2.3.2. Necesidad de proyectos de mejora sobre las ANEIs (ART 1 a 4) 102
2.3.3. Justificación del ART 5 104
2.3.4. Justificación del ART 6 105
2.3.5. Justificación del ART 7 105
2.3.6. Justificación del ART 8 106
2.3.7. Conexión entre municipios (ART 9) 110
2.3.8. Justificación de las ART 10, actuaciones sobre áreas y elementos singulares 111

2.3.9. Justificación de las ART11, operaciones estratégicas en los nodos territoriales 118
2.3.10. Justificación de las ART12-Centros históricos degradados 118

2.4. LAS COMUNICACIONES ENTRE TODOS LOS PUNTOS DE LA ISLA 120
2.4.1. Carreteras 121
2.4.1.1. Ampliación de capacidad 122
2.4.1.2. Variantes 124
2.4.1.3. Vías parque 125
2.4.1.4. Segundo cinturón de Palma 128
2.4.2. Transporte por ferrocarril 131
2.4.2.1. Nuevas líneas férreas 131
2.4.2.2. Soterramiento de los accesos ferroviarios a Palma 133
2.4.3. Intermodalidad del transporte 134
2.4.4. Aeropuerto 137
2.4.4.1. Mejora de la accesibilidad del aeropuerto 137
2.4.4.2. Delimitación del ámbito del aeropuerto de Son Sant Joan 138
2.4.5. Puertos 139
2.4.5.1. Ampliación del Puerto de Palma 139
2.4.5.2. Mejora de accesos del Puerto de Palma 141
2.4.5.3. Remodelación del Puerto de Alcudia 142

2.5. HACIA UNA NUEVA ECONOMIA. FOCOS DE ACTIVIDAD 144
2.5.1. El modelo económico actual de Mallorca: implicaciones sobre el territorio 144
2.5.2. Los retos de la economía para el futuro 147
2.5.2.1. Propuestas de estrategias de cambio 147
2.5.2.2. Hacia una oferta adaptada a las nuevas motivaciones de la demanda 148
2.5.2.3. Estrategia de desestacionalización 148
2.5.2.4. La necesidad de actuaciones de revitalización para los centros turísticos y el medio natural y rural 148
2.5.2.5. La diversificación de la economía 148
2.5.3. Las propuestas del Plan Territorial 149
2.5.3.1. Hacia la superación del sistema dual de asentamientos: Inca y Manacor como focos reforzados 149
2.5.3.2. Suelo para actividades industriales y de servicios 150

2.5.3.3. Preservación de la identidad de los municipios del interior 152
2.5.3.4. Potenciación del sector agrario: Centros de transformación agroalimentarios 152
2.5.4. Otras actuaciones de apoyo a la diversificación y desestacionalización de la actividad económica 153
2.5.4.1. Centros de interpretación de actividades económicas tradicionales: museos del vino, aceite, marroquinería y pesca 153
2.5.4.2. Palacio de Congresos 154
2.5.4.3. Centremed 154
2.5.4.4. Observatorio Astronómico de Costitx 154
2.5.4.5. Eco-parque en Son Reus 155
2.5.4.6. Recintos feriales en Palma y Manacor 155

3. ELEMENTOS DE SOPORTE Y COMPLEMENTARIEDAD TERRITORIAL 157

3.1. LOS EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES 157
3.1.1. Equipamientos sanitarios 158
3.1.2. Equipamientos asistenciales 163
3.1.3. Equipamientos deportivos 166
3.1.4. Campos de golf 170
3.1.5. Equipamientos culturales 174
3.1.6. Equipamientos educativos 178
3.1.7. Equipamientos recreativos 183
3.1.8. Criterios generales para la implantación de nuevos equipamientos 184

3.2. LA GESTIÓN AMBIENTAL DEL TERRITORIO. RESIDUOS Y CALIDAD AMBIENTAL 186
3.2.1. Residuos 186
3.2.2. Implantación de la Agenda 21 en las administraciones públicas 188
3.2.3. Programa sobre medidas bioclimáticas 189
3.2.4. Determinaciones sobre hidrología 190
3.2.5. Programa contra la contaminación lumínica 190
3.2.6. Programa contra la contaminación acústica 191

3.3. LAS GRANDES REDES TERRITORIALES 192
3.3.1. Energía 192
3.3.1.1. Diversificación de las fuentes energéticas y mejora de las infraestructuras actuales 193
3.3.1.2. Eficiencia y ahorro energético 194
3.3.1.3. Desarrollo de las energías renovables 196
3.3.2. Recursos hídricos 198
3.3.3. Telecomunicaciones 200
3.3.3.1. Actuaciones medioambientales 201
3.3.3.2. Actuaciones para un despliegue racional 203
3.3.3.3. Desarrollo de la sociedad de la información 204

4. LOS PLANOS DEL PLAN 207

5. AFECCIONES A PLANES SECTORIALES 214
5.1. PLANES SECTORIALES COMPETENCIA DEL CONSELL 214
5.1.1. Plan Director Sectorial de Canteras 214
5.1.2. Plan de Ordenación de la Oferta Turística 215
5.1.3. Plan Director Sectorial de Campos de golf 219
5.1.4. Plan Director Sectorial de Carreteras 221
5.1.5. Plan Director Sectorial de Equipamientos Comerciales 222
5.1.6. Planes Directores Sectoriales de residuos sólidos no peligrosos 223

5.2. PLANES SECTORIALES COMPETENCIA DEL GOVERN 227
5.2.1. Plan Director Sectorial de Residuos Peligrosos y Líquidos No Peligrosos 227
5.2.2. Plan Director Sectorial de Energía 227
5.2.3. Plan Director Sectorial de Transporte 227
5.2.4. Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones 228
5.2.5. Plan Director Sectorial de Puertos Deportivos 229

GLOSARIO 230

1. INTRODUCCIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO GENERAL

El urbanismo apareció para intentar ordenar el crecimiento de las construcciones que de manera anárquica iban dando forma a pueblos y ciudades.

La planificación se ocupaba del terreno colonizado por la trama urbana y preveía las condiciones para su desarrollo futuro sobre nuevos suelos. El denominado "urbanismo", como disciplina propiamente ordenada y legislada, es relativamente reciente y, en el Estado español, comienza de manera seria a partir de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956, aunque existan intervenciones anteriores con carácter global, sobre todo en cuanto a descongestión y apertura de antiguos cascos urbanos y en lo referente a planeamiento de ensanches de ciudades en el siglo XIX y principios del XX.

Más tarde y como complemento a la legislación urbanística global, aparecen nuevas leyes y reglamentos que buscan proteger el suelo sobre el que la ciudad iba extendiéndose, evitando una colonización indiscriminada de éste.

Esto ya supone un cambio de mentalidad. Se toma conciencia por primera vez de la finitud de los recursos naturales; en este caso del suelo. Se empieza a asignar diferentes valores a este suelo municipal aún sin colonizar y se establecen jerarquías de protección.

En el momento en que nos encontramos se ha dado un nuevo paso en la forma de entender el planeamiento. Cada vez se entiende más el territorio como una unidad continua. El hombre comienza a darse cuenta de que todo lo que se encuentra sobre la tierra soporta un cierto nivel de antropización, desde el aire que respiramos, el subsuelo, las huertas, los grandes bosques y montañas del mundo...

Es precisamente el continuo urbano-rural-natural de la isla de Mallorca el que constituye el ámbito de actuación sobre el que se articulará la estrategia global del Plan Territorial de Mallorca.

La Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial desarrolla la competencia que en materia de ordenación del territorio tiene atribuida la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y establece los objetivos, instrumentos y procedimientos para su ejercicio efectivo. De esta manera, la legislación autonómica vigente crea tres instrumentos de ordenación: las Directrices de Ordenación Territorial, los Planes Territoriales Insulares y los Planes Directores Sectoriales.

Las DOT [1] constituyen actualmente el instrumento superior y básico de la ordenación territorial de las Illes Balears. Integran, en efecto, el instrumento central, por el hecho de que tienen carácter originario (no dependen de ningún otro instrumento y son el

1. La Ley autonómica 6/1999 de Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias se publicó en el BOIB núm. 48, de 17.04.99 (BOE núm. 124/99, de 25.05.99), y fue modificada parcialmente por la Ley 9/1999, de 6 de octubre, de medidas cautelares y de emergencia relativas a la ordenación del territorio y urbanismo de las Illes Balears, así como por la Ley 20/2001 de 21 de diciembre de medidas tributarias, administrativas y de función pública, la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas, por la Ley 8/2003 de 25 de noviembre de medidas urgentes en materia de ordenación territorial y urbanismo en las Illes Balears, y por la Ley 10/2003, de medidas tributarias y administrativas.

fundamento del resto), necesario (los otros son figuras de desarrollo) y gozan de jerarquía superior, debido a que son aprobadas por Ley.

El resto de instrumentos de ordenación territorial (PTI y PDS) son planes de desarrollo de las DOT, excepto los PDS previstos en el artículo 59 de las DOT, para cuya redacción se seguirán así mismo los criterios y las determinaciones que disponen con carácter general las DOT y la LOT. Aún así los PTI y los PDS, excepto los referidos en el artículo 59, tienen la misma eficacia que las DOT (aunque sean de jerarquía inferior). Estos instrumentos tienen carácter derivado de las DOT (las desarrollan –los PTI– o, si es necesario se enmarcan en ellas –los PDS–). En relación al PTI, los PDS elaborados por el Govern de las Illes Balears presentan el mismo rango y en cambio, los PDS aprobados por el CIM presentan un rango inferior.

De acuerdo con lo que dispone el artículo 2 de la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial, son principios de actuación de las administraciones públicas, y por lo tanto afectan a los PTI, las siguientes determinaciones:

1) Regular las dimensiones físicas de los asentamientos, incluidos los vinculados a los sectores productivos secundario y terciario.
2) Ordenar la distribución espacial de las instalaciones productivas propias de los sectores primario y secundario, a través del uso de procedimientos de fomento o de disuasión en relación con las instalaciones existentes o futuras.
3) Fijar los núcleos de población que, por sus características y posibilidades, sean los impulsores del desarrollo socioeconómico de una zona.
4) Definir las áreas territoriales que, a causa de su idoneidad actual o potencial para la explotación agrícola, forestal o ganadera, o por la riqueza paisajística o ecológica, tengan que ser objeto de especial protección.
5) Ordenar las infraestructuras, las instalaciones, los equipamientos y los servicios, y definir sus criterios de diseño, sus características funcionales y su localización, de manera que se consiga una configuración racional de estos elementos estructuradores en las diferentes islas.
6) Establecer un sistema de coordinación de las diferentes políticas sectoriales de los diversos órganos de la Administración, de tal manera que se asegure su integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales.
7) Promover la participación de la sociedad en el proceso de ordenación territorial y formalizarla, con la finalidad de conseguir que este proceso responda a las aspiraciones y necesidades de la población.

Las **Directrices de Ordenación del Territorio** contienen determinaciones de aplicación en el proceso de redacción del PTI en los aspectos siguientes:

a) Áreas o espacios protegidos en Suelo Rústico
b) Áreas de suelo rústico común
c) Áreas de interés histórico o artístico
d) Áreas de desarrollo urbano
e) Ordenación de los equipamientos

f) Determinaciones de especial relevancia para la redacción del PTI de Mallorca
g) Vinculación de los instrumentos de planeamiento municipal
h) Vinculación de las zonas de interés para la defensa estatal

Para lograr los objetivos previstos con dicho Plan, el equipo de trabajo ha elaborado un sistema de diagnosis de la realidad insular y un método de trabajo adecuado.

La creación de un método de trabajo adecuado tiene que permitir la consecución de una ordenación urbanística adecuada, una protección del territorio inteligente y perdurable y una estrategia global que permita un desarrollo económico sostenible. Un proyecto a caballo entre un plan estratégico y un esquema de ordenación supramunicipal global.

1.2 MARCO JURÍDICO DEL PTI DE MALLORCA

El actual sistema de fuentes en materia de urbanismo y ordenación territorial en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears está formado por:

a) Derecho estatal de aplicación plena o básica
b) Normativa autonómica propia de esta Comunidad
c) Legislación estatal de aplicación supletoria.

1.2.1. LEGISLACIÓN ESTATAL DE APLICACIÓN PLENA O BÁSICA.

La legislación estatal aplicable es la siguiente:

- Preceptos en vigor del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del suelo y ordenación urbana.
- Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones (LRSV) modificada por: la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE de 30 de diciembre), por el Real Decreto 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y de Transportes (BOE número 151 de 24 de junio de 2000 y corrección de errores en el BOE número 154, de 28 de junio de 2000), la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE núm 313, de 31 de diciembre de 2002) y por la Ley 10/2003, de 20 de mayo, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes (BOE núm. 121, de 21 de mayo de 2003), de acuerdo con su artículo 1, dictado al amparo de lo que dispone el artículo 149.1.1ª, 13ª y 18ª de la Constitución.
  En virtud de la disposición final de esta Ley, algunos de sus preceptos determinados tienen el carácter de legislación básica, en virtud de lo que prevé el artículo 149.1.13ª, 18ª y 23ª de la Constitución Española y, si es necesario, de condiciones básicas del ejercicio de los derechos de acuerdo

con lo que dispone el artículo 149.1.1ª del mismo texto constitucional. El resto de preceptos corresponde a la competencia exclusiva del Estado en virtud del artículo 149.1.4ª, 8ª y 18ª de dicho texto.

Se encuentra afectada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 164/2001, de 11 de julio, que declara la nulidad de determinados preceptos.

- Real Decreto 1093/1997, sobre inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística.
- La Ley 22/1988, de Costas, y su reglamento.
- La Ley 19/1995, de 4 de julio, de Modernización de las Explotaciones Agrarias.

1.2.2. LEGISLACIÓN AUTONÓMICA

La legislación autonómica se caracteriza por la inexistencia de una Ley general reguladora de la actividad urbanística y por la existencia de un elevado número de leyes y otras normativas sectoriales. Las normas aplicables a los Planes Territoriales Insulares son las siguientes:

- Ley 2/2001, de 7 de marzo, de Atribución de Competencias a los Consells Insulars en Materia de Ordenación del Territorio.
- Ley 8/1987 de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, modificada por la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, (BOIB núm. 157 Ext de 27 de diciembre de 2000). Corrección de errores BOIB núm. 24, de 23 de febrero de 2002. Modificada recientemente por la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas (BOIB núm. 179 Ext. de 29-12-2003).
- Ley 6/1999 de 3 de abril de Directrices de Ordenación del Territorio (BOCAIB núm. 48, de 17.04.99) modificada parcialmente por la Ley 9/1999, de 6 de octubre, de Medidas Cautelares y de Emergencia relativas a la Ordenación del Territorio y Urbanismo en las Illes Balears, así como por la Ley 20/2001 de 21 de diciembre de Medidas Tributarias, Administrativas y de Función Pública, la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas y por la Ley 8/2003 de 25 de noviembre de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial y Urbanismo en las Illes Balears, y por la Ley 10/2003, de Medidas Tributarias y Administrativas.
- Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Illes Balears (ha sufrido variaciones introducidas respectivamente por la Ley 7/1992, de 23 de diciembre, por la Ley 6/1997 de 8 de julio, por la Ley 9/1997 de 22 de diciembre, por la Ley 6/1999 de 3 de abril, por la Ley 9/1999 de 6 de octubre, por la Ley 1/2000, de 9 de marzo y la Ley 8/2003 de 25 de noviembre).
- Ley 10/1990, de 2 de octubre, de Disciplina Urbanística.

- Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Illes Balears (modificada por las leyes 9/1997, de 22 de diciembre, y 1/2000, de 9 de marzo).
- Ley 12/1988 de 17 de noviembre, de Campos de Golf, modificada por la Ley 6/1990 de 31 de mayo y por la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Illes Balears.
- Ley 8/1998 de 1 de junio, sobre Edificios e Instalaciones Fuera de Ordenación, desarrollada por Decreto 159/1989, de 23 de diciembre, y además ha sido modificada por la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Illes Balears.
- Ley 9/1990, de 24 de junio, de Atribución de Competencia a los Consells Insulars en Materia de Urbanismo y Habitabilidad, a la que se añade una Disposición adicional mediante la Ley de 29 de noviembre de 1990.
- Ley 16/2001, de 14 de diciembre, de Atribución de Competencias a los Consells Insulars en Materia de Carreteras y Caminos.
- Ley 1/1994, de 23 de marzo, sobre condiciones para la reconstrucción en suelo no urbanizable de edificios e instalaciones afectadas por obras públicas o declaradas de utilidad pública y ejecutadas por el sistema de expropiación forzosa.
- Decreto 2/1996, de 16 de enero, sobre regulación de capacidades de población en los instrumentos de planeamiento general y sectorial.
- La ley 2/1999, de 24 de marzo, General Turística de les Illes Balears y el Decreto 62/1995, de 2 de junio, por el que se regula la prestación de los servicios turísticos en el medio rural de las Illes Balears.
- La ley 13/1998, de 21 de diciembre, de Patrimonio Histórico de les Illes Balears y la ley 6/1993, de 28 de septiembre, sobre la adecuación de las redes de instalaciones a las condiciones histórico-ambientales de los núcleos de población.

1.2.3. LEGISLACIÓN ESTATAL DE APLICACIÓN SUPLETORIA

Revive después de la Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997.

Está constituida esencialmente por:

- Preceptos en vigor del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto-Ley 16/1981, de 16 de octubre, de adaptación de los Planes Generales de Ordenación
- Real Decreto-Ley 3/1980, de 14 de marzo, sobre creación de suelo y agilización de la gestión urbanística
- Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, que aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, que aprueba el Reglamento de Planeamiento

Estas normas estatales no prevalecen necesariamente sobre las autonómicas, ya que del artículo 149.3 de la CE resulta que las relaciones entre unas y otras se rigen por el

principio de competencia, ya que las segundas actúan en un espacio de competencia plena. En todo caso, cuando se trata de legislación básica o de regulación de las condiciones básicas para el ejercicio del Derecho de Propiedad, decae esta prevalencia en favor de la estatal, a pesar de la cláusula de exclusividad de la competencia Autonómica.

1.2.4. EL SISTEMA LEGAL BALEAR DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

De cara a la definición del contenido definitivo del PTM, las Administraciones Públicas (incluido el Consell Insular) deben procurar a través de los instrumentos de ordenación territorial (y, por tanto, también y en lo que proceda el PTM) cumplir las determinaciones del **artículo 2 de la Ley de Ordenación Territorial**, apuntadas anteriormente.

El artículo 3 de la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial realiza una importante aclaración sobre los PTM y los PDS: ambos tienen la naturaleza jurídica de disposiciones reglamentarias, lo que implica que, una vez aprobados y publicados oficialmente, se incorporen en el Ordenamiento Jurídico con el rango que les corresponde.

En todo caso, y de conformidad con el marco legal de Ordenación Territorial:

1º. Las DOT constituyen actualmente, tal como dispone el artículo 5 LOT, el instrumento superior y básico de la ordención territorial de las Illes Balears. Integran, en efecto, el instrumento central, ya que, como se ha indicado anteriormente, tienen carácter originario, necesario y gozan de jerarquía superior, ya que son aprobadas por ley. Por este motivo, ni los PTI ni los PDS no pueden contradecirlas (art. 14.1 LOT). Además, producen efectos directos sobre el sistema de planificación estrictamente urbanístico, ya que vinvulan al planeamiento municipal, con la obligación de que se adapte a ellas (art. 15 LOT).

2º. Los PTI y PDS, como se ha señalado, son planes de desarrollo de las DOT y tienen la misma eficacia que éstas, aunque sean de jerarquía inferior. Estos instrumentos tienen carácter derivado de las DOT (las desarrollan –los PTI– o, si es necesario se enmarcan en ellas –los PDS–) art.8.1 y 11 y 12, par. 1 LOT. En relación al PTI, los PDS elaborados por el Govern de las Illes Balears, presentan el mismo rango y en cambio, los PDS aprobados por el CIM presentan un rango inferior [art. 14.2 y 3 LOT]. Cuando tienen idéntico rango se pueden producir solapes, y como consecuencia la relación se rige por el principio de *lex specialis* (prevalece la determinación de aquel instrumento que sea más específico por razón de la materia a la que se refiera) [art. 14.3, inciso final, LOT].

1.2.5. EL RÉGIMEN LEGAL DE LOS PLANES TERRITORIALES INSULARES

El artículo 8.1 de la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial y el artículo 1.1 de la Ley 2/2001 del 7 de marzo, de Atribución de Competencias a los Consells Insulars en Materia de Ordenación del Territorio, aclaran definitivamente el régimen de la competencia para la elaboración, aprobación, revisión y modificación de los Planes

Territoriales Insulares. Atribuyen, efectivamente, la competencia directa y plena a los Consells Insulars.

Si se analiza la regulación que de los PTI realiza la Ley 8/1987 de Ordenación Territorial en función de cómo ha sido completada por las DOT (a partir de la actual Ley 14/2000 de Ordenación Territorial, que es posterior a ambas), resulta que los PTI:

- Se han de ajustar a las DOT (art. 8.1 y 14.1 LOT), aunque el artículo 17 de las Directrices establece que lo que se prevé en ellas es un contenido mínimo del PTI, por lo que se entiende que se puede complementar con aquellas deteminaciones que aunque no sean de desarrollo de las Directrices estrictamente, tengan una incidencia supramunicipal en lo que ha de ser su objeto de regulación. En conclusión, son los instrumentos generales de Ordenación del Territorio de las islas de Mallorca, Menorca, Eivissa y Formentera (art. 8.2. LOT).
- Tienen el mismo rango que los PDS elaborados por el Govern de las Illes Balears (art. 14.3 LOT), como ya se ha indicado, y por este motivo, todos los conflictos entre sus determinaciones deben resolverse por el criterio de la *lex specialis*. Sin embargo, los PTI tienen rango superior al de los PDS elaborados por los Consells Insulars; superioridad que hace que no se plantee ninguna duda en su relación recíproca.
- La aprobación del PTM implica la modificación de los PDS, cuando se trate de PDS aprobados por el Consell Insular o de aquellos sobre los cuales se le hayan transferido competencias, y sólo en la medida en que el PTM sea más específico por razón de la materia si el PDS se ha aprobado por parte del Govern de las Illes Balears.
- Tienen como finalidad el establecimiento de la ordenación general de la isla correspondiente y no tan sólo, como se indica en la Ley 8/1987, de áreas geográficas supramunicipales de características homogéneas o que requieran una organización infraestructural y de equipamientos de tipo comarcal (con la obligación de que el desarrollo socioeconómico sea compatible con el medioambiente).
- En la isla de Mallorca no supone ninguna dificultad el hecho de que la Ley 6/1999 de las Directrices de Ordenación Territorial responda todavía a la Ley 8/1987, ya que el artículo 7 fija las áreas homogéneas de carácter supramunicipal para todas las Illes Balears y define Mallorca como una única área homogénea supramunicipal, "con la consideración pertinente de las diferencias entre la Serra de Tramuntana, la Bahía de Palma y la Costa de Ponent, el Pla de Mallorca, las Bahías de Alcúdia y Pollença, el Mitjorn-Llevant de Mallorca y del Raiguer".
- Vinculan, en efecto, los planes urbanísticos municipales, pero únicamente en sus determinaciones legítimas, definidas legalmente como de carácter supramunicipal, es decir "en todos aquellos aspectos en los que sean predominantes los intereses públicos de carácter supramunicipal", lo que provoca el deber de adaptación del planeamiento urbanístico en los términos que fije el propio PTI (art. 15.1 y 2 LOT). En caso de incumplimiento del deber

de adaptación que deben de realizar los municipios, el Consell Insular correspondiente se puede subrogar en el ejercicio de las competencias municipales (art. 15.2, in fine, LOT).

- Su aprobación implica la declaración de utilidad pública, para proceder a la expropiación o imposición de servidumbres conforme a la Ley de expropiación forzosa (art.16 LOT).

Las DOT contienen directrices específicas para la elaboración del PTI de Mallorca según las características especiales de la isla. Efectivamente se señala en sus artículos 41, 42 y 43 que se ordenará el ámbito territorial de acuerdo con los siguientes criterios:

a. El equilibrio interterritorial.
b. La coordinación supramunicipal entre los ayuntamientos, especialmente en la bahía de Palma.
c. La promoción del patrimonio natural y de las actividades agrarias.
d. La reconversión territorial y la estructuración de los procesos de desarrollo urbano.
e. La incorporación y la previsión de la estructura territorial de la isla de acuerdo con los instrumentos de ordenación territorial y con el Plan Hidrológico de las Illes Balears, considerando los ejes Palma-Alcúdia y Palma-Manacor estructurados por las carreteras, el ferrocarril y las autopistas y su integración en el paisaje.
f. Así mismo, el Plan tiene en cuenta la consideración que una parte de la Serra de Tramuntana tiene la condición de Paraje Pintoresco y, en consecuencia, ordena y protege específicamente a su patrimonio monumental e histórico, cumpliendo así lo que dispone el artículo 9 de la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Illes Balears.
g. El Plan Territorial Insular de Mallorca ordena la oferta turística fuera de las áreas reguladas por el Plan Director de Ordenación de la Oferta Turística de Mallorca, especialmente la de la Serra de Tramuntana.

1.2.6. CONTENIDO SUSTANTIVO DEL PLAN TERRITORIAL INSULAR

Las determinaciones de los PTI deben precisarse tanto respecto a la LOT como a las DOT. Las DOT fijan, a título de criterios generales a observar por los PTI a la hora de la concreción de su contenido, los siguientes:

1. Las áreas sustraídas del desarrollo urbano, en cuyos terrenos se protegen los elementos de identidad que los caracterizan y que, por tanto, deben preservarse de los procesos de desarrollo urbanístico, diferenciando el suelo rústico protegido y el común. El primero está formado por: Áreas Naturales de Especial Interés de Alto Nivel de Protección (AANP), Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI) -espacios de singulares valores naturales-, Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP) -espacios transformados mayoritariamente por actividades tradicionales que poseen valores paisajísticos especiales-, Áreas de Prevención de Riesgos (APR) de desprendimiento, erosión, inundación e incendio y Áreas de Protección Territorial (APT) - protección de costa e

infraestructuras-, y el Suelo Rústico Común por Áreas de Interés Agrario (AIA), Áreas de Transición (AT) y Áreas de Suelo Rústico de Régimen General (SRG).

2. Las áreas de desarrollo urbano son terrenos clasificados urbanos, según la LRSV, en función de sus características reales, y aquellos que son aptos para asentamientos urbanos, de cualquier tipo de uso, reconocidos por el planeamiento general municipal, pero respecto de los cuales los PTI pueden establecer prescripciones.
3. El sistema de infraestructuras y equipamientos que ofrecen diversos servicios al conjunto de la población, con la eliminación o disminución de los desequilibrios interterritoriales.

Además de lo anterior, las DOT añaden los criterios particulares de aplicación al PTI de Mallorca, establecidos en los artículos 41, 42 y 43 antes referidos.

Por otra parte, la LOT (art. 9) establece para todos los PTI un contenido sustantivo en determinaciones, que debe ser cumplido por el PTI de Mallorca. Las determinaciones de ámbito supramunicipal son las siguientes:

1. Diagnóstico territorial del área, sobretodo lo referente al uso de recursos naturales, población, planeamiento urbanístico vigente y situación socioeconómica.
2. Estudio de las posibilidades de desarrollo socioeconómico de las diferentes áreas con características homogéneas, con determinación de objetivos.
3. Establecimiento de techos máximos de crecimiento para cada uso y distribución espacial.
4. Delimitación de los espacios naturales o de las áreas de protección de construcciones o de lugares de interés histórico-artístico con indicación de las medidas protectoras que deban adoptarse.
5. Definición de suelos de uso agrícola o forestal de especial interés.
6. Fijación de criterios específicos para la redacción de los Planes Directores Sectoriales que corresponda aprobar a los Consells Insulars.
7. Ubicación de los equipamientos de interés supramunicipal.
8. Ubicación y características de las grandes infraestructuras, con especial atención a las que deban crearse o modificarse para potenciar el desarrollo socioeconómico.
9. Indicación de los servicios que deban o puedan crearse para el uso común de los municipios.
10. Establecimiento de criterios para la ordenación de terrenos colindantes de diferentes municipios.
11. Medidas de soporte encaminadas a incentivar actuaciones que favorezcan la consecución de los objetivos fijados en las Directrices de Ordenación Territorial y en el propio Plan.
12. Criterios básicos relativos al uso sostenible de los recursos naturales.

Como puede observarse, hasta la literalidad de la descripción legal del contenido sustantivo del PTM excluye cualquier contradicción con las previsiones de las DOT.

Es muy importante destacar que el artículo 15.3 LOT permite añadir al anterior contenido sustantivo aquel que consista en el régimen provisional de ordenación aplicable a los municipios afectados mientras no se produzca la adaptación de los respectivos planes urbanísticos al PTM.

1.3. METODOLOGÍA

El Plan Territorial Insular se ha desarrollado en seis etapas de trabajo, tal y como se refleja en el siguiente esquema:

FASES

FASE 1	Metodología y Plan de Trabajo
FASE 2	Análisis y Prediagnóstico Territorial
FASE 3	Análisis Final. Modelo Territorial Actual
FASE 4	Propuesta de Actuación y de Modelo Territorial
	INFORME COMISIÓN MIXTA/SEGUIMIENTO
FASE 5	Redacción del PTM
	APROBACIÓN INICIAL/EXPOSICIÓN PÚBLICA
FASE 6	Informe Alegaciones y Modificación del Plan
	APROBACIÓN DEFINITIVA

Como base para la ordenación de esta estrategia se ha tomado como punto de partida las cuatro estrategias que fueron definidas por la Comisión Insular de Urbanismo y Habitabilidad el 18 de diciembre de 1998. Dichas estrategias son las siguientes:

Estrategia Territorial 1

- Regulación de la oferta de alojamiento como mecanismo para favorecer la contención y estabilización del crecimiento de la población
  - Regular y reorientar la oferta de alojamiento residencial
  - Encuadramiento y gestión de la residencia secundaria y del alojamiento turístico

Estrategia Territorial 2

- Valorización y protección del sistema agro-forestal-natural
  - Gestión y valorización de los espacios naturales
  - Revalorización del espacio rural agrario

Estrategia Territorial 3

- Recalificación urbana y turística
  - Recalificación de los núcleos interiores
  - Recalificación y contención de los núcleos urbanos y turísticos del litoral.

Estrategia Territorial 4

- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible
  - Estructuración del territorio teniendo en cuenta la capacidad de carga del medio y la diversidad funcional de cada área
  - Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte de la estructuración territorial de la isla.

Además de estos criterios estratégicos, se han tenido en cuenta en la formulación del PTI los criterios y medidas establecidas en la Ley de Ordenación Territorial, las Directrices de Ordenación del Territorio de las Illes Balears, la Ley de Espacios Naturales, el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de Mallorca y los Planes Directores Sectoriales ya aprobados o en proceso de redacción.

Sobre estas cuatro grandes estrategias de partida y los principios emanados de las leyes antes citadas se han desarrollado los cinco pilares básicos que conforman la estrategia gobal del proyecto. Estos son:

1. Una distribución coherente del crecimiento.
2. Un territorio protegido.
3. Reenfocando el desarrollo. Nuevos parámetros para asentarse sobre el territorio.
4. Las comunicaciones entre todos los puntos de la isla.
5. Hacia una nueva economía. Focos de actividad.

Otorgando una importancia estratégica a estos cinco grandes puntos, se consigue un afianzamiento estable de todo el proyecto y una identificación clara de los objetivos a conseguir. Esto no quiere decir que no existan otras componentes sectoriales y no sectoriales que conforman el Plan, pero estos son los cinco grandes pilares que sustentan la base de todos los demás.

Proceso de participación

En la metodología del Plan Territorial Insular, a los sistemas de análisis territorial y evaluación más avanzados, se ha querido añadir la participación de los diferentes sectores de la sociedad, para que no solamente se aporten ideas y soluciones para los problemas, sino que además se consiga una puesta en común de las inquietudes de

todos los implicados, así como una aceptación global por todos ellos de los contenidos principales del Modelo Territorial que se proponga.

Esta participación se ha canalizado por tres vías:

- Mesas de Trabajo Territoriales y Sectoriales con los diferentes agentes sociales y de la Administración implicados.
- Encuestas y Cuestionarios a diversas personas y entidades que puedan aportar datos y puntos interesantes a la redacción del proyecto.
- Recogida de opinión "on line" en la página web del Plan Territorial Insular de Mallorca.

Mesas de trabajo

Las mesas de trabajo se han desarrollado con el triple objetivo de: ofrecer información sobre el estado del trabajo y la recogida de información, explorar las preocupaciones de los interlocutores, y también validar o corregir las conclusiones a las que se llegan.

Las mesas de trabajo se han constituido por miembros de las diferentes administraciones públicas, instituciones públicas o privadas implicadas, colectivos sociales y profesionales de reconocido prestigio, seleccionados según los contenidos de cada mesa.

Las Mesas de trabajo se han convocado en dos momentos. Durante la fase de Diagnóstico se han debatido los problemas principales de la isla y se han validado las conclusiones del estado actual de la realidad territorial. En la fase de Avance se han expuesto las principales líneas de actuación que van a desarrollar en el documento del Pla Terrritorial Insular y se han debatido las soluciones que el Plan debía dar a los problemas detectados en el Diagnóstico.

Estas mesas han sido de dos tipos: sectoriales y territoriales. Las mesas de trabajo sectoriales tienen una temática específica que se ha tratado con carácter general para toda la isla de Mallorca, mientras que las mesas de trabajo territoriales abordaron una temática más genérica, pero lo hicieron para una parte concreta de Mallorca.

Cuatro han sido las mesas sectoriales organizadas: Mesa de la Sostenibilidad, Mesa de la Comunicación, Mesa de la Economía y la Sociedad y Mesa del Desarrollo Urbano.

La **Mesa de la Sostenibilidad Insular** se ha encargado de debatir los aspectos vinculados al medioambiente, al agua, al saneamiento y a los residuos. En ella formaron parte los responsables de Ordenación del Territorio, Medioambiente, Urbanismo, Recursos Hídricos, Biodiversidad, infraestructuras agrarias, residuos del Consell y del Govern, colegios profesionales de biólogos, geógrafos e ingenieros de caminos, grupos ecologistas, de la Federación de Entidades Locales de les Illes Balears (FELIB), partidos políticos, sindicatos agrarios, universidad y otros profesionales cualificados del sector.

La **Mesa de la Comunicación** tenía encomendada la discusión sobre los sectores de la energía, transportes, puertos y aeropuertos. Formaron parte de ella los representantes

de Ordenación del Territorio, Urbanismo, Obras Públicas, transportes, energía y telecomunicaciones del Consell Insular y del Govern, Universidad, Puertos, FELIB, GESA, profesionales cualificados del sector y partidos políticos.

La **Mesa de la Economía y la Sociedad** estuvo formada por responsables de ordenación del territorio, urbanismo, hacienda y cooperación del Consell de Mallorca; por representantes de economía, comercio, trabajo, hacienda, turismo e industria del Govern de les Illes Balears, FELIB, Cámara de Comercio, entidades financieras, universidad, organizaciones empresariales, sindicatos y partidos políticos.

La cuarta y última mesa sectorial fue la **Mesa de Desarrollo Urbano** a la que se encomendaron los temas del urbanismo, la vivienda y el patrimonio cultural y de la que formaron parte los responsables de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio del Consell de Mallorca, los de Ordenación del Territorio, Vivienda y Cultura del Govern de les Illes Balears, los representantes de la FELIB, Universidad, Colegio de Arquitectos; de asociaciones de promotores, constructores, hoteleros, Agentes de la Propiedad Inmobiliaria (API), del Museo de Mallorca, de las Federaciones de Asociaciones de Vecinos (FFAAV), FEPAE, de la Iglesia Católica y de la Asociación para la Revitalización de los Cascos Antiguos (ARCA), así como profesionales cualificados del sector y partidos políticos.

Por su parte las mesas territoriales han sido seis. En ellas se convocó a los representantes técnicos y políticos de las entidades locales para debatir los problemas específicos de cada una de las áreas en las que se dividió la isla. Las mesas fueron las siguientes:

- Las **Mesa del Raiguer**: formada por los municipios de Alaró, Binissalem, Búger, Campanet, Consell, Lloseta, Inca, Mancor de la Vall, Santa María del Camí y Selva.
- La **Mesa de Badia Nord**: formada por los municipios de Pollença, Alcúdia, Sa Pobla, Muro, Santa Margalida y Artà.
- La **Mesa de Badia de Palma**: Palma, Calvià, Llucmajor y Marratxí.
- La **Mesa de la Tramuntana**: formada por los municipios de Esporles, Estellencs, Puigpunyent, Banyalbufar, Andratx, Valldemossa, Deià, Sóller, Fornalutx, Escorca y Bunyola.
- La **Mesa de Sud-Llevant**: formada por los municipios de Campos, Felanitx, Santanyí, Ses Salines, Manacor, Sant Llorenç des Cardessar, Son Servera y Capdepera.
- La **Mesa del Pla**: formada por los municipios de Algaida, Ariany, Costitx, Lloret de Vistalegre, Llubí, María de la Salut, Montuïri, Petra, Porreres, Sencelles, Sant Joan, Santa Eugènia, Sineu y Vilafranca de Bonany.

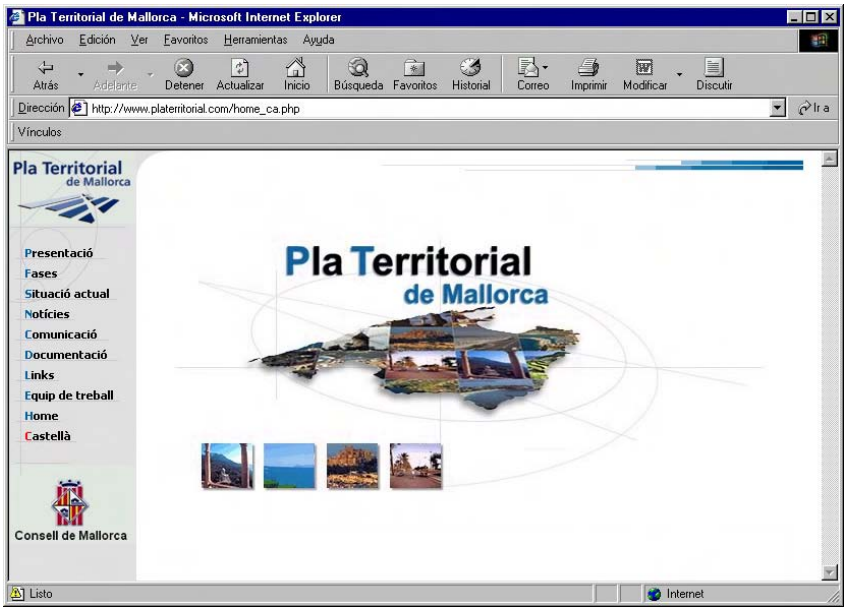
Cuestionarios y encuestas

En el proceso de recogida de información se confeccionó un cuestionario muy completo para los Ayuntamientos de Mallorca, con el que se quería pulsar las inquietudes de las corporaciones locales. A pesar de que no fueron muchos los municipios que colaboraron con esta iniciativa ha resultado ser una fuente de información muy útil que ha compensado el esfuerzo realizado.

En la fase de difusión del modelo territorial se hicieron unas encuestas para calibrar el grado de aceptación de las propuestas del plan.

La página Web del Plan

Alojada en el dominio 'www.platerritoral.com' ha resultado ser una magnífica vía de difusión y participación del Plan. Disponible en catalán y castellano ha recogido



información relativa al Plan Territorial Insular (fases, situación actual, noticias de prensa relacionadas con el Plan, documentación, etc.) y ha permitido recoger sugerencias e indicaciones de cualquier ciudadano particular, que han sido convenientemente transmitidas al equipo redactor.

Jornadas de difusión del contenido del Plan Territorial

Se realizaron en abril de 2003 y en febrero de 2004 jornadas para la difusión del contenido del PTI, de acceso libre, con la participación de expertos y la realización de mesas redondas con participación del público con reparto de material de difusión.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 10 de la LOT que regula el proceso de elaboración del PTI se sometió a información pública durante un período de dos meses, mediante la publicación de los anuncios correspondientes en el BOIB y en los

periódicos de mayor difusión de la isla. En un plazo igual se solicitó informe, en relación al ámbito de las competencias respectivas al Govern de las Illes Balears, a todos los Ayuntamientos de la Isla y a la Delegación de Gobierno del Estado. Asimismo, antes de proceder a la aprobación inicial que se solicitó el correspondiente informe a la Demarcación de Costas en cumplimiento de lo que prescribe el art. 17 de la Ley de Costas.

Además se debe señalar que tanto las instituciones como los particulares han tenido la posibilidad de conocer las propuestas del PTI y de poder expresar tanto sus sugerencias como sus alegaciones.

El resultado de este proceso de información pública ha sido la presentación de 409 alegaciones distintas, de las cuales 24 han supuesto un total de 1990 de idéntico contenido. Lo que da un resultado de 2375 registros de entrada. De ellas, 97 se han presentado fuera de plazo y 66 corresponden a grupos políticos, Corporaciones, Colegios Profesionales, asociaciones, y el resto, es decir, 343 corresponden a particulares.

Respecto a los informes solicitados a los Ayuntamientos (53), se han recibido 48. Igualmente, han tenido entrada el del Govern de las Illes Balears y el de la Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma.

Una vez examinados los informes de las administraciones se han detectado discrepancias respecto al contenido del PTI, y de acuerdo con el artículo 10 apartado e) de la LOT se ha abierto un período de consulta con los Ayuntamientos para resolver las diferencias manifestadas.

1.4 Diagnóstico. El Modelo Territorial Actual detectado.

A continuación se resume el modelo actual de la isla, para, para que a partir de éste, se proponga un nuevo modelo, adecuado a las expectativas de futuro que la isla de Mallorca debe tener.

El diagnóstico integral elaborado en su momento con carácter previo a la aprobación del Modelo Territorial recogió a través de un DAFO las debilidades y amenazas que soporta el actual Modelo Territorial, así como las fortalezas y oportunidades que servirán para plantear un nuevo modelo territorial. A partir de dicho DAFO y de sus conclusiones se puede tener una visión de cuál es el modelo territorial actual de Mallorca y de las tendencias y problemáticas que plantea,

A continuación se resumen los aspectos más destacados del DAFO:

1- Principales debilidades y amenazas del actual modelo territorial:

- Situación jurídica poco estable.
- Antigüedad y complejidad de la estructura de planeamiento, heredero en demasiadas ocasiones del desarrollismo de épocas pasadas.
- Excesivo crecimiento demográfico y urbanístico.

- Un modelo dual de asentamientos con escasa interrelación entre los núcleos tradicionales y los turísticos.
- La macrocefalia que ejerce Palma sobre el resto de la isla.
- Un proceso de litoralización masiva que afecta a la mayor parte de los municipios costeros.
- La ocupación del territorio con nuevas infraestructuras y equipamientos para dar respuesta al crecimiento acelerado de la isla con un fuerte impacto paisajístico y los problemas de localización que plantean, unido a la falta de aplicación de políticas alternativas, en especial la adopción de medidas para potenciar el transporte público en la isla .
- Inadecuación de la oferta de equipamientos e infraestructuras con la estacionalidad demográfica.
- La presión urbanizadora sobre el suelo rústico
- La proliferación de segundas residencias como respuesta al crecimiento económico sin precedentes, que provoca necesidades de espacios de ocio entre los residentes
- Urbanización encubierta del suelo rústico producto de la edificación ilegal.
- El importante incremento en los últimos años del turismo residencial que provoca un mayor consumo del territorio y genera un menor valor añadido para la isla
- La sobreexplotación de los recursos naturales de la isla y los efectos negativos sobre el paisaje y el patrimonio natural
- Tipologías edificatorias poco acordes con el urbanismo tradicional. La presión urbanística pone en peligro la preservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico y de la fisonomía tradicional de pueblos y ciudades.
- El incremento del coste del suelo que impide, por una parte, el desarrollo de otros sectores económicos menos rentables (sector agrario e industrial) y la dotación de suelo para actividades económicas y, por otra parte, encarece el precio de la vivienda, perjudicando a los residentes locales con menor poder adquisitivo.
- La escasa diversificación de la economía y la fuerte dependencia de la actividad turística, con la consiguiente problemática que genera la estacionalidad (concentración de la actividad económica en unos meses del año) y el escaso desarrollo del resto de sectores económicos, a excepción del sector de construcción, unido a la práctica desaparición del sector agrario.

2- En cuanto a las fortalezas y oportunidades, que servirán para plantear un nuevo modelo territorial, los aspectos más destacados son:

- Iniciativas jurídicas territoriales y las normas cautelares, que se han adoptado para frenar el crecimiento excesivo de la edificación.
- Posición estratégica de la isla en relación al resto de Europa, en especial teniendo en cuenta la reducción de tarifas aéreas.
- Variedad y riqueza medioambiental.

- Infrautilización de infraestructuras utilizables debido a la temporalidad.
- Diversidad territorial: Pla, Tramuntana, costa...
- Creación de una red de valorización del paisaje para fomentar formas de turismo alternativo. Posibilidad de aprovechar la existencia de zonas naturales protegidas de elevado valor ambiental y paisajístico.
- Nuevas formas de turismo: deportivo, senderismo, de salud, etc.
- Recuperación del patrimonio cultural.

Las características de la isla y el carácter emprendedor de los mallorquines la han convertido en un destino turístico de primer orden; su carácter insular que refuerza su imagen turística, la amplitud y condiciones del litoral mallorquín, rico en playas y calas, la percepción a nivel internacional como un ideal de belleza natural y paradisíaca, y su proximidad y facilidad de acceso a los centros de demanda turística internacional, han convertido al turismo en uno de los principales motores de la actividad económica que en la actualidad genera más del 80% del PIB de la economía de Mallorca, representando la principal fuente de riqueza de la isla.

Sin embargo, el modelo económico dominante en la actualidad, basado en las cifras de crecimiento anual y en el turismo de masas enfocado al "sol y playa", ha contribuido al desarrollo de un modelo territorial con fuertes desequilibrios.

De continuar esta tendencia, Mallorca va a sufrir una mayor presión indiscriminada sobre el territorio, disminuyendo la calidad ambiental y paisajística y generando un proceso sin retorno, que afectará al principal motor económico de la isla, el turismo. De esta manera se perderà la oportunidad de acceder a un turismo más selectivo, de más calidad y capaz de competir con otros destinos turísticos del Mediterráneo (mediante la reorientación y calificación de la oferta turística) y de generar mayores niveles de riqueza sin deteriorar el territorio ni la identidad de la isla.

A través del proceso de participación institucional y social se ha puesto de manifiesto que el diagnóstico del territorio es compartido en un alto grado por los habitantes de la isla, existiendo una creciente inquietud social, motivada por los niveles de congestión de la isla, el crecimiento de las urbanizaciones y la rápida e irreversible desnaturalización de una parte del territorio isleño. Esto exige la adopción de nuevas estrategias tendentes a lograr un consenso sobre los límites del crecimiento y la protección estable de los valores naturales y paisajísticos de un territorio insular caracterizado por su limitada superficie y su vulnerabilidad ante la presión turística.

Ante esta situación, se impone la adopción de una estrategia de ordenación del territorio que debe conjugar los principios de sostenibilidad y crecimiento. Una estrategia que permita un uso más racional del suelo favoreciendo la reconversión de los espacios degradados de la isla y su rehabilitación. Dicha estrategia también deberá dar cabida a un nuevo modelo de desarrollo turístico que favorezca el reequilibrio del territorio, la introducción de nuevos modelos de explotación turísticos donde se prime la calidad y calificación de la oferta existente y la compatibilización con la preservación

del principal activo de la isla, su riqueza paisajística, natural y cultural, introduciendo nuevos criterios de sostenibilidad ambiental y social y contribuya, desde la ordenación del territorio, a la reducción de los desequilibrios territoriales y a la mejora de la competitividad de la isla.

1.5 OBJETIVO DEL PLAN TERRITORIAL: EL MODELO TERRITORIAL DESEADO

Para desarrollar los objetivos genéricos planteados en las DOT se han propuesto unas estrategias generales que van acompañadas de unos objetivos más concretos y específicos que puedan llevarse a cabo a través de unas actuaciones determinadas

Las Bases del Modelo Territorial de Mallorca pretenden servir de esquema general de referencia y de orientación así como de punto de partida para la realización de actuaciones concretas en el territorio que permitan reducir y mitigar los problemas detectados en la isla.

El modelo territorial propuesto pretende ser una imagen global de la isla y de su organización territorial, y el marco en el que se deben coordinar con la mayor eficacia y coherencia las actuaciones sectoriales.

El modelo territorial se concibe con un carácter flexible pero riguroso a la vez, que permita servir de instrumento eficaz en el logro de los objetivos perseguidos así como integrador de las diferentes necesidades del conjunto de la sociedad, donde se den cabida a las necesidades tanto del planeamiento urbanístico como de las políticas sectoriales con incidencia territorial.

En este punto es importante resaltar que el proceso de participación ciudadana, llevado a cabo durante la elaboración del plan, ha permitido la integración de las propuestas y necesidades de la sociedad civil de Mallorca, dando cabida tanto a los Ayuntamientos como a los agentes sociales e institucionales, permitiendo ajustar el modelo que sirve como base para la elaboración del Plan.

Dentro de este marco de flexibilidad interpretativa e integrador de las diferentes necesidades de los agentes sociales e institucionales, el modelo pretende dar una respuesta útil para alcanzar los objetivos globales de la isla de Mallorca, como son la articulación física del espacio insular, la consecución de una mayor calidad de vida, la igualdad de acceso a servicios y bienes, y la consecución de un desarrollo socioeconómico sostenible.

Para desarrollar estos objetivos así como los establecidos tanto por las Directrices de Ordenación Territorial como por el documento "Modelo y Estrategias Territoriales" aprobado por el Consell Insular el 23 de Diciembre de 1998 se proponen cinco pilares básicos del modelo que se desarrollan en objetivos más concretos y específicos que puedan llevarse a cabo a través de unas actuaciones determinadas.

PILAR 1.- Una distribución coherente del crecimiento que reequilibre el desmesurado proceso urbanizador de los últimos años, que se ha concentrado prioritariamente en los municipios turísticos de la costa.

PILAR 2.- Un territorio protegido; hay que pensar en Mallorca como un territorio único y continuo en donde cada pieza tiene su papel y donde los espacios tanto urbanos como rurales y naturales se relacionan armónicamente

PILAR 3.- Reenfocando el desarrollo. Nuevos parámetros para asentarse sobre el territorio, que pongan fin a la degradación urbanística de la isla y que suponga el inicio de una recuperación de la misma. En este contexto son de vital importancia los Planes de Reconversión Territorial y Proyectos de Mejora Territorial que conlleven una mejora de los espacios degradados desde un punto de vista urbanístico y medio ambiental respectivamente.

PILAR 4.- Las comunicaciones entre todos los puntos de la isla, que resuelva los déficits de infraestructura, especialmente comunicaciones, que actualmente tiene Mallorca, dentro del obligado respeto al medio natural. Las infraestructuras deben implantarse pacíficamente en el territorio, sin que sean elementos degradadores del mismo.

PILAR 5.- Hacia una nueva economía. Nuevos focos de actividad que den valor a las potencialidades de desarrollo económico que tiene la isla.

Otorgando una importancia estratégica a estos cinco grandes puntos, se consigue un afianzamiento estable de todo el proyecto y una identificación clara de los objetivos a perseguir

Además de los cinco pilares básicos del modelo territorial, se proponen a su vez una serie de elementos de apoyo y complementariedad territorial como son los equipamientos territoriales, la gestión ambiental del territorio y las grandes redes territoriales (Energía, Infraestructuras Hídricas y Telecomunicaciones). Finalmente se establecen unos criterios para modificar y adaptar, en su caso, los Planes directores sectoriales vigentes y futuros al modelo territorial, siendo vinculantes para aquellos competencia del Consell de Mallorca y orientativos para los que debe aprobar el Govern de les Illes Balears, tal como establece la Ley 14/2000 de Ordenación territorial.

2. REINVENTANDO EL USO DEL TERRITORIO. LOS CINCO PILARES DE LA ESTRATÉGIA DEL PLAN TERRITORIAL DE MALLORCA.

2.1 UNA DISTRIBUCIÓN COHERENTE DEL CRECIMIENTO

2.1.1. INTRODUCCIÓN

Abordar las cuestiones objeto de este capítulo pasa por acometer una aproximación a lo que supone la competencia sobre la materia conocida como ordenación del territorio, donde se insertan las figuras de los planes territoriales insulares.

Para ello es muy clarificadora la exposición de motivos de la Ley 2/2001, de 7 de marzo, de atribución de competencias a los Consells Insulars en la materia, la cual expresa literalmente que, desde una perspectiva jurídica, la ordenación del territorio se sitúa en el vértice superior de la política territorial y urbanística. Esta tiene una estructura piramidal, que parte de una visión superior, general y directiva, y va descendiendo hasta determinar y programar, de una manera muy precisa, la actuación de las diversas administraciones públicas, así como los derechos y deberes de los particulares afectados. Esta estructura conceptual tiene su manifestación principal en el ordenamiento jurídico de la comunidad autónoma, en la Ley 14/2000, de Ordenación Territorial, texto al que corresponde determinar, además, el papel del conjunto de instituciones y de entes públicos que ejercen competencias en esta materia.

Dentro del marco normativo actual, la expresada Ley 14/2000 establece una opción consistente en que el contenido que han de tener las Directrices de Ordenación Territorial, o la revisión o modificación que de ellas se haga, sea más tasado y reducido, sin perder su vocación de instrumento regulador del desarrollo económico con incidencia sobre el territorio del conjunto de todas las islas.

Y textualmente nos transmite que lo antes mencionado conlleva una consecuencia, como es que "significa dar un papel más relevante a los planes territoriales insulares, que, como sustitutos de los planes territoriales parciales de la Ley de 1987, tienen la consideración de instrumento clave en la ordenación del territorio y desarrollan aspectos fundamentales como la atribución de techos de crecimiento para cada uso y área, la protección del medio ambiente, la ubicación de los equipamientos de interés supramunicipal, etc., a fin de establecer la estructura orgánica de cada isla."

Por tanto, queda establecido que el desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial se realizará sobre todo por los planes territoriales insulares, que se convierten en la pieza clave de la política territorial de las Illes Balears. En el ámbito insular, se les asigna la función de "la ordenación de todo aquello que, trascendiendo el ámbito municipal, se refiera a los asentamientos humanos, a las actividades y a los usos a realizar sobre el territorio, a la creación de servicios comunes para los municipios, así como a aquellas medidas destinadas a una mejora de la calidad de vida y a la protección del medio natural"

2.1.2 MODELO TERRITORIAL DERIVADO DE LA LOT Y DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Con la intención de motivar la justificación de las determinaciones que inciden en los crecimientos de las áreas de desarrollo urbano, sin duda convendrá comenzar la exposición del presente epígrafe haciendo un recordatorio o referencia al contenido, función y objetivos que la legislación balear vigente, especialmente la LOT i las DOT, asignan al PTM.

Los PTM constituyen uno de los instrumentos de ordenación territorial que la LOT (art. 3) prevé para el "desarrollo de las políticas territoriales en las Illes Balears", a los que corresponde, con sujeción a las determinaciones de las Directrices de Ordenación Territorial, ser los instrumentos generales de ordenación del territorio de las Islas de Mallorca, de Menorca, de Eivissa i de Formentera" (art. 8 LOT). Por otra parte, el artículo 7 de las DOT define la isla de Mallorca como un área homogénea de carácter supramunicipal, constituyendo este concepto uno de los elementos básicos que fundamentan el modelo territorial definido por las Directrices de Ordenación Territorial (art. 6 DOT). Por tanto, consideradas estas previsiones legales citadas, corresponderá al PTI de Mallorca la tarea de hacer efectiva la ordenación integral del territorio de la isla de Mallorca, incluidos sus islotes adyacentes y sus aguas interiores (art. 41 DOT), plasmando sobre este territorio el modelo territorial definido por las DOT y dirigido a conseguir la finalidad genérica proclamada por el artículo 8 de la LOT.

Situados aún en el plano de los objetivos y criterios generales, el modelo territorial propuesto por las DOT, y que por tanto el PTI de Mallorca ha de materializar sobre el conjunto de su territorio, viene definido por los distintos hitos que se señalan en su artículo 1: "Un desarrollo equilibrado entre los diferentes ámbitos territoriales y sectoriales de las Illes Balears; una mejora de la calidad de vida de sus habitantes; una utilización sostenible en términos ambientales del suelo y de los recursos naturales; una mejor distribución en el espacio de los usos y actividades productivas; y una protección de la calidad ambiental, el paisaje, la biodiversidad y el patrimonio histórico". Todos estos hitos descritos son posteriormente concretados para la isla de Mallorca en los artículos 41 al 43.

Llegados a este punto de la exposición, y superada la fase de definición de los grandes objetivos y criterios básicos, corresponde a continuación entrar a analizar aquellos mecanismos concretos o medios de actuación que, tanto la LOT como las DOT principalmente, ponen a disposición del PTM para hacer efectiva la consecución de los referidos objetivos. En este sentido, hemos de recordar como primera referencia, que estos mecanismos necesariamente deberán comprender – conforme a lo que se señala en el artículo 41 de las DOT – la totalidad de la isla de Mallorca, afectando por tanto a las distintas clasificaciones de suelo, es decir, urbano, urbanizable y rústico; clasificaciones estas que las propias DOT engloban dentro de las dos categorías básicas que define como áreas de desarrollo urbano y áreas sustraídas al desarrollo urbano.

Conforme, por tanto, con este marco, será tarea principal del PTM, sin perjuicio de otras:

- La creación de áreas de reconversión territorial (ART), "señalando los ámbitos de aplicación de los planes y programas de actuación, y el orden de prioridad de los que hayan de ser financiados por el Govern de las Illes Balears o por los Consells Insulars", destinadas a fomentar la reutilización y el esponjamiento de las zonas degradadas de los núcleos urbanos, pero también destinadas a la ordenación de las zonas turísticas y de aquellas "otras zonas que por la tipología y la calidad constructiva de sus edificios e infraestructuras hagan necesaria una rehabilitación y la eliminación de aquellos elementos singulares que supongan un deterioro de la calidad ambiental o paisajística de una zona."

  Al servicio efectivo de la finalidad propia de las referidas áreas de reconversión territorial, y dentro de su ámbito, el artículo 38 de las DOT prevé la aprobación de "planes de reconversión territorial" (PRT) y "proyectos de mejora territorial" (PMT), destinados a la "realización de operaciones de esponjamientos, de implantación o mejora de los equipamientos, de infraestructura y de dotaciones de servicios", así como "la mejora del paisaje urbano y rural".

- El establecimiento de medidas dirigidas a la potenciación de los núcleos urbanos, incentivando la conservación de la tipología tradicional y de los elementos de identidad que los caracterizan, a la vez que favoreciendo la recalificación y reutilización de los que ya existen en lugar de los nuevos crecimientos.

- La reordenación de los espacios destinados a diversas actividades industriales y de servicios por razones de interés supramunicipal.

- La fijación para cada municipio, y dentro del porcentaje máximo del 10% asignado a la isla de Mallorca en un horizonte temporal de 10 años, de un límite de crecimiento del suelo clasificado como urbanizable o apto para la urbanización destinado a uso residencial, turístico o mixto. Esta limitación, a su vez, supondrá la necesidad de distribución del crecimiento (limitado) de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 34 de las DOT, lo que, así mismo, implica la sujeción a los requisitos de desarrollo integrado señalados en el artículo 32 de la misma Ley.

  Por otra parte, el límite de crecimiento que fija el PTM afecta directamente al suelo urbanizable o apto para la urbanización sin planeamiento de detalle que sobrepase el intervalo admisible determinado por aquel, con la previsión por parte de las DOT "de acciones de cambio de clasificación mediante procesos de conciliación entre propietarios, ayuntamientos, Consells Insulars y Govern de las Illes Balears".

  Para obtener la base de cálculo del posible crecimiento se ha delimitado en el Plan el suelo clasificado como área de desarrollo urbano de todos los planeamientos de la isla junto además del estudio de suelo vacante realizado por la *Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports* del Govern de les

Illes Balears, el cual computó las superficies de suelos clasificados de Mallorca, con fecha 18 de abril de 1999, fecha que entró en vigor la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial, las cuales se resumen en la tabla siguiente:

Suelo urbano:	15.580 has
Suelo urbanizable con el plan parcial aprobado definitivamente:	3.361 has
Suelo base de cálculo para el crecimiento según las DOT:	18.941 has

Finalmente señalar que, debido al largo período de tiempo de elaboración del Plan Territorial, se ha considerado adecuado actualizar la delimitación gráfica del suelo incluido en las áreas de desarrollo urbano, incluyéndose los cambios de clasificación operados por el propio plan, a 1 de diciembre de 2003, fecha de su aprobación inicial por el pleno del Consell Insular de Mallorca.

Estos datos se acompañan de un detalle por municipios, que se presenta en la tabla siguiente, en la cual se han introducido también los datos del estudio de suelo vacante antes mencionado:

MUNICIPI	Total de sup. Sòl urbà (ha)	Sòl urble. amb PP aprovat def	Base de càlcul, DOT	Est sòl vacant Sòl urble. ORDENAT	Est sòl vacant Sòl urble. NO ORD.	Est sòl vacant Sòl classificat	Sòl vacant (2000)
TOTAL	15.580	3361,08	18.941	2.956	1.377	19.913	3.635,77
Alaró	68,64	0,00	68,64	0,00	6,25	74,89	6,87
Alcúdia	604,97	102,86	707,83	67,78	24,00	696,75	107,09
Algaida	107,84	0,00	107,84	0,00	0,00	107,84	27,45
Andratx	132,74	436,59	569,33	416,79	0,00	549,53	140,33
Ariany	29,45	0,00	29,45	0,00	0,00	29,45	6,84
Artà	100,91	229,55	330,46	112,18	27,26	240,35	69,21
Banyalbufar	7,15	35,53	42,68	35,53	0,00	42,68	16,82
Binissalem	103,90	34,05	137,95	34,05	0,00	137,95	17,00
Búger	16,30	0,00	16,30	0,00	0,00	16,30	2,44
Bunyola	152,98	94,21	247,19	94,21	0,00	247,19	50,55
Calvià	2372,43	0,00	2372,43	0,00	18,79	2.391,22	395,91
Campanet	56,22	0,00	56,22	0,00	0,00	56,22	11,10
Campos	275,61	110,38	385,99	91,72	17,88	385,21	111,70
Capdepera	526,60	80,57	607,17	80,57	0,00	607,17	162,75
Consell	66,04	0,81	66,85	0,00	2,98	69,02	16,04
Costitx	14,11	1,36	12,75	0,00	0,00	14,11	2,66
Deià	48,12	0,00	48,12	0,00	0,00	48,12	11,85
Escorca	84,85	0,00	84,85	0,00	0,00	84,85	42,33
Esporles	131,02	0,00	131,02	0,00	0,00	131,02	28,83
Estellencs	5,28	0,00	5,28	0,00	0,00	5,28	1,02
Felanitx	325,55	66,31	391,86	66,31	99,69	491,55	61,10
Fornalutx	10,54	0,00	10,54	0,00	0,00	10,54	2,35
Inca	232,46	60,93	293,39	60,93	0,00	293,39	31,36
Lloret de Vistalegre	14,50	0,00	14,50	0,00	0,00	14,50	2,14
Lloseta	76,18	14,00	90,18	14,00	22,06	112,24	14,92
Llubí	56,39	0,00	56,39	0,00	10,00	66,39	11,00
Llucmajor	428,98	538,57	967,55	515,83	231,56	1.176,37	220,93
Manacor	790,20	165,47	955,67	118,37	103,40	1.011,97	144,95
Mancor de la Vall	29,81	0,00	29,81	0,00	0,00	29,81	8,25
Maria de la Salut	66,76	0,00	66,76	0,00	0,00	66,76	18,15
Marratxí	949,25	258,92	1208,17	227,65	7,69	1.184,59	250,07
Montuïri	61,52	0,00	61,52	0,00	0,00	61,52	16,29
Muro	297,88	0,00	297,88	0,00	27,26	325,14	61,58
Palma	4267,26	429,35	4696,61	429,35	588,99	5.285,60	902,61
Petra	60,98	0,00	60,98	0,00	10,72	71,70	13,55
Pollença	387,59	103,48	491,07	103,48	49,92	540,99	92,64
Porreres	119,46	0,00	119,46	0,00	13,04	132,50	21,97
Puigpunyent	93,68	0,00	93,68	0,00	0,00	93,68	34,56
Sa Pobla	245,11	0,00	245,11	0,00	31,90	277,01	47,63
Sant Joan	56,37	0,00	56,37	0,00	0,00	56,37	11,60
Sant Llorenç	250,62	99,01	349,63	99,01	21,12	370,75	59,61
Santa Eugènia	39,33	0,00	39,33	0,00	0,00	39,33	10,56
Santa Margalida	294,41	64,78	359,19	70,46	11,84	376,71	44,48
Santa Maria	93,61	20,00	113,61	20,00	0,95	114,56	16,26
Santanyí	584,27	186,31	770,58	130,31	31,20	745,78	114,58
Selva	46,80	0,00	46,80	0,00	0,00	46,80	9,76
Sencelles	47,80	0,00	47,80	0,00	0,00	47,80	8,28
ses Salines	144,10	14,41	158,51	14,41	0,00	158,51	30,56
Sineu	70,90	0,00	70,90	0,00	0,00	70,90	10,80
Sóller	182,35	24,44	206,79	24,44	18,19	224,98	41,46
Son Servera	212,76	88,07	300,83	88,07	0,00	300,83	42,46
Valldemossa	58,45	103,83	162,28	40,42	0,00	98,87	27,17
Vilafranca	79,28	0,00	79,28	0,00	0,00	79,28	23,34

- La determinación de la ubicación de los equipamientos de interés comarcal – debiendo tener en cuenta la previsión de los planes directores sectoriales para las distintas infraestructuras y equipamientos – conforme a los criterios establecidos en los artículos 77 y 78 de las DOT.
- Finalmente, el establecimiento de las determinaciones oportunas dirigidas a evitar desequilibrios funcionales entre zonas limítrofes de los diferentes Municipios, teniéndose que destacar, en este sentido, que corresponderá al PTM – art. 18 DOT – fijar los criterios supramunicipales a los que se tendrán que ajustar los instrumentos de planeamiento general para realizar una ordenación coherente de los terrenos confrontantes, y esto para ambas categorías básicas de suelo.

En referencia a la segunda categoría básica definida por las DOT – áreas sustraídas al desarrollo urbano –, integrada por la doble calificación de suelo rústico protegido y suelo rústico común, igualmente corresponderá al PTM articular respecto de ella distintas disposiciones y actuaciones específicas. Como más significativas, y dejando ahora al margen aquellas que se han de limitar a concretar sobre el espacio determinadas categorías preestablecidas por las DOT u otra legislación vigente, se pueden señalar las siguientes:

- Regulación de los usos y actividades, con sujeción a las disposiciones de las DOT, la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de les Illes Balears (LSR) y la Ley 19/1995, de 4 de julio, de modernización de las explotaciones agrarias; así mismo, establecimiento de normas urbanísticas y de integración paisajística y ambiental de ámbito supramunicipal, conforme a los criterios señalados en el artículo 21 DOT.
- Delimitación de las áreas naturales de especial interés de alto nivel de protección, las áreas naturales de especial interés, las áreas rurales de interés paisajístico, las áreas de protección territorial, las áreas de prevención de riesgos, las áreas de interés agrario, las áreas de transición y las de suelo rústico de régimen general.
- Imposición a los instrumentos de planeamiento general de parámetros o condiciones distintas de las señaladas en los Títulos III y IV de la LSR, en consideración a que el artículo 9.4 de la LSR autoriza al PTM para que pueda alterar los parámetros y condiciones de edificación que aparecen recogidos en los citados títulos. En concreto, y entre otros extremos, el PTM podrá incidir sobre las características tipológicas de las edificaciones, las condiciones de implantación y posición, la superficie mínima de parcela edificable vinculada al uso de vivienda unifamiliar, la superficie máxima construible, el porcentaje máximo de ocupación de parcela y el volumen máximo construible.

2.1.3. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO EN EL PTM

Para entender el Modelo Territorial que el PTI propone para Mallorca, a priori hemos de convenir que las características inherentes a su insularidad implican, a parte de un mayor atractivo frente al territorio peninsular, una mayor fragilidad frente a los procesos de transformación urbana.

A partir de esta aseveración podemos constatar que en el marco legal de la ordenación del territorio, la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial manifiesta ya en el primer parrafo de su Exposición de Motivos: "La preocupación para conseguir un desarrollo sostenible que procure el bienestar de la población y la preservación de los recursos naturales". Por ello establece unos principios de actuación de las Administraciones Públicas entre los que figura el mandato de "Regular las dimensiones físicas de los asentamientos, incluidos los vinculados a los sectores productivos secundario y terciario", así como definir las áreas territoriales que hayan de ser objeto de especial

protección [art. 2.a) y d)]. Por otra parte, las Directrices de Ordenación Territorial, aprobadas por la Ley 6/1999, de 3 de abril, que son el instrumento superior y básico de la ordenación en esta materia, han de determinar, entre otros aspectos, "los límites y los techos máximos de crecimiento de los diversos usos del suelo y los límites de su materialización" (LOT art.6.1.a), mientras que los Planes Territoriales, que desarrollarán principalmente estas Directrices y que, por tanto, son la pieza clave de la política territorial de las Islas, han de contener, entre otras determinaciones: "el establecimiento de techos máximos de crecimiento para cada uso y distribución espacial" (LOT art.9.c.).

Estas Directrices se proponen de este modo limitar el crecimiento de las áreas de desarrollo urbano, imponiendo un porcentaje máximo para cada isla (10% en el caso de Mallorca) y remitiendo su concreción para cada municipio al Plan Territorial.

Esta Ley de las Directrices establece además que, hasta la entrada en vigor de los planes territoriales, solo se podrán tramitar instrumentos de planeamiento general o parcial que impliquen crecimiento urbano, cuando este no supere los límites que se señalan (el menor del 3% del suelo urbano existente o el 2% del urbano, urbanizable o apto para urbanizar: Disposición Transitoria Cuarta).

A estos planes de ámbito insular, les corresponderá, por tanto, la ordenación municipal de los asentamientos humanos y de las actividades y usos a realizar sobre el territorio, con los criterios añadidos de promover la reconversión territorial y la estructuración de los procesos de desarrollo urbano (art. 42 DOT), todo ello favoreciendo la recalificación y reutilización de los núcleos urbanos ya existentes en lugar de los nuevos crecimientos, además de fomentar e incentivar la conservación de los núcleos de tipología tradicional y de los elementos de identidad que los caracterizan (art. 26 y 27 DOT). Asimismo les corresponderá delimitar las zonas donde se han de ubicar los futuros crecimientos urbanos, debiendo considerar los criterios de continuidad del artículo 32 DOT, mediante la formalización de las áreas de transición en suelo rústico que serán las únicas donde se puede establecer los usos residenciales, turísticos o mixtos. Ejerciendo la potestad de reordenación de los espacios destinados a diversas actividades industriales y de servicios por razones de interés supramunicipal se podrá limitar también su crecimiento. Para los núcleos ubicados en zonas de especial protección determinados por la vía legal de la LEN, se establecen también condiciones para su crecimiento para usos residenciales, turísticos, mixtos, industriales y de servicios.

Por tanto, se ha de concluir que, según el marco legal que los determina, los Planes Territoriales han de ordenar el crecimiento urbanístico tanto desde un punto de vista cuantitativo como cualitativo.

Además la regulación de este limitado crecimiento urbanístico que quiere configurar un modelo urbanístico sostenible medioambientalmente, implica la admisión de un suelo rústico sin una especial protección por sus valores intrínsecos pero que contribuye de forma esencial a una función de preservación de un elemento que fundamenta el modelo territorial: las áreas sustraídas al desarrollo urbano.

Así, de acuerdo con lo que se señala en las DOT, el PTM resuelve la ordenación básica de Mallorca interrelacionando la delimitación y categorización de los terrenos con diferentes clasificaciones de suelo (urbano, urbanizable y rústico, Art. 8, 9, 10 i 11 DOT) incluidos dentro del binomio áreas de desarrollo urbano/áreas sustraídas al desarrollo urbano (que son elementos básicos del territorio, art. 6 DOT, junto con las áreas homogéneas de carácter supramunicipal – la Isla de Mallorca con las diferentes áreas del art. 7.1 DOT, consideradas en el momento de establecer crecimientos urbanos y unidades paisajísticas – y las infraestructuras y equipamientos, considerados como elementos complementarios a esta estrategia básica Art.12 DOT).

2.1.4. PROPUESTA DE ACTUACIONES SOBRE EL SUELO YA CLASIFICADO DENTRO DE ÁREAS DE DESARROLLO URBANO

Dentro de la estructuración de los procesos de desarrollo urbano se ha considerado necesario actuar, con relación a la consecución del modelo urbanístico sostenible medioambientalmente y en la definición con carácter supramunicipal de una estructuración mínima y coherente de estos procesos, cumplimentando el mandato del artículo 42 de la Ley 6/1999, de Directrices de Ordenación Territorial, sobre el suelo ya clasificado o que en el futuro se clasifique en los siguientes aspectos:

1. **ÍNDICE DE CAPACIDAD DE POBLACIÓN**. En suelo urbano existente y futuro, se propone limitar la capacidad máxima poblacional mediante el establecimiento de un índice de uso residencial, turístico o mixto de tal manera que los núcleos urbanos consolidados mantengan su propio tipo edificatorio tradicional y se garantice el adecuado equilibrio entre la población máxima servida y las dotaciones de equipamientos, espacios libres, aparcamientos y otros servicios urbanísticos. La aplicación de este índice hasta ahora era objeto de exoneración para áreas ya consolidadas por la edificación, considerándose desde el PTM que los procesos de substitución por reedificación de los inmuebles que conforman la trama urbana de los núcleos pueden llegar, si no son debidamente regulados, a provocar problemas tanto del mantenimiento de la imagen y del ambiente de este núcleo como de la inadecuación de los servicios a la población residente.

2. **DELIMITACIÓN DE NÚCLEOS HISTÓRICOS Y DECLARACIONES DE CONJUNTOS HISTÓRICOS.** El planeamiento municipal tendrá que delimitar, en los núcleos tradicionales donde exista, una zona de núcleo antiguo (o centro histórico) del núcleo urbano, que abarque el área más relevante en relación a la conservación patrimonial de tipologías tradicionales, a la persistencia de tramas urbanas originales y a su crecimiento hacia otros núcleos, si existieran “ravals". La zona así delimitada tendrá que ser objeto de protección y conservación.

3. **DESCLASIFICACIONES.** El PTM ha obligado a los planeamientos municipales a la reclasificación de determinados sectores por motivos supramunicipales de índole territorial y ambiental, derivados del modelo que se propone. En relación

con la posibilidad de cambiar la clasificación de suelo urbano o urbanizable a rústico, interesa poner de relieve que la desclasificación de suelos "formalmente" urbanos o urbanizables, sobre los que aún no se ha consolidado la edificación se ha de poder tomar en consideración en algunos casos en qué la actuación global de urbanización y edificación prevista y/o parcialmente ejecutada está claramente sobredimensionada, en que resulte impactante en paisajes de gran valor o contraria al modelo territorial definido en el PTM.

4. **EDIFICACIÓN DESPUÉS DE URBANIZACIÓN.** Se establece una regulación de las posibilidades de edificación, con el objetivo de que esta solo sea posible una vez que los elementos de urbanización que le han de dar soporte consigan unos niveles mínimos determinados, reconduciendo a nivel supramunicipal los procesos de edificación con carácter vinculante para el planeamiento municipal a través de unas normas del PTM encaminadas a conseguir el objetivo de que la edificación se lleve a cabo sobre una urbanización con unos mínimos de calidad exigibles en todos los municipios, que por otro lado y por circunstancias específicas y excepcionales pueda ser matizada (norma 13).

5. **CAMBIO DE CALIFICACIÓN**. Basándose en el modelo territorial del PTM, en el que se fija de forma restrictiva para cada municipio un límite de crecimiento del nuevo suelo clasificado como urbano, urbanizable o apto para urbanizar destinado a uso residencial, turístico o mixto, se ha creido necesario precisar esta regulación con una norma que regule el posible cambio de calificación para estos usos del suelo ya clasificado.
   Teniendo en cuenta también que, dentro de las competencias municipales en el momento de la modificación, revisión o adaptación del planeamiento municipal, se pueden introducir cambios de calificación de suelos urbanos donde actualmente no sean posibles usos residenciales o turísticos por otras calificaciones donde se permitan estos usos, los cuales alteran el cómputo de capacidad de población del municipio, se considera que posibilitar cambios de calificación en los suelos de desarrollo urbano existentes, que permitieran una implantación de usos residenciales, turísticos o mixtos, indirectamente alteraría la base de partida donde se fundamenta el sistema y previsión de crecimiento fijado por las DOT y por el propio PTM. Se quiere introducir de esta manera una medida coadyuvante para evitar que, por vías indirectas, se produzcan situaciones de fraude de la norma legal que supongan un incremento de los porcentajes que finalmente haya asignado el Plan Territorial a cada municipio.
   En este sentido, se regula que computen como nuevo crecimiento todos los suelos urbanos, urbanizables o aptos para urbanizar donde un cambio de calificación haga posible nuevos usos residenciales o turísticos.

2.1.5 PROPUESTA DE CRECIMIENTO DEL PLAN TERRITORIAL

2.1.5.1 *Introducción*

La estrategia global de desarrollo residencial y turístico que se propone dentro de este plan territorial se basa en la calidad, concretada en las siguientes políticas:

1. Potenciar y priorizar las actuaciones basadas en la rehabilitación edilicia y urbanística, especialmente en los cascos históricos.
2. Establecer una política decidida de reconversión urbana, basándose principalmente en los proyectos de reconversión territorial que se definen dentro de este Plan Territorial.
3. Aquellas operaciones de desarrollo residencial y turístico que supongan un nuevo consumo de suelo deberán responder a:
    a) Operaciones ligadas a áreas de reconversión territorial.
    b) Operaciones de colonización de nuevo suelo que deben conllevar mejoras territoriales o medioambientales, tales como creación de nuevos sistemas generales (20% obligatorio)
    c) Estas operaciones en nuevo suelo, deben ser contiguas a las áreas urbanas existentes y no deben suponer la creación de nuevos núcleos urbanos aislados.

Para repartir el crecimiento de Mallorca para los próximos diez años (2004-2014), de acuerdo con el art. 33 de las DOT, se ha optado por un crecimiento máximo de suelo residencial y turístico del 7,8% (1.491,42 Ha); de éste, un 2,88% para actuaciones ligadas a áreas de reconversión territorial, un 3,41% para actuaciones no vinculadas a las referidas ART (que supone 287,2 Ha y 34.464 habitantes en Palma, Inca y Manacor, sin incluir sus zonas turísticas, y 359,39 Ha y 35.939 habitantes para el resto de núcleos urbanos no incluidos en zonas turísticas), y un 1,57%, con 298,28 Ha, destinado a sistemas generales. Todo esto supone un total de 646,59 hectáreas y 70.403 habitantes.

Se ha de señalar que para calcular estos datos de población, se han tenido en cuenta las determinaciones en relación con las densidades máximas, considerando lo establecido en el artículo 33 DOT, que ha fijado el PTM en su norma 7, con la finalidad de evitar crecimientos que desequilibren los núcleos existentes y, por tanto, no se garantice el adecuado equilibrio entre la población máxima servida y las dotaciones de equipamientos, espacios libres, aparcamientos y otros servicios urbanísticos. Al contrario, tal como se señalaba anteriormente, estas operaciones de colonización de suelo nuevo han de comportar mejoras territoriales, como crear nuevos sistemas generales al servicio de toda la comunidad. Así la densidad máxima de los nuevos crecimientos de suelo urbano, urbanizable o apto para ser urbanizado, incluidos los ligados a áreas de reconversión territorial, destinados a uso residencial, turístico o mixto, se fija en 60 habitantes por hectárea para las zonas turísticas (siguiendo el que se determina en el Plan de Ordenación de la Oferta Turística), en 120 habitantes por hectárea a las zonas no turísticas de los términos municipales de Palma, Inca y

Manacor (ateniendo a su carácter de nodos territoriales y sus necesidades más acentuadas), y en 100 habitantes por hectárea en el resto de la isla.
Para establecer la adecuación de esta propuesta de crecimiento se ha de señalar que ya en el documento de diagnóstico del Plan Territorial se realizaron estimaciones de posible crecimiento de la población de Mallorca, estableciendo tres hipótesis, una optimista, una pesimista y otra media. Si nos atenemos a la hipótesis media de crecimiento como escenario más razonable, para el año horizonte de dicha estimación y que puede ser el año horizonte del Plan Territorial (año 2014) se estimaba una población de 814.594 habitantes, lo que supone un crecimiento de 121.011 habitantes. Todo esto viene condicionado por el crecimiento real de la población, que ya en el año 2003 se situaba sobre los 753.284 habitantes debido a que en el periodo 2000-2003 el crecimiento se ha situado en la parte alta de la prognosis, en el mismo 2003 (-978 habitantes) las cifras referentes al balance migratorio indican que la previsión final de la población en el 2014 puede ser adecuada si se confirma este cambio de tendencia en el movimiento migratorio. En cualquier caso si finalmente las previsiones del Plan no se cumplieran, esto podría obligar a revisarlo antes de la fecha indicada, tal y como viene previsto y regulado en la norma 4 del propio plan.
Las necesidades de suelo para acoger este crecimiento de población, comprenden no solamente lo que supone el crecimiento neto de 121.011 habitantes, sino también el crecimiento debido al cambio de estructura familiar. Como escenario razonable se ha previsto que el tamaño medio familiar se reduzca de 2,93 personas por familia a 2,6.

Con todo ello, obtenemos una demanda para el periodo de análisis de 80.000 viviendas, de las cuales prácticamente el 40% corresponden al incremento de población y el resto a la disminución del tamaño medio familiar.
Para ver si las hectáreas de suelo ofrecido para desarrollo residencial, aparte de las operaciones de reconversión que tienen un carácter eminentemente turístico, son suficientes, hay que partir de algunos supuestos:

1. Hay que considerar que las viviendas o plazas máximas que ofrece el planeamiento muchas veces no se consiguen en su totalidad debido a diversas cuestiones tales como la estructura tradicional de los pueblos, construcción de viviendas algo más grandes que los tamaños previstos como mínimos en el planeamiento, dificultad de desarrollo de ciertos suelos, etc.

2. La realidad de un mercado libre aconseja a que la oferta de suelo sea suficientemente amplia como para que la misma no se convierta en un monopolio en manos de unos pocos propietarios. Una norma habitual es que la oferta de suelo oscile entre dos y tres veces la demanda potencial.

3. El suelo vacante actualmente en oferta de acuerdo con la información del suelo vacante facilitada por el Govern de las Illes Balears asciende a un total de 3.636 has. con una capacidad, considerando un tamaño medio familiar de 2,97 habitantes por familia, de 182.911 viviendas. Si deducimos el suelo urbanizable sin plan parcial aprobado, que no cuenta como base de cálculo según las DOT, la capacidad se reduce, de acuerdo al estudio de suelo vacante del Govern, a 156.211 viviendas.

Por tanto, desde el punto de vista cuantitativo, se ha optado por no agotar el máximo que se prevé en las DOT como medida para contener la ocupación del territorio por el desarrollo urbano, pero garantizando una oferta de suelo razonable tanto para el mercado residencial como para la reconversión, principalmente turística. Esta oferta de suelo razonable viene apoyada, no tanto en el nuevo suelo que se crea, como en la existencia de suelo urbano o urbanizable vacante, que según las estimaciones que hizo el Govern en el año 2000 asciende a unes 3.600 Ha que posibilitan unas 156.000 viviendas y 468.000 habitantes. Esto sumado al crecimiento propuesto por el Plan supone la disponibilidad de unas 183.000 viviendas para diez años frente a una demanda prevista de 80.000 viviendas, lo que supone un ratio del 2,3 que es considerado adecuado.

2.1.5.2. *Criterios de reparto*

Para repartir este crecimiento, cumplimentando lo establecido en el artículo 34 DOT se ha tenido en cuenta:

1. Las necesidades de suelo para operaciones de reconversión. Finalmente, con la incorporación de nuevas actuaciones y la revisión de las existentes en el documento de aprobación inicial, van a representar el 45,80%. Este hecho ha provocado la consiguiente reducción porcentual de los otros criterios, sin que eso implique su reducción ya que también se ha aumentado la cantidad global del crecimiento.

2. El suelo clasificado residencial no ubicado en zonas turísticas del POOT, con una proporción del 15,4%.

3. El interés territorial. Básicamente se trata de equilibrar los crecimientos concentrados en los municipios costeros y en Palma - Marratxí respecto a los del interior y de potenciar Inca y Manacor. Se le otorga una proporción del 23,2%.

Este apartado se deriva del análisis del crecimiento en los cinco años desde 1995 a 2000 donde se ha producido un crecimiento del parque residencial y turístico de más de 100.000 plazas, lo que representa el 16% de la población de Mallorca. Este crecimiento ha hecho sonar todas las alarmas y ha puesto sobre la mesa el camino sin retorno lo que supone continuar esta dinámica.
Este crecimiento no ha sido homogéneo en toda la isla, ya que se ha concentrado especialmente en los municipios turísticos de la costa. Para un análisis del reparto de este crecimiento hemos dividido Mallorca en cuatro áreas principales que son:

a) Palma-Marratxí, que configuran el centro de servicios y actividad más importante de la isla.

b) Municipios de la Serra de Tramuntana.

c) Municipios turísticos, son los municipios costeros que no están incluido en ninguno de los dos grupos anteriores.

d) Municipios de interior, que configuran el resto y que básicamente son los correspondientes al Raiguer y el Pla.

En la siguiente tabla podemos ver como se ha producido el crecimiento de plazas residenciales y turísticas en los últimos cinco años en cada una de las áreas arriba indicadas.

POBLACION INE 1999	CRECIMIENTO 1995-2000 respecto a su población	MALLORCA	% CRECIMIENTO 1995-2000	% POBLACIÓN 1999
88.466	6,46%	MUNICIPIOS DE INTERIOR	5,41%	13,44%
197.981	34,23%	MUNICIPIOS TURÍSTICOS	64,17%	30,09%
25.132	9,23%	SERRA DE TRAMUNTANA	2,20%	3,82%
346.444	8,60%	PALMA-MARRATXÍ	28,22%	52,65%
658.023	**16,05%**	**TOTALES**	**100,00%**	**100,00%**

Es claro y evidente, tanto en términos absolutos como relativos que los municipios turísticos han acaparado la mayoría del crecimiento residencial y turístico de Mallorca, siendo los municipios del interior los que relativamente han crecido menos y los de la Serra de Tramuntana, dado su bajo nivel de población, los que han tenido un incremento absoluto menor.

Se impone un cambio en esta dinámica de acuerdo a los siguientes objetivos:

a) Potenciar el papel de los municipios del interior con el fin de disminuir la presión sobre la costa.

b) Consolidar Palma-Marratxí como el primer nodo territorial de la isla y potenciar los nodos de Inca y Manacor como alternativas a la macrocefalia de Palma.

c) Controlar el equilibrio actual entre el medio urbano y el medio natural existente en la Serra de Tramuntana.

4. Las necesidades de desarrollo demográfico, con una proporción del 15,4%
5. El suelo vacante existente y el consumido los cinco años entre 1995 i 2000, que implica un factor de corrección dependiendo del exceso o defecto sobre la media entre el 20% y el 12%.
6. Las desclasificaciones operadas desde el propio Plan Territorial (177 Ha) por ser computables en todos los casos ya que se trata de sectores urbanizables con plan parcial aprobado o "formalmente" urbanos. La repercusión sobre las posibilidades de crecimiento, teniendo en cuenta la incidencia de los otros requisitos y límites que lo condicionan, ha supuesto solo un aumento de 15,51 Ha repartidas en 8,02 Ha para Artà, 2,80 Ha para Escorca y 10,64 Ha para Sóller, considerando también la disminución de 5,95 Ha de Llucmajor.

Los tramos correspondientes al suelo clasificado residencial y a las necesidades de desarrollo demográfico tienen como finalidad mantener una cierta proporción de crecimiento de acuerdo con el suelo ocupado y la población (desarrollo demográfico). Estos dos tramos tratan de tener en cuenta la situación actual como base de partida del reparto del crecimiento. En el suelo residencial clasificado, se excluyen las zonas

turísticas que se delimitan en el POOT, ya que solo pueden crecer a través de operaciones de reconversión, como se indicaba en los criterios aprobados por el Parlament de las Illes Balears, en sesión de día 23 de febrero de 1989, y que el POOT recogió en su articulado. Así el criterio núm. 2 establecía que: *"El hecho turístico ha producido un cambio importante en las antiguas tendencias de la población, que se reflejan en una ocupación creciente de la costa y en un despoblamiento y desactivación progresivos de los núcleos y las zonas de interior. Como consecuencia de este proceso, es necesario impedir una excesiva urbanización de la costa y adoptar medidas de revitalización del interior. Con esta finalidad, el Plan establecerá los criterios para poder determinar cuales son los municipios de interés preferente en los cuales se puedan situar establecimientos de oferta turística alternativa y calificar, en todo caso, como tales, los no costeros del interior de Mallorca*."

Respecto del primer objetivo que fija este criterio, evitar el excesivo desarrollo costero, el POOT estableció, por un lado, un límite claro a la transformación continua de territorios anexos a las zonas turísticas del litoral de la isla mediante procesos de desarrollo urbanístico, límite que viene fundamentalmente determinado por el contenido del artículo 10 de las Normas generales y por el correspondiente desarrollo en el apartado 2.1 de las determinaciones particulares. En segundo lugar, el establecimiento de las zonas limítrofes de protección costera que determina el artículo 14 de las Normas generales garantiza que, en ningún caso, los pequeños desarrollos que se permiten para reequipamiento o esponjamiento de las zonas turísticas no podrán representar la urbanización de más terrenos rústicos limítrofes con la costa. Ambos criterios se han mantenido en el PTM.

En el otro extremo están los tramos para operaciones de reconversión y de interés territorial, que tratan de reorientar la política de crecimiento para un cambio de modelo territorial basado en:

1. Reconvertir las áreas urbanas degradadas, haciendo especial hincapié en los desarrollos turísticos de menor calidad, que han supuesto una concentración excesiva de edificación del frente litoral especialmente.
2. Primar el desarrollo de los municipios de interior y especialmente las cabeceras de Inca y Manacor.

La propuesta que se hace desde este Plan Territorial Insular es priorizar los tramos referentes a la calidad, con un peso en el reparto de un 70% (un 45,80% para las operaciones de reconversión y un 23,20% para el tramo de interés territorial), respecto a los tramos basados más en la inercia de desarrollo de la isla a los que se les daría un peso de un 30% (un 15% para el tramo proporcional al suelo ocupado y un 15% para las necesidades de desarrollo demográfico).

La explicación para cada uno de estos cuatro tramos y su correspondencia con los criterios fijados sobre el reparto del crecimiento en el artículo 34 de las DOT se recoge a continuación:

1. 15,4%: tramo proporcional al suelo clasificado residencial

Recoge en parte los puntos 4 y 5 del art.34 de las DOT. Supone un total de 230,18 Ha que en cada municipio se multiplicarán por el suelo residencial clasificado correspondiente, excluyendo el suelo de las zonas turísticas delimitado por el POOT, y se dividirá entre el total de suelo clasificado residencial de Mallorca no considerado en el POOT.

2. 45,8%: tramo para operaciones de reconversión

Se corresponde con el punto 3 del artículo 34 de las DOT. Se reservan un total de 683,18 hectáreas para repartir entre las diferentes áreas de reconversión, según sus necesidades, y destinadas a operaciones de reconversión, definidas en el artículo 28 de las DOT, con el objetivo de la reutilización y el esponjamiento de zonas como centros históricos degradados, zonas turísticas donde se puedan aplicar operaciones de las previstas en el Plan Director de Ordenación de la Oferta Turística, otras zonas que por la tipología y la calidad constructiva de sus edificios y infraestructuras hagan necesaria una rehabilitación y la eliminación de aquellos elementos singulares que supongan un deterioramiento de la calidad ambiental o paisajística de una zona. Se ha de tener en cuenta que 191,78 hectáreas de las 683,18 que se reservan para operaciones de reconversión se adjudican a planes de reconversión territorial de áreas y elementos singulares, de operaciones estratégicas, de límites municipales o centros históricos. El resto de superficie, 491,40 hectáreas, se destina para la reconversión turística, con una capacidad de 29.400 plazas hoteleras nuevas. Todas estas operaciones se explican posteriormente y con más detalle en el anexo I de este plan.

3. 23,20%: tramo de interés territorial

Recoge los puntos 1 y 6 del artículo 34 de las DOT, y también los objetivos que se enumeran anteriormente en este documento. Se adjudica a cada municipio un factor de interés territorial. Para repartir las 346,38 hectáreas que corresponden a este tramo se ha de multiplicar la superficie total de hectáreas a repartir por el factor de interés territorial y por el número de habitantes del municipio, i se ha de dividir por el número total de habitantes de la isla y por la suma de todos los factores de interés territorial de todos los municipios.

4. 15,4%: tramo para las necesidades de desarrollo demográfico

Recoge el punto 4 del artículo 34 de las DOT. Las 230,18 hectáreas que corresponden a este tramo se han de multiplicar por el número de habitantes del municipio y se han de dividir por el total de habitantes de la isla con el objetivo de calcular la superficie que corresponde a cada municipio.

Además en el reparto del crecimiento se quiere tener en cuenta el suelo vacante existente en cada municipio, según se indica en el punto 2 del art.34 de las DOT, así como el desarrollo urbanístico por municipios en los últimos años 1995-2000, para fomentar el equilibrio interterritorial, según se indica en el punto 6 del art.34 de las

DOT. Para ello se aplican unas correcciones que se describen a continuación. Todo esto se hace con ayuda del estudio de suelo vacante realizado por la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports del Govern de las Illes Balears:

5. Corrección por suelo vacante

En este caso se tiene únicamente en cuenta el suelo vacante dentro del suelo clasificado residencial ordenado de la isla, ya que es este suelo el que se toma como referencia para el reparto del nuevo crecimiento. Teniendo en cuenta que este suelo vacante de Mallorca supone un 20% del suelo clasificado residencial ordenado de la isla se aplica ese porcentaje al suelo clasificado residencial ordenado de cada municipio y se le resta su suelo vacante. Si el resultado es negativo quiere decir que ese municipio tiene más suelo vacante en proporción a su suelo clasificado residencial ordenado que la media, por lo que se le resta ese exceso de suelo vacante multiplicado por un factor de 0,4. En caso de ser positivo el resultado, ese municipio tiene menos suelo vacante en proporción a su suelo clasificado residencial ordenado que la media de la isla por lo que se le suma al crecimiento que se le adjudica esa diferencia de suelo vacante multiplicado por un factor de 0,4.

6. Corrección por crecimiento de los últimos años

En cuanto a la corrección por crecimiento de los últimos años, se parte de la base de que el nuevo suelo ocupado en Mallorca entre el año 1995 y el año 2000 dividido entre el suelo clasificado no vacante en 1995 nos indica que se ha ocupado en 5 años un 12% de media del suelo no vacante en la isla. Se aplica esa media de crecimiento del 12% al suelo no vacante en 1995 en cada municipio y se le resta el crecimiento real de ese municipio entre los años 1995-2000. En caso de obtener un número negativo, se penalizará ese exceso de crecimiento por encima de la media multiplicándolo por un factor de 0,5 y restándoselo de la superficie de crecimiento que le haya correspondido a ese municipio. En caso de que el municipio haya crecido por debajo de la media, esa diferencia multiplicada por 0,5 se le sumará en el reparto de nuevo crecimiento.

Todo esto siempre respectando el mínimo del 2% que permite la disposición transitoria cuarta de las DOT hasta que se apruebe el Plan Territorial. También se aplican otras limitaciones cualitativas que implican que este crecimiento atribuido es matizado, si procede, en aplicación de los criterios siguientes:

1. En las zonas turísticas ordenadas por el Plan de Ordenación de la Oferta Turística, la asignación de nuevo crecimiento no vinculado es 0% (según se deriva de su art. 10), ya que su crecimiento se limita a operaciones de reserva y dotacional del POOT o para operaciones ligadas a Áreas de Reconversión Territorial.
2. En los núcleos de la Serra de Tramuntana, un máximo del 10% (según se deriva del art. 5 LEN)

3. En los núcleos de interior no incluidos en zonas turísticas POOT, un máximo del 15% con la idea de no permitir crecimientos excesivos que puedan llegar a desfigurar el núcleo afectado.

2.1.5.3. SISTEMAS GENERALES

Con la misma finalidad de priorizar el crecimiento cualitativo, se dedicaran 305,86 hectáreas para sistemas generales de equipamientos o infraestructuras (norma 9) que afectan a todas las actuaciones que impliquen un crecimiento destinado a uso residencial, turístico o mixto. Esta norma fija que la obligación con carácter general de destinar un 20% del suelo para sistemas generales en los nuevos desarrollos y se justifica en que, a pesar de que es una determinación legal que los planes generales hagan reservas de este tipo de suelo, las cuantías de estas reservas no suelen estar regladas. Solo en la antigua legislación del suelo hay una referencia concreta de un estándar de cinco metros cuadrados por habitante para los espacios libres, aunque que no especifica los mínimos para otros usos como son las infraestructuras de transporte o los grandes equipamientos (zonas deportivas, culturales, etc.).
Últimamente en alguna legislación urbanística autonómica se establecen los porcentajes máximos de sistema general del suelo urbanizable a incluir en sectores par cederlos de manera gratuita a la Administración. Es el caso de la recientemente aprobada ley del suelo de Murcia donde se establece que los propietarios de suelo urbanizable están obligados a ceder hasta un máximo de un 25% para sistemas generales, deduciéndose que en el caso de que los sistemas generales sean mayores el resto debía ser expropiado por la administración.

De comprobaciones realizadas sobre Planes Generales recientemente aprobados y su asignación de sistemas generales a los sectores de suelo urbanizable se ha podido comprobar que los mismos oscilan entre un 20% y un 40%, por lo que parece prudente establecer un mínimo de reservas de sistemas generales para los nuevos desarrollos que se estiman deben ser, según lo comentado anteriormente, de al menos un 20%.

2.1.6. LA UBICACIÓN DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS

2.1.6.1 *INTRODUCCIÓN*

Continuando con la voluntad de consecución de un crecimiento de calidad y equilibrado el Plan Territorial fija la ubicación prioritaria de los nuevos crecimientos, atendiendo en primer lugar a la inconveniencia de la delimitación automática de las Áreas de Transición, definidas en los artículos 20 y 21 de las DOT, como una corona de 100 a 500 m que envuelve todos los núcleos urbanos (hecho que provocaría, por ejemplo, en el caso del núcleo urbano de Muro la consideración como terrenos aptos para acoger nuevos crecimientos urbanos los ubicados en el acantilado de los molinos) y en segundo lugar, como consecuencia de lo anterior, el hecho que los núcleos no tradicionales (urbanizaciones nacidas a lo largo de la segunda mitad del siglo pasado y elementos aislados –depuradoras, cementerios, etc.– que tienen la clasificación formal

de suelo urbano o urbanizable) tenían las mismas posibilidades de acoger crecimientos.

Consecuentemente, como regla general, se ha de señalar que se determina desde el Plan Territorial, en todo caso cumpliendo las determinaciones de los artículos 27 y 32 de la Ley 6/1999, de 3 de abril, que este crecimiento sólo y exclusivamente se puede producir en los núcleos tradicionales entendiendo por éstos los núcleos previos al boom turístico. Forzosamente este crecimiento ha de tender a la consecución de unidades coherentes en el aspecto formal y integradas en el entorno: se tendrá cuidado, por tanto, especialmente de la armonización con el tipo edificatorio de los suelos a los que se agregue y se evitará la desfiguración de la perspectiva del conjunto urbano tradicional existente, por lo que se tendrán que desarrollar de forma integrada y contigua a los núcleos existentes.

2.1.6.2. *CRECIMIENTO DE LOS NÚCLEOS DE INTERIOR*

El crecimiento residencial se ubica, en los núcleos de interior, fuera de las zonas turísticas POOT y que no sean AAPI dentro de la Serra de Tramuntana, obligatoriamente en las áreas de transición de crecimiento. (norma 7)
Estas áreas de transición deben englobar asimismo los futuros crecimientos de los núcleos que rodean. Se ha decidido avanzar un paso más en la definición y objetivos de esta Plan, determinando, dentro de las áreas de transición, las zonas que se consideran más aptas para el posterior desarrollo urbano de los núcleos, partiendo para ello de unos criterios técnicos basados en una observación detallada de los núcleos y de su entorno inmediato, y valorando una serie de factores como son: la implantación del núcleo, la topografía circundante, situación del núcleo antiguo respecto de su entorno inmediato, tendencia natural de crecimiento de la población y las principales visuales del núcleo antiguo, así como otros aspectos que han surgido de dicha prospección.
Todos estos aspectos, conjuntamente con otros en los que no hemos profundizado para este estudio, pero que sin duda son importantes y que deberán ser objeto de un estudio pormenorizado dentro del desarrollo de la normativa urbanística particular de cada municipio, como son las principales tipologías edificatorias, las distintas tramas urbanas existentes, los materiales constructivos más comunes o la gama de colores urbanos existente, constituyen lo que denominamos la configuración urbana de las poblaciones.
Como partes que son de un elemento único, el ente urbano, se hallan todos íntimamente ligados entre sí, de tal modo que es imposible evaluarlos separadamente.

Determinación de las áreas de crecimiento propuestas

A partir del análisis de la configuración urbana de los núcleos de población de la isla, se han propuesto unas áreas de transición de crecimiento siguiendo los criterios siguientes:

- **Implantación y topografía circundante:** Implantación de los núcleos urbanos es lo mismo que decir su situación sobre el territorio, concretamente sobre el

relieve de este territorio (topografía). Esta implantación es, generalmente, consecuencia misma de su origen histórico. Así, si observamos los dos núcleos de origen romano de la isla, que son Palma y Alcudia, se sitúan estos en un lugar dominante, cerca del mar, junto a fondeaderos naturales que garantizaban la comunicación con la metrópolis y que eran puerta de entrada para los intercambios con las poblaciones del interior.

Los núcleos de origen árabe son mayoritariamente de carácter rural (alquerías y rafales) y se sitúan en lugares elevados, dominando los bancales y áreas de cultivo. Tales son los casos de Alaró (núcleo de Los d'Amunt), Bunyola, Banyalbufar, Deià, Muro o Costitx.

Tras la conquista cristiana, parte de los núcleos existentes se desarrollaron, en algunos casos invadiendo los antiguos bancales de cultivo, como sucedió en Alaró (Los D'Avall) y Bunyola, mientras que otros siguieron las trazas (Ordinacions) decretadas por Jaume II (tal es el caso de Llucmajor, Felanitx o Manacor), que se aplicaron asimismo a las poblaciones de nueva creación, situándose estas últimas en lugares preferentemente llanos (Sa Pobla, Petra, Villafranca....).

Independientemente de la implantación del núcleo antiguo, los accidentes topográficos del territorio circundante condicionan el posterior crecimiento de las poblaciones. La existencia de elevaciones (colinas), barrancos, cauces de rieras u otros desniveles, condicionarán necesariamente el posterior crecimiento de las poblaciones.

Los ejemplos más claros podemos verlos en poblaciones como Montuïri, Campanet o Felanitx. Las dos primeras se ubican sobre una carena (a igual que sucede con Sineu), lo que nos remite a su origen árabe. En el caso de Montuïri, la suave pendiente hacia el NO ha favorecido la expansión de la población en dicha área. Hacia el SE la pendiente es mayor, lo que ha limitado el crecimiento (zona de "Es Dau"), hasta llegar a zonas de pendiente abrupta (Es Molinar) donde se ha interrumpido todo posible crecimiento y que constituye una de las visuales más características de la población.

El caso de Campanet es algo distinto, ya que la carena desciende de modo muy accidentado en ambos lados, apareciendo fuertes desniveles que han provocado un crecimiento lineal de la población, con marcadas penetraciones a ambos lados que se corresponden siempre con zonas de fuerte desnivel.

Felanitx también es un caso diferente, ya que el núcleo antiguo, también de origen árabe, se halla sobre una colina rodeada de otras elevaciones (Puig de Sa Cista, Puig Verd, Sa Mola, Puig de Sant Nicolau...), sobre las que ha ido asentándose la población.

En relación con estos factores, el PTM tiene en cuenta que en los núcleos de implantación más accidentada (Campanet, Costitx), suelen corresponderse las irregularidades del perímetro urbano con zonas de topografía accidentada que pueden dar lugar a tipologías edificatorias no deseadas.

Así, la tendencia inmediata de ir "llenando" con suelo urbano los huecos que aparecen en el trazado del pueblo, ha debido ser sustituida, ante la evidencia empírica de lo inapropiado de tal crecimiento, por la ubicación del crecimiento en áreas llanas.

En las poblaciones situadas en terrenos llanos y rodeadas de zonas de sucesivos crecimientos, hemos procurado completar las tramas existentes, regularizando el perímetro.

- Tendencia natural de crecimiento: En algunas poblaciones podemos observar como el crecimiento del área urbana en determinada dirección no se debe tanto a la dificultad de desarrollarse en determinadas zonas por cuestiones topográficas, como por la facilidad para hacerlo hacia otras por cuestiones prácticas, como son la continuidad de las tramas existentes o la facilidad para la dotación de los servicios necesarios.

  Podemos verlo en Alaró, donde el desarrollo urbano marca inequívocamente el área adyacente a la carretera de Consell, no tan solo por su planeidad (lo cual es ya de por sí un factor importante), como por la facilidad de conexión con una trama de ensanche ya existente y correctamente dimensionada, con acceso directo desde las principales vías de comunicación, todo ello unido a un generalizado interés por mantener las "separaciones" existentes entre los antiguos núcleos que configuran la población (Els d'Amunt, Els d'Avall, Son Sant Joan), evitando sobrecargar la trama del núcleo antiguo con un aumento de población.

  Otro factor importante que ha marcado el crecimiento de muchas poblaciones de la isla han sido las parcelaciones de antiguos conventos a causa de la desamortización de bienes eclesiásticos de la primera mitad del siglo XIX (áreas de Sant Domingo i Sant Francesc de Inca), así como las nuevas infraestructuras y modificaciones de las existentes de finales del XIX y principios del XX (por ejemplo, carretera y tren de Palma a Inca y su influencia en el crecimiento de todas las poblaciones situadas entre ambas).

  Respecto a la tendencia natural de crecimiento, se ha procurado respetar las pautas de crecimiento de la población, intentando que las zonas destinadas a posteriores desarrollos puedan conectarse perfectamente con la trama existente de las zonas de recientes ensanches, tramas dimensionadas para soportar el tránsito de vehículos y que están dotadas de los servicios básicos (agua potable, red general de evacuación, electricidad y telecomunicación). Es el caso de Alaró y Binissalem.

- Situación del núcleo antiguo: El núcleo antiguo de una población puede ocupar, independientemente del lugar de implantación, distintos posiciones respecto a su inmediato entorno: puede ocupar una situación central dentro de la población, rodeándose de sucesivos ensanches (tal es el caso de Manacor, situado sobre una pequeña elevación; de Campos, situado en una zona prácticamente llana; o de Inca, situada en unos terrenos en pendiente rodeados de varias lomas y vaguadas).

Puede ocupar una situación excéntrica, ya sea por causas geográficas (por ejemplo, Palma, situada junto a la bahía, o Pollença, cuyo núcleo antiguo se halla en la ladera del Puig del Calvari), o por razones puramente económicas, que han orientado el crecimiento en otras direcciones (por ejemplo, Binissalem, donde el núcleo antiguo limita con suelos rústicos correspondientes a un antiguo convento –Cas Agustins–, o Petra, con su notable iglesia parroquial situada junto al límite del suelo urbano).

En referencia a este factor, se ha respetado al máximo esta situación, preferentemente en los núcleos pequeños donde, a causa de los limitados crecimientos, el núcleo antiguo suele estar situado excéntricamente, lindando en la mayoría de casos con suelos rústicos. Hemos, pues, buscado la continuidad con las tramas de ensanche existentes y evitando la conexión directa y siempre difícil de nuevas tramas urbanas con la trama del núcleo antiguo (por ejemplo, en Es Llombards, en S'Horta, Calonge o Ca's Concos).

- Visuales existentes: Otro factor importante en la ubicación de las áreas de futuro crecimiento es la preservación de las visuales del núcleo antiguo de la población. Estas, sin duda, dependen tanto de la implantación del núcleo como de la topografía circundante. Así, los núcleos situados en lugares elevados, poseen unas visuales más llamativas y características que los situados en lugares llanos, cuyas visuales suelen referirse siempre a los edificios de mayor altura y volumetría (campanarios, iglesias), y son necesariamente más lejanas. En el caso de Llucmajor o de Campos, el perfil característico se percibe a una determinada distancia de la población y se nos va haciendo invisible a medida que nos aproximamos a éstas. En cambio, en los casos de Sineu, Alaró, Montuïri o Muro, al estar situados sobre terrenos con marcada inclinación, las visuales de la población son más completas por cuanto abarcan gran cantidad de edificios, y más próximas. En los casos en que el núcleo se sitúa en lo alto de una elevación, o en la carena de una loma, estas visuales pueden alcanzar un carácter épico, como es el caso de Sineu, con la mole de la iglesia y el antiguo alcázar recortándose contra el cielo.

  Otro factor importante en la determinación de las visuales es la topografía del entorno, ya que, independientemente de que la población se halle en un lugar llano, la población puede poseer visuales que la caractericen desde uno o más puntos de su entorno más o menos accidentados.

  Ejemplo de ello es la población de Alaró, que posee visuales características desde la parte más elevada de la población (C/ Puig y C/ Poador) y desde la cima del Puig Des Castell, tan ligado éste histórica y sentimentalmente a la villa. Otro ejemplo sería el acceso a Felanitx desde las poblaciones de S'Horta y Es Carritxó, que se produce por el lugar de mayor elevación de la ciudad, y que posee unas visuales espectaculares sobre el núcleo antiguo de ésta, situado a una cota inferior.

  El respeto de las visuales existentes ha sido uno de los puntos básicos en la ubicación de las áreas de crecimiento. En las poblaciones situadas en terrenos llanos (como Campos o Lllucmajor), o rodeados totalmente por áreas de

ensanche (caso de Manacor), que poseen unas visuales lejanas, la ubicación de las áreas de crecimiento en la periferia de las poblaciones, completando las tramas existentes, no ha supuesto problema alguno.
En los núcleos de implantación más accidentada (Campanet, Costitx, Pollença o Felanitx), tal como hemos indicado ya anteriormente, situamos las áreas de crecimiento en lugares preferentemente llanos, de escaso o nulo impacto visual sobre la población (lugares que son ya, de hecho, áreas de crecimiento) como es la zona del Pou d'En Gatell en Campanet (salida hacia Moscari), de tal modo que no puedan ni enmascarar ni establecer una competencia visual con los núcleos antiguos.

- Otros factores: Se han dado asimismo otros factores que nos han condicionado la ubicación de estas áreas de crecimiento en determinadas poblaciones. Son factores de orden histórico-artístico, arqueológico o ecológico. Así, en Alcudia, la posibilidad de preservación y recuperación del trazado y visuales del segundo recinto defensivo (murallas renacentistas) orientó el crecimiento hacia la carretera del puerto y hacia la de Palma. En Artà, la existencia de un importante yacimiento arqueológico, Ses Païsses, próximo al área urbana y situado en un entorno natural destacado (en un encinar protegido) aconsejaron el crecimiento hacia otras áreas (salida hacia Capdepera). En Felanitx, la prospección del denominado Puig de Sant Nicolau, antigua cantera de arcilla situada en un entorno muy degradado, puso de manifiesto la existencia de una zona húmeda constituida por varias balsas y poblada de una vegetación característica –juncos-, habiendo detectado asimismo elementos de fauna protegida –pollas de agua-. Se planteó pues el desplazar el crecimiento hacia otras áreas, ante la posible mejora y recuperación de este espacio de singular valor ecológico (dada la escasez de humedales en la zona). En Inca se ha valorado la protección del entorno del *Alto de los Molinos*, rodeado del *Parque del Convento*.

Otro factor de índole urbanística es el condicionamiento que en los crecimientos imponen las vías de circunvalación, tanto existentes (Villafranca, Sa Pobla) como las proyectadas (Inca, Manacor, Port de Pollença, Son Ferriol, Llucmajor, Algaida). Como criterio general, aunque con excepciones como en Sa Pobla, se ha optado por no incluir áreas de transición de crecimiento fuera del entorno de las variantes.

El resultado de toda esta tarea es la propuesta de las áreas de transición de crecimiento de los núcleos urbanos de la isla, que se refleja de manera concisa en estas líneas. Esta propuesta ha sido evaluada por los ayuntamientos, los cuales, dentro del período posterior de consulta, abierto con estos después del trámite de audiencia y informe de estas corporaciones que establece el artículo 10 LOT, de una forma generalizada la han aceptado, después de hacer sugerencias de ampliación o cambio de ubicación que se han estimado dependiendo del grado de conformidad con los criterios expuestos anteriormente. Esto ha dado como resultado una delimitación de áreas de transición de crecimiento mucho más amplia que la propuesta en el documento de aprobación inicial de este plan y que

permitirá, dentro de los criterios definidos por este plan, mayor margen de decisión a los ayuntamientos. Estos, en el ejercicio de su competencia en materia de urbanismo, la tendrán que completar en detalle más adelante mediante los planeamientos municipales respectivos al reflejarlos y materializarlos, si procede, en nuevos crecimientos urbanos.

2.1.6.3. *CRECIMIENTO DE LOS NÚCLEOS EN ZONAS TURÍSTICAS POOT*

Ubicación del crecimiento en zonas POOT (norma 7)

Respecto a les Áreas POOT, en primer lugar y en virtud de le establecido en el artículo 5 de la Ley 2/1999 General Turística, el Plan Territorial ha procedido a delimitar las citadas zonas turísticas con la finalidad de adecuar estos límites a los suelos urbanos y urbanizables vigentes en la actualidad, las cuales difieren de las existentes en 1995, teniendo en cuenta que debido a diversos procesos de cambio de clasificación, resulta que estas zonas son ahora más reducidas.

En segundo lugar, recogiendo las determinaciones del POOT de 1995 (art. 10), solo se permite el crecimiento en las zonas posteriores (que se han grafiado como Áreas de Transición de armonización) destinadas a suelo de reserva o dotacional necesario para llevar a cabo actuaciones en ejecución de las determinaciones del citado POOT o suelo necesario para actuaciones de reconversión territorial previstas en este Plan.

Esta superficie de crecimiento se detalla para cada municipio en la columna ART/RD de la tabla de la norma 6. La justificación de esta superficie de crecimiento es principalmente la reconversión de plazas turísticas consideradas obsoletas. Por ello, de las 683,18 hectáreas para operaciones de reconversión, se destinan 491,40 ha a actuaciones turísticas en el marco del POOT.

Estas se dividen entre los diferentes municipios en proporción al número de plazas hoteleras de tres estrelles o de categoría inferior anteriores a 1989 que se enumeran en el POOT y que se ubican en cada municipio.

De las 142.916 plazas hoteleras que se toman como base de la reconversión turística, 114.171 están incluidas dentro de las delimitaciones de áreas de reconversión que contiene el anexo I del Plan Territorial de Mallorca.

De las aproximadamente 490 hectáreas que se prevén para reconversión turística, si suponemos que el suelo neto para uso hotelero (deducidos los sistemas generales, los equipamientos, etc.) representa el 50% del total y teniendo en cuenta la densidad máxima de 60 habitantes/hectárea, se obtiene una superficie de 245 hectáreas con una capacidad aproximada de 29.400 plazas que pueden suponer como mínimo la reconversión de 14.700 plazas, considerando la repercusión de las bonificaciones previstas en la Ley 2/1999 General Turística para las operaciones de intercambio de plazas, aunque, si no se aplicasen en todos los casos los coeficientes máximos de bonificación, el número de plazas podría llegar a unas 20.000 plazas.

Para el reparto del crecimiento correspondiente a las operaciones de reconversión hay que distinguir los diferentes tipos de áreas de reconversión que se enumeran en el Anexo 1 del presente documento.

Por un lado tenemos los Planes de Reconversión Territorial de “Áreas y elementos singulares”, “Operaciones estratégicas” y de “Límites Municipales”. En estas áreas la

superficie de crecimiento residencial o turístico necesaria para la reconversión depende de cada caso, por lo que cada una de ellas se ha estudiado por separado y se les ha adjudicado directamente la superficie que se ha considerado oportuna para nuevo suelo residencial y turístico y que incluye desde las 38 Ha de Palma para la reconversión de la Vía de Cintura y la conexión Palma-Marratxí, hasta el caso de la Antigua Central Térmica de Alcúdia donde no es necesaria la clasificación de nuevo suelo residencial para su reconversión.

Por otro lado se han estudiado las áreas de "Reconversión turística". En la enumeración de plazas hoteleras y apartamentos realizada en el POOT, se observa que la mayor parte de los hoteles y hostales son anteriores a 1980 mientras que los apartamentos turísticos por el contrario son en su mayoría posteriores a 1980. Basándonos en este estudio se ha optado por tomar como base para el reparto del crecimiento destinado a operaciones de "Reconversión turística" las plazas hoteleras de 3 estrellas o categoría inferior indicadas en el Plan de Ordenación de la Oferta Turística, descartando incluir los apartamentos que en su mayoría son más modernos. Estas plazas incluyen únicamente las computadas hasta 1989, por lo que teniendo en cuenta la antigüedad y que se trata de establecimientos de baja categoría, son los prioritarios a reconvertir. Es cierto que desde la redacción del POOT se han reconvertido algunas de estas plazas hoteleras, pero el número no es suficientemente significativo.

A continuación se presenta una tabla donde se incluyen las plazas hoteleras según su categoría computadas por el POOT para las treinta y siete zonas delimitadas en dicho Plan.

ZONA		PLAZAS HOTELERAS				A RECONVERTIR	SUELO NECESARIO	
		TOTAL	5*	4*	RESTO	9% DEL RESTO	CRECIMIENTO	Ha
1	**Cala Major-Ca´s Català**	**5.344**	**1.012**	**1.793**	**2.539**	**229**	**76.333**	**7,63**
2	Illetes-Ca´s Català Nou	2.157	273	1.419	465	42	14.000	1,40
3	Portals Nous-C.Blanes	1.103			1.103	99	33.000	3,30
4	**Palma Nova-Magalluf-...**	**21.395**		**4.989**	**16.406**	**1.477**	**492.333**	**49,23**
5	**El Toro-Santa Ponsa-...**	**6.955**		**441**	**6.514**	**586**	**195.333**	**19,53**
6	**Paguera**	**8.924**		**388**	**8.536**	**768**	**256.000**	**25,60**
7	Camp de Mar	876			876	79	26.333	2,63
8	Port d´Andratx	511			511	46	15.333	1,53
9	Sant Elm	268			268	24	8.000	0,80
10	**Port de Soller**	**3.191**			**3.191**	**287**	**95.667**	**9,57**
11	**Cala San Vicenç**	**960**		**171**	**789**	**71**	**23.667**	**2,37**
12	Formentor	249	249		0	0	0	0,00
13	Port de Pollença	3.006			3.006	271	90.333	9,03
14	Badia Pollença-Es Barcarès-...	832			832	75	25.000	2,50
15	Badia d´Alcudia-Platja de Muro	11.059		202	10.857	977	325.667	32,57
16	**Can Picafort**	**8.288**			**8.288**	**746**	**248.667**	**24,87**
17	Son Serra de Marina				0	0	0	0,00
18	Colonia Sant Pere-Betlem	53			53	5	1.667	0,17
19	Cala Mesquida	151			151	14	4.667	0,47
20	**Cala Rajada-...**	**9.476**	**393**	**1.830**	**7.253**	**653**	**217.667**	**21,77**
21	Canyamel	1.055		450	605	54	18.000	1,80
22	**C. de los Pinos-Cala Bona-...**	**12.301**		**492**	**11.809**	**1.063**	**354.333**	**35,43**
23	**Sa Coma-S´Illot-Cala Moireia**	**4.186**			**4.186**	**377**	**125.667**	**12,57**
24	Porto Cristo	1.813			1.813	163	54.333	5,43
25	Cala Estany-Cala Malgrana-...				0	0	0	0,00
26	Calas de Mallorca-...	3.364		885	2.479	223	74.333	7,43
27	Porto Colom-Cala Marçal	1.767			1.767	159	53.000	5,30
28	**Cala Ferrera-Cala D´Or-...**	**5.695**		**629**	**5.066**	**456**	**152.000**	**15,20**
29	Porto Petro	157			157	14	4.667	0,47
30	Cala Lombards-Cala Mondragó...	1.339			1.339	121	40.333	4,03
31	Colonia Sant Jordi	2.464		240	2.224	200	66.667	6,67
32	Ses Covetes-Sa Ràpita-...	41			41	4	1.333	0,13
33	Cala Pi-Vallgornera	76			76	7	2.333	0,23
34	El Dorado-Bahía Grande-...	1.004		1.004	0	0	0	0,00
35	**Bellavista-Cala Blava-S´Arenal-**	**10.035**			**10.035**	***2.781**	**927.000**	**92,70**
36	**Platja de Palma-Ca´n Pastilla**	**30.221**		**1.127**	**29.094**	**2.618**	**872.667**	**87,27**
37	Cala Gamba-Es Molinar	587			587	53	17.667	1,77
		160.903	**1.927**	**16.060**	**142.916**	**14.742**	**4.914.000**	**491,40**

[1]

2.1.6.4. *CRECIMIENTO DE LOS NÚCLEOS DENTRO DE LA SERRA DE TRAMUNTANA* (Áreas de Asentamiento en Paisaje de Interés)

Para estas zonas, considerando su situación de enclave entre zonas de espacios naturales, la LEN ya previó, con la figura de área de asentamiento en paisaje de interés la cual permite un tratamiento global de las áreas complejas de la Serra de Tramuntana, permitir su crecimiento en razón del desarrollo socioeconómico de los núcleos urbanos tradicionales, o la obtención de suelo para equipamientos comunitarios o infraestructuras públicas de estos núcleos. Considerando que una parte tiene la condición de Paraje Pintoresco, con el control que esto impone desde el punto de vista de la legislación de patrimonio histórico y que, por otra parte, el Plan Territorial (norma 38) no permite la utilización para este crecimiento de las zonas incluidas dentro de ARIP afectadas por Áreas de Prevención de Riesgos, excepto para la de incendios, o que tengan masas boscosas (ARIP-B) o pendiente superior al 20%, no se ha considerado necesario prever una zonificación similar a la de AT-C para futuros crecimientos. Aún así se considera que, como no podía ser de otra manera, estos han de cumplir con los mismos requisitos de integración y respeto a los núcleos existentes como en el resto de la isla.

2.1.6.5 CRECIMIENTO DE SUELO INDUSTRIAL O DE SERVICIOS

La ubicación del suelo industrial o de servicios (norma 8), ateniendo a la potestad de reordenación de los espacios destinados a diversas actividades industriales y de servicios por razones de interés supramunicipal, tendrá que ser en las áreas de transición de crecimiento o en contacto con las áreas de transición de armonización, para evitar su ubicación aislada en medio del suelo rústico formando nuevos núcleos de suelo urbano desligados de los ya existentes. Además se limita su superficie al 5% del suelo urbano o urbanizable existente para municipios de menos de 15.000 habitantes, para no provocar superficies excesivas dedicadas a estos usos que desvirtúen el carácter y la imagen de los núcleos tradicionales, todo ello de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 27 DOT. Así se pretende favorecer sobre todo el traslado de empresas instaladas actualmente en núcleos urbanos, para mejorar la calidad de vida y cubrir las necesidades de demanda de suelo de actividades

[1] * En la zona de S'Arenal de Llucmajor se le ha aplicado un coeficiente del 27% teniendo en cuenta el alto grado de obsolescencia y inadecuación urbanística de su planta hotelera, debido a que fue una de las primeras zonas que se desarrollaron turísticamente dentro de la bahía de Palma, iniciándose primeramente como una zona residencial para el turismo vacacional local con unas tipologías de baja altura, calles estrechas y pequeños porches. Posteriormente se densificó la zona, apareciendo nuevas construcciones de uso turístico, hotelero y residencial, que apoyándose en la vialidad existente deformaron una estructura urbanística que no estaba pensada para este nuevo tipo de edificaciones.[1]

relacionadas con la distribución y el sector de servicios, como también trasladar las empresas ubicadas en suelo rústico.

Considerando el carácter más específico de la norma 57 respecto de la propuesta de grandes equipamientos supramunicipales descritos en sus apartados 8.a y 8.d, esta restricción de límite de superficie y de ubicación no será de aplicación, ya que la referida norma regula sus criterios de ubicación y usos correspondientes.

2.1.6.6 JUSTIFICACIÓN DE LA CLASIFICACIÓN DE LA MANZANA DEL MOLÍ DEN REGALAT Y MONTFERRUTX (SECTOR 26) DE ARTÀ.

En referencia al informe técnico de los servicios de Ordenación del Territorio de 5 de octubre de 2004, a resultas de la solicitud de informe presentada por el Ayuntamiento de Artà en fecha 7 de septiembre de 2004, que señala que:

"En aplicación de lo regulado en el apartado 2 de la disposición adicional doceava quedan automáticamente clasificados como suelo rústico, con la categoría que le corresponda, los terrenos de los sectores 26 y 5 por ser de uso residencial, turístico o mixto, i estar dentro de la franja de 500 metros medida desde el límite interior de la ribera del mar para la isla de Mallorca a excepción de los terrenos que quedan dentro de la proyección ortogonal posterior a la ribera del mar, de la zona de servicios de un puerto de titularidad de las Islas Baleares, en este caso el Club Nàutic de la Colònia de Sant Pere. Estos terrenos exceptuados incluyen la citada manzana 35869 en casi su totalidad.

No obstante, hay que entender también desclasificados los terrenos comprendidos dentro de la referida manzana 35869 donde se ubica el Molí de'n Regalat ya que, como se ha establecido anteriormente, nunca han dispuesto de planeamiento parcial ni se habían iniciado los trámites en la fecha de entrada en vigor de la citada Ley 6/1999, por estar incluidos dentro de los supuestos del apartado 4 de la citada disposición adicional ya que los terrenos están clasificados como suelo apto para la urbanización, tienen una vigencia igual o superior a cuatro años y no han iniciado la tramitación del planeamiento parcial."

También añade el citado informe que: *"sobre la aplicación de la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de medidas tributarias y administrativas, y su disposición adicional vigésimo cuarta, que habilita a los Planes Territoriales Insulares (PTI) a que se pueda mantener la clasificación de determinados sectores de suelo urbanizable afectados por la referida Ley 6/1999 donde, a la entrada en vigor de la dicha ley y disponiendo de planeamiento parcial aprobado definitivamente y careciendo de instrumento de ejecución del mismo, se hubiesen realizado obras y servicios de urbanización cuyo costes superase el 50 % del coste total de la urbanización, y que precisen ser completadas o sea necesaria la ejecución de las no realizadas o instaladas, a los efectos de:*

- *Garantizar la ejecución y la implantación de la totalidad de las obras, las infraestructuras y los servicios exigibles por el planeamiento parcial.*

- *Alterar las características de la ordenación inicialmente previstas*

Cabe destacar aquí la inclusión dentro de este supuesto de los terrenos incluidos en el sector 26, con excepción de la manzana 35869, ya que disponían de plan parcial aprobado definitivamente y, posiblemente, de urbanización ejecutada en el grado requerido, aunque mediante el procedimiento ordinario de ejecución de obras y contribuciones especiales.

También indica que, *"una vez establecido por el PTI, si no hiciera uso el Ayuntamiento de la posibilidad de establecer el segundo párrafo de la referida disposición adicional vigésimo cuarta de la Ley 10/2003, que el sector 26, con excepción de la manzana 35869, mantenga su condición de suelo apto para la urbanización se abre la posibilidad que también este instrumento de ordenación territorial pueda determinar su mantenimiento como suelo apto para la urbanización para la citada manzana 35869, en razón del cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado c) del punto 2 de la disposición transitoria sexta de la Ley 6/1999".*

Por tanto, considerando que la Comisión de Seguimiento de los Trabajos de Redacción del Plan Territorial en sesión de 4 de noviembre de 2004 decidió aplicar las citadas disposiciones legales hay que entender que el Sector 26 y la manzana 35869 de la Colònia de Sant Pere de Artà mantienen su condición de suelo urbanizable.

2.2. PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO Y DEL PATRIMONIO.

2.2.1. PROTECCIÓN DEL SUELO RÚSTICO. INTRODUCCIÓN

Como ya se ha indicado en el capítulo precedente, el modelo territorial propuesto se basa fundamentalmente en un modelo urbanístico sostenible medioambientalmente, que determina una utilización sostenible del suelo, en tanto que el territorio de la isla es limitado y, por tanto, tiene unas peculiaridades que lo hacen más "frágil" desde la óptica de su capacidad de desarrollo territorial y de la preservación de sus valores. Por ello las DOT inciden en el momento de configurar el sistema básico de ordenación del territorio sobre los factores cuantitativos y cualitativos que lo condicionan. En referencia al criterio cuantitativo, su presencia se detecta en su Exposición de Motivos y tiene como consecuencia la introducción de previsiones de limitación del crecimiento para las que se denominan “áreas de desarrollo urbano”, estableciendo un porcentaje máximo para cada isla, dejando que sea el Plan Territorial, como instrumento de desarrollo de las Directrices, el que la asigne a cada municipio de acuerdo con el modelo territorial establecido por el Parlament.

Estos límites al crecimiento se toman con relación a un horizonte temporal de diez años, expresándose en porcentajes de superficie de suelo destinado a uso residencial, turístico o mixto, y suponen, de forma directa, la aparición de nuevo suelo urbanizable o apto para la urbanización excedente, por lo que se introduce todo un proceso de reclasificación, ya sea de forma directa con la entrada en vigor de la Ley de Directrices, en los casos de oposición clara al modelo que ésta configura (Disposición adicional décimo segunda), ya sea dejando en manos de las administraciones locales para que, en el ejercicio de sus competencias en materia de urbanismo, indiquen los suelos para el futuro desarrollo urbano, de acuerdo con el que determine el Plan Territorial de cada isla (artículos 35 y 36).

En relación con el criterio cualitativo, el legislador ha previsto igualmente lo que se denominan “áreas sustraídas al desarrollo urbano”, para las que se hace un especial énfasis en cuanto a los aspectos proteccionistas y de desarrollo de actividades del sector primario. Como señala también la *Ley 6/1997 del suelo rústico*, los terrenos agrupados bajo la denominación genérica de suelo rústico son gran parte del territorio de las Balears y, como consecuencia de las tensiones que el modelo económico actual —gran consumidor de recursos naturales y de territorio— produce sobre estos terrenos, son objeto de un proceso creciente de substitución de las actividades tradicionales por otras que, basadas en los usos turísticos, residenciales y de servicios, inciden de manera importante sobre su naturaleza y características, desvirtúan los elementos esenciales y atentan contra uno de los principales activos de futuro de que dispone esta comunidad.

Por tanto, como ya se ha explicitado en el capítulo precedente en referencia al modelo territorial propuesto, las áreas sustraídas al desarrollo urbano no son definidas conceptualmente aisladas sino que estos suelos se asimilan al ámbito no incluido dentro de las áreas de desarrollo urbano, la función de las cuales es la de la protección de los elementos de identidad que los caracterizan y que, por ello, se han de preservar de los procesos de desarrollo urbanístico, estableciéndose su distinción entre suelo

rústico protegido y suelo rústico común. Es decir, una vez definidas las áreas de desarrollo urbano de acuerdo con los estrictos y restrictivos criterios cuantitativos y cualitativos que emanan de las DOT y delimitadas las categorías de suelo rústico en razón de los criterios de protección de sus valores específicos, se produce en consecuencia la admisión de un suelo rústico sin una especial protección en sí mismo, pero que sin embargo contribuye de forma esencial a la función de preservación de uno de los elementos que conforma el modelo territorial: las áreas sustraídas al desarrollo urbano, ya que dentro de estas áreas se incluyen tanto el suelo rústico protegido por reunir una serie de requisitos (Art.9 DOT) como el suelo rústico común (Art. 10).

En referencia a este suelo rústico común que, en principio no tiene especiales valores a proteger, se ha de señalar que la *Ley 6/1997 del Suelo Rústico* incluyó en esta clase, entre otros, a los terrenos que, conforme a la estrategia territorial adoptada, se hayan de excluir del proceso de desarrollo urbanístico o preservar de este proceso (Art. 4.f). En aquel momento, esta inclusión no suscitaba ningún reparo y, después de la promulgación de la *Ley 6/1998, de 13 de abril sobre régimen del suelo y valoraciones*, también resultaba, sin duda, conforme al criterio "de inadecuación para el desarrollo urbano" establecido en su artículo 9.2. Las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas por la Ley 6/1999 apoyándose en el mismo criterio, distinguieron entre el "suelo rústico protegido" y el "común", incluyendo en este último tres categorías: áreas de interés agrario, áreas de transición y áreas de suelo rústico de régimen general (Art.10). En otras palabras, se mantienen expresamente las dos categorías tradicionales del suelo no urbanizable (común y protegido), con la particularidad que el suelo no urbanizable común sigue siendo la categoría residual. Obviamente, después de la modificación de la Ley 6/1998 por el Real Decreto-Ley 4/2000, se planteó el problema de la compatibilidad de la regulación autonómica con la estatal, si bien en este caso el problema parecía fácilmente resoluble (a favor de la vigencia de la legislación autonómica) en virtud de las "especialidades" de los territorios insulares previstos en la Disposición Adicional Cuarta de la propia Ley estatal. Recientemente, sin embargo, la *Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes*, supone una vuelta a criterios racionales, y no puramente físicos o de protección especial, a la hora de determinar el suelo no urbanizable.

En conclusión, tal como ya se ha señalado, los objetivos de un desarrollo urbanístico sostenible pueden imponer la adopción de medidas de reclasificación o desclasificación de suelos, pero también pueden afectar a los propios criterios de clasificación del suelo, en concreto, como no urbanizable o rústico. En los territorios insulares el problema suscitado por la aplicación de la Ley 6/1998, como ya se ha comentado, parece fácilmente resoluble a la vista de la Disposición Adicional Cuarta de la propia ley, que ha previsto expresamente la posibilidad de que en los archipiélagos balear y canario se introduzcan peculiaridades relativas a la clasificación del suelo no urbanizable y urbanizable. Entre los "otros" criterios del SNU o rústico que puede introducir el legislador autonómico estarían comprendidos los vinculados al desarrollo sostenible, tal como se formulan en la normativa vigente en la comunidad balear.

En las áreas sustraídas al desarrollo urbano, las DOT diferenciaban entre el suelo rústico protegido y el suelo rústico común. El primero se componía de diversas categorías de ordenación: Áreas Naturales de Especial Interés de Alto Nivel de Protección (AANP), Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP), Áreas de Prevención de Riesgos (APR) y Áreas de Protección Territorial (APT). En el Suelo Rústico Común, las categorías de ordenación que se establecían eran: Áreas de Interés Agrario (AIA), Áreas de Transición (AT) y Áreas de Suelo Rústico de Régimen General (SRG). Todas estas categorías, como es natural, se han utilizado para la ordenación del suelo rústico que propone el PTM, introduciendo su división en subcategorías, atendiendo a algunas matizaciones y peculiaridades que se examinarán en el epígrafe correspondiente.

2.2.2. LOS EJES DE ACCIÓN

Los ejes de acción para ordenar las áreas sustraídas del desarrollo urbano son tres. Todos ellos surgen de desarrollar líneas que la Ley de las DOT dejaron abiertas para la posterior regulación por planes territoriales como el presente.

1- La matriz de usos (Art. 21, y Anexo 1)

2- La integración en el paisaje (Art. 21)

3- La coherencia entre planeamientos municipales. (Art. 13 y 18)

2.2.2.1. Eje de acción 1: MATRIZ DE USOS

Para la regulación de la implantación de los usos, nos serviremos del desarrollo de la Matriz de Usos de las Directrices de Ordenación del Territorio de las Illes Baleares, estableciendo los usos prohibidos, condicionados o admitidos en las distintas Categorías de Suelo Rústico. Recordemos que no es total la autonomía de la isla, pues las DOT dejan ya fijada en parte dicha Matriz. Especial relevancia tiene la regulación de lo que en las DOT se denomina *Resto de equipamientos*: de ocio, recreativos, científicos, culturales, comerciales, almacenamiento, educacionales, socio-asistenciales, turismo de cierta dimensión, campos de golf y su oferta complementaria, camping, parques zoológicos, circuitos deportivos..., que se regulan de un modo pormenorizado dada su indudable incidencia en el Suelo Rústico. Igualmente resulta importante la regulación de los usos denominados *Infraestructuras*.

Los criterios mas importantes para la ordenación de los usos han sido:

- Reciclaje y reutilización prioritaria del patrimonio edilicio, antes que nueva construcción.
- En lo posible no crear nuevos lugares para la implantación de usos, utilizar los ya existentes que poseen tradición y sabiduría de ubicación

Otros criterios han sido:

- Respeto a la tierra, agrediéndola lo menos posible con excavaciones o desmontes.
- Disponer los usos que van asociados a gran afluencia pública en los entornos urbanos.
- No aumentar la accesibilidad al territorio, respetando su antigua trama.
- Respetar las zonas boscosas.
- Defensa de las áreas agrícolas de mayor productividad que no estaban protegidas: regadíos, olivares y viñedos

	Sector primario			Sector secundario		Equipamientos		Otros			
	Actividades extensivas	Actividades intensivas	Actividades Complementarias	Industria Transform. Agraria	Industria General	Sin construcción	Resto Equipamiento	Actividades extractivas	Infraestructuras	Vivienda unifamiliar aislada	Protección y Educación Ambiental
AANP	**1**	**2**	**2-3**	**2-3**	**3**	**2-3**	**3**	**3**	**2-3**	**3**	**2**
ANEI	**1**	**2**	**2**	**2-3**	**3**	**2**	**3**	**2-3**	**2**	**2-3**	**1**
ARIP	**1**	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**1**
APR	**1**	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**2**
APT	**1**	**2**	**2**	**2**	**3**	**2**	**3**	**2-3**	**2**	**3**	**1**
AIA	**1**	**1**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**1**
AT	**1**	**1**	**2**	**2**	**3**	**2**	**2**	**3**	**2**	**2**	**1**
SRG	**1**	**1**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**2-3**	**2**	**2**	**1**

MATRIZ DE ORDENACIÓN DEL SUELO RÚSTICO DE LAS DOT (de conformidad a la DA 15ª de la Ley 10/2003, de 22 de diciembre de medidas tributarias y administrativas, y modificaciones anteriores de la misma)

2.2.2.2. Eje de acción 2: LA INTEGRACIÓN EN EL PAISAJE

El segundo eje de acción consiste en la integración en el paisaje

Consta de una regulación del aspecto paisajístico que los usos deben guardar, y de una propuesta de acciones de mejora del paisaje presente.

La regulación se realiza al amparo del artículo 21 de las DOT, donde se recoge la necesidad de establecer normas de integración paisajística y ambiental de ámbito supramunicipal. Para ello se ha instrumentado una división del territorio en dos regímenes de integración en el paisaje, uno más estricto que el otro. Ello se ha hecho a partir del plano de *Unidades de Paisaje*.

1. **Unidades de paisaje con régimen menor protección:** *Badies del Nord, Badia de Palma, Pla, Raiguer, Llevant, Migjorn y Pla de Sant Jordi*.
2. **Unidades de paisaje con régimen mayor protección:** *Serra Nord y La Victoria, Xorrigo, Massís de Randa, parte sur de las Serres de Llevant, Puig de Bonany y Península de Artá.*

También se han incluido varias categorías de suelo rústico que, aunque no esten dentro del ámbito de las unidades paisajísticas objeto de regulación, se ha considerado que por su valor natural, agrícola, paisajístico, grado de vulnerabilidad o por ser más sensibles a la actuación humana merecen un tratamiento diferenciado (ANEI, ARIP, SRG-F, AIA, APT, APR)

La regulación es, según el esquema anterior, gradual y acumulativa, de menos a más. Se han regulado diversos aspectos para garantizar la integración paisajística: la edificación propiamente dicha, su posición dentro de la parcela, y su implantación en el terreno. Para ello se ha inspirado en parte en lo recogido en los artículos 27, 28 y 29 de la *Ley 6/1997 del Suelo Rústico de las Illes Balears* y en la Disposición Transitoria 16ª de las DOT.

Paralelamente a la regulación por unidades paisajísticas, se proponen unas Áreas de Reconversión Territorial (ART) de conformidad al capítulo VII de las DOT. Son propuestas de mejora paisajística y se han definido como Proyectos de Mejora Territorial para su desarrollo. Se justifican detalladamente en el anexo 1 de esta memoria.

2.2.2.3. Eje de acción 3: LA COHERENCIA ENTRE PLANEAMIENTOS MUNICIPALES

Para su despliegue se desarrolla lo indicado en el artículo 18 de las DOT. "Los planes territoriales parciales establecerán criterios supramunicipales para que los instrumentos de planeamiento general realicen una ordenación coherente de los terrenos colindantes". A este respecto, la mayor discordancia radica en la regulación de la parcela mínima para vivienda unifamiliar. Por ello se ha incidido en ese aspecto.

El mecanismo de coherencia propuesto pasa por el establecimiento de unos Á*mbitos de Coherencia*, basados en el plano elaborado durante la fase de Diagnóstico del Plan: Unidades de Paisaje. Estas, por ser unidades de territorio con características homogéneas, deben en toda lógica, gozar de una protección lo más homogénea posible. Se trataría de evitar que el hecho administrativo de diferencia de término municipal suponga un radical cambio en los criterios de protección dentro de territorios paisajísticamente pertenecientes a una misma unidad.

Cada municipio deberá, a partir de ahora, realizar un planeamiento general coherente con el del resto de los municipios de su ámbito de coherencia (APCS), en lo referente a la parcela mínima para la implantación del uso de vivienda en suelo rústico. El grado

de coherencia se regula exigiendo a los municipios de un mismo ámbito un mínimo de convergencia en los porcentajes de suelo con parcela mínima para uso de vivienda superior a 28.000 m^2.

Para hallar el porcentaje actual "% actual" de la parte de un término municipal incluida en un APCS, se debe calcular el área que tenga una protección de parcela mínima para uso de vivienda superior a 28.000 m^2.

Para conseguir la coherencia entre los planeamientos generales, se establece un "% mínimo" para cada APCS, que todo municipio deberá cumplir cuando revise su planeamiento.

Para calcular estos mínimos, se ha procedido a medir todos los porcentajes de los municipios que se incluyen en cada APCS, y se ha establecido como "% mínimo" el valor intermedio entre estos tres:

1) El % promedio del APCS
2) El "% actual" máximo al cual se aplica un porcentaje de reducción de 2/3
3) El segundo máximo del "% actual"

No se han considerado representativas, para establecer los máximos, las áreas menores de 10 Km^2, para evitar que áreas de reducidas dimensiones con situaciones singulares de gran protección creen porcentajes distorsionantes.

Se han planteado dos medidas para simplificar la aplicación de los APCS. La primera es que en el caso de que un municipio esté afectado por dos o más APCS y la superficie de uno de ellos sea superior al 80% del territorio del término municipal, el porcentaje aplicable a éste será el único de aplicación a la totalidad del término. En segundo lugar, cuando exista una afección de un APCS inferior al 10 % del término municipal, no será de aplicación el índice correspondiente, y en este caso se aplicará el índice del APCS mayoritario.

Por último se establecen dos medidas para que los municipios no sólo converjan en cuanto a cantidad de suelo con protección de parcela mínima, sino para que lo hagan también en la ubicación del nuevo suelo que resulte protegido en aplicación de estas normas. En primer lugar, cuando sea posible, la aplicación de las protecciones a los territorios contiguos o más cercanos a AANP, ANEI o ARIP. Y en segundo lugar que en las zonas limítrofes entre municipios cada uno atienda a la situación de las zonas con mayor protección de los otros municipios para conseguir regulaciones no dispares entre ellos.

2.2.3. LOS EFECTOS DE LA NORMATIVA

Resultado de las anteriores acciones normativas, recogidas en el Título II de la Ley 6/1997 del Suelo Rústico, han resultado protegidos distintos aspectos del territorio de Mallorca. Queremos incidir en algunos en particular por su mayor importancia: la regulación de la construcción de vivienda en suelo rústico, la regulación de la oferta

turística, la regulación específica de la Serra de Tramuntana, de los Núcleos Rurales y de las Áreas de Asentamiento en Paisaje de Interés (AAPI) en suelo rústico.

2.2.3.1 LA LIMITACIÓN DE LA VIVIENDA EN RÚSTICO

Se propone una protección del suelo rústico respecto de la edificación de viviendas unifamiliares mediante dos vías. Una de medidas de choque de resultados inmediatos, y otra a medio plazo. De modo inmediato va a resultar:

A) Un incremento de las áreas no edificables: con la delimitación de las AANP, las ARIP-B, las APT y las AT-C

B) Un incremento de la parcela mínima en ARIP a 50.000 m^2

C) Un incremento del territorio de suelo rústico común con parcela mínima edificable superior a la actual de 14.000 m^2, gracias a la detección y delineado de todas las áreas con cubierta boscosa de más de 20 hectáreas (SRG-F) que no tenían protección especifica (50.000 m^2 de parcela mínima).

Y de resultados a medio plazo se han establecido:

D) La paulatina limitación a la sucesiva segregación de las parcelas en suelo rústico con el objeto de edificar viviendas, de modo que se vaya extinguiendo la actual fase histórica de sucesiva segregación de parcelas.

E) La convergencia, por elevación, de la protección de parcela mínima de los municipios hasta el grado medio establecido para el correspondiente APCS.

2.2.3.2 REGULACIÓN ESPECIFICA DE LA SERRA DE TRAMUNTANA.

El área de la Serra de Tramuntana más la península de Formentor abarca cerca de 92.000 ha. (una cuarta parte del área de Mallorca) y posee una serie de características esenciales que hacen de ella un área con vocación particularizada. A los efectos de la aplicación de este Plan, para la Serra de Tramuntana se ha utilizado la delimitación definida por la línea grafiada en el anexo I de la *Ley 1/1991, de 30 de Enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares*.

Este Plan Territorial propone la catalogación de los elementos más significativos de la Serra, que son:

- De conformidad a lo regulado en la *Ley 12/1998, de 21 de diciembre, de Patrimonio Histórico de les Illes Balears*, forman parte de los elementos catalogados dentro de la delimitación de la Serra de Tramuntana los que estén integrados en el *Registro Insular de Bienes de Interés Cultural* y en el *Catálogo Insular del Patrimonio Histórico*.
- Así mismo, se consideran elementos catalogados en la delimitación de la Serra de Tramuntana todos los que estén incluidos en los catálogos municipales existentes

- En los municipios donde no exista catálogo municipal aprobado definitivamente, en las edificaciones de valor arquitectónico como *cases de possessió*, *cases de pagès* construidas con técnicas tradicionales, molinos, puentes, *cases de neu* y demás elementos definitorios de las técnicas tradicionales, sólo se permiten obras de estricta conservación, mientras no se apruebe el correspondiente catálogo.

La Serra de Tramuntana ha sido un espacio que desde este Plan se ha estudiado detalladamente. Se realizó un estudio particularizado sobre ella (Análisis y Diagnóstico de la Serra de Tramuntana) a partir del cual se ha hecho una regulación diferencial de la Serra del siguiente modo:

- Disponiendo en la Matriz de Usos de normas especificas para los suelos de la Serra de Tramuntana
- Aplicando a toda la Serra de Tramuntana las condiciones más estrictas de integración con el paisaje.

Esto se traduce en que en toda la Serra de Tramuntana quedan controlados los siguientes aspectos de usos y de características de las construcciones:

1. La Matriz de Usos en la Serra de Tramuntana

Además de las restricciones generales que se establecen en el desarrollo de la Matriz de Usos para ANEI y ARIP, y que afectan en su totalidad a la Serra de Tramuntana, se han incluido las siguientes restricciones específicas sobre:

- La no-instalación de cultivos con invernaderos
- Las infraestructuras, en especial respecto de las conducciones y tendidos eléctricos
- Las construcciones unifamiliares en ARIP con cubierta boscosa. A tal fin se utilizó el mapa realizado a partir del "Análisis y Diagnóstico de la Serra de La Tramuntana", en donde se definían las zonas de ARIP de carácter preferentemente natural con un alto valor paisajístico, y los espacios agrícolas con bancales, como por ejemplo los ocupados por olivos.

2. Inclusión de la Serra de Tramuntana en las condiciones más estrictas de integración con el paisaje.

Las construcciones o infraestructuras que se permitan edificar en la Serra de Tramuntana tendrán que cumplir las siguientes características:

- En ningún caso se podrá edificar en pendientes mayores del 20%.
- Ninguna construcción o instalación podrá eliminar o reducir elementos edilicios de valor cultural como barracas *de roter*, hornos de cal, *cases de neu*, *marjades* o muros de "pedra en sec".
- La superficie máxima construible, expresada en metros cuadrados, no podrá superar el dos por ciento (2%) de la superficie de la parcela; y el porcentaje máximo de la parcela que podrá ser ocupado por la edificación y el resto de elementos constructivos será inferior al tres por ciento (3%)

- Las construcciones se realizarán con acabados exteriores tradicionales, cubierta inclinada de teja árabe y carpintería exterior de madera. Los porches no podrán superar el veinte por ciento (20%) de superficie ocupada por la edificación.
- Los cercados de propiedades serán de pared de piedra en seco
- No se podrán realizar, fuera del área ocupada por la edificación y el resto de elementos constructivos, ningún movimiento de tierras ni ninguna actuación que transforme el perfil natural del terreno o que altere la naturaleza rústica del mismo. Y los bancales que se realicen en el área ocupada por la edificación serán en piedra
- Las aguas residuales generadas no podrán ser vertidas en pozos negros o zanjas filtrantes negras.
- Queda prohibida la apertura de nuevos caminos de titularidad privada, excepto aquellos que transcurran íntegramente por el interior de una finca y sirvan a las necesidades de la misma, o transcurran íntegramente por dentro de varias fincas a título de servidumbre para uno o varios predios dominantes.

2.2.3.3 LA REGULACIÓN DE LOS NÚCLEOS RURALES.

En cumplimiento del mandato establecido en el artículo 21 de la Ley 6/1999 y en uso de la facultad otorgada en el artículo 9.4 de la Ley 6/1997, el Plan acomete la regulación de los Núcleos Rurales en un capítulo del Título destinado a las Áreas Sustraídas del Desarrollo Urbano. Con voluntad de coordinación de las posteriores regulaciones a establecer por los planeamientos municipales y tomando necesariamente en consideración que, según el Art. 8.1 de la Ley 6/1997, se trata de asentamientos en suelo rústico cuyas características desaconsejan su inclusión en una clase de suelo susceptible de desarrollo urbanístico; de ahí que la regulación del Plan tienda a impedir que, al abrigo de la calificación de Núcleo Rural, puedan encubrirse verdaderas urbanizaciones propias de las áreas de desarrollo urbano.

Para ello se establece en la normativa unas condiciones para la calificación, por parte de los ayuntamientos, de un asentamiento como núcleo rural. Tales requisitos se basan en el número de viviendas que contiene, en la consolidación del asentamiento, y en los criterios para el establecimiento del perímetro. Coherentemente con todo ello, se limita la posibilidad de aumentar posteriormente este ámbito. Estos requisitos establecidos para la delimitación de los núcleos rurales son tales -la previa existencia de más de seis viviendas, que al menos el 80% esté consolidado por la edificación- que están únicamente posibilitando que se califique como núcleo rural lo que, de hecho, ya lo es, e impiden que, al amparo de tal calificación, se posibilite el nacimiento de un nuevo núcleo de población en un terreno rústico carente hasta entonces de tal calificación.

En la misma línea se sitúa el requisito de que las infraestructuras y los equipamientos al servicio del núcleo rural deban tener la consideración de elementos comunes del mismo, los cuales se deben construir, instalar y conservar por los propietarios de las parcelas incluidas dentro de su delimitación, como obligación inherente a su derecho de propiedad. De esta manera, se alejan así los núcleos rurales del proceso urbanizador propio de los suelos urbanizables o aptos para la urbanización y, con ello, la posibilidad de que tales núcleos deban luego ser necesariamente clasificados como suelo urbano, sin que la Administración haya participado en las plusvalías generadas en el proceso de transformación del suelo. Por otra parte, esto permite garantizar el preceptivo nivel de infraestructuras y equipamientos del que deben gozar estos núcleos.

Igualmente se establecen regulaciones para que los usos autorizables sean los propios o compatibles con un núcleo rural. En esa misma línea, se condiciona el tamaño y densidad de la vivienda para no desfigurar el carácter de núcleo rural.

2.2.3.4. REGULACIÓN DE LA OFERTA TÚRISTICA.

La regulación de la oferta turística queda desarrollada en la normativa de la Matriz de Usos. Dicha normativa colabora en la consecución de los objetivos generales. Repasamos a continuación la orientación hacia estos objetivos de las medidas de regulación de la oferta turística que se han adoptado.

- Prohibirla en AANP, en ANEI y en APT
- Evitar una carga excesiva del territorio rústico; por ello se requerirá un mínimo de superficie de parcela para asegurarse que sea asumible por el territorio la huella ecológica del uso turístico
- El volumen edificado de la oferta turística y de la construcción de instalaciones anejas debe quedar integrado en el interior de una construcción existente con anterioridad a la expansión turística. Con ello se asegura que los nuevos usos no se establecen en nuevas ubicaciones en el territorio, sino que se sitúan en lugares con una sopesada sabiduría de ubicación, subrayando la identidad histórica del territorio. Consideramos que además, dadas las dimensiones de en torno a 1.000 m^2 de muchas *possessions* y alquerías, estas serán las destinatarias preferentes de tales reutilizaciones
- En caso de que, en aras de una oferta de calidad, sea necesaria una mayor superficie que la proporcionada por la construcción existente, estas ampliaciones deberán integrarse con la edificación existente y siempre estarán subordinadas a esta, la cual, como raíz de la identidad del lugar, debe permanecer en posición preeminente y no ser dañada en sus valores arquitectónicos
- Se incentiva la conservación o recuperación de las dimensiones de las antiguas grandes parcelas, exigiendo que la superficie construida total sea un 1 % de la de la parcela

- Como antes se ha indicado, se obliga a utilizar construcciones de carácter tradicional, para asegurar la imagen adecuada
- No se permiten establecimientos de más de 120 plazas de alojamiento o de 60 habitaciones, de lo contrario empezarían a tener un carácter más masivo que exclusivo.

Por último, debemos aclarar que a efectos normativos, la oferta turística en suelo rústico se ha regulado en tres apartados excluyentes:

1) la oferta turística de los tipos recogidos en el Decreto 62/95
2) la oferta hotelera complementaria a campos de golf, en la que ya vienen fijadas con superior rango, por la Ley 12/1988, de 17 de noviembre de Campos de Golf, tanto la parcela mínima como el número máximo de plazas
3) el resto de tipos de oferta turística en rústico

Dentro de la Matriz del Suelo Rústico, el primer apartado se contiene en el epígrafe *Actividades Complementarias del Sector Primario*, el segundo y el tercero en la regulación del *Resto de Equipamientos*.

2.2.3.5. LA REGULACIÓN DE LAS AAPI

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 31 de la *Ley 6/1999 de Directrices de Ordenación Territorial* (DOT), el Plan delimita las Áreas de Asentamiento en Paisaje de Interés (AAPI) existentes según el Art. 5 de la *Ley 1/1991 de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de la Áreas de Especial Protección de las Illes Balears*. Así mismo, establece las condiciones para su crecimiento para usos residencial, turístico, industrial y de servicios. Pero el Plan no agota aquí su regulación de las AAPI y establece su régimen de usos, especialmente conveniente para aquellas que todavía no tienen la clasificación de suelo urbano, urbanizable o apto para la urbanización, porque con ello se viene a cubrir un vacío originado con la Disposición Adicional Segunda de la Ley 1/1991, en su redacción dada por la Ley 7/1992, que otorgó la consideración de AAPI a suelos rústicos, lo que sin duda supuso una novedad no contemplada en la redacción originaria de los artículos 2.4 y 5 de dicha Ley 1/1991 que, a pesar de dicha novedad, no fueron adaptados a la misma. Por ello, y porque las Áreas de Asentamiento en Paisaje de Interés participan tanto de la naturaleza de área de desarrollo urbano como de área sustraída del desarrollo urbano, se agrupa toda su regulación en un Título específico para ellas.

En la regulación de las AAPI que todavía no tienen la clasificación de suelo urbano, urbanizable o apto para la urbanización, las especiales características de estas áreas requieren excepciones en los usos autorizables respecto al régimen del suelo rústico de otras áreas, en concreto en lo referente a los usos industriales y de equipamientos.

Y en lo referente a las condiciones para el crecimiento de las AAPI, se ha recurrido a criterios paisajísticos (impacto visual mínimo y no perturbación de perspectivas),

físicos (pendiente máxima de los terrenos a ocupar) y naturales (conservación de la masa boscosa).

2.2.4. DELIMITACIÓN GRÁFICA DE LA NORMATIVA DEL SUELO RÚSTICO

Como ya se indicó anteriormente, han sido dos los planos básicos que han instrumentado, solos o combinados, la regulación del suelo rústico: el plano de Categorías del Suelo Rústico y el de Unidades de Paisaje. Las delimitaciones gráficas que en ellos se establecen, dados sus efectos normativos, han sido realizadas con criterios y métodos objetivos, de manera que queden suficientemente sustentadas y justificadas. A continuación se refieren dichos criterios de delimitación gráfica.

2.2.4.1 Delimitación gráfica de las categorias del suelo rústico.

Las distintas categorías del Suelo Rústico, que para la aplicación de la Matriz es necesario delimitar con precisión, se han delineado según se indica a continuación.

AANP. Areas Naturales de especial interés de Alto Nivel de Protección.

Tal como se determina en el Art.19.a, de las DOT, son las definidas en la *Ley 1/1991, de 30 de Enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de les Illes Balears*, así como los espacios naturales protegidos, declarados según la *Ley 4/1989, de 27 de Marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres*.

Para su realización se ha utilizado la cartografía de encinares, zonas húmedas, altitudes superiores a 700 metros, pendientes mayores de 40 grados, la franja de 100 metros a partir de la orilla de mar del Mapa Topográfico Balear del Govern; y acebuches, bosques de ribera, sabinares y vegetación de los sistemas dunares del mapa de Hábitats. Además de los calificados como "elemento paisajístico singular" en el Plan Provincial de Ordenación de Baleares de 1973, siguiendo la cartografía del plano "Estructura Urbanística. Ordenación Básica. 2.2"

ANEI. Areas Naturales de Especial Interés.

Son las definidas y grafiadas por la *Ley 1/1991, de 30 de Enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de les Illes Balears*, no incluidas en la categoría anterior. En este caso no se ha realizado delimitación alguna distinta de la recogida en la citada LEN.

ARIP. Areas Rurales de Interés Paisajístico

Son las también definidas y grafiadas por la Ley 1/1991.

Como ya se ha indicado a efectos de la regulación normativa se ha visto necesario distinguir dentro de la Serra de Tramuntana las zonas con cubierta boscosa (ARIP-Boscosas). La definición de estas viene recogida en el "Análisis y Diagnóstico de la Serra de Tramuntana" llevado a cabo durante el proceso de elaboración del Plan. El método para su delimitación ha sido a través del plano de Uso del Suelo elaborado en los trabajos del Plan. Se han escogido las zonas de ARIP de la Serra de Tramuntana de pinares, acebuches, garrigas, *carritxeres*, vegetación de torrentes, espacios con bancales como son los olivares.

APR Areas de Prevención de Riesgos

La delimitación que ofrece el Plan de las Áreas de Prevención de Riesgos es resultado de los sistemas de información geográfica utilizados en las fases anteriores.

La delimitación de las APR, como el resto de delimitaciones de las categorías de suelo rústico, producirá efecto vinculante directo sobre el planeamiento. Ahora bien, teniendo en cuenta que la delimitación se ha realizado a partir de una cartografía a 1/25.000, en el futuro dicha delimitación podrá ajustarse mucho más como consecuencia de un amplísimo trabajo geomorfológico, hidrológico e hidráulico-trabajo que a todas luces excede a un Plan Territorial- y que puede ser realizado por la administración competente en cada materia y que oportunamente recogerá el Plan Territorial, todo ello aparte de la delimitación más precisa de dichas categorías que corresponde al planeamiento municipal, de conformidad con el artículo 25 de las DOT.

- APR de inundaciones.

Para la delimitación definitiva del APR de Inundación se está trabajado en coordinación con la Dirección General de Recursos Hídricos. La delimitación aquí presentada, facilitada por la Conselleria de Medi Ambient del Govern de las Illes Balears, será valida desde la aprobación del Plan Territorial, pero no se puede dar por definitiva.

- APRs de erosión, incendio, deslizamiento.

Las Áreas de Prevención de Riesgos de Deslizamientos, de Erosión y de Incendios se ha realizado a partir de los Planos de Grados de Riesgos de Desprendimiento, Grados de Riesgo de Erosión y Grados de Riesgo de Incendios, planos realizados a partir de análisis multicriterio de todas las variables con incidencia, creando los respectivos mapas temáticos. La metodología para su elaboración ha sido la siguiente:

Para analizar el riesgo de deslizamiento y erosión se han tenido en cuenta diversas variables.

Cada variable tiene categorías que se valoran de 1 a *n* como máximo, según supongan menor o mayor riesgo.

Cada variable se pondera según sea su influencia en el comportamiento del terreno frente al deslizamiento. Entonces el valor final de cada categoría resulta de multiplicar su valor (entre 1 y *n*) por el factor de ponderación de la variable a la que pertenece.

Las variables consideradas se comentan a continuación, indicando factor de ponderación, categorías, valoraciones y valoraciones ponderadas.

A) Pendiente.

Se le asigna un factor de ponderación de 6.
Se consideran cinco categorías con las siguientes valoraciones y valoraciones ponderadas:

Pendiente	Valor	Valor ponderado
0 – 5 %	1	6
5 – 10 %	2	12
10 – 20 %	3	18
20 – 35 %	4	24
> 35 %	5	30

B) Litologia.

Se le asigna un factor de ponderación de 8.
Se consideran las categorías del mapa litológico, con las siguientes valoraciones (que indican vulnerabilidad) y valoraciones ponderadas:

Litología	Valor	Valor ponderado
Embalses y otros	0	0
Margas y rocas volcánicas	8	64
Margas y margocalizas	8	64
Margas con calcarenitas inrtercaladas	6	48
Cuarzoarenitas y lutitas rojas	3	24
Margas y calizas con lignitos puntuales	4	32
Margas, conglomerados y yesos	6	48
Limonitas y calcarenitas	1	8
Conglomerados y margas	3	24
Calcarenitas con conglomerados y yesos	1	8
Calizas dolomías y brechas carbonatadas	1	8
Calizas arrecifales	1	8
Calcarenitas bioclásticas	1	8

Depósitos de carácter aluvial	6	48
Formaciones superficiales y coluviales calizas	4	32
Arenas eólicas y de playa	4	32
Arcillas rojas en suelos desarrollados	8	64
Limos arcillosos ricos en materia orgánica	8	64
Dolomías y margas	3	24

C) Intensidad de precipitación.

Se le asigna un factor de ponderación de 3.
Se consideran las siguientes categorías, con su valoración y valoración ponderada.

Precipitación	Valor	Valor ponderado
Mm 300 a 600	1	3
Mm 601 a 900	2	6
Mm > 900	3	9

D) Usos del suelo.

Se le asigna un factor de ponderación de 3.
Se consideran las siguientes categorías, con su valoración y valoración ponderada.

Uso del suelo	Valor	Valor ponderado
Urbano	1	3
Urbanizable	2	6
Secano con árboles	3	9
Secano sin árboles	2	6
Olivos	2	6
Regadío con árboles	3	9
Regadío sin árboles	2	6
Masa boscosa	3	9
Garriga	2	6
Maquia	3	9
Agua	1	3

El mapa final de riesgo de deslizamiento se obtiene de combinar los mapas de las variables A, B, y D, que se obtienen con las variables arriba comentadas. Se considera que las pendientes influyen el doble que las demás variables en la potencialidad de deslizamiento y entonces la combinación de mapas es como sigue:

2 [Pendientes] + [Litología] + [Precipitación]

Para cada punto del territorio se obtiene un valor resultado de esta operación con los valores ponderados de las categorías, y se ha equidistribuido en los 5 tramos.

Muy bajo
Bajo
Moderado
Alto
Muy Alto

El mapa final de riesgo de erosión se obtiene de combinar los cuatro mapas que se obtienen con las variables arriba comentadas. Se considera que las pendientes influyen el doble que las demás variables en la potencialidad de erosión y entonces la combinación de mapas es como sigue:

2[Pendientes]+[Litología]+[Precipitación]+[Uso Suelo]

Para cada punto del territorio se obtiene un valor resultado de esta operación con los valores ponderados de las categorías, y se ha equidistribuido en los 5 tramos.

Muy bajo
Bajo
Moderado
Alto
Muy Alto

En el caso de las APR de deslizamiento, de las cinco áreas de riesgos en las que se dividió toda la isla (riesgos muy altos, altos, medios, bajos, y muy bajos), se ha considerado incluir en el APR los tres primeros riesgos: muy altos, altos, y medios.

Y en el APR de erosión, de las cinco áreas de riesgos en las que se dividió toda la isla (riesgos muy altos, altos, medios, y bajos, muy bajos), se ha considerado incluir en el APR los cuatro primeros riesgos: muy altos, altos, medios, y bajos.

En el caso de las APR de incendios se utilizó la cartografía del Plan de Prevención de riesgos de las Islas Baleares suministrada por la Conselleria de Biodiversidad del Govern que dividía toda la isla en cuatro áreas de riesgos (riesgos muy altos, altos, medios, y bajos). Se ha considerado incluir en el APR de incendios los riesgos: muy altos y altos.

Tal como se indica en la norma específica del Anexo I de las DOT, modificado a partir de la *Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas*, en las APR es necesario conocer la calificación del suelo rústico subyacente que les correspondería a falta de riesgo, al efecto de poder

autorizar nuevas viviendas. Por este motivo, se han grafiado las APR de manera que, superpuestas a las restantes categorías del suelo rústico, se pueda apreciar cual es la categoría que le correspondería en el caso de no existir el riesgo mencionado, todo ello a efectos de conocer la superficie de parcela mínima necesaria para el uso de vivienda unifamiliar.

APT Areas de Protección Territorial

- APT de carreteras.

La franja comprendida entre dos líneas longitudinales paralelas a las aristas de explanación de las carreteras y a una distancia de estas de 25 metros en las carreteras de cuatro o más carriles, de 18 metros en las carreteras de dos carriles de las redes primaria y secundaria y de 8 metros en las carreteras de dos carriles de las redes local o rural, según lo que dispone la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de las Illes Balears, excepto cuando se trate de travesías.

- APT de costa

La franja de 500 metros medida desde el límite interior de la ribera del mar. Pasamos a describir los criterios para la definición gráfica de la APT de costa.

A) Criterios principales:

La *Ley 6/1999, de 3 de Abril, de las Directrices de Ordenación Territorial* (DOT) crea, en el artículo 19, el Área de Protección Territorial (APT) como zona de suelo rústico protegido y la define como una franja de 500 m. hacia el interior contando desde la Ribera del Mar (RM), línea poligonal definida por la Ley de Costas que normalmente coincide con el límite del dominio público marítimo terrestre.

También se definen las excepciones a esta zona que en primer lugar son los suelos urbanos o urbanizables con plan parcial y proyecto de urbanización aprobados definitivamente, o los puertos y su zona de servicios (núcleos excluidos).

Pero además se establece otra excepción para aquellas zonas que, situadas en la franja de los 500 m mencionada anteriormente, se hallan situadas en las áreas posteriores a los núcleos excluidos. Esta zona excluida se crea a partir de las proyecciones ortogonales a la línea de RM del núcleo excluido, tal como se representa, de manera general y esquemática, en el Anexo II de las DOT.

Hasta este momento todas las excepciones son sectores urbanos o urbanizables que se mantienen según las DOT, o los puertos y sus zonas de servicio, y unas áreas para el crecimiento de todos ellos que claramente se sitúan hacia el interior y no plantean problemas para su exclusión de la zona APT.

Finalmente quedan los casos en que se plantea un problema por cambio de alineación de la RM y un conflicto entre la zona posterior a un núcleo urbano y la zona de APT contigua, es decir, que en relación al núcleo excluido queda en segunda línea de mar, pero por la forma de la costa que gira un ángulo importante hacia el interior queda en primera línea en relación al otro lado de la costa.

Este caso está regulado por el artículo 19.3 de las DOT que establece que en caso de conflicto entre la zona de APT y la excluida para destinarla al crecimiento de núcleo urbano prevalece este concepto sobre el primero, es decir, que se tiene que hacer trazando las líneas ortogonales a la RM que sean tangentes al núcleo excluido y dirigidas hacia el interior y cuando se produzca una superposición de esta zona destinada al crecimiento del núcleo con una zona de APT que se crea por cambio de alineación de la RM se ha de entender que prevalece el derecho de posible crecimiento sobre el de protección, es decir, que en esta zona superpuesta no se crea una zona de APT sino una excepción a esta.

B) Criterios complementarios:

En primer lugar se tiene que establecer que únicamente se admitirá que predomina la excepción sobre el APT cuando la línea ortogonal de proyección se dirige hacia el interior de la isla y no si va hacia el mar o es casi paralela a él. Este criterio es coherente con el artículo 10 del POOT que no permite el crecimiento en la primera línea de mar.

Las proyecciones se hacen desde el núcleo excluido ortogonalmente a la línea media que representa la RM, ya que por su carácter poligonal si no se hace así puede haber variaciones importantes.

Estos criterios se entienden aplicables para zonas contiguas pero no por los dos lados de una península como la de Formentor.

Tampoco se puede aplicar cuando las zonas están separadas por un agua de mar o interior como en el caso de la Albufera, es decir, no se acepta que el núcleo excluido pueda crecer al otro lado de la RM.

La extensión de la zona que se tiene que excluir de la APT llega hasta el límite que establecen las DOT para el crecimiento de un núcleo, es decir, los 500 metros máximos que puede tener la zona de transición.

C) Criterios simplificadores:

Cuando la línea que representa el límite de la zona de APT esté próxima a elementos físicos fácilmente identificables se utilizarán estos en lugar del teórico obtenido. Por ejemplo un camino, un canal, un límite de suelo urbano.

Cuando la zona de APT afecte a un sector urbanizable que se mantiene según las DOT, se propone que quede todo el sector según sea la

afección de las dos terceras partes del mismo, es decir, si son APT dos terceras partes del sector queda como tal, y si son excepción del APT se excluye todo el sector de esa zona, excepto en el primer caso si la superficie del resto del sector es superior a 20 Ha, ya que se considera que tiene una magnitud suficiente para poder desarrollarse como suelo urbanizable en razón de las cargas mínimas de cesiones, equipamientos locales y sistemas generales que son preceptivos para los nuevos crecimientos. Este último caso supondrá, en todos los casos, la tramitación de un nuevo planeamiento parcial adaptado a las nuevas superficies y a los requerimientos de este Plan Territorial. Cuando las entradas hacia el interior de la RM producen una zona de la APT con forma regular, se suprimirán las pequeñas áreas en relación al resto de la zona.

Por último indicamos que los planos utilizados para definir la Ribera de Mar han sido:

a) en los municipios en los que Demarcación de Costas tiene disponible la Ribera de Mar en archivo de CAD se ha empleado ésta,

b) en el resto se ha empleado la línea de costa del Mapa Topográfico Balear del Govern de les Illes Balears.

AIA Areas de interés agrario

Se han delimitado dos tipos de Áreas de Interés Agrario, las intensivas (AIA-I) y las extensivas (AIA-E).

Las Áreas de Interés Agrario se han obtenido, debido a que la Conselleria de Agricultura del Govern de las Illes Balesrs no dispone de momento de mejores base de datos, a partir de los mapas digitales de cultivos y aprovechamientos de Mallorca, a escala 1:50.000 del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPYA) de los años 1985 (base original utilizada para comprobar la extensión máxima del olivar), 1996 y 1999 (actualización y corrección de superficies y entidades de cultivos intensivos y fruteros).

A partir de estos planos, se ha llevado a cabo una metodología específica para conocer las áreas de máximo potencial para diferentes tipos de cultivos y aprovechamientos en la isla de Mallorca. Para las AIA-E, se han utilizado los cultivos y zonas potenciales de crecimiento de viña y olivar; para la determinación de las AIA-I, se han escogido las zonas de regadío y cultivos intensivos. Tiene que indicarse que estas delimitaciones son de zonas donde hay un porcentaje relevante por ser mayoritario, de parcelas dedicadas a este uso, por lo que no necesariamente a una parcela concreta, aunque este incluida en este ámbito, se le esta declarando la dedicación al cultivo en cuestión. La metodología para la unión de polígonos o entidades de cultivos fue la siguiente:

Los códigos de los mapas de cultivos y aprovechamientos fueron extraídos en formato tabla y ordenados por atributos de tipo de especie y cabida cubierta. Al tratarse de una

clasificación múltiple se obtenía una lista ordenada donde las entidades más semejantes, estaban más cercanas.

La referida lista se utilizó para la fusión semiautomática de entidades, sobre todo de cultivo: viñas, olivares, fruteros de secano, regadío y otros cultivos intensivos. La fusión de entidades de vegetación natural se realizó teniendo en cuenta tanto la clasificación que presentaba la superficie en el año considerado con la que presentaría en un horizonte de 10 años (para evitar y enmendar incorrecciones de asignación anteriores en las superficies y polígonos). Para asignar la clase vegetal a una entidad en un futuro próximo (10 años) se formo inicialmente una matriz de transición (matriz de Markov) de clases vegetales secuenciales y se utilizó el concepto de sucesión ecológica (proceso ordenado de sustitución / adición de especies a lo largo del proceso de recuperación de un ecosistema, desde sus estadios más simples a los más complejos). A partir de esta obteníamos una probabilidad de hacia donde se dirigía una parcela en un futuro.

Para las AIA-E este proceso fue utilizado en algunas parcelas correspondientes a olivares y viñas, o mixto de olivares y viñas, incluso con cultivo de secano, ya que en los trabajos de campo se constató que un elevado porcentaje de olivares de media montaña ya abandonados podrían recuperarse con ligeros trabajos y utilizarse como zonas de transición ecológicas entre cultivos y áreas más naturales.

Se han utilizado también como comprobación los datos sobre olivares y viñas de Mallorca y diferentes estudios sobre plantaciones fruteras. Para acabar, la comprobación de la geometría y de la existencia de la parcela fue realizada según los datos del SIG-Oleícola Español del MAPYA. Con la referida comprobación se obtuvo un porcentaje de parcelas abandonadas que no se encontraban computadas en la base del SIG. La delimitación del AIA-E así formada no contiene la información de viñas y olivares de nueva implantación a partir de marzo de 1999.

Para las AIA-I se ha utilizado el mismo procedimiento, en el que se ha realizado una depuración en función de la capacidad de las explotaciones para sostener una actividad económica competitiva. Por eso se han escogido aquellas áreas de regadíos con una mayor extensión y con una mayor capacidad de recarga de los acuíferos y fuentes de aportación hídrica. También se han utilizado las grandes áreas o concentraciones de suelos dedicados actualmente o en el pasado a cultivos de regadío.

Finalmente una vez obtenidas, después del proceso informático, las delimitaciones de estas zonas se ha procedido a referenciarlas a límites de parcela o del terreno, excluyendo de su ámbito áreas ocupadas por sistemas generales de infraestructura, que aunque ubicados en suelo rústico no son susceptibles de acoger cultivos como los antes mencionados.

De todos modos cuando estas Áreas se superponían con las AT se ha seguido el siguiente criterio:

a) El AT-crecimiento prima sobre el AIA-extensiva y el AIA-intensiva.

b) En cambio ambas AIA intensiva y extensiva, priman sobre el AT-harmonización.

AT Áreas de Transición

Se han delimitado dos subcategorías, tal como se ha explicado en el capítulo anterior de esta memoria, dependiendo de que la finalidad del Área de Transición (AT) sea la reserva para el crecimiento urbano o la harmonización con diferentes clases de suelo. Se han denominado respectivamente, Áreas de Transición de Crecimiento (AT-C) y Áreas de Transición de Harmonización (AT-H).

Para la delimitación del AT (suma de AT-C y AT-H) se han aplicado dos tipos de criterios. Uno para las zonas POOT y otro para el resto.

En zonas POOT, el AT consiste en una corona de 500 metros de ancho, medidos a partir del límite del suelo urbano más el urbanizable. Tal criterio se ha tomado para su coincidencia con la "zona de protección posterior" definida por el POOT.

En el resto de la isla, el AT consiste en coronas entorno al suelo urbano y urbanizable cuyos anchos dependen en cada caso del papel funcional desempeñado dentro de la isla por el núcleo en cuestión. Así para el municipio de Palma se ha establecido en 500 metros en su núcleo principal y en 100 metros en el resto de sus núcleos; para los núcleos de un nivel intermedio, 350 metros; y para el resto de los núcleos 100 metros. Se han considerado como de nivel intermedio los núcleos de interior cuya población supera los 3.000 habitantes. Dado el carácter de suelo rustico no protegido que tienen las AT, estas coronas se han recortado con las cinco categorías de Suelo Rústico protegido: AANP, ANEI, ARIP, APR (éstas se han superpuesto con las AT-H) y APT. Igualmente también se ha recortado esta corona con las AIA y con los SRG-F. El resultado es el Área de Transición (AT).

Para distinguir dentro de las AT las zonas AT-C y las AT-H se ha seguido el siguiente criterio:

Atendiendo principalmente los criterios señalados en el capítulo de esta memoria para el crecimiento, debe señalarse que se ha incluido, entre otras, como AT-C las áreas que producen un recorte o quiebro en la compleción compacta y continua del límite urbano con el suelo rústico y las áreas comprendidas entre el núcleo y el trazado de variantes viarias externas a este. No se han incluido áreas de fuerte pendiente o de impacto paisajístico negativo o con una considerable masa boscosa por no considerarse adecuadas para el futuro crecimiento del núcleo. Por ello ha primado el SRG-Forestal sobre el AT-Crecimiento.

Se ha incluido como AT-H el resto, siempre que no se superpusieran a las AIA ni al SRG-Forestal.

En todos los casos se ha garantizado que, como mínimo, una franja de 100 metros, cuando discurra por Suelo Rústico no Protegido, queda clasificada como AT.

SRG-F Suelo Rústico de Régimen General Forestal

Para cumplimentar lo regulado en el articulo 7 LSR, que señala que la ordenación diferenciará los mayoritariamente ocupados por masas forestales y de bosque bajo excluidos de la clasificación del suelo rústico protegido, a partir de las fotografías del

vuelo del 2001 del Govern de las Illes Balears, se han trasladado al MTB a escala 1:25.000, todas las masas boscosas que, una vez recortadas con el Suelo Rústico Protegido (AANP, ANEI, ARIP, APT, APR), su proyección en planta tuviera dimensiones superiores a 10 hectáreas. De todas ellas se han incluido como SRG-F las de más de 20 hectáreas.

Tras esta primera delimitación, al SRG-F se le ha recortado la franja mínima de 100 metros de AT indicada en el art.20.2 de la Ley de las DOT.

SRG Suelo Rústico de Régimen General

Es el resto del suelo rústico común que no esté incluido en ninguna de las anteriores categorías. Tal como se ha explicado en la introducción de este capítulo de la memoria, estos suelos, aunque se trate de suelos rústicos sin una especial protección en si mismos, contribuyen de forma esencial a la función de preservación de uno de los elementos que conforman el modelo territorial: las áreas sustraídas al desarrollo urbano.

2.2.4.2. DELIMITACIÓN DE LAS UNIDADES DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y AMBIENTAL.

Se ha dividido Mallorca en nueve unidades de integración paisajística y ambiental(grandes zonas de territorio con características homogéneas). Cada una de las unidades a su vez se ha formado por la unión de subunidades homogéneas que tienen un paisaje más definido y concreto, tal como se expondrá a continuación. Para cada subunidad se dan unos topónimos indicativos del área que incluye.

A. Serra Nord y La Victòria.

Se distinguen tres zonas según la altura sobre el nivel del mar (culminal, medio y litoral) y tres según la situación geográfica (norte, centro y sur). Se definen las nueve subunidades que resultan de combinar las zonas (3 x 3 = 9) entre si.

- **Litoral norte**. Formentor, Cala Sant Vicens, Cap Pinar (La Victòria).
- **Litoral centro**. Cala Tuent, Port de Sóller, Port de Valldemossa.
- **Litoral sur**. Banyalbufar, Port d'Andratx, Dragonera.
- **Medio norte**. Vall de'n March, Ternelles, Vall de l'Aixarell.
- **Medio centro**. Lluc, embalses, Valldemossa.
- **Medio sur**. Esporles, Puigpunyent, Galilea.
- **Culminal norte**. Tomir, Puig Roig, Puig Caragoler.
- **Culminal medio**. Puig Major, Massanella, l'Ofre.
- **Culminal sur**. Teix, Serra de Planissi, Galatzó.

Se ha incluido La Victòria en esta unidad ya que por sus similares características ambientales i paisajísticas con el resto de las zonas de la Serra Nord, se ha considerado que forma parte del mismo grupo.

B. Serres centrals.

Esta unidad incluye las áreas montañosas que atraviesan la isla transversalmente por su zona central.

- **Ponent**. Xorrigo.
- **Pla**. Randa /Cura, Bonany.
- **Llevant**. Sant Salvador/Santueri.

C. Badies del Nord.

- **Badia Pollença**. Port de Pollença, platja de Pollença, s'Albufereta.
- **Zona Cap Pinar**. Es Barcarès, Alcúdia, Port d'Alcúdia, Alcanada.
- **Badia d'Alcúdia oeste**. Can Picafort, platja de Can Picafort.
- **Zonas húmedas**. S'Albufera.
- **Badia d'Alcúdia este**. Son Bauló, platges de Muro, marines de Son Serra, torrent de Na Borges.

D. Badia de Palma.

Esta unidad incluye, básicamente, áreas muy urbanizadas tanto del litoral como de la periferia de la capital.

- **Litoral turístico 1**. Costa de Calviá (oeste), Platja de Palma (este). Incluye los extremos de la bahía, más alejados de Palma, con una edificación densa y alta, de limitado valor arquitectónico, fruto del *boom* turístico a partir de los años 60.
- **Litoral turístico 2**. Passeig Marítim, Gomila/Bellver, es Molinar/Cala Gamba. Incluye la parte central de la bahía, excluyendo el casco antiguo de Palma; con edificación relativamente densa y bastante alta, con arquitectura de cierto valor, propia del turismo anterior a los años 60.
- **Casco antiguo**. Fachada marítima, núcleo urbano. Incluye la parte de Palma limitada por las antiguas murallas, es decir comprendida dentro de las Avenidas. En esta zona existe un patrimonio arquitectónico importante, tanto en cantidad como en calidad.
- **Primer anillo del eixample**. Sa Riera/Instituts, Blanquerna/Columnes, Santa Catalina. Incluye una primera franja semicircular alrededor de las Avenidas. Esta zona comprende tanto antiguas barriadas (Santa Catalina) como los primeros barrios del ensanche. Se trata de áreas con

calles arboladas y de sección proporcionada (relación alto-ancho). La arquitectura está hecha con un mínimo de criterio y existen una serie de edificios singulares (iglesias, escuelas...). Hay espacios públicos, servicios y equipamientos que funcionan correctamente y sirven para cohesionar y dar vida a los barrios.

- **Segundo anillo del eixample**. Corea/Son Oliva, Rafal/Hostalets, Son Gotleu. Incluye una franja semicircular contigua a la anterior que se extiende hasta el límite interior de la Vía de Cintura. Esta zona comprende barrios menos antiguos del ensanche, algunos con tipología de manzana cerrada y otros (posteriores) con bloques aislados. A menudo los edificios son muy altos y la construcción, en general, de poca calidad. La planificación urbanística ha sido deficiente o nula.
- **Anillo exterior**. Crecimiento suburbano, polígonos industriales, UIB/Parc BIT. Incluye una franja paralela a la Vía de Cintura por su parte exterior más unas prolongaciones a lo largo de las vías de circulación radiales más importantes que salen de Palma. En estas zonas se encuentran edificios de viviendas de dos tipologías básicas: bloques aislados de altura considerable (sobretodo cerca de la Vía de Cintura) y adosados con pretensiones (más propios de crecimientos lineales a lo largo de las salidas de la capital). Además aparecen grandes paquetes de infraestructuras (Son Castelló, Can Valero, Universidad, Parc BIT...); lo que genera un tejido sin trabar, totalmente heterogéneo, desmembrado y sin unidad.
- **Pueblos dormitorio**. Génova, Sa Vileta, Son Roca, Son Sardina, Son Espanyol, Son Ferriol... Esta subunidad recoge el resto de área de influencia de Palma. Comprende una serie de núcleos – algunos con más identidad que otros – que funcionan de manera dependiente de la capital.
- **Pla de Sant Jordi**: aún siendo una zona con características geológicas muy determinadas, con cultivos intensivos de huertas de regadio, forma parte del área de influencia de Palma.

E. Península de Artà.

- **Montañas y calas**. Farrutx, S'Aduaia, Ermita de Betlem. Incluye las zonas montañosas cubiertas casi totalmente por *Ampelodesmos mauritanica* y prácticamente sin árboles; además de las calas que se forman cuando las montañas tocan el mar.
- **Pla**. Artà i voltants, Capdepera i voltants. La denominación de esta subunidad no se refiere al Pla de Mallorca sino a las zonas menos abruptas de la zona de Artà, donde se encuentran las poblaciones y la tierra cultivada

- **Litoral turístico**. Colònia de Sant Pere, Cala Ratjada, Canyamel. Incluye el litoral urbanizado, básicamente en la costa este de la península.

F. Llevant.

Esta unidad recoge toda la costa este y la parte de Serres de Llevant (con menos altura) no contemplada en otras unidades. También incluye una franja más interior de tierra con cultivos que limita con el Pla de Mallorca.

- **Litoral natural**. Zonas de marinas, Punta de n'Amer, Cales de Manacor. Incluye las zonas del litoral que se conservan vírgenes.
- **Litoral turístico**. Sa Coma/Cala Millor, Cales de Mallorca, Cala d'Or/Porto Petro. Incluye zonas densamente urbanizadas.
- **Zonas rurales**. Pueblos (Son Carrió, Sant Llorenç, Felanitx, Son Macià...) y entorno rural. Incluye la franja interior
- **Manacor**. Centro urbano, periferia, zonas industriales. Se trata del paisaje que genera una ciudad con envergadura considerable, como es Manacor.

G. Migjorn.

- **Litoral natural**. Es Trenc, Cap Salines, Mondragó. Incluye zonas de costa vírgenes.
- **Litoral turístico**. S'Estanyol/Sa Rápita, Colònia Sant Jordi, Cala Santanyí. Incluye zonas de costa urbanizadas.
- **Marina Llucmajor**. Lagunas temporales, garriguas, maquias. Incluye un área bastante extensa con vegetación natural donde predomina el acebuche formando comunidades bien desarrolladas.
- **Zonas rurales**. Pueblos (Llucmajor, Campos, Santanyí, Ses Salines) y entorno rural.

H. Raiguer.

- **Falda de la Serra**. Lloseta, Alaró, Selva, Campanet... Franja paralela a la Serra de Tramuntana, de quien recibe influencias. Comprende un paisaje bastante natural y pueblos pequeños entre colinas de cierta altura.
- **Pla.** Santa Maria, Consell, Binissalem, Búger... Franja paralela al eje Palma-Alcudia, por el cual se ve afectada. Incluye pueblos algo más grandes relacionados con actividades agrícolas o terciarias ligadas a la autopista.

- **Horta**. Sa Pobla y Muro. Como su nombre indica, esta subunidad incluye las zonas del nordeste de Mallorca con cultivos intensivos de huertas con regadío.
- **Inca**. Centro urbano, periferia, zonas industriales. Se trata del paisaje que genera una ciudad con envergadura considerable, como es Inca.

I. Pla de Mallorca.

Esta es una unidad muy clara que se considera siempre al tratar la organización territorial de la isla. Constituye un paisaje rural ciertamente homogéneo en el interior de Mallorca. La división en subunidades, en este caso se hace atendiendo a criterios edafológicos y geomorfológicos, pues entendemos que son claves en la definición del paisaje.

- ***Call vermell***. Pueblos (Santa Eugènia, Sencelles, Costix, Llubí...) y entorno rural. Son zonas de Terra Rossa, un tipo de suelo de color oscuro que permite un cultivo de árboles de secano.
- **Arcillas blancas**. Pueblos (Algaida, Porreres, Petra, Santa Margalida, Sineu...) y entorno rural. Son zonas con un suelo de color claro apropiado para el cultivo de cereales.

2.2.5. EL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO

Las propuestas realizadas desde este PTM son de dos tipos:

- Por un lado, las que establecen unas pautas de necesario cumplimiento por los planeamientos municipales, con el fin de garantizar que se realice el oportuno control y protección del patrimonio desde el mismo instrumento que regula la transformación y crecimiento de las poblaciones, y por tanto, las posibles agresiones al patrimonio que éstos puedan implicar.
- Por otro lado, las que abordan directamente la protección y promoción patrimonial (revisión de los Conjuntos Históricos existentes, creación de otros nuevos, propuestas de rutas culturales y paisajísticas, etc.)

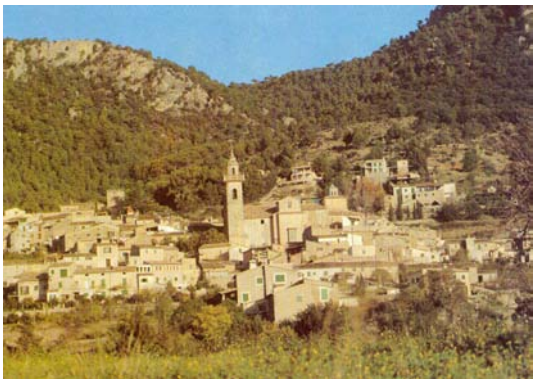
2.2.5.1. DIRECTRICES RESPECTO AL PLANEAMIENTO

El PTM establece una serie de propuestas para que los municipios, a través de su planeamiento general, garanticen la protección de su propio patrimonio urbanístico, arquitectónico y etnológico, evitando al mismo tiempo los efectos perniciosos que la transformación o crecimiento de las poblaciones pueda implicar sobre estos frágiles elementos. Las disposiciones a tener en cuenta serán las siguientes:

- Delimitación de cascos antiguos: En todo planeamiento municipal deberá delimitarse, en el plano de zonificación, un área que corresponda al núcleo histórico de la población y que cuente con una normativa propia encaminada a su preservación y/o recuperación.
- Adaptación de las condiciones de aprovechamiento urbanístico de los núcleos tradicionales a las características tipológicas existentes, para garantizar el adecuado equilibrio entre el tipo edificatorio tradicional y las nuevas densidades previstas por el planeamiento.
- Realización de catálogos que garanticen la preservación del patrimonio histórico incluyendo protecciones de carácter urbanístico-ambiental (paisaje urbano).
- Establecimiento de una normativa de estética y composición para las nuevas edificaciones que garantice la continuidad del paisaje urbano.

Planimetría

Respecto a las disposiciones del punto anterior, en las zonificaciones que establecen los planeamientos para suelo urbano, se propone la necesaria delimitación en todos los núcleos tradicionales de una zona de centro histórico (o casco antiguo), que abarque el área de mayor relevancia en cuanto a conservación patrimonial, de tipologías tradicionales, persistencia de las tramas urbanas originales y su crecimiento hacia otros núcleos si los hubiere (arrabales).



Deberán señalarse sobre la documentación planimétrica de los planeamientos, tanto en suelo urbano como en rústico, todos los elementos patrimoniales incluidos en el catálogo, con su código de identificación y categoría o grado de protección, señalando asimismo su área de respeto si la hubiere.

Delimitación de áreas de protección.

Algunas de las edificaciones que deben incluirse en los catálogos poseen, conjuntamente con los valores patrimoniales intrínsecos del propio elemento, un valor paisajístico adicional que puede verse agredido a causa de nuevas edificaciones o ampliaciones de otras ya existentes que modifican e incluso destruyen el entorno original del elemento a proteger. Es preciso delimitar un área de protección de visuales en algunas de las construcciones protegidas, situadas tanto en suelo urbano como rústico, para preservar las condiciones de su entorno, ya que, a causa de los nuevos usos e incluso de usos tradicionales, se materializan la mayor parte de las agresiones externas.

2.2.5.2. CONJUNTOS URBANOS A PROTEGER

Tal como se ha mencionado anteriormente, se propone la delimitación de una zona de centro histórico (o casco antiguo) en los núcleos urbanos tradicionales donde ésta exista, que abarque el área de mayor relevancia en cuanto a conservación patrimonial, de tipologías tradicionales, persistencia de las tramas urbanas originales y su crecimiento hacia otros núcleos si los hubiere (arrabales). Respecto a esta opción, el PTM establece una serie de propuestas, antes señaladas, que se incluyen en el apartado de "Directrices para los planeamientos":

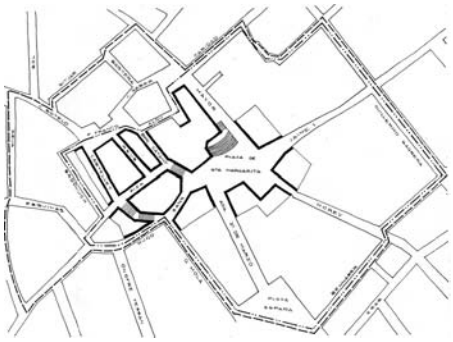
Asimismo, se propone la revisión de algunos centros históricos ya declarados anteriormente, así como la necesidad de proteger otros conjuntos que en la actualidad no tienen ningún grado de protección.

Propuestas relacionadas con conjuntos históricos ya declarados o incoados

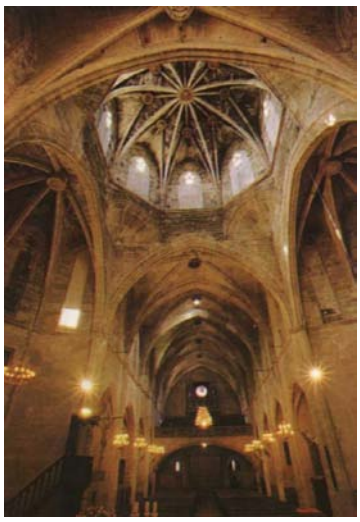
- **Valldemossa**. Cartuja de Jesús Nazareno y sus alrededores. El PTM propone la ampliación de la delimitación actual a todo el centro histórico de la

población. El núcleo de Valldemossa y la Cartuja están íntimamente ligados física e históricamente, se considera necesaria la incorporación del núcleo histórico de la población en el ámbito del conjunto ya declarado. La revisión de estos límites comportará la necesidad de revisión de las NNSS vigentes, aprobadas como instrumento urbanístico análogo al Plan Especial de Protección de los señalados en el artículo 36 de la Ley 12/1998 de Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

- **Petra**. Monumentos relacionados con Fray Junípero Serra. La delimitación del conjunto se debe ampliar a las calles que formaban el *Quadrat* de 1300, ya que el actual incluye exclusivamente los viales de comunicación entre las diversas edificaciones ligadas a la figura de Fray Junípero Serra. No existe Plan Especial de Protección, y la normativa vigente no contempla elementos de protección específicos para dicho ámbito ni un catálogo de las edificaciones a preservar.
- **Binissalem.** La delimitación debe ser revisada y ampliada pues quedan fuera de su ámbito algunas zonas del núcleo histórico de la población. Este municipio tiene NNSS aprobadas como instrumento urbanístico análogo al Plan Especial de Protección de los señalados en la Ley 12/1998 mencionada anteriormente.
- **Felanitx**. Plaza de Santa Margalida. La delimitación de dicho conjunto sólo abarca la zona de la Iglesia y la fuente monumental, debiéndose revisar tal delimitación con vistas a su necesaria ampliación para abarcar todo el trazado urbano medieval, y redactar posteriormente el correspondiente Plan Especial de Protección.



- **Manacor**. Calle Oleza, plaza Constitución y sus alrededores. La delimitación existente del Conjunto Histórico parece insuficiente ya que no incluye la Iglesia arciprestal de Nª Sª dels Dolors, la rectoría, la plaza de Sa Bassa, el convento de Sant Vicenç Ferrer y los restos del antiguo alcázar (Torre del Palau, s. XIV). Respecto de la adaptación del planeamiento a dicha declaración, éste no está adaptado a la declaración del conjunto histórico, careciendo de normativa específica de protección para dicho ámbito, aunque sí incluye un catálogo de las edificaciones a preservar en todo el municipio.



Conjuntos históricos propuestos

Existe un notable número de núcleos urbanos de los cuales, reuniendo méritos equiparables a los de los conjuntos históricos ya declarados, aún no se han llegado a iniciar los expedientes de declaración de conjunto histórico. Desde este PTM se proponen los siguientes:

- **Sóller:** Sus relaciones comerciales con Francia durante el siglo XIX favorecieron la aparición de una burguesía que trajo consigo un florecimiento comercial y cultural, que dejó numerosos edificios de un elevado valor patrimonial que se adscriben a las corrientes eclécticas de finales del s. XIX y principios del XX y modernistas de influencia catalana, de la primera década del s. XX. De este último periodo cabe destacar la fachada de la parroquial de Sant Bartomeu y el vecino edificio del Banc de Sóller, obras ambas de J. Rubió i Bellver.
- **Campos:** Fundada el 1300 por Jaume II siguiendo las "*Ordinacions*", presenta una interesante muestra de edificios históricos, entre los que cabe destacar varias torres-vivienda de finales del s. XV o principios del XVI, edificios residenciales de los s. XVI-XVIII, la Iglesia parroquial de Sant Julià, el ex-convento de los Mínimos y la casa consistorial. A ellos hay que añadir gran cantidad de viviendas de carácter "popular", que en esta población se caracterizan por la calidad y color de los materiales empleados en su construcción y por la decoración de sus elementos singulares: portales dovelados, ventanas de piedra labrada, decoradas muchas veces con motivos tardo-góticos y protorrenacentistas, cornisas, etc.
- **Santanyí**: Núcleo abierto al mar, su arquitectura se caracteriza por su carácter defensivo para contrarrestar las *razzias* e incursiones piratas. La muralla que la rodeaba condicionó el desarrollo urbanístico interior, cuya estructura permanece aún hoy, así como vestigios del recinto defensivo, como la "Porta Murada". Fuera del recinto original, también existe un tejido residencial con una arquitectura de calidad. A ello hay que añadir la arquitectura religiosa, notablemente representada por la antigua iglesia parroquial gótica, hoy iglesia del Roser, edificada en el s. XIV, la parroquial de Sant Andreu, levantada entre finales del s. XVIII y mediados del s. XIX en un estilo barroco con un fuerte ascendiente clasicista. Importante también en este municipio es la arquitectura vernácula, ya que los materiales utilizados en su construcción, en especial la piedra propia de la zona, así como los detalles de sus elementos característicos, las hacen merecedoras de protección.
- **Sineu:** Importante nudo de comunicaciones del Pla, se emplaza sobre una colina, donde se sitúan los dos edificios más importantes de la población: la

iglesia parroquial y el antiguo alcázar real, que sobresalen por su volumetría, constituyendo un perfil urbano de notable valor. Además en la población podemos encontrar una estructura urbana y tejido residencial de gran interés tanto por su trazado como por las edificaciones que los configuran.

- **Pollença:** Uno de los asentamientos humanos más antiguos de Mallorca, como lo testimonian los numerosos restos de monumentos megalíticos y el asentamiento fenicio de Bocchoris. La villa acoge entre otros edificios de interés, la iglesia parroquial de Santa María, el convento de los Dominicos, el convento de las Hermanas de la Caridad o el santuario del Puig del Calvari, además de importantes muestras de arquitectura civil.
- **Llucmajor:** Las primeras casas del núcleo originario se distribuyeron siguiendo el modelo concéntrico alrededor de la primera iglesia parroquial. Jaume II la fundó como villa en el año 1300, planificándose su urbanismo en el llamado *Quadrat*, cuyos límites quedaron superados a finales del siglo XVII y sobre todo durante el siglo XVIII. A lo largo del siglo XIX, la ciudad vivió importantes transformaciones, que provocaron grandes cambios en su trazado urbano y en la tipología de sus casas. En el conjunto urbano destacan algunas construcciones civiles del XVIII, fruto del desarrollo comercial (Son Frigola, Garonda, etc.), y ya en el XIX, gracias al desarrollo industrial, se levantaron importantes edificaciones que seguían los lenguajes arquitectónicos del momento.
- **Porreres:** Tiene su origen en una alquería árabe y aparece ya documentada por primera vez en 1260. En 1300, Jaume II le otorgó carta de población, lo que supuso una modificación en el trazado de sus calles, para adaptarse al sistema establecido por este monarca. Entre las construcciones del núcleo urbano destacan la iglesia parroquial y una serie de construcciones civiles como Can Bel•la, la antigua cuartera, la posada de Can Ferrando, Can Ramonell, la posada de Son Lluís, Can Bernat Reyna, así como algunos molinos.
- **Conjuntos de pequeñas dimensiones:** existen un cierto número de caseríos ("Llogarets") que conservan sus características tipológicas originales, como elementos de alto valor testimonial y etnológico, que deben mantenerse libres de la presión urbanística que existe en las poblaciones mayores. Este es el caso de Jornets, Ruberts, Ses Olleríes, Ses Coves, Ses Alqueríes, Biniali, Biniaraix, Ullaró y Galilea, para los que se propone el estudio para su declaración como conjunto histórico para que se garantice la conservación, recomendando evitar el crecimiento urbanístico, concentrándolo en las poblaciones de mayor entidad del mismo municipio.

Este grupo de propuestas no es excluyente y desde los municipios puede y debe solicitarse, si se considera adecuado, la declaración de Conjunto Histórico, tal como está contemplado en el Art. 7.2 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, de Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

Conjuntos urbanos de interés patrimonial

Existe otro grupo de poblaciones que, aún careciendo de elementos individualizados de alto valor histórico y/o artístico, conservan en su conjunto una fuerte impronta del urbanismo y de la arquitectura vernácula de carácter popular o bien son fruto de la reorganización urbana introducida por Jaume II en 1300, que les hacen merecedores de protección, ya sea en el ámbito de algún tipo de declaración de carácter paisajístico-ambiental (como paisaje urbano), ya sea a través de los catálogos, introduciendo fichas de conjuntos o de carácter tipológico o ambiental. Por ello se propone que, al nivel de planeamiento municipal, se tomen las medidas suficientes para garantizar el mantenimiento de dicha trama urbana. Entre estas poblaciones incluiremos sin duda a **Sa Pobla**, **Selva**, **Alaró**, **Algaida**, **Montuïri**, **Llubí**, **Santa Margalida**, etc.

Centros urbanos degradados

Se contempla asimismo una nueva figura de protección i/o recuperación de los centros urbanos de poblaciones que han sufrido una fuerte presión renovadora en el s. XX, con la consecuente pérdida de su identidad original y degradación de sus núcleos históricos, como es el caso de **Inca** y de **Manacor**. En ambos casos se han definido unas áreas de reconversión territorial (ART 12) para poder desarrollar las operaciones necesarias de mejora del paisaje urbano. Los planeamientos generales de cada municipio deberán prever los planes concretos para dichos centros, como Planes Especiales de Protección y Reforma Interior (PEPRI), o bien a través de una normativa específica para dicha zona incluida en el mismo planeamiento general.

En el caso de la ciudad de Palma, si bien es cierto que ya existe una delimitación del Conjunto Histórico, han quedado excluidos de éste ámbito algunas zonas con edificios de los periodos modernista, regionalista y racionalista, cuya desprotección ha conllevado la desaparición de muchos de ellos. Es por ello que el PTM propone una nueva ART para las zonas degradadas de Palma, las cuales se delimitarán en la adaptación de su planeamiento al PTM, así como se deberán prever los planes concretos para estas zonas, bien a través de normativa específica recogida en el planeamiento general, o bien a través de Planes Especiales de Protección y Reforma Interior (PEPRI) para cada una de ellas.

2.2.5.3. CATÁLOGOS: CRITERIOS PARA SU ELABORACIÓN

Los catálogos municipales son el principal instrumento de la protección del patrimonio cultural inmueble. El PTM ofrece una serie de propuestas con el fin de trazar unas directrices que aseguren la elaboración de instrumentos de protección más eficaces. Estas propuestas marcan los contenidos mínimos de estos instrumentos (nunca máximos) con el objeto de garantizar una cierta unidad de criterios en cuanto a grados

de protección y nomenclatura básica que facilite el manejo de tales instrumentos por sus usuarios habituales. El PTM define esencialmente los contenidos y no su carácter formal, que será en ultimo extremo responsabilidad de los equipos redactores de los catálogos.

Definición de tipos

Se propone una jerarquización de elementos patrimoniales susceptibles de ser incluidos en los catálogos, organizados en diferentes tipos, teniendo presente tanto el contenido de la ley como la tipología edilicia. La mayoría de estos tipos han sido objeto de estudio tanto por parte de investigadores particulares como de organismos oficiales, de tal modo que en muchos casos los catálogos han reunir en un solo instrumento todos aquellos elementos ya estudiados y quizá protegidos. La relación de tipos no es exhaustiva, sino que pueden incorporarse otros distintos a éstos cuando se considere necesario. No obstante, los catálogos deberán recoger, como mínimo, los que se enumeran a continuación. Los analizaremos tipo por tipo:

- Yacimientos arqueológicos. Aparecen recogidos en la Carta Arqueológica de Mallorca promovida por la *Conselleria de Cultura del Govern de les Illes Balears*, que tras más de diez años de vigencia debe ser sometida a una necesaria revisión. Es un objetivo preferente la incorporación de dicha Carta a los planeamientos municipales, completándola si es preciso, e identificando claramente sobre los planos de ordenación del territorio municipal los yacimientos y su delimitación (en caso de haberse realizado).
- Escultura monumental religiosa y heráldica. Todos estos elementos fueron declarados Bienes de Interés Cultural (BIC) en su conjunto mediante el Decreto 571/63, de 14 de marzo, sobre protección de escudos, emblemas, piedras heráldicas, rollos de justicia, cruces de término y piezas similares de interés histórico artístico.
- Arquitectura religiosa. Ha sido objeto de numerosos estudios, generalmente enfocados desde un punto de vista de tipologías estilísticas (gótico, barroco, edificios conventuales, iglesias de repoblación.....).
- Arquitectura civil. Comprende el más extenso numéricamente y el menos estudiado de los tipos a incluir en los catálogos. Los estudios realizados acerca de la arquitectura civil suelen referirse a los ejemplos más notorios de la arquitectura residencial señorial rural, y en general está restringida a una época muy concreta (s. XVII-XIX). Por otro lado, los estudios sobre arquitectura tradicional popular suelen referirse más a sus elementos constitutivos (portales, ventanas, pavimentos...) que no a edificios concretos, sin que exista ningún tipo de protección genérica para tales elementos. Es por ello que en este apartado, los catálogos municipales deben realizar un esfuerzo mayor para lograr un nivel de preservación idóneo de dicho patrimonio. (Las propuestas que afectan a las Possessions vienen reflejadas en los apartados siguientes, ya que son un elemento importante tanto a nivel de protección del medio rural en general como del patrimonio arquitectónico en particular).

- **Arquitectura militar**. El decreto de 22 de Abril de 1949 declara la protección de todos los castillos y elementos de arquitectura defensiva del estado, que se concretan en Mallorca en el listado elaborado por G. Alomar. Quedan, a pesar de ello, numerosos elementos de este tipo sin inventariar, en su mayor parte ligados a la arquitectura civil privada (torres de defensa incorporadas en edificios rurales y urbanos y viviendas fortificadas).
- **Bienes etnológicos**. Estos elementos, por su carácter puntual, se encuentran en peligro de desaparición, al haber perdido muchos de ellos su uso tradicional. Desde el PTM se propone una protección especial de éstos debido a su alto valor cultural y paisajístico. Al mismo tiempo, se han realizado ya por parte del Consell de Mallorca estudios e inventarios de algunos de estos elementos en diferentes municipios, referidos en concreto a *Cases de Neu*, *Porxos* de Sóller, pozos comunales y *tafones*. Las propuestas que afectan a algunos de estos bienes etnológicos vienen expuestas en los apartados siguientes, ya que son elementos importantes tanto a nivel de protección del medio rural como del patrimonio cultural.
- **Bienes de interés industrial**. Los vestigios son cada vez más escasos debido a la paulatina desaparición de las actividades industriales como consecuencia del desarrollo excluyente de la "industria turística" y de la presión urbanística. Es por ello necesaria una protección de los que aún restan para preservar la memoria de una época y de unas actividades que fueron tan importantes para la economía y sociedad insular en general. Estos edificios, concebidos como "contenedores" de una actividad, son la mayor parte de las veces compatibles con nuevos usos, no tan solo de carácter cultural, sino también administrativo o productivo.
- **Bienes de interés paisajístico-ambiental**. Este grupo abarca los espacios con destacados valores naturales (orografía, hidrografía, flora y fauna), y también todos aquellos conjuntos urbanos con unas características determinadas que le confieren una unidad considerada valorable desde un punto de vista etnológico, histórico o social. Puede tratarse de una calle, con una determinada tipología de fachadas, exponentes de un determinado momento histórico, quizás no valorable individualmente, pero si globalmente como conjunto. Puede tratarse de un barrio entero, en el que el trazado viario conjuntamente con la tipología residencial establezcan unas pautas dignas de preservación.

<u>Definición de categorías</u>

El PTM establece unas categorías básicas de protección, a las que deberían corresponder unas actuaciones claramente definidas, mediante una concreta definición de los tipos de obras realizables según dicho grado de protección. Proponemos la siguiente estructuración de las protecciones:

- **Nivel de protección integral**: Este tipo de protección implica una preservación íntegra del bien a proteger, esto es, sin posibilidad alguna de cambio que implique una modificación en su estructura y elementos de acabado, debiendo

mantener los rasgos que lo caracterizan. Se permiten tan sólo obras de conservación, restauración y, en casos excepcionales, de recuperación de alguna de sus características originales. En este apartado se englobaría gran parte del apartado de arquitectura religiosa, así como los elementos declarados Bien de Interés Cultural.

- **Nivel de protección parcial**: Muchos edificios, a pesar de su importancia, precisan para la continuidad en su uso de adaptaciones a determinadas condiciones actuales, como pueda ser el caso de un edificio residencial o uno destinado a determinados servicios.
- **Nivel de protección ambiental**: Quedarían englobados aquí los elementos en los cuales fueran posibles las remodelaciones que afectasen a la totalidad del espacio interior de las edificaciones, manteniendo exclusivamente su volumetría así como las protecciones de fachada (que deben obligar a mantener la volumetría existente en la crujía correspondiente a tal fachada a fin de que la protección sea realmente efectiva).

<u>El contenido básico de la ficha</u>

No sólo los tipos incluidos en el catálogo y el grado de protección definen la calidad del instrumento. Este debe incluir, amén de una correcta descripción del elemento a proteger, otros datos básicos necesarios por cuanto el catálogo debe ser un instrumento abierto al uso de todo el público en general y no sólo un documento restringido al uso urbanístico. Al mismo tiempo, en los casos de elementos con grado de protección integral será conveniente definir un entorno de protección alrededor del elemento catalogado, para así preservar su ámbito de influencia.

Los contenidos mínimos que deberá incluir la ficha de catálogo son los siguientes:

- De identificación espacial:
  - Municipio
  - Población
  - Localización
  - Plano de situación
- De identificación del elemento:
  - Denominación
  - Código de identificación
  - Tipología
  - Uso actual
  - Documentación fotográfica
  - Autor
  - Estilo o corriente arquitectónica
- De descripción del elemento:
  - Descripción (morfológica, estructural y de elementos integrantes)
  - Cronología
  - Bibliografía
- Intervenciones:
  - Intervenciones realizadas

- Estado de conservación

• De protección del elemento:
  - Grado de protección
  - Usos permitidos
  - Elementos destacados a preservar (incluyendo los Bienes Muebles)
  - Definición de las intervenciones preferentes sobre el elemento

• De definición de la zona de protección del elemento:
  - Plano de delimitación del ámbito de influencia.
  - Definición de las intervenciones preferentes sobre el entorno del elemento.

La materialización formal de estos contenidos corresponde a los equipos redactores de los catálogos, que les darán su forma y contenidos definitivos, ampliando, si lo consideran necesario, los conceptos que hemos propuesto desde este Plan Territorial.

2.2.5.4 "POSSESSIONS"

Potenciación del uso tradicional.

Las propuestas para abordar y solventar en la medida de lo posible la problemática de estas edificaciones, paradigma del medio rural mallorquín, pasan, en primer lugar, por la potenciación de los usos tradicionales. No se puede pretender proteger las áreas rurales frente al proceso de ocupación urbana, si no se consigue en primer lugar una recuperación del uso propio de tales suelos, buscando alternativas dentro del área agrícola y ganadera que sean realmente rentables para contrarrestar sino totalmente, si en cierta medida, su valorización como suelo edificable.

Esta proposición inicial es válida para aquellas *possessions* que conservan su entorno rural. Para aquellas que han sufrido procesos de parcelación, el retorno a ese uso original es del todo imposible.

Nuevos usos permitidos

En las edificaciones situadas en fincas consideradas agrícolamente explotables (es decir, que no se han visto ya afectadas por procesos de parcelación), debe ser preferente la continuación de los usos agrícolas y/o ganaderos, admitiendo usos complementarios o temporales como pueden ser los siguientes:

- Agroturismo, siempre cumpliendo las condiciones de potenciación del uso tradicional y de catalogación y delimitación del edificio de la *Possessió*.
- Espacios de ocio cultural: visitas guiadas dirigidas al público en general, destinadas a dar a conocer la vida, costumbres y actividades en el mundo rural insular. Esta actividad puede coexistir con el uso tradicional de las fincas.

En los edificios que han perdido la posibilidad de uso agrícola podrán admitirse, según sea la categoría del suelo rústico donde se encuentren ubicados, además de los citados anteriormente, los siguientes usos:

- Hoteles de Turismo Rural, siempre cumpliendo las condiciones previas de catalogación y delimitación del entorno de protección del edificio y con un control adecuado en las actuaciones para su adaptación como establecimiento turístico.
- Usos culturales y/o de equipamiento, siempre que estos edificios no se hallen situados en suelo rústico protegido en las categorías de AANP, ANEI o APT, aceptándose también el cambio de uso de las *possessions* en hoteles de cinco estrellas, de conformidad con el Plan de ordenación de la oferta turística (POOT) y con las condiciones impuestas en el propio Plan Territorial.

2.2.5.5. ELEMENTOS ETNOLÓGICOS RURALES

El planeamiento general de cada municipio deberá incluir en su catálogo los elementos de carácter etnológico que por su valor cultural o paisajístico merecen una especial protección, siempre que su estado de conservación permita su recuperación. Algunos de estos elementos, como molinos (de viento, agua o "*de sang*"), "*escars*", "*tafones*", "*sínies*" o pozos, tienen la suficiente entidad para que la necesidad de protección no sea cuestionada; en cambio, existen otros elementos etnológicos que por sus pequeñas dimensiones y su situación en un entorno rural hace que estén más expuestos a su deterioro y se hallan en manifiesto peligro de desaparición, bien por causa de la pérdida de su uso tradicional o bien debido a la acción destructora directa del hombre. A ello se une el elevado coste de su mantenimiento y la falta de personal especializado para su mantenimiento y restauración. Entre los elementos más característicos del paisaje rural hay que destacar, como mínimo, los muros de *"pedra en sec"*, las *"barraques de roter"*, las *"marjades"* y los "*camins empedrats"*.

Muros de "*pedra en sec*".

El PTM establece la protección de los muros de "*pedra en sec*".

Para los muros que confrontan con camino rústico o carretera se propone, además, la elaboración por parte del municipio de un inventario de aquellos tramos que puedan considerarse de alto valor paisajístico ambiental, en los que se detalle su tipología, altura y condiciones, así como un plano concreto de su situación y actuaciones necesarias para su conservación. Este inventario o catálogo puede ser complementario, sino coincidente, con el que se propone más adelante para los caminos.

Para los muros que constituyen separación entre parcelas, aunque no estén catalogados, se procurará su mantenimiento en las fincas que mantengan su uso tradicional y condicionando las nuevas construcciones en suelo rústico a la conservación y

restauración de los elementos etnológicos existentes en las fincas afectadas.

En el caso de nuevas segregaciones, deberá exigirse asimismo la realización de muros de *"pedra en sec"*, del mismo tipo de los existentes en la zona, para el cerramiento de las fincas resultantes de dichas segregaciones.

"Marjades"

El PTM propone la protección a priori de estos elementos.

Además se propone incluir en el planeamiento de cada municipio donde éstas existan, la delimitación de unas áreas paisajísticas configuradas esencialmente por bancales. Deberán realizarse asimismo una o varias fichas descriptivas para cada uno de estos espacios paisajísticos donde se refleje el tipo de muro que delimita los bancales, su altura característica, así como documentación gráfica y fotográfica sobre los elementos más característicos y su ubicación concreta. Dichas áreas deberían ser zonas de actuación preferente tanto para la rehabilitación de los elementos en sí, como para la recuperación de los usos agrarios tradicionales, reconduciéndolos hacia sectores alternativos, como por ejemplo la agricultura ecológica.

"Barraques de roter" **y otros elementos singulares representativos de técnicas tradicionales**

En las actuaciones encaminadas a la protección y recuperación de estos elementos, se deberá realizar una labor previa de catalogación.

Respecto a las actuaciones en sí, estas deberán concretarse en la promoción de ayudas desde los organismos públicos para la conservación y restauración de dichos elementos, favoreciendo su puesta en valor como bienes de alto interés patrimonial.

Por otra parte, las propuestas elaboradas para estos elementos etnológicos se hacen extensivas a otros elementos existentes tales como las "*cases de neu"*, los "*forns de calç"*, los molinos harineros y los de extracción de agua, etc.

"Camins empedrats"

Aunque algunos de los antiguos caminos públicos han sido objeto de estudios y rehabilitaciones, es actuación preferente la realización, por parte de los ayuntamientos, de inventarios pormenorizados de tales caminos donde queden reflejadas, por tramos, sus características esenciales tales como límites (muros de *"pedra en sec", "d'esquena d'ase"*, etc.), orografía, pavimentación, vegetación, edificaciones cercanas. Deben quedar asimismo claramente grafiados en las planimetrías de los planeamientos municipales como vías de titularidad y/o uso público, y así poder luchar contra los intentos ilícitos de privatización o de desvío de los trazados originales.

Por lo que respecta a los usos tradicionales de estos elementos, la mayoría de ellos han perdido totalmente su función de vía de comunicación *rápida*, restando un uso

lúdico como vías paisajísticas que en estos últimos años ha adquirido notables proporciones, apareciendo incluso un turismo dedicado exclusivamente al recorrido de estas rutas. Esta "renovación" del uso y esta reconducción hacia sectores productivos de la sociedad, demandan al mismo tiempo unas inversiones para su mantenimiento y protección que garanticen su continuidad y eviten que este uso renovado pueda adquirir un carácter agresivo.

2.2.5.6. RUTAS DE INTERÉS CULTURAL

Introducción

En principio, tanto la propuesta como el término "rutas" en sí, pueden sugerir significados de carácter claramente turístico. Sin embargo, lo que pretende el PTM es extrapolarlo positivamente a una difusión de la realidad patrimonial, dirigida tanto a los visitantes foráneos como a los habitantes de la isla. El tema se aborda, por tanto, desde el ángulo de la necesidad del conocimiento y comprensión de nuestra realidad patrimonial y de la reeducación de las actitudes respecto a esta, dirigida sobretodo a la población insular.

Pretende ser también un punto de partida en el ámbito de planeamiento respecto a una previsión de inversiones en acondicionamiento de elementos e infraestructuras, y en último extremo, favorecer una cierta promoción de determinadas poblaciones que por el hecho de haber quedado al margen de las corrientes económicas que han marcado el desarrollo de la isla en los últimos lustros, han seguido conservando aquellas características originarias que tanto se valoran actualmente. La creación de unos recorridos de carácter educativo a partir de monumentos previamente estudiados y adecuadamente acondicionados para su visita, garantiza la "reconducción" de una gran parte de este flujo de visitantes.

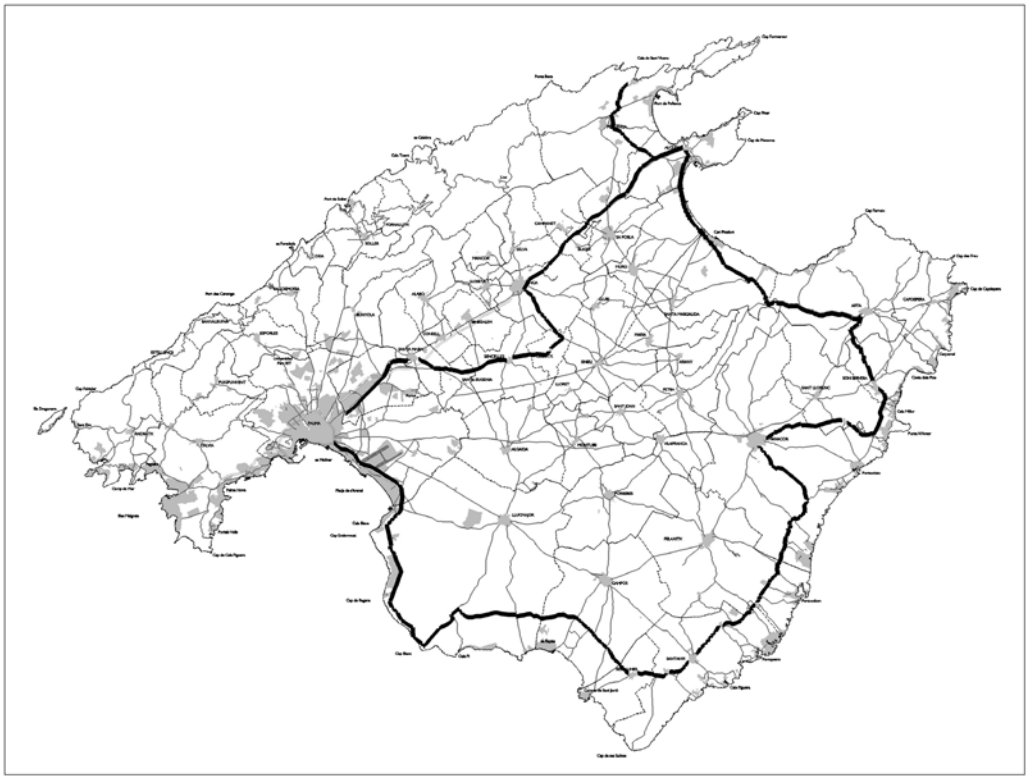
Ruta arqueológica

Mallorca es uno de los lugares de mayor densidad de yacimientos arqueológicos del Estado español, la mayoría correspondiente a la edad del bronce, con un gran número de construcciones en un excelente estado de conservación.

Asimismo, existen una gran variedad de posibilidades, atendiendo a los numerosos ejemplos que se conservan de cada una de las principales tipologías (cuevas artificiales de enterramiento, *"navetes"* de habitación, sepulcros megalíticos, poblados amurallados, *"talayots"*, santuarios...).

Para esta ruta se han elegido los elementos en función de su divulgación popular, de haber sido parcial o totalmente excavados y estudiados, del acondicionamiento y correcta señalización para poder ser visitados y, en último lugar, de su titularidad pública. Dicha ruta presenta los siguientes hitos:

- Poblado talayótico de Capocorb (Llucmajor)
- Poblado talayótico Ets Antigors (Ses Salines)
- Basílica paleocristiana de Son Peretó (Manacor)
- Poblado talayótico de S'Illot (Sant Llorenç des Cardassar)
- Poblado talayótico de Ses Païsses (Artà)
- Necrópolis de Son Real (Santa Margalida)
- Monumento prehistórico funerario de Son Bauló (Santa Margalida)
- Ciudad romana de Pollentia (Alcudia)
- Necrópolis de Cala Sant Vicenç (Pollença)
- Poblado talayótico de Hospitalet Vell (Manacor)
- Talayot de Son Fred (Sencelles)
- Santuario talayótico de Son Corró (Costix)
- Poblado talayótico de Son Fornés (Montuïri)



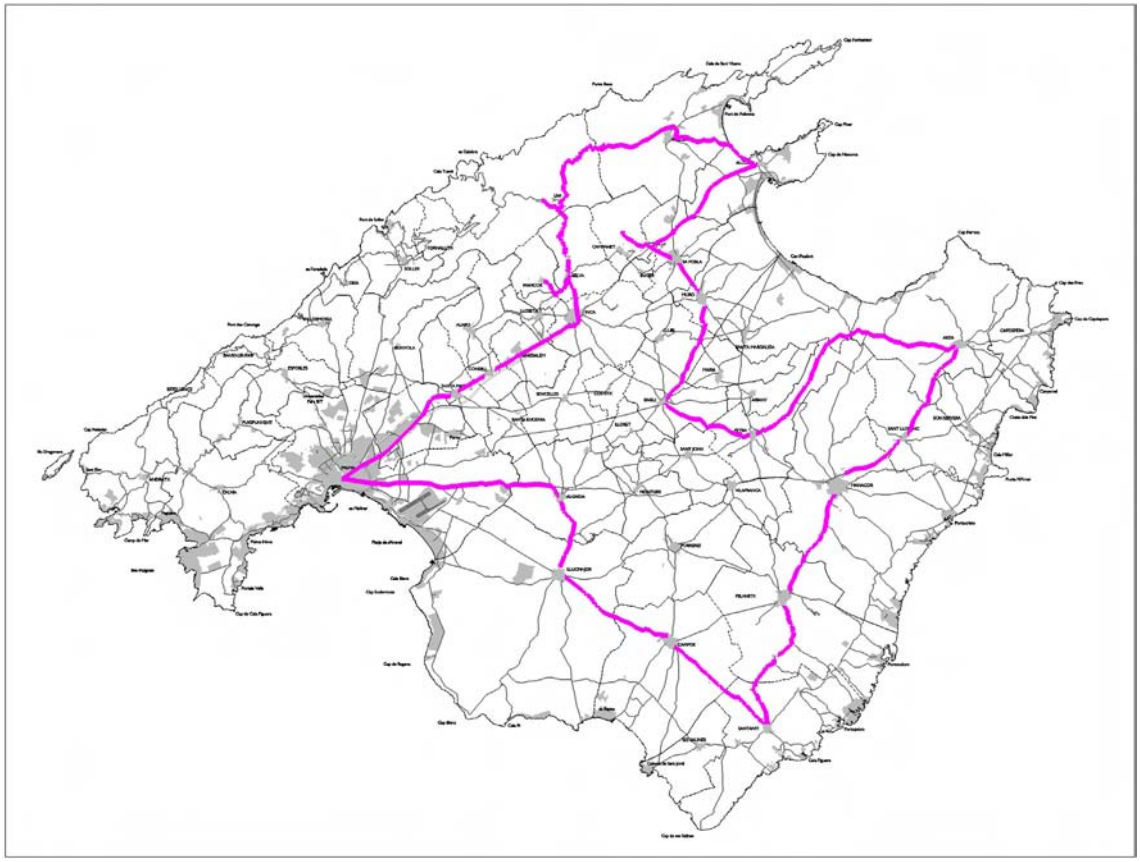
Ruta del gótico

Esta ruta debe iniciarse indudablemente en la ciudad de Palma, cuya refundación, tras el arrasamiento de la ciudad musulmana, coincide con el inicio de este periodo y por tanto su estructura urbana en general puede considerarse como gótica. Conserva gran cantidad de edificios de esa época, entre los que podemos destacar los siguientes:

- **Iglesias**: Catedral de Santa María, Santa Eulalia, Sant Jaume, Santa Creu, Santa Fe, Sant Llorenç, la Sang.
- **Conventos**: iglesia y claustro de Sant Francesc, iglesia de Santa Margarita, convento de Santa Clara.
- **Arquitectura civil pública, áulica y militar**: Sa Llonja, Consolat de Mar (capilla), Castell de l'Almudaina, Castell de Bellver, El Temple (recinto y capilla), Palacio Episcopal (capilla, museo diocesano y patio), torres de Porto Pi.
- **Arquitectura civil privada**: Calle de la Pau (Can Weiler), Calle de Sant Gaietá, Calle de Martí Feliu, Can Serra.

Tras visitar el gótico de Palma, la ruta hace un recorrido por el resto de la Isla en la que se han seleccionado los siguientes hitos:

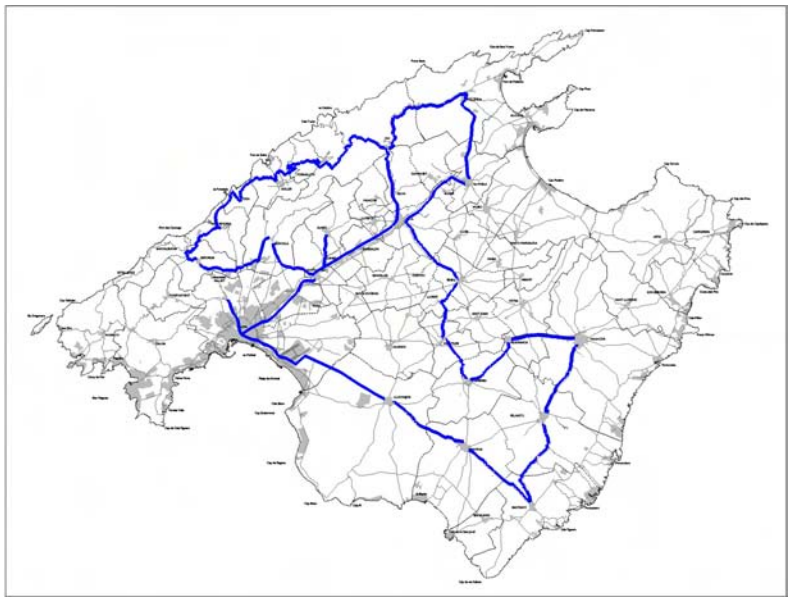
- Algaida, iglesia de Castellitx.
- Campos, iglesia de Sant Blai.
- Santanyí, iglesia del Roser.
- Felanitx, iglesia parroquial de Sant Miquel.
- Manacor, torre dels Enegistes, torre de Ses Puntes y torre del Palau (único resto del antiguo alcázar real).
- Sant Llorenç, torre-vivienda de Son Vives.
- Artà, parroquia de Santa María, iglesia y antiguo convento de Santa María de Bellpuig.
- Muro, iglesia de Sant Joan Baptista e iglesia de La Sang.
- Alcudia, recinto medieval amurallado con las puertas de Sant Sebastià y de Xara, iglesia de Santa Anna, antiguo hospital (hoy Museo de la ciudad de Pollentia).
- Campanet, iglesia de Sant Miquel.
- Selva, parroquia de Sant Llorenç.
- Inca, iglesia del Puig de Santa Magdalena.
- Sineu, iglesia de Sant Jaume y restos del antiguo alcázar real (hoy convento de clausura).
- Escorca, iglesia de Sant Pere
- Mancor, iglesia de Santa Llúcia



Ruta del Barroco

El patrimonio arquitectónico y artístico de la época barroca (SS. XVII-XVIII) que se conserva en la isla de Mallorca es, en general, muy extenso, puesto que corresponde a una época de florecimiento económico y cultural. Las edificaciones iniciadas durante este periodo tienen una ejecución más rápida, lo que les confiere un aspecto

más homogéneo tanto en los aspectos constructivos y estilísticos como (y este es quizás su aspecto más importante) en los elementos muebles que incluyen en su interior. El recorrido se organiza de modo mixto, sobre la base de los elementos patrimoniales individualizados o incluidos en un núcleo urbano.



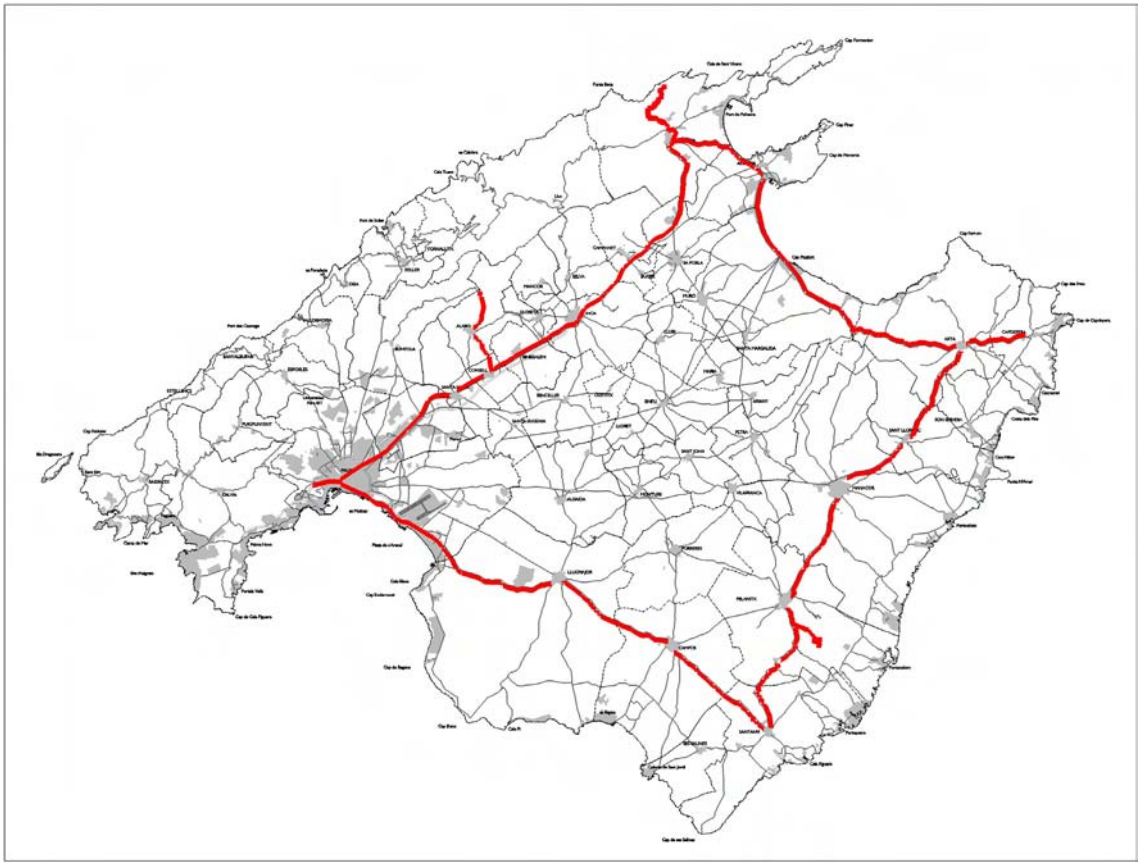
- Establiments: residencia y jardines Son Berga
- Santa Maria del Camí: iglesia parroquial, convento y claustro de la Soledad o de Mínimos y ayuntamiento
- Alaró: iglesia parroquial
- Binissalem: iglesia parroquial
- Bunyola: Jardines de Raixa, finca de Alfábia, iglesia parroquial y Caserío de Orient
- Esporles: residencia de Sa Granja
- Valldemossa: La Cartoixa
- Deiá: iglesia parroquial, Can Forcimanya
- Escorca: Santuario de Lluc
- Pollença: convento de San Domingo, convento de los Jesuitas
- Sa Pobla: iglesia parroquial
- Campanet: iglesia parroquial
- Inca: iglesia arciprestal, iglesia de Santo Domingo, iglesia y claustro de San Francisco y convento de Sant Bartomeu
- Sineu: iglesia parroquial, convento de los Mínimos
- Lloret: iglesia parroquial
- Porreres: iglesia parroquial, oratorio de Santa Creu
- Manacor: convento de San Domingo
- Felanitx: convento de San Agustin, iglesia parroquial
- Santanyí: iglesia parroquial, ermita de la Consolación
- Campos: convento de los Mínimos, iglesia parroquial, fachada del ayuntamiento
- Llucmajor: convento de San Bonaventura
- Palma: iglesia y claustro de Montisión, convento de la Concepción, iglesia de San Felipe Neri, convento de Santa Teresa, iglesia del Socorro, iglesia de Santa Catalina de Siena, iglesia y claustro de Sant Antoniet, iglesia de los Capuchinos, iglesia de la Misión, convento de las Capuchinas, fachadas del convento de San Jerónimo, fachada del Hospital de Sant Pere y Sant Bernat, oratorio de Sant Elm,

fachada de Can Salas Menor, fachada de Ses Carasses, Palau Episcopal, fachada del ayuntamiento, patios (entre los mas destacables Can Olesa, Can Vivot, Can Marqués, Can Catlar, La Criança, Cal Marqués de la Torre, Can Oms, Can Bordils, Cal Marqués de Sollerich, Can Belloto, Can Zagranada y Can Berga).

Ruta de los castillos

Recorre la geografía de la isla recalando en los restos de las fortificaciones medievales. Es un recorrido con una fuerte impronta paisajística, ya que la ubicación de estas construcciones, en lugares agrestes y elevados, ofrece magníficas vistas sobre amplias zonas de la isla. Además esta ruta es un complemento necesario al "Pla de Castells" elaborado por el Departamento de Cultura del Consell Insular para el estudio y recuperación de estas construcciones. Hemos englobado en esta ruta los "*castells roquers*" propiamente dichos, los castillos residenciales y los recintos amurallados, con los siguientes hitos:

- Castillos y fortificaciones de Palma (Palacio Real de la Almudaina, Castillo de Bellver, lienzo marítimo de las murallas renacentistas con sus baluartes extremos de Sant Pere y del Príncipe, puerta de la Almudaina, restos de la muralla árabe integrada en el convento de Sant Jeroni, El Temple, puerta de Sa Gavella Vella de la Sal y parte de la antigua puerta de Porto Pi).
- "Porta Murada" del recinto defensivo de Santanyí.
- Castell de Santueri (Felanitx).
- Castell de Capdepera.
- Almudaina de Artà.
- Recintos amurallados de Alcudia.
- Castell del Rei (Pollença).
- Castell d'Alaró.



2.2.5.7. Rutas de interés natural y paisagístico

Se proponen unas rutas senderistas con un marcado interés paisajístico y natural, las cuales no se consideran excluyentes, ya que cualquier planeamiento municipal o supramunicipal puede proponer la creación de otras nuevas. Estas tres primeras rutas son las siguientes:

- Ruta del sistema hidráulico de la *Font de la Vila* de Palma
- Ruta de la *"pedra en sec"*
- Ruta Artá-Lluc

El trazado de estas rutas deberá incluirse en los correspondientes planeamientos municipales, sin perjuicio de que el propio Consell Insular pueda redactar un Plan Especial para cada una de ellas, ya que, por su interés supramunicipal, le corresponde a esta administración la planificación, el desarrollo, la ejecución y el mantenimiento de la red senderista mediante el correspondiente Proyecto de Mejora Territorial.

A partir de la red viaria pública o de uso público y de los caminos de titularidad privada (con los cuales se pueden establecer los correspondientes convenios de cesión de usos), el Consell de Mallorca llevará a cabo la creación de esta red de rutas de interés senderista.

Esta red implicará la ordenación, la rehabilitación, la señalización y el mantenimiento de los senderos así como la creación y mantenimiento de los equipamientos necesarios (refugios o albergues, aparcamientos, puntos de agua,...)

Se proponen en principio dos senderos de gran recorrido, de acuerdo con la terminología aceptada internacionalmente, los cuales suponen unos itinerarios de más de una jornada: la ruta de *"pedra en sec"*, que enlazará el Port de Andratx con Pollença y la ruta Artà-Lluc que unirá el pueblo de Artà con el Santuario de Lluc, y uno de recorrido medio que sigue el trazado del antiguo sistema hidráulico de abastecimiento de la ciudad de Palma.

Estos itinerarios o senderos vienen grafiados en la cartografía anexa del PTM, y para su delimitación o concreción se sugieren los siguientes requerimientos técnicos mínimos:

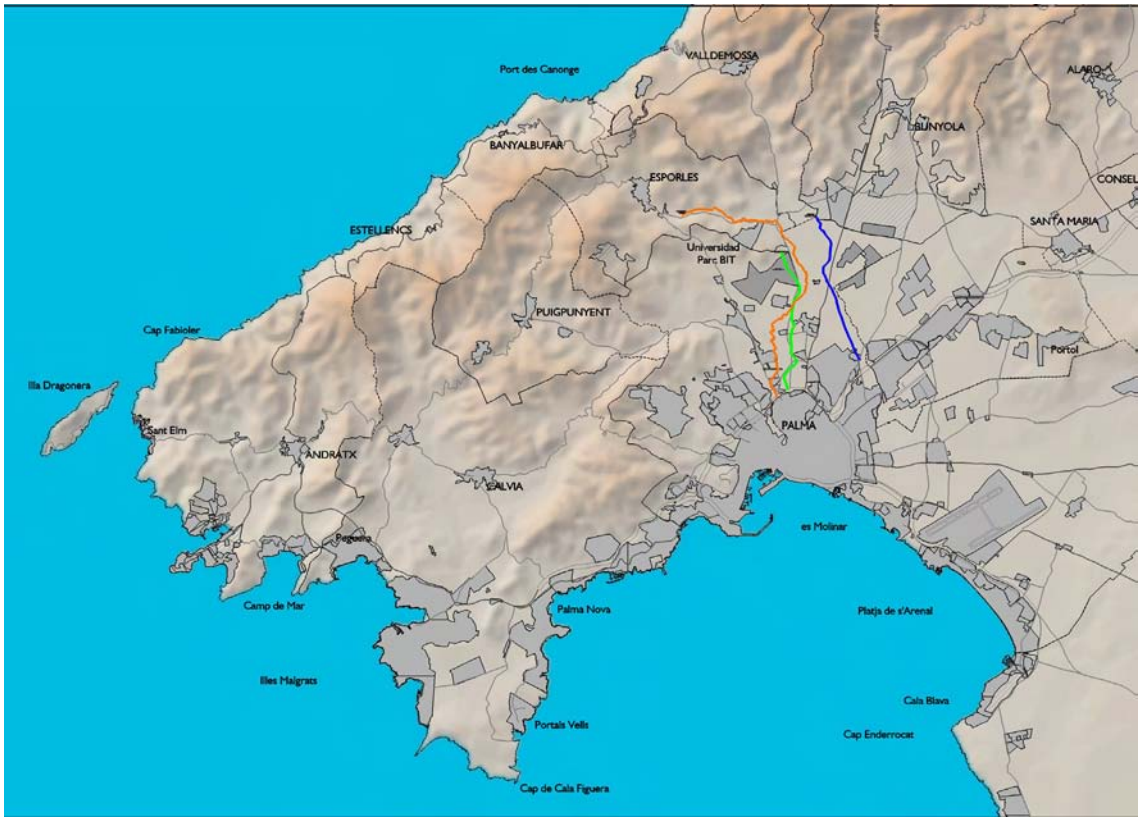
- Discurrirá por caminos públicos o caminos privados (en este último caso, mediante convenios de cesión de uso y/o mantenimiento con los propietarios de los terrenos por donde discurren)
- En caso de ser camino público de titularidad municipal, se establecerá el correspondiente convenio de cesión de uso y/o se encomendará la gestión con el ayuntamiento respectivo para su recuperación y mantenimiento
- Estará destinado a un uso senderista.
- Los caminos tendrán, con carácter general, una anchura mínima de dos metros.
- El firme de los caminos estará hecho de tierra o de piedra.
- Los cerramientos que se hayan de realizar serán de madera y enrejado, *"pedra en sec"* o combinación de las dos, acabado a una altura máxima de dos metros.

- Estará provista de la correspondiente señalización informativa y orientativa, que estará construida con material apropiado, madera o metal, y con un diseño integrado en el entorno.
- Los muros de contención y los empedrados se realizarán con la técnica de la "*pedra en sec*".

RUTA DEL SISTEMA HIDRÁULICO DE LA *FONT DE LA VILA*

El agua siempre ha sido un recurso escaso en la cuenca mediterránea, lo que ha obligado a lo largo de los siglos a la búsqueda y desarrollo de sistemas para su almacenamiento y distribución. La *Síquia de la Vila*, que sirvió para llevar el agua hasta el centro de Palma, constituye uno de los sistemas hidráulicos que han seguido funcionando desde su creación hasta bien entrado el siglo XX, conservando la mayoría de sus elementos más importantes, por lo que constituye uno de los patrimonios más relevantes de Mallorca y por tanto merecedor de una protección singular que, según la Ley 12/1998, de 21 de diciembre de Patrimonio Histórico, ha de ser la de Bien de Interés Cultural.

Se propone esta ruta, a la que se podrán ir agregando otros sistemas hidráulicos conservados en el resto del territorio, porque es un testimonio vivo de nuestra historia, en el que se puede reconocer la estructura de organización y gestión del espacio, pudiendo ser considerado como uno de los paisajes culturales más destacados, donde apreciar una obra conjunta del hombre y la naturaleza, formando una unidad coherente por su estrecha relación entre el patrimonio etnológico y el territorio.



El origen del complejo sistema hidráulico de la *Font de la Vila* se remonta a la época islámica. En aquel periodo, la fuente era denominada del Emir, hecho que implica una infraestructura de carácter estatal ya en el siglo X. La función principal de esta acequia era el abastecimiento de la ciudad, dónde las numerosas mezquitas y baños necesitaban un importante caudal de agua; también se debía utilizar para regar la huerta próxima.

Durante los siglos XIII y XIV, la monarquía concedió varios molinos a particulares y autorizó la construcción de nuevos; también otorgó derechos de agua a particulares y a órdenes religiosas.

Hasta el siglo XVIII, el sistema de distribución de agua heredado de la edad media se mantuvo casi inalterado. En el siglo XVIII, hubo varios proyectos para mejorar la acequia. Entre 1821 y 1854, se construyó una galería cubierta de bóveda que sustituyó la acequia de piedra en el tramo entre su nacimiento y Son Ripoll. Con la nueva galería subterránea el caudal aumentó mucho, hecho que motivó la construcción de un nuevo nivel más arriba que fue denominado de la Alzina.

A principios del siglo XX, el Ayuntamiento expropió la fuente, la acequia y toda el agua de ésta, ya que se propugnaba el aprovechamiento de la totalidad del caudal de la *Font de la Vila* para el consumo urbano. A partir de 1941, debido al constante aumento del consumo de agua, se constató la insuficiencia de esta fuente y el Ayuntamiento empezó a buscar agua en otros lugares. Entre 1941 y 1946, se construyó una galería para captar agua del valle de Sant Pere, de Esporles, la cual desembocaba en el mismo nacimiento de la *Font de la Vila*, pero su caudal fue siempre muy pequeño.

Todo este complejo sistema hidráulico esta constituido, además de por la propia fuente (situada cerca del Km.8 de la carretera de Palma a Valldemossa), por la conexión de ésta con la ciudad, a través de la acequia. A lo largo del recorrido de esta acequia se sitúan una serie de molinos de agua, que servían para su aprovechamiento en los campos de cultivo a través de los cuales discurre. Dentro de la ciudad de Palma se pueden encontrar todavía diversos vestigios del que debía ser el propio trazado de la acequia, así como el molino d'en Carreres, restos de arcadas o algunos aljibes.

RUTA DE ARTÀ A LLUC

La actividad senderista se amplía con un largo recorrido que nace en la Sierra de Artà y acaba a casi noventa kilómetros de distancia, concretamente en Lluc, el centro religioso más importante de Mallorca. El itinerario parte del pueblo de Artà, transita por el Parc Natural de Llevant y pasa por la ermita de Betlem. Desde este punto se puede disfrutar de un magnífico paisaje litoral hasta Son Serra de Marina, punto donde la ruta penetra hacia el interior hasta Santa Margalida. Desde aquí hasta Inca, la ruta ofrece distintos y variados paisajes y muy buenos ejemplos de la arquitectura tradicional mallorquina, así como otros elementos etnológicos de gran interés. La llegada a Lluc se hace a través de la vía histórica de acceso al santuario: el camino antiguo de Lluc, restaurado entre 1989 y 1994.

PLANO ARTÀ-LLUC

El proyecto de esta ruta ha sido trazado a partir de una red de caminos de titularidad pública, algunos de ellos unían los distintos pueblos de la comarca y otros fueron importantes vías ganaderas, hecho por el que el excursionista disfrutará no sólo de un territorio de primer orden, sino que también recorrerá caminos que fueron el eje de nuestra historia.

A lo largo del recorrido se pueden observar numerosos hábitats mediterráneos (acebuches, acantilados marinos, sistemas dunares, extensos ecosistemas agrarios) y es una zona muy interesante para la observación de aves rapaces y migratorias.

RUTA DE LA *"PEDRA EN SEC"*

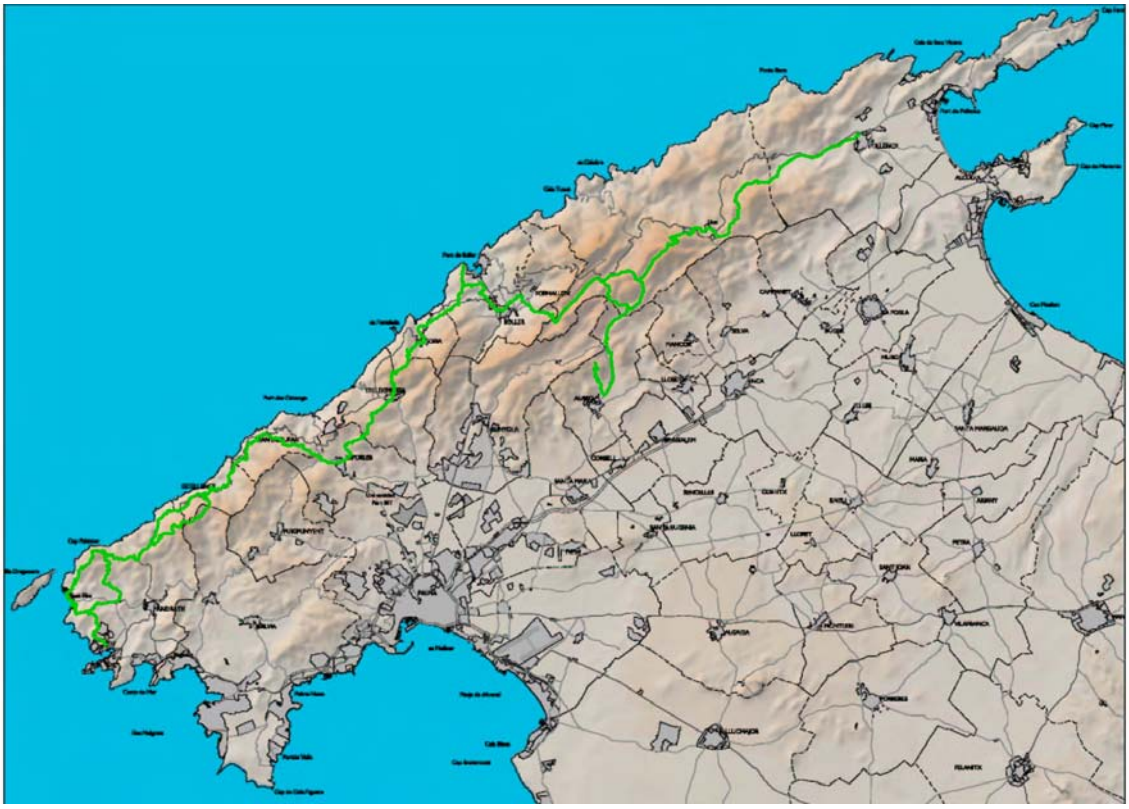
Con esta ruta se propone descubrir los paisajes construidos con la técnica de la *"pedra en sec"* (piedra en seco) de la Serra de Tramuntana y sus diversas manifestaciones: *"marges"*, paredes, *"fonts de mina"*, barracas, *"cases de neu"*, etc. Así mismo, esta ruta posibilita la visita de interesantes vestigios históricos, el reencuentro con los mitos y las leyendas, el conocimiento de las tradiciones, las costumbres, la gastronomía, la artesanía, etc.

Este sendero de largo recorrido enlaza el extremo occidental de la Serra de Tramuntana, en el municipio de Andratx, con el oriental, en el municipio de Pollença, y pasa por los pueblos de Calvià, Estellencs, Banyalbufar, Esporles, Valldemossa, Deià, Sóller i Escorca. Este recorrido tiene una longitud aproximada de 150 Km y aprovecha, en su mayor parte, los antiguos caminos de herradura, pasando muy cerca de las cumbres mas elevadas de la Serra, que en numerosos casos superan los 1000 m.

El itinerario se estructura en varias etapas, en cuyo final se encuentran distintos refugios, situados preferentemente en casas rehabilitadas y gestionados por el Consell de Mallorca. Al mismo tiempo, se proponen rutas o centros de interés alternativos a la ruta principal. Las distintas etapas atraviesan paisajes muy diferenciados: zonas costeras, algunas escasamente habitadas, pueblos, *"llogarets"*, zonas agrícolas, bosques, *"garrigues"* y *"màquies"* de las cumbres más elevadas. Todos ellos con una importante presencia de la *"pedra en sec"*, en forma de paredes de cerramiento, bancales, caminos, etc.

Al tener toda la ruta como principal soporte la red de antiguos caminos de la Serra, contribuye a dar nuevos usos y mantener este patrimonio, el cual, con la decadencia del mundo rural, ha desaparecido o ha sufrido una alarmante degradación.

PLANO DE LA RUTA DE LA "PEDRA EN SEC"



Gran parte de los refugios situados en esta ruta se sitúan en enclaves que pueden considerarse miradores naturales, al mismo tiempo que están asociados a importantísimos elementos patrimoniales de la Serra de Tramuntana, tanto de carácter etnológico como natural, artístico, histórico o cultural. En este sentido, se aprovechan y rehabilitan antiguas casas que responden a la arquitectura tradicional de la zona donde se ubican.

2.3. REENFOCANDO EL DESARROLLO. NUEVOS PARÁMETROS PARA ASENTARSE SOBRE EL TERRITORIO

2.3.1. INTRODUCCIÓN

Las Directrices de Ordenación Territorial, en su artículo 28, facultan a los planes territoriales para la creación de Áreas de Reconversión Territorial (ART) con el objeto de fomentar "... la reutilización y esponjamiento de las zonas degradadas de los núcleos urbanos."

Estas Áreas de Reconversión se podrán plantear en "... centros históricos degradados, zonas turísticas donde puedan aplicarse operaciones de las previstas en el Plan Director de la Oferta Turística, otras zonas que por tipología y calidad constructiva de sus edificios e infraestructuras hagan necesaria una rehabilitación y la eliminación de aquellos elementos singulares que supongan un deterioro de la calidad ambiental o paisajística de una zona."

Igualmente el artículo 37 faculta para llevar a cabo en las ART operaciones para restituir o mejorar el paisaje rural o urbano. Para ello se crean en el artículo 38 dos instrumentos:

1. Planes de Reconversión Territorial (PRT) para realizar en Áreas de desarrollo urbano, operaciones de esponjamiento, implantación o mejora de equipamientos, de infraestructura y de dotación de servicios.
2. Proyectos de mejora territorial (PMT) para mejora del paisaje urbano o rural.

Partiendo de los criterios fijados por las DOT para establecer las distintas áreas de reconversión dentro del modelo territorial, estas se han dividido en los grupos siguientes:

a. Las ART 1 al 7 engloban una serie de propuestas tendentes a la recuperación y preservación del suelo rústico, las cuatro primeras sedestinan a espacios naturales protegidos y el resto a otras zonas según se justifica a continuación.

b. En zonas turísticas se han incluido todas las áreas de reconversión preferente indicadas en el artículo 22 del Plan de Ordenación de la Oferta turística (ARTs 8)

c. Áreas degradadas en los limites municipales, sin una ordenación adecuada y con deficientes conexiones viarias por falta de coordinación supramunicipal (ARTs 9):
    1. Conexión Palma-Marratxí
    2. Conexión Son Servera- Sant Llorenç (Cala Millor)

d. Áreas y elementos singulares que supongan un deterioro de la calidad ambiental y paisajística, así como áreas abandonadas por cese de uso (ARTs 10).
    1. Cala Carbó (Pollença)
    2. Antigua central térmica de Alcúdia
    3. Puerto Alcudia, área discontinua AS.6-Bonaire
    4. Area discontinua Hotel Don Pedro (Pollensa)-Hotel Rocamar (Soller)-Sa Rápita (Campos)
    5. Sa Rápita Este (Campos)
    6. Area discontinua AS 16 de Alcudia y Son Crever de Marratxí
    7. Reconversión directa de S'Arenal de Llucmajor
e. Operaciones estratégicas de rehabilitación y de mejora de los accesos y de la calidad urbana en los tres nodos territoriales de la isla (Palma, Inca, Manacor) (ARTs 11).
    1. Fachada de Inca
    2. Fachada de Manacor
    3. Reconversión de Vía Cintura de Palma
f. Centros históricos degradados (ARTs 12):
    1. Palma
    2. Inca
    3. Manacor

2.3.2. NECESIDAD DE PROYECTOS DE MEJORA SOBRE LAS ANEIS (ART 1 A 4)

La existencia de áreas protegidas en Mallorca obedece a un objetivo general como es la protección de la diversidad biológica y paisajística, y de los recursos naturales y culturales asociados, así como la consecución de un desarrollo sostenible totalmente integrado en el marco de las políticas sectoriales. Sin embargo existen factores adversos a los espacios naturales que dificultan el logro de dicho objetivo.

En primer lugar, el hecho de que un número importante de zonas protegidas en el territorio se encuentran muy dispersas en el espacio y, en muchos casos, son de pequeño tamaño (más de la mitad no superan las 500 ha) y sin conexiones entre ellas, lo que origina que el medio natural en Mallorca se encuentre muy fragmentado. Entre las excepciones a esta situación destacaría el conjunto natural de la Serra de

Tramuntana y, en menor grado, la zona norte de las Serres de Llevant (Muntanyes d'Artá). En segundo lugar, la carencia en dichas áreas de unos planes de gestión que garanticen, al menos, un nivel de protección básico.

A pesar de existir una protección urbanística por ley, se han detectado numerosas construcciones en el interior de las áreas protegidas. Son las áreas costeras las sometidas a una mayor presión urbanística, principalmente por la creación de nueva oferta residencial y turística, acompañada de la oferta complementaria. Dicha situación de sobreexplotación afecta directamente a la preservación de los valores de la isla como potencial turístico, por lo que es necesario el control de las diversas afecciones que la actividad turística tiene sobre el medio ambiente.

En los últimos años existe un reconocimiento de la necesidad de integrar la planificación del conjunto de espacios protegidos en un marco territorial más amplio que el circunscrito a las propias áreas a conservar. Dicho con otras palabras, la contribución de los espacios protegidos a la conservación del conjunto del territorio requiere una planificación de carácter integrador, una coordinación entre el desarrollo de los sistemas de espacios protegidos y otros instrumentos de planificación territorial, y que a su vez repercuta favorablemente en los intereses de todas las personas relacionadas con dichos espacios. En este sentido, se añade otro aspecto importante al considerar que un espacio natural protegido debe ser concebido como un proyecto compartido, de tal manera que su planificación y gestión implique la intervención de los municipios, los usuarios y las organizaciones, existiendo un auténtico compromiso de participación.

Este es el caso de Mallorca donde el buen desarrollo de un sistema de espacios protegidos sería posible a partir de la concepción de un modelo territorial integrado. Pero estas actuaciones implican, como se evidencia, un sistema de protección activo con programas de regeneración, recuperación y/o mantenimiento del medio natural, social y económico, donde la participación de sus habitantes es obligada.

La fuerte presión que la actividad humana ha venido ejerciendo sobre la naturaleza como fuente de recursos, ha llevado a una importante degradación del medio, siendo en muchos casos irreversible. Es evidente la necesidad de aplicar una política de protección que asegure una buena gestión de conservación.

Esta situación es la que encontramos actualmente en Mallorca donde las acciones ejercidas sobre el territorio, entre las que habría que destacar las derivadas del turismo, han originado una más que preocupante fragmentación del medio, poniendo en peligro los valores naturales y culturales de la isla. Ante esta situación y a partir de la legislación estatal y autonómica balear sobre espacios protegidos, se establecen una serie de figuras de protección con el objetivo de conservar dichas áreas repartidas por todo el territorio.

Por todo ello, desde el PTM, se ha buscado en las ANEIs, las zonas rurales más valiosas de la Isla, cuáles de ellas, caso de ser objeto de Proyectos de Mejora, afectarian más positivamente en el paisaje mallorquín, para así incluirlos como ART y garantizar de ese modo la máxima repercusión de los Proyectos de Mejora Territorial que en estos ámbitos se desarrollen.

En este contexto, se realizó durante las etapas de diagnóstico y modelo del Plan Territorial un análisis sobre las características de cada espacio protegido a efectos de clasificar cada espacio en función de su aportación a la conectividad natural interna, su grado de interacción con el territorio y su diversidad de hábitats. Ello nos ha permitido seleccionar cuatro ANEIs como las más apropiadas para así definir una serie de propuestas de gestión más objetivas y funcionales de cara a su valorización y restauración ecológico-ambiental, que son las siguientes:

- ART-1: ANEI SERRA DE TRAMUNTANA.
- ART-2: ANEI BARRANCS DE SON GUAL I XORRIGO .
- ART-3: ANEI MASSÍS DE RANDA .
- ART-4: ANEI NA BORGES.

2.3.3 JUSTIFICACIÓN DEL ART 5: CONECTORES PAISAJÍSTICOS LOCALES.

Hemos considerado el área de los conectores paisajísticos como ART por responder a lo indicado en el art. 28 de las DOT sobre la delimitación de las ART en zonas que la calidad de las infraestructuras hacen necesaria la rehabilitación de elementos singulares que suponen un deterioro de la calidad ambiental y paisajística de la zona.

Efectivamente, la segmentación paisajística que producen en el paisaje la autovía PM-27 Palma-Inca, la carretera C-713 Inca-Alcudia y la C-715 Palma-Manacor, específicamente en los puntos indicados, hacen necesaria una rehabilitación paisajística que es la propuesta en esta ART.

Concretamente se han escogido como criterios para la elección de los puntos a delimitar como ART los que hubieran sufrido un mayor deterioro tanto faunístico como topográfico:

1. La existencia de una cubierta vegetal con mayor potencial faunístico (indicadas en verde en los planos)

2. La existencia de cortes en trinchera sobre el territorio con cotas entre el vial y ambos márgenes del territorio de al menos 5 metros.

Ambas condiciones persiguen, por un lado, que los pasos se sitúen en lugares donde puedan cumplir con el objetivo de evitar el aislamiento de especies, y por otro lado lograr que los pasos de fauna sean siempre pasos elevados, situados en zonas donde

su construcción suponga la recuperación de los perfiles y el paisaje original de las antes citadas pequeñas sierras.

2.3.4 JUSTIFICACIÓN DEL ART 6: CONECTOR PAISAJÍSITCO LINEAL NA BORGES – MASSIS DE RANDA.

Se ha buscado la zona rural cuya mejora paisajística podía repercutir más positivamente en el paisaje mallorquín para incluirla como ART y garantizar de ese modo la máxima repercusión de los Proyectos de Mejora Territorial que se desarrollen.

A tal efecto a continuación se explica el método de selección llevado a cabo para escoger el conector paisajístico lineal entre na Borges y el Massis de Randa como el más adecuado para ser delimitado como ART.

Metodología de selección

Se ha realizado un análisis de las áreas de Mallorca que son susceptibles de fomentar la conexión paisajística, con los siguientes criterios para su definición geográfica:

Criterio de posibilidad: que sea posible la unión de áreas naturales entre si a través de territorios que presenten características ambientales similares a dichas áreas, o que compartan un recurso o valor natural (como es el caso de una misma cuenca hidrográfica), o simplemente por cercanía geográfica.

Criterio de delimitación: aquellas áreas que por su tamaño, situación, características (como zonas de arbolado de secano, etc) y estado actual presenten una elevada vulnerabilidad; o bien que hayan sido objeto de aprovechamientos que han originado alteraciones o mermas en su potencial biótico y/o de automantenimiento.

Criterio de globalidad: que la propuesta alcance a dar cohesión a la totalidad del paisaje de la Isla y reduzca su fragmentación actual, frente a los cortes radio concéntricos originados por la estructura radial viaria entorno a la capital. Mediante las uniones de las zonas de Tramuntana – Arco de Palma – Marina – Randa – Llevant – Arta, se logra la unión en un todo integrado de importantes sistemas naturales de la isla.

2.3.5 JUSTIFICACIÓN DEL ART 7: CEMENTERA DE LLOSETA, ADECUACIÓN AMBIENTAL DEL ENTORNO.

La fábrica de cemento ubicada en el término de Lloseta, al lado de la PMV 211-1, Lloseta Valenciana de Cementos, produce, debido a su actividad, un fuerte impacto paisajístico y ambiental en el entorno.

La contaminación ambiental tiene su origen principalmente en las emisiones atmosféricas de partículas de polvo.
El impacto paisajístico afecta además de a los residentes en los tres municipios cercanos, a todos los usuarios de la PM-27, autopista Palma-Inca, desde donde siempre resulta sumamente visible, dada la gran altura, y cercanía a la autopista, a unos 1.000 metros de ésta.
Por todo ello se considera que el área de la cementera de Lloseta se justifica como ART dado que responde a lo indicado en el art. 28 de las DOT sobre la delimitación de las ART en zonas que por las tipología de sus edificaciones hacen necesaria la rehabilitación de elementos singulares que suponen un deterioro de la calidad ambiental y paisajística de la zona.
El Área de Reconversión pretende establecer una serie de medidas correctoras y minimizadoras de la problemática ambiental en el entorno de la cementera.

2.3.6. JUSTIFICACIÓN DE LAS ART 8: ZONAS TURÍSTICAS DE RECONVERSIÓN PREFERENTE SEGÚN EL POOT.

Introducción: el POOT

El POOT regula las características básicas a las que se debe ajustar la oferta de alojamiento turístico en la totalidad del ámbito de aplicación, y establece pautas de ordenación para el entorno urbano y no urbano que conforma el soporte territorial de la actividad turística.

El POOT es de aplicación a todo el territorio de Mallorca, y establece dos regimenes normativos distintos, uno para las zonas definidas como turísticas, y el otro para el resto del territorio.

Respecto a las zonas turísticas, se delimitan 37 de ellas, para las que se establecen criterios de ordenación urbanística, se fijan las condiciones de la oferta de alojamiento y se regulan las características básicas de las futuras edificaciones destinadas a uso turístico o residencial.

Respecto al resto del ámbito de aplicación, el POOT ordena las características generales de la oferta de alojamiento turístico, y establece medidas de fomento para la implantación de la oferta turística alternativa.

En los análisis de las zonas, se detallan la totalidad de las plazas turísticas, las categorías de los hoteles y su antigüedad.

En los artículos 20 y 21 del POOT se regulan las llamadas operaciones de intercambio de aprovechamiento y reconversión, establecidas con la finalidad de eliminar o sustituir los establecimientos de alojamientos turísticos obsoletos y mejorar el nivel de las dotaciones de espacios libres y equipamientos que tienen las zonas turísticas.

En las operaciones de intercambio el POOT únicamente contempla la posibilidad de clausurar un establecimiento hotelero, intercambiando el aprovechamiento cedido mediante alguna de les siguientes operaciones:

a. ceder la parcela del hotel clausurado, demoler la edificación y calificarla como espacio libre. A cambio, en una zona calificada como Zona de Reserva y Dotacional se podrá construir un nuevo hotel con una bonificación del número de plazas

b. demolición de un establecimiento hotelero y posterior reconstrucción del mismo, de acuerdo con los parámetros urbanísticos de la zona donde se sitúe

c. excepcionalmente, destinar el inmueble a un uso no turístico, previa renovación o remodelación del mismo, siempre que se cumplan las condiciones del apartado 4 del artículo 21.

La Ley General Turística

La Ley General Turística, publicada el 1 de abril de 1999, regula la baja definitiva como requisito para la concesión de una autorización turística previa de establecimientos de alojamiento turístico.

En el artículo 50 se regulan las bajas temporales y definitivas de los establecimientos de alojamiento turístico. El punto 4 establece que "la baja definitiva de un establecimiento de alojamiento turístico incluirá la de la autorización de apertura otorgada en su momento y la de la totalidad de las plazas del establecimiento. Sin embargo, se podrán dar de baja definitiva un número determinado de plazas turísticas en el caso de reforma del establecimiento turístico, las cuales no computarán para el intercambio previsto en el artículo siguiente".

En el artículo 51 se indica que "las autorizaciones previas de establecimientos de alojamiento turístico en las Illes Balears está condicionado en adelante a la baja definitiva de una autorización de apertura turística de establecimiento de alojamiento turístico, que no se encuentre en situación de baja temporal a la entrada en vigor de la presente ley, según dispone este capítulo".

En el artículo 53 la ley establece el régimen de los establecimientos dados de baja definitiva, que podrán acogerse a cualquiera de las siguientes posibilidades:

a) Demolición y espacio libre público.

b) Demolición y reconstrucción de acuerdo con los parámetros urbanísticos vigentes.

c) Destino del inmueble a uso no turístico, previa renovación o reforma del mismo, si fuese necesario, en los términos y las condiciones que establezca el planeamiento urbanístico vigente.

Norma Territorial Cautelar de 24 de enero de 2002

En el artículo 4 se establece que los proyectos de construcción de nueva planta destinados a establecimientos de alojamiento turístico, cambio de uso o ampliaciones, que supongan un aumento del número de plazas, estarán sujetos al régimen siguiente:

a) Las plazas que se den de baja definitivamente deberán provenir de establecimientos de alojamiento en que se haya demolido total o parcialmente la edificación.

b) La parcela del hotel dado de baja deberá pasar a formar parte del sistema de espacios libres o inedificables.

c) La condición anterior no será exigible en caso de que la parcela o parcelas de referencia estén dedicadas a una explotación turística indivisible y se haya procedido a su agrupación registral.

La regulación del Plan Territorial

A la vista de la regulación de la última legislación y las pocas operaciones de reconversión que se han llevado a cabo amparadas en el POOT, y teniendo en cuenta que en muchas zonas turísticas se ha puesto de manifiesto que su carácter inicialmente turístico se ha transformado sustancialmente por la masiva implantación de usos residenciales, el PTM ha incorporado nuevos sistemas de intercambio de aprovechamiento y reconversión, únicamente de aplicación a las zonas de reconversión preferente del artículo 22 del POOT. Las nuevas posibilidades que establece el Plan se resumen en los siguientes puntos:

- Posibilitar la demolición de un edificio residencial, destinar la parcela a espacio libre público y/o equipamiento, y reconstrucción de un nuevo edificio residencial en el suelo de crecimiento ligado a la ART. Condición: que no ha haya aumento del número de plazas residenciales.

- Clausurar un establecimiento hotelero y transformarlo o reconstruirlo como residencial. Condiciones: cumplir los parámetros urbanísticos de la zona y contribuir a la mejora de las dotaciones y espacios libres de la zona. Las plazas turísticas dadas de baja incrementarán la bolsa de plazas de baja definitiva.

Se posibilitan las operaciones mixtas, teniendo en cuenta usos turísticos y residenciales.

En todo caso, las plazas turísticas obsoletas se tendrán que reconvertir en el mismo ámbito de la unidad de ejecución de la ART correspondiente.

Las operaciones previstas en el PTM, no se proponen de forma individualizada, sino que se delimita la zona degradada a transformar (ART) y se creará, en el caso que sea necesario, un nuevo suelo de crecimiento ligado a la ART, donde se trasladará el aprovechamiento. La actuación se incorporará al planeamiento general, delimitando unidades de actuación continuas o discontinuas que contengan la zona sujeta a reconversión y los otros suelos de futuro desarrollo urbano necesarios para poder llevar a cabo los objetivos de reconversión.

La propuesta del PTM

Se han incorporado como ART las zonas turísticas preferentes que se detallan en el artículo 22 del POOT.

En primer lugar hay que señalar que, desde 1995, en muchos casos, el planeamiento municipal se ha modificado, y los límites del suelo urbano y urbanizable de la zona POOT grafiada en 1995 se ha alterado en el planeamiento vigente. El PTM delimita les nuevas zonas POOT respecto el suelo urbano y urbanizable vigentes.

En segundo lugar, se ha de remarcar que el PTM sólo aporta la posibilidad de que los Ayuntamientos, en el momento de proceder a la revisión del planeamiento, delimiten las áreas más degradadas y fomenten su reconversión, procediendo a su mejora, a la mejora de sus dotaciones de servicios y de los espacios libres públicos.

Para llevar a cabo estas actuaciones, el PTM incorpora la posibilidad de delimitar zonas ART, potenciando así el intercambio de aprovechamiento y la reconversión en operaciones mixtas con usos turísticos y residenciales.

Según los datos del POOT, en relación a los establecimientos turísticos, a las zonas y a sus categorías, se ha estimado que el número de plazas turísticas a reconvertir, en las zonas de crecimiento mediante ART, es aproximadamente del 10% de las plazas turísticas de hoteles diferentes a 4 y 5 estrellas.

Los ayuntamientos, en el momento de la revisión del planeamiento, deberán estudiar, en cada caso, las plazas que a reconvertir, y proponer la delimitación exacta de cada ART, de acuerdo con las condiciones que se proponen para cada una de les zonas turísticas preferentes.

Formula de reconversión dando de baja plazas hoteleras o/y plazas residenciales.

1) Establecer el número de plazas turísticas y/o residenciales a reconvertir, y que sea posible ubicar en el nuevo suelo de crecimiento ligado a la ART. Se ha de tener en cuenta que se deberá mantener una densidad máxima de 60 hab/ha.
2) La zona urbana que se reconvierte, se ha de reordenar para fomentar la implantación de espacios libres, equipamientos y mejorar las dotaciones de servicios. También será posible reubicar parte de las plazas dadas de baja (turísticas o residenciales) siempre que la nueva propuesta responda a los objetivos finales.
3) Para las plazas turísticas que se den de baja definitiva, se deberá calcular el valor económico que las mismas tienen en el mercado. Esta valoración se deberá tener en cuenta para el reparto de beneficios y cargas en el proyecto de compensación del plan especial o del plan de reconversión territorial, en su caso.
4) De acuerdo con el número de plazas a reconvertir y el ratio turístico de la zona, se podrá determinar la superficie de la parcela turística en el nuevo suelo ligado a la ART.

5) En el nuevo suelo de futuro crecimiento ligado a la ART, se ha de destinar el 20 % a viales y infraestructuras.

6) El suelo restante (nuevo suelo de crecimiento, menos parcela hotelera, menos viales) se repartirá de la siguiente manera: unmáximo de un 40% a lucrativo residencial, y un mínimo de un 30% para equipamiento privado y 30 % equipamiento público. Se podrá también proponer que en el nuevo suelo sólo se implanten usos residenciales. En ese caso, se aplicará el reparto sin tener en cuenta la parcela turística.

7) En todos los casos, la edificabilidad global de la operación, teniendo en cuenta toda la unidad de ejecución discontinua, será de 0,4 m2/m2

8) No será posible hacer la reconversión de plazas residenciales a plazas turísticas.

9) Las plazas dadas de baja en una UE delimitada para llevar a cabo la reconversión, deberán reconvertirse en la misma unidad de actuación. Las plazas que no sean reconvertidas, iran a la bolsa del Organismo Gestor.

10) Se podrá destinar la superficie a uso turístico en detrimento del residencial en el caso de que el número de plazas turísticas a reconvertir sean superiores a la que figura en la ficha.

Se han incluido todas las áreas de recoversión preferente indicadas en el artículo 22 del POOT, las cuales son las siguientes:

▪ Cala Major	Zona 1	PALMA
▪ Palma Nova-Magalluf	Zona 4	CALVIÁ
▪ Santa Ponça	Zona 5	CALVIÁ
▪ Paguera	Zona 6	CALVIÁ
▪ Port de Soller	Zona 10	SÓLLER
▪ Cala Sant Vicenç	Zona 11	POLLENÇA
▪ Ca´n Picafort	Zona 16	SANTA MARGALIDA
▪ Cala Ratjada	Subzona 20.1	CAPDEPERA
▪ Cala Bona	Zona 22	SON SERVERA-SANT LLORENÇ
▪ S´Illot	Zona 23	SANT LLORENÇ-MANACOR
▪ Cala d´Or	Zona 28	FELANITX-SANTANYÍ
▪ S´Arenal	Zona 35	LLUCMAJOR
▪ Ca'n Pastilla	Zona 36	PALMA

2.3.7. JUSTIFICACIÓN DE LAS ART 9, ÁREAS DEGRADADAS EN LOS LÍMITES MUNICIPALES.

Estas áreas de reconversión se establecen con el fin de dar solución a unas zonas degradadas entre límites municipales, sin una ordenación adecuada y con deficientes conexiones viarias debido principalmente a la falta de coordinación de los distintos municipios.

ART 9.1.-CONEXIÓN PALMA – MARRATXÍ

Sus objetivos son:

- Mejora de las comunicaciones entre los dos núcleos.
- Creación de espacios libres públicos.
- Reordenación y mejora paisajistica de las franjas de suelo rústico entre núcleos.
- Prohibir usos en suelo rústico incompatibles con áreas residenciales.
- Minimizar impacto de vias de gran capacidad.
- Dar continuidad a la trama urbana entre los dos municipios.

ART 9.2.- CONEXIÓN SON SERVERA – SANT LLORENÇ

Sus objetivos son:

- Mejora de las comunicaciones entre los dos núcleos.
- Creación de espacios libres públicos y de equipamientos.
- Reordenación y mejora paisajistica de las franjas de suelo rústico entre núcleos.
- Dar continuidad a la trama urbana entre los dos municipios.
- Delimitar los diferentes usos turístico y residencial.
- Limitar actividades incompatibles con usos residencial y turístico.

2.3.8. JUSTIFICACIÓN DE LAS ART 10, ACTUACIONES SOBRE ÁREAS Y ELEMENTOS SINGULARES

En este apartado se recogen diez áreas de reconversión territorial de actuación directa, es decir, estas áreas se podrán poner en marcha, tanto su planeamiento (adaptación específica del planeamiento general y Plan de Reconversión Territorial) como su gestión y urbanización, directamente una vez aprobado el Plan Territorial Insular, sin necesidad de esperar a la revisión y adaptación completa de los Planes Municipales (Planes Generales o Normas Subsidiarias), a través de un procedimiento de adaptación parcial previsto en la Disposición Adicional Tercera de las Normas de Ordenación de este Plan Territorial.

Con esta medida se pretende iniciar una serie de actuaciones en materia de reconversión que incidan en la calidad turística de la Isla.

Estas actuaciones son:

ART 10.1.- CALA CARBÓ – L' ULLAL (POLLENÇA)

Problemàtica:

En la zona de la Cala Sant Vicenç existe el sector de suelo urbano procedente del antiguo Plan Parcial de Cala Carbó, que recogió el Plan General de Pollença de 1990, ubicado en la ladera sureste, dominando todo el conjunto de las calas. El Ayuntamiento de Pollença encargó en su momento un estudio paisajístico a la Universidad Autónoma de Barcelona del cual se desprendía que esa zona era altamente vulnerable dada su situación y recomendaba que no se hiciera ninguna actuación de tipo urbanístico y/o edificatorio.

Actualmente los suelos de esa zona están deficientemente urbanizados, faltando aceras, saneamiento, además de parcialmente otros servicios. Resulta pues altamente aconsejable el conseguir que esa zona sea inedificable, para lo que se propone trasvasar la edificabilidad de la misma a otra área dentro del municipio de Pollença que no suponga un impacto paisajístico como el que se pretende evitar.
En el Port de Pollença, el antiguo suelo urbanizable de l'Ullal, reúne las condiciones adecuadas, ya que está situado en segunda línea y constituye un vacío dentro del continuo urbano cuyo aprovechamiento urbanístico no sería problemático y además ayudaría para dar continuidad a la trama urbana.

Objetivos:

- Trasvasar los aprovechamientos urbanísticos del área a reconvertir de Cala Carbó al área delimitada en el sector UP 6 del Puerto de Pollença
- Creación de nuevos viales que mejoren la interconexión del área afectada
- El suelo vacante de Cala Carbó pasaría a ser espacio libre público o privado.

ART 10.2.- ANTIGUA CENTRAL TÉRMICA DE ALCUDIA

Problemàtica:

En la Bahía de Alcudia están situadas las instalaciones de la antigua Central Térmica, actualmente abandonada y con una situación privilegiada al lado del puerto y de la costa. Esta central térmica supone, además de un elemento de discontinuidad dentro del borde del litoral, una instalación que por su abandono y deterioro causa sin duda una pérdida de imagen del complejo turístico de Alcúdia.

Es por ello por lo que es muy importante actuar sobre esa zona, aprovechando su rehabilitación para dotar a Alcúdia de un edificio dotacional singular, en la línea de otras actuaciones en instalaciones parecidas (Tate Modern en Londres, Edificio Ilgner en Barakaldo, etc.), completándolo con la creación de un parque empresarial que se puede beneficiar de la excelente ubicación junto al puerto de Alcudia y dando continuidad del recorrido Port de Alcúdia, puerto comercial y núcleo residencial de Alcanada.

Objetivos

- Acondicionar el edificio central para un uso dotacional
- Creación de un parque empresarial
- Creación de una gran zona verde en el extremo este
- Ordenar el ámbito afectado mediante la creación de viales interiores, preferentemente peatonales, que aseguren una continuidad entre el núcleo del Port de Alcúdia, el puerto comercial y el núcleo residencial de Alcanada.

ART 10.3.- HOTEL DON PEDRO (POLLENÇA), HOTEL ROCAMAR (SOLLER) -SA RÀPITA (CAMPOS).

Problemática:

En la zona de Cala Sant Vicenç existen las instalaciones del Hotel Don Pedro que literalmente se encuentra sobre el arenal de la playa. Estas instalaciones actualmente no podrían haberse construido con una interpretación correcta del dominio público marítimo terrestre y además representan un fuerte tapón para la playa, reduciendo su capacidad y accesibilidad desde el área urbana.

La desaparición del hotel Don Pedro supondría una importantísima mejora para la cala Sant Vicenç facilitando una más adecuada utilización de la playa y del litoral.

Igualmente supondría una notable mejora en el Port de Sóller eliminar el hotel Rocamar, situado junto a la carretera que comunica Sóller con el puerto.

Se propone pues facilitar el trasvase de las plazas hoteleras de los hoteles a otra zona, para lo que se ha elegido una actuación turística en Campos, en la zona de Sa Rápita, con lo que se consigue además dotar a un municipio como Campos, que tiene una costa y playas de gran calidad pero, en general, con un elevado nivel de protección, un incremento y mejora de su oferta turística.

Objetivos:

- Demolición del hotel Don Pedro, para la creación de un espacio libre público o alternativamente el hotel Rocamar para construir un equipamiento.
- Trasvasar las 284 plazas del hotel Don Pedro y/o las plazas del Hotel Rocamar a las unidades de actuación delimitadas en el plano.

ART 10.4 -BONAIRE AS.6, ALCUDIA

Problemática:

En Bonaire existe una urbanización, denominada Pinares, que esta muy poco desarrollada, siendo su grado de urbanización, sobre todo en la zona situada más al norte, muy deficiente, pues solo están realizadas las explanaciones de las calles, sin pavimentar, tiene una alta densidad de vegetación, especialmente pinos, y una situación, dada su topografía, de gran impacto paisajístico, especialmente desde la carretera que va a La Victoria.

El carácter emblemático que para Alcudia y Mallorca tiene la zona de La Victoria aconseja reconsiderar la conveniencia del desarrollo urbanístico de aquellos suelos de la urbanización de Pinares que producen mayor impacto paisajístico.
Se propone pues que dichos suelos sean inedificables pasando, todos ellos, a ser espacio libre público, a excepción de aquellos que formen ya parte de una parcela parcialmente edificada, que podrían quedar como suelo libre privado inedificable.
Resulta pues altamente aconsejable conseguir que esta zona sea inedificable, para lo que se propone trasavasar la edificabilidad de la misma a otra área dentro del municipio de Alcudia que no suponga un impacto paisajístico como el que se pretende evitar.
En el Port de Alcúdia, el antiguo suelo urbanizable del sector AS6 reune las condiciones adecuadas, en concreto el situado al sur de la carretera que conecta el Puerto de Alcúdia con el cementerio, ya que el mismo esta rodeado por tres de sus lados por suelo urbano existente, constituyendo un vacio dentro del continuo urbano cuyo aprovechamiento urbanístico entendemos no sería problemático, ayudaría para dar continuidad a la trama urbana y podría ser soporte de equipamientos deportivos complementarios al actual polideportivo de Alcúdia, situado en frente, de alto interés para la zona.

Objetivos:

- Trasvasar los aprovechamientos urbanísticos del área a reconvertir de Pinares al área delimitada en el sector AS6 del Port de Alcudia.
- Completar los equipamientos deportivos dentro del Port de Alcudia.
- La mayor parte del suelo delimitado de Pinares pasaría a ser espacio libre de uso público.

ART 10.5 SA RAPITA-ESTE-CAMPOS

Problemática:

En el extremo este de Sa Rápita se ubican unos suelos que sirven de conexión y rótula de la zona urbana con el área natural de Es trenc-Salobrar, que cuenta con las protecciones de las figuras de ANEI (Área Natural de Especial Interés de la ley 1/1991 de espacios naturales de las Illes Balears), ZEPA (zona de especial protección para las aves, directiva 409/79/CEE relativo a la protección de las aves silvestres) y LIC (lugar de interés comunitario, directiva 92/43 CEE relativo a la conservación de los habitats naturales y de la flora y fauna silvestres).
En estos suelos existe una antigua vaquería, muy típica de las actividades ganaderas tradicionales de Campos, que en la actualidad presenta un importante estado de degradación, además de unos suelos sin valor especial situados en segunda línea del área urbana de Sa Rapita.
Se trata pues, con esta acción, de compatibilizar un desarrollo turístico residencial en segunda línea con la relación de un suelo público que albergue un centro de acceso y

de interpretación del espacio protegido aprovechando las edificaciones de la antigua vaquería.

Objetivos:

- Acondicionar el edificio de la antigua vaquería para uso de centro de acogida y de interpretación del espacio natural del Salobrar.
- Crear un área de acceso y ordenar la superficie actualmente utilizada como aparcamiento de la playa de Sa Rapita.
- Crear un espacio libre entre el centro de interpretación y las edificaciones de segunda línea.
- Crear un desarrollo turístico residencial complementario en la parte más al oeste de la actuación.

ART 10.6 SON CREVER-MARRATXI-UA8 Y AS16 DE ALCUDIA

Problemática:

En el Port de Alcudia se encuentra el setor AS16 y la UA A8 con diversa problemática cada uno de ellos, aunque contiguos. La UA8 contiene, de acuerdo con el plan general de Alcudia, una propuesta de esponjamiento que necesita un suelo que soporte el trasvase de la edificación. Por su parte, la AS16 esta formada por un suelo actualmente con la clasificación de rústico, pero que formó parte de un sector que fue reclasificado en su día pero con una resolución judicial pendiente que, en el caso de ser favorable a los intereses de los propietarios, conllevaría la urbanización de un área muy delicada por su localización junto al lago Esperanza. Se trata pues en esta actuación de posibilitar el esponjamiento previsto en la UA8 y garantizar la no edificabilidad de la antigua AS16.
La propuesta de reconversión territorial supondría un área discontinua incluyendo, además de los dos suelos antes descritos, unos suelos situados en Son Crever de Marratxí, que tienen unas condiciones idóneas para el desarrollo urbano.

Objetivos.

- Esponjamiento de la UA8 del Puerto de Alcudia.
- Mantenimiento como espacio libre, con carácter público, del suelo ocupado por la antigua AS16, junto al lago Esperanza del Port de Alcudia.
- Permitir un desarrollo residencial en Son Crever.

ART 10.9 ARENAL DIRECTA, LLUCMAJOR

Problemàtica:

El Arenal de Llucmajor fue una de las primeras zonas que se desarrollaron turísticamente dentro de la bahía de Palma, iniciándose primeramente como una zona residencial para el turismo vacacional local, con unas tipologías de baja altura, calles estrechas y pequeños porches dando a la calle.
Posteriormente se densificó la zona, apareciendo nuevas construcciones de uso turístico, hotelero y residencial, que, apoyándose en la vialidad existente, deformaron sin duda una estructura urbanística que no estaba pensada para ese nuevo tipo de edificaciones.
Tal vez el Arenal sea el área turística de Mallorca que más necesite una reconversión por lo que el Plan Territorial ya prevé un área de reconversión territorial (ART 8.13) de carácter diferido y muy ambiciosa en cuanto a sus planteamientos, cuya realización sin duda conllevará plazos de ejecución amplios. De todas maneras, para que el proceso de reconversión se pueda iniciar lo más rápidamente posible y para que sirva de ejemplo y experiencia para otras reconversiones turísticas costeras se propone parte de su ejecución mediante una ART directa. Por ello se han delimitado dos áreas, con sus correspondientes actuaciones que son las siguientes:

1.- Un área 20.851 m2 situada en la parte trasera de la zona urbana, junto a la rotonda de acceso general a la misma. Esta área, además de resolver el remate por esa zona del casco urbano existente, se vincula a la cesión y rehabilitación del antiguo trazado de la vía del tren en la zona del viaducto y a la cesión para uso municipal del edificio situado en la c/Trencadors, 58.
2.- Área de 148.425 m2 situada al suroeste, en la parte trasera de Son Verí Nou y que corresponde a un sector reclasificado anteriormente a rústico. En este sector se deberán ubicar equipamientos y espacios libres que mejoren la calidad de la zona de Son Verí Nou, estando vinculado a la cesión del inmueble situado en la C/ Sant

Francesc, 31 del núcleo de Llucmajor, donde actualmente existe un cine recreativo y que en un futuro se destinará a equipamiento municipal, así como alternativamente a la cesión de los edificios situados entre la C/ Monges, 6 i C/ Jaume I, 7 del casco urbano de Llucmajor o del edificio situado en la C/ Terral, 21 del Arenal.

Objetivos.

- Rematar la fachada posterior de la zona urbana del Arenal.
- Rematar la fachada posterior de la zona urbana de Son Verí Nou.
- Mejorar el estándar de equipamientos y zonas verdes de la zona urbana de Llucmajor.
- Mejorar el estándar de equipamientos y zonas verdes de Son Verí Nou.
- Reconversión de un tramo y viaducto del antiguo ferrocarril.
- Rehabilitación y mejora de diversos edificios sitos en el casco urbano del Arenal y de Llucmajor.

2.3.9. JUSTIFICACIÓN DE LAS ART 11, OPERACIONES ESTRATÉGICAS EN LOS NODOS TERRITORIALES.

Estas son operaciones estratégicas de rehabilitación y de mejora de los accesos y de la calidad urbana de los tres nodos territoriales de la isla: Palma, Inca y Manacor

ART 11.1.- FACHADA DE INCA

Sus objetivos son:

- Mejora de la imagen de la ciudad
- Creación de un nuevo polígono industrial
- Implantación del Hospital Comarcal de Inca
- Creación de una nueva zona de equipamientos y servicios entre el hospital y el suelo urbano de Inca
- Mejora de los accesos a la ciudad de Inca, especialmente los de la carretera de Sineu y Llubí
- Creación de zonas verdes en los accesos a la ciudad

ART 11.2.- FACHADA DE MANACOR

Sus objetivos son:

- Mejora de la imagen de la ciudad
- Mejora de los accesos a la ciudad, mediante la creación de nuevos accesos desde la futura ronda norte de circunvalación
- Creación de una nueva área para usos dotacionales.
- Creación de un área de servicios ligada al Hospital de Manacor

ART 11.3.- VIA DE CINTURA DE PALMA

Sus objetivos son:

- Mejora de la imagen de la ciudad
- Mejora de la calidad urbana de la ciudad en los límites con la vía de cintura
- Delimitar los usos estableciendo las incompatibilidades de algunos usos
- Demolición de edificios obsoletos
- Dotar a la Vía de Cintura de un carácter más urbano

2.3.10. JUSTIFICACIÓN DE LAS ART 12, CENTROS HISTÓRICOS DEGRADADOS.

Estas àreas de reconversión son actuaciones previstas para mejorar los centros urbanos degradados de los tres centros principales de Mallorca, es decir, los cascos antiguos de Palma, Inca y Manacor, no se individualizan porque los objetivos son válidos para los tres.

Sus objetivos son:

- Actualización o realización del estudio de la edificación y tipologías existentes.
- Actualización del catálogo de edificios a proteger.
- Demolición de elementos arquitectónicos inadecuados
- Adecuación de las ordenanzas de edificación a las tipologías edificatorias tradicionales.
- Creación de mecanismos para el fomento de las operaciones de rehabilitación de edificios protegidos.
- Definición de ámbitos urbanos a proteger.
- Mejora de accesibilidad peatonal y rodada.
- Recuperación de espacios públicos de interés.
- Propuesta de usos y equipamientos dinamizadores de la recuperación del casco antiguo.

2.4. LAS COMUNICACIONES ENTRE TODOS LOS PUNTOS DE LA ISLA.

El PTM incorpora diversas propuestas de mejora de las infraestructuras de comunicación tendiendo hacia la solución de una demanda intermodal.

Las principales tendencias de la demanda de comunicación física en el mundo a partir de la evolución del desarrollo conducen a un crecimiento cuantitativo de la demanda.

En el siglo XXI, el transporte deberá responder a una creciente exigencia para:

- ↗ **Mejorar la Seguridad Física**
- ↗ **Mejorar la Fiabilidad (llegar a tiempo)**
- ↗ **Mejorar la Comodidad**
- ↗ **Mejorar la Frecuencia de Servicios (no ajustarse a ningún horario rígido)**
- ↗ **Conseguir Sistemas Directos de Origen a Destino**
  - Billetes únicos (combinados)
  - Sistema único de transporte
  - Un gestor único de la movilidad
- ↘ **Minimizar la Sensación de Transbordo**

A partir del diagnóstico se puede concluir que "Lo más probable es que los cambios en la demanda de transporte del Siglo XXI sean cualitativos"

En este marco, conociendo que el equilibrio en una red de transporte siempre se produce con niveles de servicios próximos a la congestión, parece adecuado que el Plan Territorial coordine las soluciones de infraestructuras con un objetivo: que las soluciones internas en la isla deben caminar hacia la sostenibilidad.

Por ello:

- La política de transportes debe enfocarse en aumentar la accesibilidad, antes que la movilidad.
- Las alternativas son:
  - La intermodalidad en los accesos por avión o barco.
  - El transporte colectivo: Ferrocarril, autobús.
  - La puesta en servicio de vehículos y modos más amables con el entorno.

Por ello, el nuevo Plan Territorial de Mallorca incorpora medidas de especialización de la red viaria, con una red de vías estructurantes de gran capacidad, una de carreteras turísticas y otra de vías ciclistas.

2.4.1. PROPUESTAS RELATIVAS A LAS CARRETERAS

En la actualidad, la carretera es la principal infraestructura de transportes de la isla de Mallorca. Por un lado, prácticamente todo el transporte de viajeros dentro de la isla se realiza por carretera, principalmente en vehículo privado, como se puso de manifiesto en el Diagnóstico; además, la totalidad del transporte de mercancías dentro de la isla se realiza en camiones, hecho que se refuerza con la tendencia del uso de barcos de carga horizontal para abastecer a la isla de las mercancías que necesita.

El papel predominante de la infraestructura de carreteras en el transporte insular confiere a la red de carreteras una importancia fundamental en la estructuración y vertebración del territorio. En gran medida, la disposición de la red de carreteras define la forma de desarrollo y crecimiento de la economía mallorquina.

De este modo, la polarización de la red de carreteras alrededor de Palma ha permitido el crecimiento predominante de esta ciudad frente a otros núcleos urbanos de la isla. Esta polarización ha dado lugar a un desequilibrio territorial que debe ser corregido si se quiere lograr el desarrollo sostenible de Mallorca. Una red de carreteras que aumente la accesibilidad de los núcleos urbanos de tamaño medio permitiría equilibrar el desarrollo económico a favor de estos núcleos urbanos.

Aunque es evidente que la mayor accesibilidad de estos núcleos implica, recíprocamente, una mayor facilidad de acceso a Palma desde ellos, el aumento de la congestión que provocaría tal situación de desequilibrio dejaría en clara ventaja a los núcleos urbanos de tamaño medio frente a Palma por la reducción de los costes de transporte, atrayendo, en consecuencia, industrias y negocios que quieran reducir sus costes de transporte.

Además de un reequilibrio de la red de carreteras, es necesario frenar el crecimiento de la demanda de transporte privado por carretera, que como ya se ha indicado en el Diagnóstico, es el más alto de España y presenta unos índices más propios de los EEUU que de los países europeos. Las herramientas con que cuenta el Plan Territorial para lograr este objetivo pasan por una mejora de la oferta del transporte colectivo, de forma que se constituya en un modo realmente alternativo al transporte privado y pueda competir con él.

Las propuestas de acciones destinadas a la mejora de las redes de carreteras que forman parte del Plan Territorial de Mallorca son las siguientes:

- Propuestas de mejora de la capacidad viaria.
- Variantes de carreteras para evitar núcleos urbanos.
- Propuestas de vías parque.
- Segundo cinturón de Palma.

2.4.1.1 AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD DE LA RED VIARIA

Justificación y antecedentes

Como ya se indicaba en las Directrices de Ordenación Territorial, las carreteras son inadecuadas para las exigencias de la demanda de acceso a muchos núcleos urbanos de la isla de Mallorca: a la Bahía de Alcúdia y Pollença, (porque la Autopista Central finaliza en Inca), a la zona de Manacor y a la costa de levante, etc.; también las Directrices consideraban urgente el desdoblamiento del tramo entre Palma y el campus universitario y se consideraba que Llucmajor también necesitará una mejora de comunicación a medio plazo.

El documento de Diagnóstico realizado ratifica las conclusiones de las DOT y subraya la necesidad del desdoblamiento entre Inca y Alcúdia y la urgente necesidad del desdoblamiento de las carreteras entre Palma y Manacor y entre Palma y la Universidad, motivada por el gran volumen de tráfico y el elevado índice de peligrosidad de las mismas. Además en el Diagnóstico se señalaba el elevado tráfico que sufría la actual carretera C-719 que conecta Palma con Andratx, entre Palmanova y Peguera, lo que también aconseja su desdoblamiento, y las dificultades y necesidades de los accesos al puerto de Palma, que deben ser resueltas.

Descripción de la propuesta

La ampliación de la capacidad de ciertas carreteras permitirá aumentar la accesibilidad a áreas de la isla que actualmente no presentan el nivel de accesibilidad necesario para permitir un desarrollo sostenible de la totalidad de la isla.

La Modificación nº 2 del Plan Director Sectorial de Carreteras, propone varias actuaciones dirigidas a la ampliación de capacidad mediante duplicación de calzadas, lo cual supone su conversión en autovía en los siguientes casos: Segundo cinturón de Palma e Inca-Manacor.

La reciente mejora de este último itinerario ha supuesto un notable incremento de sus tráficos que, por una parte relaciona dos centros importantes de la isla (Inca y Manacor), favoreciendo conexiones trasversales no dependientes de Palma y por otra configura un itinerario alternativo de Palma a Manacor debido a las limitaciones de la actual carretera C-715, Palma-Algaida-Manacor. Con este desdoblamiento se contribuye notablemente a romper el esquema radial de la red de alta capacidad y supone una notable mejora de la accesibilidad de la zona de levante, la que, de acuerdo con el diagnóstico, esta peor comunicada con los grandes centros de atracción de viajes de la isla. De especial interés es el acercamiento del Levante, y en especial de Manacor y su actividad industrial, al puerto de Alcudia, cuya remodelación programada lo convertiría en una eficaz alternativa al Puerto de Palma.

La ampliación de capacidad de la conexión Inca-Manacor va a suponer sin duda un trasvase notable de viajes entre Palma y la zona de Llevant a la autopista Palma-Inca, que en estos momentos ya está, sobre todo en los accesos a Palma, con unos niveles de servicio no deseables, en especial en horas punta. Resulta pues muy conveniente ampliar la capacidad de esta vía, pasando de cuatro carriles (dos por sentido) a seis carriles (tres por sentido). Debiera aprovecharse esta ampliación de capacidad para

resolver algunos problemas puntuales de la actual autopista, como son los accesos a Palma (en especial al polígono de Son Castelló) y el efecto barrera que en algunos puntos se produce.

Detalle de las actuaciones propuestas por el Plan Director Sectorial de Carreteras.

El PTI hace suyas las propuestas del Plan Director Sectorial de Carreteras y las incluye en la Norma 52:

- Desdoblamiento Palma – Llucmajor

  Desde el Arenal (donde acaba la autopista PM -19) hasta Llucmajor con la tipología que supone la conversión del actual trazado en autovía.

- Desdoblamiento Palma – Manacor

  Con carácter de carretera desdoblada y no de autovía

- Desdoblamiento Inca – Sa Pobla

  Duplicación de la calzada, con carácter de autovía, desde Inca hasta Sa Pobla, a partir de este punto no se considera necesario, de momento, su desdoblamiento hasta Alcúdia, por la reducción de tráfico.

- Desdoblamiento Palmanova – Peguera

  Desdoblamiento entre Palma Nova y Peguera, con estándar de autovía, a partir de este punto no se considera necesaria, de momento, su desdoblamiento hasta Andratx por la reducción de tráfico.

- Desdoblamiento Palma – Universidad.

  Con características de carretera desdoblada y no de autopista.

- Desdoblamiento Inca-Manacor

  Con características de autovía.

- Ampliación a seis carriles Palma-Inca.

  Mantendrá las características de autovía.

Objetivos que se pretenden

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Lograr un crecimiento territorial equilibrado.
- Desarrollar un territorio competitivo para las actividades económicas actuales y futuras que sea atractivo a su vez para los ciudadanos.
- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio de la isla.
- Adecuación de las infraestructuras a las necesidades de transporte existentes.

- Articular un sistema urbano coherente que reduzca la macrocefalia de Palma potenciando la oferta y equipamientos de los núcleos intermedios.
- Estructuración del territorio teniendo en cuenta la capacidad de carga y la diversidad funcional de cada área.

Fases de actuación

En el Plan Director Sectorial de Carreteras de la CAIB se proponían dos cuatrienios para su desarrollo. Todas las actuaciones que incluye la denominada Modificación nº 2 del mismo, que son las que hemos incluido en el PTM, se proponen para el primer cuatrienio, es decir a corto y medio plazo.

2.4.1.2. VARIANTES

Justificación y antecedentes

La falta de variantes y rondas de circunvalación en los núcleos urbanos importantes da lugar a una serie de problemas que inciden negativamente tanto en la calidad de vida de estos núcleos urbanos como en el nivel de servicio de la red de carreteras.

Las variantes en las poblaciones permiten mantener la continuidad de los itinerarios interurbanos y que el reparto de los tráficos según su tipología (urbano e interurbano) se realice de una forma eficiente, es decir, permitiendo que los usuarios elijan el tipo de vía que más conviene a su viaje.

Desde el PTM se hace una propuesta de variantes que recoge los puntos más conflictivos de la red e intenta dar continuidad a los itinerarios principales. No obstante será el Plan Director Sectorial de Carreteras el instrumento donde se haga la propuesta definitiva del programa de variantes.

Descripción de la propuesta

Objetivos

La construcción de rondas y variantes en una serie de núcleos urbanos permitirá un funcionamiento eficiente de la red de carreteras al permitir que se produzca una distribución eficaz de los tráficos según la tipología de los viajes (urbano e interurbano).

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Recalificación urbana y turística.
- Reestructuración y revitalización de centros turísticos tradicionales.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- Recuperar y preservar el patrimonio cultural de la isla.

- Desarrollar e implantar mecanismos de gestión medioambiental en los municipios de la isla: Agenda 21
- Incrementar la seguridad viaria
- Mejorar la fluidez del tráfico
- Mejorar la calidad urbana de los pueblos y ciudades

Detalles de la propuesta

El PTM recoge las propuestas de variantes y rondasincluidas en la Modificación nº 2 del PDS de Carreteres.

- Variantes de cuatro carriles:

  Inca Sur, Llucmajor, Son Ferriol, Casablanca, Algaida, Villafranca.

- Variantes de dos carriles:

  Inca Norte, Manacor, Port de Pollença, Andratx, Felanitx, Llubí, Sant Llorenç, Campos, Sa Pobla, Port de Soller, Capdepera, Can Picafort, Son Servera, Portocristo.

Fases de actuación

En el Plan Director Sectorial de Carreteras se proponían dos cuatrienios para su desarrollo. Todas las variantes de 4 carriles enumeradas se incluyen en el primero, junto con las de Manacor, Port de Pollença, Llubí, Sant Llorenç, sa Pobla, Port de Sóller, Capdepera, Can Picafort, Son Servera y Porto Cristo.

2.4.1.3.VÍAS PARQUE

Justificación y antecedentes

En las DOT se señalaba que existe en Mallorca una ausencia de elementos característicos de las rutas eminentemente turísticas. Esta crítica se basa en el hecho de que el paisaje de Mallorca es uno de los activos más importantes de su economía. La importancia de la calidad ambiental de la isla motiva la protección de amplias zonas de la isla.

Con objeto de poder integrar las infraestructuras de transporte en el medio y en el paisaje insular, proponemos el desarrollo de vías parque, entendiendo por ellas unas vías de comunicación que se integren en el entorno natural, aprovechando la calidad paisajística y ambiental de la traza para potenciar el atractivo de la vía de comunicación. Estas vías no tienen por qué ser únicamente carreteras (pueden ser también senderos, vías ciclistas, etc.), pero por la importancia relativa de la red de carreteras y el mayor impacto que causa esta red en el territorio, incluimos esta propuesta en el capítulo de las infraestructuras de carreteras.

Con la definición propuesta de vía parque no se pretende determinar las características específicas que deben tener este tipo de vías, puesto que restaría flexibilidad a este

concepto como elemento de planificación. Lo que se pretende es indicar el enfoque que se debe mantener en la planificación global de la isla y en el proyecto de las vías parque; subrayar que, más allá de la tipología funcional de la vía, debe prevalecer una concepción integradora de la vía en el entorno, de forma que la vía de comunicación no se convierta en una cicatriz en el territorio sino en la infraestructura que da acceso al medio natural y que permitirá disfrutar del entorno natural y paisajístico.

Descripción de la propuesta

Objetivos de las vías parque

Los objetivos de las vías parque son la integración del territorio mallorquín en la planificación y proyecto de vías de comunicación y la integración de los proyectos de infraestructura en el objetivo sostenible de mejorar el medio natural de la isla, de forma que se aumente la calidad de las propias vías que discurren por un entorno natural de gran belleza, y que se realce el valor del territorio, al hacerse más accesible y presente a los usuarios de las vías de transporte.

El desarrollo del concepto de vías de comunicación que tengan como principio fundamental de su planificación y proyecto su integración en el medioambiente de una forma explícita, como se pretende con las vías parque, permitiría plasmar el valor que tiene el entorno insular e incluir el medio natural como recurso real en el desarrollo de las infraestructuras de transporte, en lugar de enfrentarse a él como mero elemento de soporte.

Las vías parque, al hacer accesible el medio natural a los usuarios de las carreteras, aumentan la calidad de la red viaria. A su vez, un mayor acceso al entorno natural permitiría que los usuarios de las vías reconozcan y se conciencien del valor del medio natural.

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Lograr un crecimiento equilibrado de la isla compatible con la preservación del medio natural y con la gestión de los recursos naturales limitados.
- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio de la isla.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- Potenciación y reactivación del sector agrario. Integrar la agricultura en una política activa de promoción del mundo rural, que integre aspectos medioambientales, de calidad de vida y búsqueda de actividades complementarias que potencien la economía agraria.
- Articular un sistema urbano coherente que reduzca la macrocefalia de Palma potenciando la oferta y equipamientos de los núcleos intermedios.
- Contribuir a fomentar un turismo alternativo al de sol y playa y a su desestacionalización.

Detalle de la propuesta

Como ya se ha dejado claro, las vías parque no deben tener características rígidas de trazado, diseño, etc., sino que deben adaptarse y sacar provecho del medio natural por el que discurren. Por este motivo cualquier nueva vía de comunicación que se plantease debería partir de este concepto para su proyecto y desarrollo.

En este documento proponemos dos ejes viarios en los que desarrollar el concepto de vía parque, aprovechando las carreteras existentes y manteniendo la configuración actual de dos carriles (uno por sentido) pero dotando a las vías de elementos paisajísticos que mejoren su calidad ambiental:

- Arco de apoyo de la costa (que conectaría Palma – Llucmajor – Campos – Felanitx – Manacor – Sant Llorenç – Arta – Sta Margalida – Muro – sa Pobla) y desde la que saldrían otras vías parque que accederían por diversos lugares a la costa. Con este eje se obtendría una red continua, aunque formada por carreteras de diferente tipología, e integrada en el medio natural dando acceso al litoral mallorquín que complementa y equilibra la red en forma de carreteras básicas estructurada en forma de tridente (ejes Palma – Alcúdia, Palma – Llucmajor – Campos y Palma – Manacor – Artà).
- Vía Parque Aeropuerto – Santa Eugènia – Sencelles – Costitx – Llubí – sa Pobla. Como alternativa del eje Palma-Inca-Alcúdia, que sugiere un acceso a la isla diferente, más lento pero también más adecuado para conocer la isla de lo que es la autopista PM-27; una carretera viaria puede llegar a ser una barrera en el territorio y causar el rechazo de los habitantes, por lo que integrarlo en un entorno natural permitiría evitar los impactos territoriales negativos que pudiera ocasionar un nuevo viario alternativo y redundante de la autopista. Este tramo serviría de acceso a gran parte de los visitantes de la isla que llegasen a la isla por aeropuerto pero cuyo destino final es alguna localidad del Nordeste, por lo que existe la oportunidad de conseguir un pasillo de entrada a la isla en el que se muestre la importancia y el valor del medio natural.
- Via Parque Norte-Sur, que estructura la parte central de la isla especialmente el Pla, y conectaria Campos, Porreres, Montuïri, Sant Joan, Sineu, Maria, Sta Margalida. Esta via sería un elemento importante de revitalización del Pla sin que pierda su esencial carácter rural i natural.

Fases de actuación

La creación de una red viaria de vías parque va a exigir un esfuerzo continuado y es preciso que se inicie por una fase de planificación de la red, para lo que se prevé una primera fase de gestión con el objetivo de estar desarrollado antes del año 2008.

Cualquier actuación que se realice a partir de ahora en estas vias, deberá tener en cuenta la tipología y las características que deberán reunir de acuerdo con el PTM.

La calidad que exige este tipo de vías implica mayores costes de construcción, por lo que se deben buscar el mayor número de fuentes de financiación posibles, sin excluir la colaboración de la iniciativa privada. Por su consideración de vías novedosas se puede intentar obtener financiación de la Unión Europea a través del 5º Programa Marco I + D, o cualquier otro programa de desarrollo rural o de protección del Medio Ambiente.

2.4.1.4 SEGUNDO CINTURÓN DE PALMA

Justificación y antecedentes

La polarización del desarrollo y crecimiento insular a favor de Palma ha dado lugar a un constante y elevado crecimiento del tráfico, tanto en los ejes viarios que salen de Palma como en la Vía de Cintura de la ciudad, hasta el punto de alcanzar la saturación de la capacidad en algunos de sus tramos. Por este motivo en el documento de Hipótesis de Infraestructuras previo a las DOT se consideraba que era necesario ampliar la vía de cintura, (el primer cinturón de Palma), con un tercer carril. Una vez realizada la ampliación entre la autopista del Arenal y carretera de Valldemossa, el aumento del tráfico ha supuesto la práctica saturación de la Vía de Cintura durante las horas punta y el desarrollo actual de la ciudad entorno a esa Vía de Cintura, polarizado principalmente hacia los dos extremos de la costa y el eje Palma – Inca, junto con las necesidades de acceso al área Oeste del Puerto de Palma (los accesos de mercancías a la isla van a centralizarse cada vez más en esta área) nos obligan a no olvidar la alternativa posiblemente ineludible, de desarrollar una nueva vía de circunvalación para evitar que Palma se convierta en el peor "cuello de botella" en la red de carreteras y a su vez la ciudad sufra de los problemas de deterioro medioambiental que la tensión entre oferta y demanda de tráfico puede producir.

Descripción de la propuesta

Objetivos

Una posible nueva vía de circunvalación permitiría, ya que es una carretera de ronda, mantener la continuidad de los itinerarios interurbanos que deben atravesar Palma y que el reparto de los tráficos según su tipología (urbano e interurbano) se realice de una forma eficiente, es decir, permitiendo que los usuarios elijan el tipo de vía que más conviene a su viaje sin producir mayores costes externos, en forma de congestión y de aumento del riesgo de accidentes, al resto de los usuarios de la red viaria.

Las residencias y actividades próximas a la actual Vía de Cintura podrán ver mejorada su calidad: además los itinerarios interurbanos que más beneficios obtendrían de este posible futuro cinturón viario serían los demandados entre el aeropuerto y el norte y noroeste de la isla, al evitar la actual Vía de Cintura. Por este motivo, el trazado de un posible cinturón viario debe tener muy en cuenta el aeropuerto, al que va a servir de enlace, y su desarrollo futuro, así como los accesos a Son Reus por el incremento de transporte de residuos y productos reciclados, hacia y desde el Parque de Tecnologías Ambientales. Finalmente también es muy importante el efecto generador de tráfico de la Universidad.

La mejora de la accesibilidad al puerto es un objetivo añadido.

Asimismo la propuesta contribuye a conseguir los siguientes objetivos y estrategias del Plan Territorial:

- Desarrollar un territorio competitivo para las actividades económicas actuales y futuras .
- Estrategias de diversificación, desestacionalización y excelencia turística.
- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio de la isla.
- Regular y orientar la oferta de alojamiento residencial.
- Potenciación del sector industrial.
- Facilitar la accesibilidad a la Universidad de Palma.
- Mejora de la calidad de vida de Palma.
- Mejora de la accesibilidad al Oeste de la isla (Calvià, Andratx, Santa Ponça)

Desglose en tramos

El nuevo cinturón de Palma se divide en 3 tramos para el desarrollo del proyecto, que son:

- Tramo Este: Desde la autopista PM-19, dejando el aeropuerto fuera del segundo cinturón, hasta la autopista PM-27. La conexión de estas dos autopistas aumentará la accesibilidad al aeropuerto de forma importante. Además, este tramo conectará también con la carretera C-715 que une Palma y Manacor cuyo desdoblamiento se ha comentado anteriormente.

  Al mismo tiempo que se aumentará la accesibilidad del aeropuerto y, recíprocamente, del resto de la isla desde el aeropuerto, se conseguiría reducir el tráfico que discurre por la autopista PM-19 entre el aeropuerto y Palma, que en estos momentos tiene una IMD mayor de 100.000 vehículos al día, lo que da lugar a niveles de servicio muy inestables. Esta reducción del volumen del tráfico en los accesos a Palma, permitiría desarrollar proyectos de mejora e integración ambiental del acceso a Palma de forma que se convierta en una atractiva puerta de la ciudad para los visitantes.

El trazado no presenta dificultades aunque su tratamiento ambiental deberá ser exigente para no producir afecciones de ruidos a los núcleos próximos, insertándose en un espacio verde para mejorar la impresión del turismo al llegar a la isla.

El PDS de Carreteras prevé la reserva de terreno que garantiza la realización del citado tramo.

- Tramo Norte: Desde la autopista PM-27 hasta la carretera PM-111, que une Palma con la UIB. Con este tramo se mejorará sustancialmente la accesibilidad de la Universidad; especialmente el acceso a ésta desde la autopista PM-27, la carretera C-715 y la autopista de Llucmajor y por tanto desde toda la isla.

  El PDS de Carreteras prevé la reserva de terreno que garantiza la realización del citado tramo.

- Tramo Oeste: Que servirá para cerrar el cinturón hacia la PM-1 y dirigirlo hacia Calvià y Santa Ponça. Este tramo es el eslabón que completará la funcionalidad del segundo cinturón, conectando los 4 grandes ejes viarios de gran capacidad que acceden a Palma:

  - Autopista de Levante (PM-19)
  - Carretera de Manacor (C-715)
  - Autopista Central (PM-27)
  - Autopista de Ponent (PM-1)

  Uno de los tráficos que más se beneficiará del tramo oeste del nuevo cinturón de Palma será el tráfico rodado de mercancías que tienen por origen o destino el Puerto de Palma, que va a seguir siendo necesariamente el principal acceso a la isla, teniendo en cuenta que la reordenación del puerto ha localizado los muelles de mercancías en el dique del oeste.

  La dificultad del trazado en este tramo aconseja abordar previamente un cuidadoso estudio informativo en donde se analicen las alternativas, con especial sensibilidad ambiental que con toda seguridad supondrá la realización de uno o varios túneles que minimicen el impacto en el territorio, especialmente en el tramo entre la carretera PMV-104-3 y la autopista de Ponent (PM-1), salvando el ANEI de la Serra de Na Burguesa. Este Estudio Informativo delimitará la zona de reserva para la construcción de este tramo.

Fases de actuación

El desarrollo en el tiempo de los tres tramos propuestos debería seguir el orden propuesto, comenzando con la conexión este con la autopista PM-19 hasta cerrar la vía de circunvalación por el oeste con la actual Vía de Cintura.

En cualquier caso, se considera urgente la actuación en los dos primeros tramos.

2.4.2. EL TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En este punto debe indicarse que junto con lo referente a puertos y aeropuertos, al no ser competencia del Consell de Mallorca, el Plan Territorial únicamente puede dar recomendaciones para que las actuaciones se integren en el modelo territorial.

2.4.2.1.NUEVAS LÍNEAS FÉRREAS.

Justificación y antecedentes

La nueva política de transportes de las Illes Baleares debe basarse en la rehabilitación del transporte colectivo, lo que exige un esfuerzo destinado a la mejora de la oferta de este tipo de transporte que pretende romper la espiral de disminución de la demanda que ha provocado la pérdida de calidad de servicio.

Los objetivos de la nueva política de transporte de las Illes Balears y de la estrategia del propio Govern apoyan decididamente el desarrollo de la red ferroviaria mallorquina con el objetivo de lograr un desarrollo sostenible del sistema de transporte que asegure y mejore la accesibilidad de la isla sin poner en peligro el desarrollo de las generaciones futuras.

En las DOT se proponía que las oportunidades de mejora de los niveles de demanda ferroviaria se encontraban en el mercado turístico. En el Diagnóstico del Plan Territorial se recoge esta propuesta pero como complementaria a un desarrollo de la red para la demanda local. El crecimiento observado en los últimos años en la línea Palma – Inca y los niveles de tráfico existentes, que están alcanzando la capacidad de red, demuestran la existencia de una demanda interna de transportes que justifica el desarrollo del ferrocarril como medio de transporte colectivo adecuado para el uso por los ciudadanos.

Actualmente se están desarrollando estudios y proyectos suficientemente justificados de nuevas líneas férreas por parte del Govern de les Illes Balears.

Descripción de la propuesta

Objetivos

Dentro de esta política general de mejora del transporte colectivo se enmarcan los objetivos estratégicos actuales del Govern de les Illes Balears que se dirigen, por un lado, a la potenciación y mejora de las líneas actuales y a la recuperación de las antiguas y, por otra parte, a la creación de nuevas líneas de negocio. Este nuevo impulso del transporte ferroviario ya se ha materializado en la apertura del tramo Inca – sa Pobla en enero de 2001 y del tramo Inca – Manacor en mayo de 2003, así como en los proyectos y estudios que se están realizando en la actualidad.

Los altos niveles de congestión de tráfico que existen en los ejes viarios más importantes y los impactos que producen tanto en la economía como en el medio natural insular, exigen reforzar al máximo las inversiones ferroviarias que permitan el desarrollo sostenible del sistema de transportes. Además, la presencia de un gran

número de visitantes durante gran parte del año presenta la posibilidad de ofrecer servicios enfocados al mercado turístico que complementen la demanda interna.

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Lograr un crecimiento equilibrado de la isla compatible con la preservación del medio natural y con la gestión de los recursos naturales limitados.
- Desarrollar un territorio competitivo para las actividades económicas actuales y futuras que sea atractivo a su vez para los ciudadanos.
- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio de la isla.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- Mallorca Verde: EcoRegión – Desarrollo de una estrategia medioambiental integral que permita la gestión eficiente de los recursos no renovables y de los residuos de la isla y sirva de efecto "escaparate" hacia el exterior.
- El ferrocarril como modo alternativo de transporte. Potenciación de la red ferroviaria mediante su ampliación, mejora de estaciones y la coordinación con el transporte urbano.
- Evitar el cruce de los núcleos urbanos con el fin de suprimir el efecto barrera y los problemas de seguridad.

Detalle de la propuesta

Las nuevas propuestas de ampliación de la red desarrolladas por el Govern de les Illes Balears, que están en fase estudio o de ejecución, abarcan los ejes de transporte principales, conformando una red ferroviaria completa.

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

- La línea Inca (S´Empalme) – Manacor, se complementa con una posible prolongación a Artà y Cala Ratjada. Este eje está dividido en dos fases: S´Empalme – Manacor y Manacor – Artà, de las cuales la primera está ya ejecutada y la segunda en fase de estudio. Este proyecto aprovecha el trazado de la línea de ferrocarril antigua, cuya traza sigue siendo propiedad del Govern.

  En la prolongación hacia Artà, deberá evitarse que el trazado transcurra por el interior de núcleos urbanos para evitar los problemas y perjuicios que puede ocasionar en la calidad urbana de las áreas que atraviese, por el efecto barrera que crean estas infraestructuras y por los problemas de seguridad que pudiera generar. En este sentido es paradigmático el caso de Manacor, en donde el antiguo trazado se ha convertido en una de las vías urbanas estructurantes de la ciudad.

- Tramo sa Pobla – Alcúdia. Este tramo pretende completar el eje Palma – Inca – sa Pobla – Alcúdia, dando mayor accesibilidad en transporte colectivo a la Bahía de Alcúdia, que es uno de los focos de población y turismo más importantes de Mallorca.
- Metro ligero Universidad – Palma – Aeropuerto – Arenal, que puede desdoblarse en 3 tramos:
  - Tramo Palma – Aeropuerto. Daría servicio al foco de atracción y generación de viajes más importante, el aeropuerto de Son Sant Joan que no cuenta con un servicio de transporte colectivo enfocado a la demanda específica que produce, a pesar de la renovación de la flota de autobuses de la línea Palma – Aeropuerto.
  - Tramo Palma – Universidad. En la actualidad el servicio de autobuses entre Palma y la UIB no presenta un nivel de calidad satisfactorio debido a los niveles de congestión que presenta la carretera. La población estudiantil debe ser un objetivo prioritario en la política de transportes, no sólo por ser un sector de la población que por sus condiciones económicas tiende a ser cliente del transporte colectivo, sino porque, ofreciéndole un servicio de calidad que le satisfaga, podría ir modificando los hábitos de la población con respecto al transporte privado, que ya no se presentaría como una alternativa única. Por este motivo, es necesario proporcionar un transporte colectivo de alta calidad en este corredor.
  - Tramo Aeropuerto – Arenal. Incorpora este núcleo al área metropolitana de Palma.
- Metro ligero Palma – Andratx. Este eje completaría la red ferroviaria, dando servicio a la Bahía de Palma, que es el foco de población más importante de la isla.

Los beneficios de este tipo de vías prioritarias se verán potenciados por la existencia de centros de transferencia intermodal de pasajeros que vertebren la red de transporte colectivo y permitan aumentar la oferta de transporte colectivo.

2.4.2.2. *SOTERRAMIENTO DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS A PALMA*

Justificación y antecedentes

Los tramos de vías férreas que cruzan la ciudad causan una gran intrusión en la estructura urbana. El ferrocarril requiere unas infraestructuras muy rígidas que necesitan cierto aislamiento con respecto a su entorno por cuestiones de operación y seguridad. Estas necesidades hacen que los trazados del ferrocarril que atraviesan núcleos de población se conviertan en barreras en la trama urbana.

Por otra parte, las estaciones de ferrocarril suelen estar en los centros urbanos, como ocurre en Palma, ya que la mayoría se construyeron en el siglo pasado y el crecimiento de la ciudad ha hecho que queden incluidas en la red urbana. Debido a esto, los tramos de vía que conectan con la estación discurren por un suelo de mucho valor y

dificultan la accesibilidad transversal entre las dos zonas en las que divide el área por la que discurren.

Para evitar la ruptura que las vías de ferrocarril causan en la trama urbana y poder recuperar el suelo ocupado por la traza y asignarle un uso urbano más eficiente, la solución que parece más adecuada es el soterramiento de las vías.

En el plan de inversiones del Govern de les Illes Balears se prevé el soterramiento de las vías de entrada a Palma, que incluirían los tramos finales a partir de la Vía de Cintura, del ferrocarril Inca-Palma y del tren de Sóller.

Descripción de la propuesta

Objetivos

El objetivo de esta propuesta es recuperar suelo para la ciudad de Palma, aumentando la permeabilidad urbana, no sólo sin comprometer la eficacia de la red ferroviaria, sino aumentando la seguridad y la velocidad del ferrocarril y mejorando el tráfico urbano, reservando plataformas exclusivas para el transporte público.

El desarrollo de esta propuesta permitiría, de forma complementaria, plantear la estación central en Palma con un enfoque intermodal. Esta nueva estación integraría los diferentes medios de transporte colectivo terrestre de Mallorca y permitiría vertebrar el sistema de forma eficaz.

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- El ferrocarril como modo alternativo de transporte. Potenciación de la red ferroviaria mediante su ampliación, mejora de las estaciones y la coordinación con el transporte urbano.

Detalle de la propuesta

La solución de la estación intermodal de Palma debe ser desarrollado sin perder de vista el objetivo de la intermodalidad, integrando los ferrocarriles de Palma, el metro ligero, los autobuses urbanos y los suburbanos, en un gran centro de actividad de la ciudad que deberá ser objeto de un proyecto global.

2.4.3. PROPUESTAS DESTINADAS A MEJORAR LA INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE

El transporte colectivo y el transporte de mercancías rara vez permiten un transporte puerta a puerta con la misma flexibilidad que el privado. Las características de la demanda de los distintos tipos de viaje según distancias y las diferencias entre los

viajes urbanos y suburbanos, hacen que los miedios de transporte y los vehículos más eficientes en cada caso varíen. Por lo tanto, en muchas ocasiones un viaje completo se realiza de forma más eficiente si se divide en varias partes que se realizan en el medio de transporte o tipo de vehículo más eficiente. Evidentemente, el intercambio modal impone una serie de molestias costes de tiempo, y, en muchos casos, financiero.

Por este motivo, el funcionamiento eficiente de la red de transportes colectivos de viajeros y de transporte de mercancías exige la existencia de "nodos de transporte" que permitan a los viajeros y a las mercancías cambiar al medio de transporte que mejor se adapte a la tipología de cada tramo del viaje.

Las propuestas de "nodos de transporte" para pasajeros y mercancías son los centros de intercambio modal que a continuación se describen:

Justificación y antecedentes

Para competir con el transporte privado y, además, conducir la evolución de la demanda del transporte hacia una tendencia más sostenible, algo que parece poco probable con el patrón de crecimiento de tráfico actual, será necesario ofrecer al cliente potencial del transporte colectivo el producto que realmente busca, es decir, un viaje completo entre su origen y su destino y no entre paradas o terminales de la red de transporte colectivo.

El desarrollo de una política integrada de transportes colectivos exige que se desarrollen centros en los que la transferencia de viajeros se realice de la forma más rápida y cómoda posible. De esta forma se disminuye el coste generalizado de intercambio y, con ello, el coste generalizado total del viaje y se mejora la calidad del servicio, ya que permite la mejora de la coordinación de los distintos servicios de transporte colectivo ofrecidos.

Sin embargo, la existencia de centros de intercambio modal no debe reducirse únicamente a los intercambios entre los medios de transporte colectivo, sino incluir y fomentar los intercambios entre el vehículo privado y un medio de transporte colectivo. Este tipo de intercambios se requiere en las áreas más sensibles a la congestión, que son las ciudades, ya que la capacidad de las calles es limitada y muy difícil de aumentar. Un ejemplo de este tipo de intercambiadores son los aparcamientos disuasorios (park&ride) que se sitúan al borde de las áreas urbanas y ofrecen una conexión rápida y cómoda entre el tramo de viaje suburbano realizado en vehículo privado y el tramo de viaje urbano que se realiza en transporte colectivo, evitando así la necesidad de aparcar en el área urbana, donde es caro, tanto en términos monetarios como de tiempo.

La experiencia de este tipo de intercambiadores siempre ha resultado satisfactoria y popular, ya que permite integrar los distintos medios de transporte y facilitar el uso de la red por parte de los clientes.

Descripción de la propuesta

Objetivos

El objetivo de esta propuesta es integrar y vertebrar la red de transporte colectivo terrestre de viajeros y permitir y fomentar el trasvase del vehículo privado a los medios colectivos en las áreas urbanas, especialmente Palma, con objeto de intentar disminuir la congestión urbana.

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Dimensionado, diseño y ubicación de infraestructuras como elementos de soporte a la estructuración del territorio de la isla.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- Articular un sistema urbano coherente que reduzca la macrocefalia de Palma potenciando la oferta y equipamientos de los núcleos intermedios.
- Creación de la nueva red de transporte alternativo.

Descripción

Los centros de intercambio modal que se proponen serían:

- Estación central intermodal de Palma. Esta estación sería el centro de intercambio principal entre las líneas de transporte colectivo suburbanas y las líneas de transporte colectivo urbanas. En ella confluirían las líneas de ferrocarril y las de autobuses urbanos e interurbanos, permitiendo un intercambio de medio o vehículo rápido y cómodo y la integración de los servicios de forma que se ofrezca un viaje completo, junto con aparcamiento para vehículos privados.
- Otras alternativas de referencia en Palmanova, Inca, Alcúdia y Manacor.
- Aparcamientos disuasorios en torno a Palma. Estos aparcamientos tienen como objetivo permitir un intercambio atractivo entre el vehículo privado y un medio de transporte colectivo. Con ellos se podría reducir el número de vehículos privados que acceden a Palma.
- Aparcamientos y centros de intermodo en otras estaciones de ferrocarril. La dispersión urbana justificaría la construcción de aparcamientos próximos a las estaciones de ferrocarril del entorno de Palma que permitan atraer a usuarios del vehículo privado al ferrocarril.

La situación exacta de los aparcamientos disuasorios y centros de intermodo se debe determinar teniendo en cuenta el trazado del ferrocarril y de las vías prioritarias de transporte público con objeto de lograr aprovechar las sinergias existentes entre los diferentes proyectos de transporte colectivo, pero en una primera fase se proponen las siguientes localizaciones:

- Inca
- Manacor
- Marratxi
- Santa María
- Alaró
- Llubí
- Muro
- Sa Pobla
- Sineu
- Sóller

Además se proponen centros intermodales en las terminales portuarias y aeroportuarias de:

- Puerto de Palma
- Puerto de Alcúdia
- Aeropuerto de Palma
- Puerto de Cala Rajada.

2.4.4. AEROPUERTO

El aeropuerto de Son Sant Joan es el principal punto de entrada de viajeros de fuera de la isla, lo que le convierte en portal de Mallorca y primera referencia que tiene el visitante de la isla.

Por este motivo, desde el aeropuerto de Son Sant Joan se debe acceder con comodidad y rapidez a toda la isla. La accesibilidad insular no sólo se refiere al vehículo privado, sino que debe enfocarse a los modos de transporte colectivo, ya que la mayor parte de los visitantes de la isla no cuentan con vehículo propio ni lo alquilan al llegar al aeropuerto.

2.4.4.1 *MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DEL AEROPUERTO.*

Descripción de la propuesta

Objetivos

El objetivo de esta propuesta es garantizar la accesibilidad del aeropuerto de Son Sant Joan, lo que equivale a decir que se garantiza la accesibilidad al visitante desde cualquier punto de la isla.

Entre las propuestas anteriores se han desarrollado algunas que, aunque no estaban enfocadas únicamente a mejorar la accesibilidad del aeropuerto, actúan en este sentido:

- Segundo cinturón de Palma. El tramo Este del cinturón mejorará la accesibilidad del aeropuerto de forma importante, puesto que éste estará conectado a la autopista PM-27, que forma parte del eje Palma - Alcúdia. Además, este tramo conectaría también con la carretera C-715 que une Palma y Manacor, cuyo desdoblamiento, contemplado en este Plan Territorial, está en ejecución.
- Metro ligero Universidad - Palma - Aeropuerto - s'Arenal. En su tramo Palma - Aeropuerto con acceso a la estación central de intercambio modal de Palma permitiría integrar la línea Palma - Aeropuerto con la red de transporte colectivo terrestre de Mallorca, lo que completaría la oferta global de transporte colectivo para el visitante.
- Vía Verde Aeropuerto - Santa Eugenia - Sencelles - Muro. Pretende dar acceso al Nordeste de la isla sin acceder a Palma.

Descripción

Las propuestas están suficientemente descritas en los apartados correspondientes de esta Memoria.

2.4.4.2 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL AEROPUERTO DE SON SANT JOAN.

Considerando que el PTI es la herramienta que establece el modelo de ordenación territorial de la isla de Mallorca, supeditado a lo que prevé la Ley 14/2000 de ordenación territorial y la Ley 6/99 de directrices de ordenación territorial, su propia naturaleza jurídica le otorga una prevalencia sobre el planeamiento de ordenación municipal, la planificación sectorial y la planificación especial, que deberán adaptarse a las previsiones de los PTI.

Lógicamente debe prevalecer el equilibrio territorial, social y económico que fija un Plan Territorial Insular sobre cualquier ordenación sectorial, pero a la vez se deben involucrar los planes directores sectoriales dentro de la ordenación global insular para conseguir una eficaz integración en el territorio y una adecuada coordinación entre todas las actuaciones propuestas.

Según la estructura y ordenación del modelo autonómico, no parece adecuado seguir manteniendo la supremacía de la decisión sectorial en detrimento de las decisiones de ordenación territorial global. Lo que debe considerarse relevante es la potenciación de los mecanismos de verdadera coordinación que adopten la visión integral del territorio, que implicará que se basen en el respeto de todas la competenciasinvolucradas y que se ponderen los diferentes criterios e intereses en juego.

Por tanto es indispensable hacer posible la articulación entre las competencias sectoriales, estatales en el caso del aeropuerto, concurrentes por razón del territorio con las competencias autonómicas de ordenación territorial. Con el objetivo de coordinar, en consideración al principio de colaboración que ha de regir les actuaciones de les administraciones públicas, la ordenación territorial y urbanística y la ordenación sectorial propia de las correspondientes infraestructuras e instalaciones, se regula desde la normativa del PTI, respetando la normativa de aplicación respecto a los aeropuertos de interés general del estado, que el Plan Director del Aeropuerto tendrá que adaptar sus determinaciones a lo establecido en este Plan Territorial Insular.

Así, se asumen como parte de la ordenación territorial les zonas y los usos establecidos, englobados en la clasificación como sistema general de comunicaciones, excepto en las áreas ampliadas sobre el área de servicio vigente a la entrada en vigor de la citada Ley 6/1999. Respecto a las ampliaciones previstas, cabe señalar que resulta de aplicación el artículo 64.1 de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas tributarias, que impide cualquier autorización para nuevas infraestructuras aeronáuticas fuera del actual límite de la zona de servicios si no es para mejoras ambientales, protección civil o interés militar.

Por ello, salvo que se justifique que se cumplen los requisitos anteriores, las ampliaciones previstas de la actual zona de servicios resultarían contrarias a lo dispuesto en el artículo indicado.

Finalmente es necesario establecer que la ordenación del desarrollo aeroportuario se ha de efectuar, en todo caso, en el marco del Plan Director del Aeropuerto y de este Plan Territorial Insular, mediante la formulación de un plan especial, cuya tramitación y aprobación corresponderá a las administraciones competentes en materia de ordenación territorial y urbanística.

2.4.5 PUERTOS

2.4.5.1. AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE PALMA

Justificación y antecedentes

El puerto de Palma es el más importante de Mallorca; en él se desarrolla el 75% del tráfico de mercancías por vía marítima y la tendencia de crecimiento llevará a porcentajes superiores. La importancia del puerto de Palma queda potenciada por su mejor accesibilidad relativa, gracias a la morfología radial de la red de carreteras, que permite que la distribución de mercancías tenga un coste menor desde el puerto de Palma que desde otros puertos.

La reorganización de los usos del puerto que se ha llevado a cabo recientemente para favorecer la mejora de la operatividad exige mejorar el acceso a la Vía de Cintura desde el puerto y específicamente desde el muelle Oeste destinado a mercancías.

Por otro lado, la nueva organización de usos del puerto da un reconocimiento claro a la importancia del transporte de pasajeros del puerto de Palma, al que se reserva el

Moll Vell. De este modo, se restringe el desarrollo de las superficies dedicadas a las mercancías a la zona oeste, aunque la consolidación del moll de Llevant para terminal de ferrys dificulta una solución puerto-ciudad, en especial por la necesidad de uso para las mercancías de los ferrys (casi el 50% del total) del Passeig Marítim hasta su enlace con la Vía de Cintura en su extremo Este.

Descripción de la propuesta

Objetivos

La calidad del desarrollo de la isla seguirá dependiendo en gran parte de la gestión logística del suministro de mercancías, que a su vez dependerá de la eficiente gestión del puerto.

Desde el Plan Territorial se pretende hacer una reflexión sobre el futuro a largo plazo del Port de Palma, por el que se plantean dos posibles alternativas de desarrollo que serían:

1. Una propuesta ambiciosa que a largo plazo resuelva de una vez por todas las necesidades del puerto de Palma y su relación con la ciudad, que consistiría en apostar por concentrar todas las actividades portuarias en los muelles de Ponent, para lo que sin duda es necesario una ampliación de los mismos con la construcción de un nuevo dique paralelo al actual. En esta propuesta debería incluirse la mejora de los accesos a la Vía Cintura con la construcción de un túnel que solucione la falta de capacidad de la rotonda de Porto Pi. De este modo las instalaciones de Llevant podrían liberarse para usos más compatibles con el entorno urbano donde se encuentran, evitándose la utilización del nuevo paseo marítimo entre los diques de Llevant y la Vía de Cintura por los tráficos de mercancías generados por el puerto.
2. Una alternativa basada en la nueva distribución de usos prevista por la Autoridad Portuaria donde se destinarían los muelles de Llevant para uso exclusivo de ferrys, concentrando las mercancías y cruceros en Ponent. Esta alternativa exigiría, además de la solución del acceso por Porto Pi similar a la alternativa anterior, buscar una solución de compatibilidad de los tráficos generados por los ferrys con el proyecto del frente litoral de Llevant, auspiciado por el Ayuntamiento de Palma y que muy probablemente exigiría la construcción de un túnel de unos 3 Km. entre los muelles de Llevant y el acceso a la Vía de Cintura.

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Desarrollar un territorio competitivo para las actividades económicas actuales y futuras que sea atractivo a su vez para los ciudadanos.
- Diversificación de la actividad económica: potenciación del sector agrario e industrial.
- Mejora de la eficiencia logística en la isla.

Detalle

A causa de la localización de actividades del transporte de mercancías en el Dique del Oest, la posible expansión del Port de Palma deberá realizarse apoyada en este dique. Es decir, las nuevas expansiones del puerto comercial requerirán de un dique exterior de abrigo apoyado en el Dique del Oeste.

2.4.5.2.MEJORA DE ACCESOS AL PUERTO DE PALMA

Justificación y antecedentes

La construcción de la nueva terminal mixta en el Dique del Oest va acompañada de una reorganización de los terrenos portuarios que configurará un nuevo esquema de relaciones puerto – ciudad; actualmente, existe una rotonda con semáforos que conecta el puerto de Palma y la Vía de Cintura en el Oest.

A su vez, los antiguos muelles comerciales albergarán la terminal de pasajeros, por lo que se puede esperar que el acceso este del puerto deba mejorar para dar servicio a vehículos de pasajeros.

El acceso al puerto desde la Vía de Cintura a través de la glorieta existente no presenta grandes problemas, puesto que la carretera de acceso al Dique del Oest en los terrenos portuarios está renovada y no opondrá restricciones al acceso a ella desde la rotonda.

Sin embargo, los vehículos que intenten acceder desde el puerto a la Vía de Cintura, se tendrán que incorporar al tráfico de esta vía, que presenta unos volúmenes de tráfico altos. Además, gran parte de estos vehículos se dirigen al Norte por lo que deberán circunvalar Palma. Teniendo en cuenta que estos camiones tienen que realizar su trayecto completo, ida y vuelta, a lo largo del día para permitir la salida de los barcos a lo largo de la tarde, la situación del puerto hace necesaria reforzar la red viaria con un acceso rápido desde el puerto a la Vía de Cintura.

En el año 2001 se ha firmado un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de las Illes Balers para que el Ayuntamiento gestione los terrenos del Passeig Marítim, que siguen siendo propiedad de la Autoridad Portuaria. Este convenio es el primer paso para una posible desafectación total en el futuro. De esta forma la Autoridad Portuaria aprovecha la oportunidad de eliminar de su gestión aquellas actividades que no son puramente portuarias.

Por lo tanto, habrá dos accesos con demandas diferentes que exigirán, consecuentemente, características distintas.

Descripción de la propuesta

El objetivo de esta propuesta es mejorar los accesos al puerto de Palma de forma que se adapten a los distintos tipos de demanda que deben servir y garanticen la accesibilidad al puerto.

Los accesos al puerto que hay que estudiar son:

- Acceso oeste a la Vía de Cintura. Como ya se ha expuesto anteriormente, en este caso el problema se plantea a los vehículos de transporte de mercancías que pretenden acceder a la Vía de Cintura. Para mejorar esta situación se requeriría un carril específico (by-pass) para este tipo de vehículos. La falta de espacio para éste posiblemente obligaría a plantearse una solución en túnel.
- Remodelación del acceso este. La nueva ubicación de la terminal de pasajeros en el lugar donde se encontraban los muelles comerciales plantea la necesidad de reenfocar el acceso este para dar servicio a los pasajeros que acceden al puerto, así como para hacer viables los proyectos de remodelación del Paseo Marítimo que ha propuesto el Ayuntamiento de Palma, mejorando asimismo el acceso peatonal al Moll Vell. La solución más concluyente a este problema sería el cruce a distinto nivel de ambos tráficos: rodado y de peatones. El soterramiento del tramo entre el Molinar y los muelles de Levante, además de solucionar los accesos al puerto posibilitaría la creación de un Paseo Marítimo, sin tráficos pesados, en toda la fachada marítima de Llevant de Palma.

Objetivos

Las estrategias y objetivos generales del Plan Territorial que se pretenden aproximar con estas propuestas son los siguientes:

- Desarrollar un territorio competitivo para las actividades económicas actuales y futuras que sea atractivo a su vez para los ciudadanos.
- Diversificación de la actividad económica: potenciación del sector agrario e industrial.
- Reestructuración y revitalización de centros turísticos tradicionales.
- Adecuación de las infraestructuras al desarrollo sostenible.
- Mejora de la eficiencia logística en la isla.

2.4.5.3.REMODELACIÓN DEL PUERTO DE ALCÚDIA

Justificación y antecedentes

El puerto de Alcúdia es el segundo en importancia de Mallorca; en él se desarrolla el 25% del tráfico de mercancías por vía marítima de Mallorca y la tendencia de crecimiento llevará a porcentajes superiores.

Descripción de la propuesta

Objetivos

Con el fin de mejorar su función dentro del transporte marítimo se han previsto algunas modificaciones entre las que destacan:

- Incorporar la zona militar fuera de uso al muelle pesquero.
- Reajuste de los límites de los muelles comerciales para adecuarlos a las necesidades de los buques modernos.

La remodelación está incluida en un Plan especial redactado por la Autoridad Portuaria y aprobado por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico el 20 de febrero de 2003.

2.5 HACIA UNA NUEVA ECONOMÍA. FOCOS DE ACTIVIDAD.

2.5.1 EL MODELO ECONOMICO ACTUAL DE MALLORCA: IMPLICACIONES SOBRE EL TERRITORIO

La evolución de la estructura económica insular y la implantación de las actividades económicas en el territorio han condicionado de forma especial el modelo territorial actual de Mallorca. Esta evolución ha supuesto un proceso de terciarización de la economía sin precedentes, basado en la industria turística, que ha provocado un cambio radical en la estructura de la isla, no sólo desde el punto de vista territorial sino también social y medio ambiental. El proceso de terciarización de la economía y el desarrollo en especial del turismo han permitido a Mallorca generar una riqueza y una calidad de vida sin precedentes siendo una de las principales regiones españolas en cuanto a nivel de renta y riqueza y uno de los principales destinos turísticos del turismo europeo.

Sin embargo, la expansión del fenómeno turístico se ha centrado en un modelo de desarrollo basado en el "sol y playa", que ha supuesto un importante consumo del territorio y una degradación paulatina del paisaje y de los recursos naturales,

especialmente en el litoral. En la actualidad, el medio natural se ha convertido en un bien escaso que es necesario preservar, proteger y gestionar, no solo para garantizar el equilibrio de los ecosistemas de la isla, sino como un activo para garantizar la supervivencia del modelo económico actual.

Las características actuales que presenta el territorio de Mallorca son el resultado en gran parte de su evolución económica y del proceso de terciarización generado como consecuencia del auge del turismo. Entre los efectos del modelo económico actual sobre el territorio podemos destacar:

- Modelo dual de asentamientos con escasa interrelación entre los núcleos tradicionales y los turísticos.
- La macrocefalia que ejerce Palma sobre el resto de la isla y de toda la Comunidad.
- El proceso de litoralización masiva que afecta a la mayor parte de los municipios costeros.

- La ocupación del territorio con nuevas infraestructuras y equipamientos para dar respuesta al crecimiento acelerado de la isla, con un fuerte impacto paisajístico y los problemas de localización que plantean.
- La proliferación de segundas residencias como respuesta al crecimiento económico sin precedentes, que provoca necesidades de espacios de ocio entre los residentes.
- El importante incremento en los últimos años del turismo residencial que provoca un mayor consumo del territorio y genera un menor valor añadido para la isla.
- El incremento del coste del suelo que impide, por una parte, el desarrollo de otros sectores económicos menos rentables (como el sector agrario o el industrial) y la dotación de suelo para actividades económicas, y, por otra parte, encarece el precio de la vivienda, perjudicando a los residentes locales con menor poder adquisitivo.
- La escasa diversificación de la economía y la fuerte dependencia de la actividad turística.
- La sobreexplotación de los recursos naturales de la isla y los efectos negativos sobre el paisaje y el patrimonio natural.
- La estacionalidad: La concentración de la actividad económica durante unos meses del año (entre los cinco meses de Mayo a Septiembre se concentra el 66,7% del total de la afluencia turística) produce desequilibrios importantes, tales como saturación en los sistemas de transporte en los meses de temporada alta, aumento del desempleo en temporada baja, infrautilización de infraestructuras o equipamientos y sobredimensionado de los mismos con relación a la situación media.

El desarrollo del sector servicios, que genera en la actualidad más del 80% del PIB de la economía de Mallorca, ha condicionado el desarrollo del resto de sectores económicos, provocando la desaparición paulatina del sector agrícola y un fuerte retroceso de los sectores industriales no ligados al turismo.

El sector agrario representa en la actualidad el 1,7% del PIB de Mallorca, emplea al 2,7% de la población ocupada y, respecto al territorio, ocupa el 72% de la isla. Es necesario tomar medidas urgentes debido a la grave crisis en la que se encuentra sumido este sector. Su importancia estratégica radica en su papel fundamental e insustituible como preservador del tejido social rural y del paisaje, y en el mantenimiento del medio natural.

Aprovechar la diversidad de las zonas rurales de Mallorca es una exigencia para que estos espacios tengan capacidad de mantener una población dinámica y una base económica sostenible. Su preservación contribuye además al desarrollo del turismo; un medio rural vivo y un paisaje y medio natural cuidados son uno de los principales activos de la isla como reclamo turístico.

El espacio agrario puede, por tanto, convertirse en un recurso turístico y paisajístico que es preciso conservar, y en el escenario de productos alternativos (mediante la creación de etiquetas de calidad y denominación de origen, agricultura ecológica, etc.) que puedan abrir el camino hacia la desestacionalización y diversificación turística, para formar parte de la síntesis turismo-medio ambiente.

El **sector industrial**, al igual que la agricultura, ha ido perdiendo posiciones con relación a la composición del PIB. Cabe destacar el hecho de que las Illes Balears es, junto con Canarias, una de las Comunidades Autónomas que presenta un menor peso específico del sector industrial en la estructura productiva, alrededor del 9,5%. Es importante señalar que la dependencia de la economía mallorquina del turismo ha tenido un efecto muy importante en la industria, favoreciendo el desarrollo de determinadas ramas vinculadas a la construcción, energía y alimentación (afectadas a su vez por la estacionalidad turística), pero perjudicando a otras ramas más tradicionales de la industria.

El futuro de los sectores tradicionales manufactureros de Mallorca (calzado, piel, textil, bisutería) pasa por aprovechar de una forma más eficiente el potencial de la demanda turística, estableciendo canales de comercialización directos con el consumidor potencial, y desarrollando una mayor labor de divulgación de los productos locales. A su vez, la potenciación de infraestructuras y servicios de I + D de apoyo deberá ser un objetivo prioritario para los próximos años.

El **sector de la construcción** ha sabido aprovechar el fuerte tirón provocado por el desarrollo del sector turístico y residencial. Sin embargo, las políticas de contención del crecimiento, reutilización del suelo y rehabilitación de zonas urbanas y el cambio de ciclo esperado en el sector arrojan ciertas incertidumbres sobre su futuro. El desarrollo de nuevas tecnologías edificatorias compatibles con el medio ambiente (vivienda bioclimática, medidas pasivas de ahorro energético) y la especialización en modernización, reconversión y rehabilitación de la planta hotelera, edificios y viviendas pueden convertirse en nuevas prioridades para hacer frente a los cambios que se avecinan.

Respecto al **comercio**, los rasgos principales son la polarización comercial alrededor de Palma, la existencia de centros de ámbito comarcal con gran potencial de atracción (Inca, Manacor y Sóller), el sobredimensionado del pequeño comercio, la existencia de un comercio en el litoral muy vinculado a la demanda turística y con una fuerte problemática estacional y el creciente impacto de la aparición de las grandes superficies en el pequeño comercio.

Para mejorar la competitividad del sector comercial de cara al futuro son necesarias las siguientes actuaciones: modernizar la oferta ofreciendo productos más originales, potenciar la oferta de productos autóctonos, controlar la oferta de mercados, mercadillos y vendedores ambulantes, disponer de trabajadores más cualificados, mejorar las zonas comerciales y controlar más la oferta de excursiones.

2.5.2 LOS RETOS DE LA ECONOMIA PARA EL FUTURO

El modelo de desarrollo turístico tradicional presenta una serie de retos de futuro, basados principalmente en las nuevas necesidades de la demanda y en la competencia de otros destinos. Estos cambios provocan la necesidad de desarrollar nuevos modelos turísticos para poder responder a la demanda de nuevas necesidades de ocio, tiempo libre y/o vacaciones de la actual sociedad. El cambio del modelo de desarrollo turístico desde el mercado de la demanda de las 3S (sea, sun and sand) a un mercado de oferta que se organiza conforme a las 4E (environment, equipment, event, setting –encadrement–) es una de las características principales que resume los cambios principales de la demanda turística.

El reto de los centros turísticos maduros litorales se basa en su capacidad de respuesta para dar satisfacción a estas nuevas tendencias de la demanda, con nuevas alternativas que se adapten en el marco de un desarrollo turístico sostenible. Iniciativas que pueden convertirse en la clave de la transformación turística de los principales centros turísticos maduros del Mediterráneo y servir de pioneros en su puesta en práctica.

Para su revitalización se imponen estrategias basadas en la modernización del sector turístico aprovechando su amplia experiencia, en la minimización de los impactos medioambientales y en la adecuación de la oferta a las nuevas demandas de productos turísticos.

Se impone un escenario basado en un turismo sostenible que debe ser la base de diversas actuaciones estratégicas ligadas a la ordenación del territorio y un amplio debate sobre la limitación del crecimiento de la oferta.

2.5.2.1. *PROPUESTA DE ESTRATEGIAS DE CAMBIO*

Desde un punto de vista territorial, la estrategia de cambio debe dar respuesta a la adaptación del producto turístico a las necesidades de la demanda, la desestacionalización y la diversificación económica, y a la revitalización de los centros turísticos

2.5.2.2. *HACIA UNA OFERTA ADAPTADA A LAS NUEVAS MOTIVACIONES DE LA DEMANDA*

- Valorización de los aspectos medioambientales de los destinos turísticos. En este sentido el PTM supone una mayor protección del medio natural y la adopción de medidas ambientales.
- La autenticidad cultural. La protección del patrimonio como elemento de promoción turística. La potenciación de los aspectos culturales y los elementos diferenciales de la isla como destino turístico.
- La calidad de los productos. Excelencia turística. El PTM representa una apuesta decidida por la reconversión de las zonas turísticas, incidiendo en la mejora de los estándares, la densidad y el re-equipamiento.

2.5.2.3. *ESTRATEGIA DE DESESTACIONALIZACIÓN*

- Cambio de la imagen actual de la isla, incidiendo también en que es un destino atractivo fuera de la temporada estival. Para ello, aparte de la benignidad del clima, se debe resaltar el importante patrimonio cultural, artístico y natural.
- Diversificación de mercados en diferentes períodos. Desarrollo de nuevos productos: turismo senior, turismo temático (salud, deporte, cultural, ecológico, seminarios y congresos). Para ello, se realizan propuestas como el nuevo Palacio de Congresos, los recintos feriales, el turismo rural, los distintos equipamientos deportivos, etc.

2.5.2.4. *LA NECESIDAD DE ACTUACIONES DE REVITALIZACIÓN PARA LOS CENTROS TURÍSTICOS Y EL MEDIO NATURAL Y RURAL*

Con el objetivo de mejorar las condiciones del paisaje urbano y rural se propone la realización de:

- Planes de Reconversión Territorial de núcleos turísticos tradicionales con el objetivo de realizar operaciones de esponjamiento, mejorar la calidad de la oferta turística y crear nuevas dotaciones o equipamientos
- Proyectos de Mejora Territorial dirigidos a la preservación y potenciación de los espacios naturales y mejora del paisaje urbano y rural

Estas actuaciones se detallan en el capítulo 2.3

2.5.2.5. *LA DIVERSIFICACIÓN DE LA ECONOMÍA*

- Apoyo al sector agrario y rural para favorecer el mantenimiento de la población y de las actividades agrarias, así como la diversificación de sus rentas. El PTM define las Áreas de Interés Agrario (AIA) para potenciar los cultivos

tradicionales y regula la compatibilidad del uso turístico con el agrario, mediante el turismo rural o la reconversión de las antiguas possessions en hoteles de cinco estrellas

- Apoyo al desarrollo de productos de calidad autóctonos en especial en el sector agroalimentario, así como el industrial. El Plan plantea la creación de nuevos centros de transformación y comercialización agroalimentarios, así como nuevos polígonos industriales.
- Desarrollo del sector medioambiental como sector económico y creación de una imagen de la isla como Eco-Región, incentivando la aplicación de tecnologías innovadoras y sistemas de gestión medio ambientales en los principales sectores económicos, en especial el turismo, gestión de residuos y transporte. En esta línea el PTM recoge la creación de un centro de productos manufacturados a partir de materiales reciclados.

2.5.3. LAS PROPUESTAS DEL PLAN TERRITORIAL

2.5.3.1. *HACIA LA SUPERACIÓN DEL SISTEMA DUAL DE ASENTAMIENTOS: INCA Y MANACOR COMO FOCOS REFORZADOS*

El PTM se plantea como uno de sus objetivos reforzar el carácter de capitalidad comarcal de Inca y Manacor, para contrarrestar así el carácter macrocefálico de Palma y mejorar el equilibrio del sistema urbano. Históricamente Inca y Manacor han ejercido esas funciones, pero en las últimas décadas el crecimiento desmesurado de Palma ha hecho que pierdan parte de su influencia.

Inca está llamada a ser la capital de la zona norte de la Tramuntana, el Raiguer, los municipios litorales de las bahías de Alcúdia y Pollença y la zona occidental del Pla.

Por su parte, Manacor ha de ejercer la capitalidad de la zona de Llevant y claras funciones rectoras sobre los núcleos nororientales de la isla y los orientales del Plan, reforzando asimismo su influencia sobre los municipios meridionales del Llevant (zona del Migjorn).

Entre las medidas que se proponen para potenciar ambos nodos podemos citar:

- Ampliar la oferta de suelo para residencia y actividades.
- Reforzar el carácter comercial de los núcleos y realizar actuaciones de revitalización de las áreas comerciales existentes.
- Recalificación urbana y ambiental de los núcleos urbanos. Promover proyectos de reconversión de los centros históricos degradados.
- Desarrollo de equipamientos y servicios de rango comarcal, entre ellos el desarrollo de un recinto ferial en Manacor que potencia las actividades de comercialización y de promoción de productos de la zona.
- Descentralizar algunos servicios que hoy son exclusivos de Palma.

- Potenciar servicios de carácter lúdico o ligados a nuevas actividades económicas.
- Diversificar las actividades productivas. Ampliación del polígono agroalimentario de Manacor.
- Creación de nuevos equipamientos deportivos de carácter comarcal, o ampliación de los existentes.

2.5.3.2. *SUELO PARA ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS*

En la actualidad existe un déficit importante de suelo para actividades económicas a precios competitivos en Mallorca. La presión provocada por el desarrollo del sector turístico ha originado un fuerte encarecimiento del precio del suelo industrial, que penaliza tanto la reubicación de empresas como la implantación de nuevos proyectos empresariales, y que impide el desarrollo de estos suelos en manos de la iniciativa privada.

Por otro lado, en municipios pequeños existe una demanda de suelo industrial y de servicios que permita el traslado de ciertas actividades (pequeños talleres, etc.), actualmente ubicadas en el núcleo urbano, a zonas convenientemente equipadas.

El objetivo de la propuesta es promover la creación de nuevos polígonos empresariales o ampliaciones de los existentes, principalmente en los municipios de Inca y Manacor.

Así mismo, para los municipios menores de 15.000 habitantes, la superficie destinada a suelo industrial y de servicios no podrá exceder del 5% del total de suelo urbano y urbanizable, para no alterar, con superficies mayores, el carácter y la imagen tradicional de éstos. En el caso de que el municipio disponga de capacidad para generar nuevo suelo industrial, una vez aplicado el criterio anterior, y a excepción de las zonas AAPI, deberá localizarse en el área de transición, tanto de crecimiento (AT-C) como de armonización (AT-H), para evitar la aparición de nuevos núcleos urbanos industriales aislados en medio del suelo rústico. Con estos polígonos se pretende favorecer el traslado de empresas instaladas actualmente dentro de núcleos urbanos, mejorando así la calidad de vida urbana, y cubrir las necesidades de demanda de suelo para actividades de tipo industrial, talleres o relacionadas con la distribución y el sector servicios, e incentivar el traslado de empresas ubicadas en suelo rústico. Se limita también a un máximo del 50 % el uso comercial en estos polígonos, para asegurar la reserva de una superficie de suelo suficiente para la instalación en ellos de las industrias del propio municipio.

Por otro lado, y también para los municipios de menos de 15.000 habitantes se permite la creación de polígonos industriales y de servicios de carácter mancomunado, acumulándose el porcentaje del 5% respectivo y respectando los criterios de ubicación y compatibilización de usos.

En la tabla adjunta se presenta, basándose en datos del año 2001, aquellos municipios de menos de 15.000 habitantes que exceden o se encuentran por debajo del criterio establecido anteriormente.

PORCENTAJE DE SUELO INDUSTRIAL SOBRE EL TOTAL DE SUELO URBANO Y URBANIZABLE EN MUNICIPIOS DE MENOS DE 15.000 HABITANTES

MUNICIPIOS	Suelo urbano y urbanizable (ha)	Población	% Suelo industrial
Lloseta	112,24	4.736	32 %
Porreres	132,50	4.363	23 %
Santa Maria del Camí	114,56	4.937	17 %
Llubí	66,39	1.931	15 %
Petra	71,70	2.634	15 %
Sa Pobla	277,01	10.736	12 %
Alcúdia	696,75	12.942	9 %
Alaró	74,89	4.121	8 %
Muro	325,14	6.359	8 %
Pollença	540,99	14.647	7 %
Artá	240,35	6.228	7 %
Santanyí	745,78	9.405	7 %
Campos	385,21	7.132	6 %
Sóller	224,98	11.705	4 %
Campanet	56,22	2.366	4 %
Sant Llorenç d'es Cardassar	370,75	6.692	4 %
Santa Margalida	376,71	8.306	4 %
Son Servera	300,83	10.179	4 %
Capdepera	607,17	8.672	2 %
Andratx	549,53	9.034	0 %
Binissalem	137,95	5.424	0 %
Bunyola	247,19	4.910	0 %
Esporles	131,02	4.082	0 %
Algaida	107,84	3.868	0 %
Ses Salines	158,51	3.478	0 %
Selva	46,80	2.975	0 %
Sineu	70,90	2.789	0 %
Vilafranca de Bonany	79,28	2.431	0 %
Montuïri	61,52	2.406	0 %
Consell	69,02	2.403	0 %
Sencelles	47,80	2.214	0 %
Maria de la Salut	66,76	1.861	0 %
Valldemossa	98,87	1.770	0 %
Sant Joan	56,37	1.691	0 %
Puigpunyent	93,68	1.314	0 %
Santa Eugènia	39,33	1.265	0 %
Lloret de Vistalegre	14,50	966	0 %
Búger	16,30	946	0 %
Costitx	14,11	931	0 %
Mancor de la Vall	29,81	924	0 %
Ariany	29,45	782	0 %
Deià	48,12	677	0 %
Fornalutx	10,54	624	0 %
Banyalbufar	42,68	534	0 %
Estellencs	5,28	371	0 %
Escorca	84,85	306	0 %

2.5.3.3. PRESERVAR LA IDENTIDAD DE LOS MUNICIPIOS DEL INTERIOR

En el interior de Mallorca persiste un sistema tradicional de núcleos de población con una gran calidad ambiental y urbanística, entrelazados a través de una red viaria tupida y orgánica. La silueta y tradición urbana singular de este territorio es uno de sus aspectos más valiosos, por lo que conviene preservar el carácter arquitectónico y su relación de equilibrio con el medio natural. Esta zona ofrece una alta calidad ambiental, supone un activo valioso para la mejora de la capacidad residencial del territorio y como elemento de identidad para mantener el patrimonio cultural, urbanístico y arquitectónico de la isla y es además un importante atractivo turístico.

Sin embargo, esta amplia zona en la actualidad se encuentra en una encrucijada: por un lado, la falta de expectativas económicas y el envejecimiento y pérdida de población, y por otro lado, una presión turística que empieza a manifestarse y que puede cambiar su fisonomía.

El objetivo es mejorar los equipamientos y servicios urbanos y desarrollar una estrategia que permita poner en valor los recursos y potenciales con los que cuenta, vinculándolo a las tradiciones y cultura de Mallorca y compatibilizándolo con el desarrollo turístico ligado a las nuevas demandas (turismo rural y contacto con la naturaleza, deportivo, de salud, etc.).

Se propone tratar el interior de Mallorca como un ámbito donde preservar el carácter rural y tradicional, y establecer un programa de actuación que permita compatibilizar el crecimiento y nuevas actividades sin romper el equilibrio actual alcanzado entre el medio natural y urbano. Para ello se establecen una serie de medidas, entre la que cabe destacar las siguientes:

- Desarrollo de actividades turísticas de alta calidad ligadas a la recuperación y rehabilitación de antiguas Possessions
- Desarrollo de actividades turísticas ligadas al turismo deportivo sin zona residencial
- Definición de rutas culturales y recorridos turísticos, teniendo en cuenta los elementos de carácter arquitectónico, cultural y paisajístico del territorio
- Revitalización de la red de mercados para la comercialización de productos autóctonos. Desarrollo de etiquetas de calidad y denominaciones de origen. Apoyo a la industria de transformación agraria.

2.5.3.4. POTENCIACIÓN DEL SECTOR AGRARIO: CENTROS DE TRANSFORMACIÓN AGROALIMENTARIOS

Se propone la creación de Centros de Transformación Agroalimentarios de productos frescos de la isla, que abastezcan en un principio al mercado local y también a la industria hotelera, de tal manera que el sector turístico se implique en la comercialización de productos agrarios de Mallorca.

Existe un amplio potencial en este campo, sobre todo en productos frescos (hortalizas y frutas) y en la agricultura ecológica. La producción estaría dirigida en una primera fase a abastecer los hoteles de la isla por lo que debería ajustarse a las necesidades de presentación del producto (mismo calibre, facilidad de manipulación, ya transformado para su uso en la cadena de alimentación del hotel, envasado también en diferentes formatos, cortado, etc.) y en la necesidad de asegurar el suministro a la cadena hotelera.

Los centros de transformación albergarían empresas de manipulado y transformación de los productos, envasado, almacenamiento, y distribución, pudiendo ubicarse en los mismos un centro destinado a la investigación agraria y a la introducción de nuevas técnicas de cultivo y explotación agrícola.

La ubicación propuesta para los centros de nueva creación es en los municipios de Sa Pobla y Palma. Su localización definitiva se ajustará a los siguientes criterios:

- Facilidad de accesos a las principales vías de comunicación
- Situación en terrenos con una pendiente inferior al 5%
- Aplicación de un sistema de gestión medio ambiental y ahorro y eficiencia energética en el diseño del centro
- Integración de los edificios y urbanización en el paisaje, minimizando los impactos paisajísticos y visuales, mediante la introducción de medidas correctoras y medio ambientales.

Así mismo, se potenciará la ampliación del polígono agroalimentario de Manacor, con las mismas finalidades que las anteriormente expuestas, y su desarrollo se ajustará a los criterios anteriores.

2.5.4. OTRAS ACTUACIONES DE APOYO A LA DIVERSIFICACION Y DESESTACIONALIZACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA

2.5.4.1. CENTROS DE INTERPRETACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS TRADICIONALES: Museos del vino, aceite, marroquinería y pesca

Con el fin de valorizar el patrimonio cultural y ofrecer nuevas alternativas al turismo y como complemento a la red de interpretación del patrimonio y a las rutas turísticas mencionadas en el capítulo 2.2.6, se propone la creación de cuatro museos o centros de interpretación de actividades económicas tradicionales como son el calzado, el vino, el aceite y la pesca.

- Museo del calzado en Inca, estudiando la viabilidad de utilizar las instalaciones del Cuartel General Luque.
- Museo del vino en Binissalem.
- Museo del aceite en el Municipio de Sóller.
- Museo marinero en Cala Rajada.

2.5.4.2. PALACIO DE CONGRESOS

El Turismo de Congresos, Convenciones y Eventos es una actividad que genera importantes recursos económicos y tiene un amplio potencial de desarrollo en Mallorca, dadas las facilidades de comunicación y la disponibilidad de una oferta turística amplia y variada. Es un mercado muy importante por ser de alto poder adquisitivo y por su potencial de contribuir a la desestacionalización en temporadas medias y bajas.

Sin embargo, la falta de un Palacio de Congresos con capacidad suficiente para albergar congresos internacionales y nacionales limita las posibilidades de desarrollo de este mercado.

Por ello, se propone la implantación de un Palacio de Congresos, ubicado en el término municipal de Palma, realizando previamente un estudio de su viabilidad de acuerdo a un análisis de la demanda y de la oferta complementaria en la isla, definiendo también el modelo de gestión y financiación del mismo.

2.5.4.3. CENTREMED

Creación de un centro de investigación de las culturas del Mediterráneo, CentreMed, que sirva de punto de encuentro, intercambio de experiencias y reflexión sobre las diferentes culturas existentes en la actualidad en el Mediterráneo.

El Centro, vinculado a la Universidad de las Illes Balears, acogería investigadores de las diferentes zonas geográficas, participaría en los foros de debate e intercambios de experiencias existentes, podría acoger la celebración de jornadas de reflexión, debate y propuestas sobre el desarrollo del Mediterráneo así como sobre la aplicación de las políticas europeas, como los programas INTERREG, MEDA, VI Programa Marco de Medioambiente, etc., pudiendo convertirse en un centro referente en el área para la aplicación de políticas sostenibles en el espacio del Mediterráneo.

Se propone su ubicación en Palma, por su proximidad a la Universidad.

2.5.4.4. OBSERVATORIO ASTRONÓMICO EN COSTITX

El Observatorio Astronómico de Costitx cumple en la actualidad un importante papel en la investigación y divulgación científica y educativa de sus áreas de actividad. En la actualidad tiene en marcha un proyecto para la construcción de un Planetario. Se propone potenciar las instalaciones existentes, desarrollando los servicios actuales de investigación y divulgación y la atracción de congresos sobre astrofísica y áreas relacionadas.

2.5.4.5. CREACIÓN DE UN ECOPARQUE

Con el fin de extender el ciclo de aprovechamiento de los residuos se propone la creación de un área de revalorización, transformación y almacenamiento de productos manufacturados a partir de la materia reciclada, (Ecoparque) complementaria de las instalaciones de Son Reus.

Esta área debería ofrecer una serie de servicios que permitan añadir fluidez en la cadena del transporte, como pueden ser el agrupamiento de la mercancía y distintos procesos de transformación, acabado y control de calidad. Asimismo, y con el fin evitar la implantación de áreas de gran superficie dentro de la Serra de Tramuntana, se deberían incluir usos secundarios y de servicios para servir de zona logística, puente entre Palma y éste gran espacio natural protegido.

La gestión de esta área logística podría llevarla a cabo tanto un organismo público como una empresa privada, por lo que las opciones para financiar el proyecto son variadas; la financiación público – privada puede ser un objetivo.

Se propone su ubicación en el término de Bunyola, adyacente a las instalaciones de la Zona 1 del Plan Director de RSU, y su localización definitiva debería ajustarse a los siguientes criterios:

- comunicación directa con la Zona 1
- situación en terrenos con pendiente inferior al 5%
- aplicación de un sistema de gestión medioambiental y ahorro y eficiencia energética en el diseño del área
- integración de los edificios y urbanización en el paisaje, minimizando los impactos paisajísticos y visuales, mediante la introducción de medidas correctoras y medioambientales, así como conservando los elementos paisajísticos naturales existentes en la zona

2.5.4.6 NUEVOS RECINTOS FERIALES EN PALMA Y MANACOR

El mercado ferial en la actualidad necesita de una mayor potenciación de sus capacidades actuales, no solo por la demanda existente sino también por su impacto en la isla como agente promotor e impulsor de la economía, ejerciendo un fuerte impacto socio-económico en el entorno en el que actúa.

El mercado ferial en general ha tenido un significativo crecimiento en los últimos años, alcanzándose altos niveles de facturación y de acogida, tanto por el público profesional como por el no profesional. Sin embargo, es un mercado altamente competitivo y en el que la disponibilidad de buenas infraestructuras y de una oferta complementaria adecuada pueden ser parte del éxito en su desarrollo y consolidación, además de la necesaria especialización para poder competir en el mercado nacional.

En este sentido se promueve la creación de un nuevo recinto ferial en Palma que permita dotar a la isla de una infraestructura ferial moderna y hacer frente al aumento de las necesidades del sector.

Al mismo tiempo, para satisfacer las necesidades a nivel comarcal e insular y para actividades de menor formato que requieren un espacio mas reducido, se propone la creación de un recinto ferial en Manacor, recogiendo por otro lado una alegación efectuada por el propio Ayuntamiento de Manacor, durante el periodo de información pública de este Plan, el cual tiene ya en marcha un proyecto de estas características.

3. ELEMENTOS DE SOPORTE Y COMPLEMENTARIEDAD TERRITORIAL

3.1. LOS EQUIPAMIENTOS TERRITORIALES

Las Directrices de Ordenación Territorial, para la ordenación de los equipamientos, establece que sean los planes territoriales los encargados de analizar y ordenar los equipamientos sanitarios, asistenciales, deportivos, culturales, educacionales y recreativos, considerando dos escalas en función de su entidad:

- Escala de comunidad autónoma, con localización preferente en Palma.
- Escala supramunicipal.

Para la ordenación de los equipamientos supramunicipales se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- Satisfacer las necesidades de la población considerando la residente y la estacional.
- Procurar la igualdad de la accesibilidad de la población a los equipamientos.
- Asignar los equipamientos supramunicipales atendiendo a la interconexión de la isla.
- Procurar el establecimiento de equipamientos que deban ubicarse en suelo rústico mediante la reutilización de edificios, siempre que sea posible.
- Los equipamientos docentes, educativos, socio-asistenciales o sanitarios que se ubiquen en suelo rústico han de situarse necesariamente en AT, ya que se considera importante mantener el enlace y fácil acceso desde los núcleos urbanos.

El Plan Territorial analiza la situación actual de los equipamientos de la isla para poder establecer las actuaciones necesarias para corregir las principales carencias en cuanto a sus equipamientos supramunicipales. En el caso de los equipamientos deportivos se estudia por separado la situación de los campos de Golf, ya que, además de tratarse de un equipamiento deportivo, son una oferta complementaria del turismo que revalorizan los establecimientos de la zona y ayudan a reducir la estacionalidad.

Las propuestas de nuevos equipamientos se establecen en función de los siguientes objetivos:

- Potenciar las cabeceras comarcales de Inca y Manacor.
- Convertir Palma en centro de equipamientos suprainsular.
- Dotar de nuevos equipamientos los núcleos con mayor crecimiento de población, especialmente los núcleos turísticos que han aumentado considerablemente su población de derecho, acentuando su falta de equipamientos básicos (educativos, sanitarios...)
- Equilibrio intermunicipal. Se trata de lograr un mayor equilibrio territorial, especialmente en el caso de los equipamientos educativos, sanitarios y asistenciales.

3.1.1. EQUIPAMIENTOS SANITARIOS

La ordenación territorial sanitaria de Mallorca viene definida por el Plan Director de Ordenación Sanitaria, que establece una división del territorio insular en función de tres categorías:

- Municipio: es la división territorial mínima. En ellos todos los núcleos de población estable cuentan con un centro de asistencia con presencia de un médico al menos una vez por semana.
- Zonas Básicas de Salud: comprenden uno o varios municipios adyacentes en uno de los cuales se sitúa un Centro de Salud para la asistencia diaria de medicina general y especialidades más comunes dentro del conjunto de municipios que la integran.
- Sectores Sanitarios: comprenden varias Zonas Básicas de Salud y en cada uno de ellos se localiza al menos un Hospital General Básico como centro de internamiento para la atención de casos en el ámbito territorial del sector sanitario. El territorio mallorquín se ha dividido en tres grandes áreas lideradas por las ciudades de Inca, Manacor y Palma

Las tres áreas en las que el Plan Director de Ordenación Sanitaria divide la isla son:

<u>Sector Sanitario nº 1. Inca</u>

Constituye una de las comarcas naturales más características de Mallorca, coincidiendo con el Sector Educativo y el Partido Judicial. Comprende ocho Zonas Básicas de Salud agrupando a 22 municipios, lo que supone el 28% del territorio mallorquín. Sirve a una población que supera los 100.000 habitantes, es decir, el 16% de la población total de la isla. Las Zonas Básicas de Salud del Sector de Inca son las siguientes:

- Zona 1 “Des Blanquer”: está encabezada por Inca donde se ubica el Centro de Salud en la barriada des Blanquer. Por ser cabeza de Sector Sanitario debería

contar con un Hospital General Básico. Incluye además los municipios de Biniamar, Mancor de la Vall, Lloseta y la parte occidental de Inca.

- Zona 2 "Raiguer" (Binissalem): está encabezada por Binissalem donde se ubica el Centro de Salud. Incluye además a los municipios de Alaró, Consell y Sencelles.
- Zona 3 "Des Pla" (Sineu): en Sineu se ubica el Centro de Salud que da servicio a su municipio y a los de Costitx, Lloret de Vistalegre, Llubí y Maria de la Salut.
- Zona 4 "Torrent de Sant Miquel" (Sa Pobla): el Centro de Salud está situado en el núcleo de Sa Pobla, comprende además los municipios de Búger y Campanet.
- Zona 5 "Marines" (Muro): en Muro se encuentra el Centro de Salud que da servicio también al municipio de Santa Margalida y a los núcleos costeros de Son Serra de la Marina y Ca'n Picafort.
- Zona 6 "Pollença": dada la importancia del municipio de Pollença constituye una única Zona Básica de Salud, con su correspondiente Centro de Salud.
- Zona 20 "Alcúdia": comprende el municipio de Alcúdia, con un Centro de Salud.
- Zona 26 "Son Amonda": comprende los núcleos de Selva, Caimari, Moscari, Binibona, Escorca i la parte oriental de Inca, con Centro de Salud en la barriada de Son Amonda en Inca.

Sector Sanitario nº 2. Manacor

Su delimitación coincide con la del Partido Judicial. Comprende ocho Zonas Básicas de Salud agrupando a 14 municipios, lo que supone el 37% del territorio mallorquín. Sirve a una población que supera los 100.000 habitantes, es decir, el 16% de la población total de la isla. Las Zonas Básicas de Salud del Sector de Manacor son las siguientes:

- Zona 7 "Manacor": por su extensión el municipio de Manacor forma él solo una Zona Básica de Salud. Por encabezar un Sector Sanitario cuenta con un Hospital General Básico para dar servicio a su sector. En el núcleo de Manacor se localiza además el Centro de Salud. Comprende también el núcleo de Son Macià.
- Zona 8 "Ses Roques Llises" (Vilafranca): encabezada por Vilafranca donde se sitúa el Centro de Salud, comprende además los municipios de Montuïri, Petra, Porreres, Ariany y Sant Joan.
- Zona 9 "Felanitx": al igual que Manacor, el municipio de Felanitx constituye una Zona Básica de Salud, con su correspondiente Centro de Salud.
- Zona 10 "Xaloc" (Campos): comprende los municipios de Campos y Ses Salines. En el primero de ellos se sitúa el Centro de Salud.
- Zona 11 "Llevant" (Son Servera): esta Zona Básica de Salud está formada por dos municipios, Son Servera y Sant Llorenç, en el primero de los cuales se sitúa el Centro de Salud.

- Zona 17 “Santanyí”: formada únicamente por el municipio de Santanyí, donde se sitúa el Centro de Salud. Cuenta además con Centros de Asistencia en s’Alqueria Blanca y Cala d’Or.
- Zona 18 “Nuredduna" (Artà): comprende el municipio de Artà, donde se sitúa el Centro de Salud.
- Zona 22 “Capdepera”: formado en exclusiva por el municipio de Capdepera, donde se sitúa el Centro de Salud.
- Zona 25 "Porto Cristo": incluye a los núcleos de s'Illot, Cala Morlanda, Porto Cristo, Cala Anguila, Cala Mandia, Estany d'en Mas, Cales de Mallorca y Cala Murada. El Centro de Salud está situado en Porto Cristo.

Sectores sanitarios del Área de influencia de Palma

El resto de los municipios de la isla entran dentro del área de influencia de Palma. Son 17 municipios, lo que supone el 35 % del territorio mallorquín. Agrupan a una población que supera los 433 mil habitantes, lo que supone el 68% de la población mallorquina. En la delimitación de las Zonas Básicas de Salud se distinguen las zonas de la Part Forana de las de la Cuidad de Palma.

Las zonas de la Part Forana son las siguientes:

- Zona 12 "Santa Ponça": comprende los núcleos de población del término municipal de Calvià. El Centro de Salud está situado en Santa Ponça.
- Zona 13 "Tramuntana" (Esporles): comprende los municipios de Esporles, Banyalbufar, Estellencs i Valldemossa. El Centro de Salud está situado en Esporles.
- Zona 14 "Serra Nord" (Sóller): comprende los municipios de Sóller, Fornalutx i Deià. El Centro de Salud está situado en Sóller.
- Zona 15 "Muntanya" (Marratxí): comprende únicamente el municipio de Marratxí. El Centro de Salud está situado en Pont d'Inca.
- Zona 16 "Migjorn" (Llucmajor): comprende los municipios de Llucmajor y Algaida. El Centro de Salud está situado en Llucmajor.
- Zona 19 "Ponent" (Andratx): comprende el municipio de Andratx, donde se sitúa el Centro de Salud.
- Zona 21 "Del Camí" (Santa Maria del Camí): comprende los municipios de Santa Eugènia, Bunyola y Santa Maria del Camí. El Centro de Salud se sitúa en Santa Maria del Camí.
- Zona 23 "Trencadors" (S'Arenal – Marina de Llucmajor): comprende parte del municipio de Llucmajor. El Centro de Salud se sitúa en S'Arenal de Llucmajor.
- Zona 24 "Na Burguesa" (Calvià): Comprende los núcleos de Cas Català, Illetes, Portals Nous, Bendinat, Son Caliu, Costa d'en Blanes, Sol de Mallorca,

Palmanova, Magaluf, sa Porrassa y Son Ferrer, en el término municipal de Calvià. El Centro de Salud está situado en Palmanova.

Las zonas de la Ciutat de Palma con un Centro de Salud en cada una de ellas son las siguientes:

- Zona 1. Arquitecte Bennàssar
- Zona 2. Camp Redó
- Zona 3. Coll d'en Rabassa
- Zona 4. Polígon de Llevant
- Zona 5. Escola Graduada
- Zona 6. Rafal Nou
- Zona 7. Santa Catalina
- Zona 8. Son Cladera
- Zona 9. Son Ferriol
- Zona 10. Son Gotleu
- Zona 11. Son Serra-La Vileta
- Zona 12. Platja de Palma
- Zona 13. Pere Garau
- Zona 14. Valldargent
- Zona 15. Casa de la Mar
- Zona 16. Sant Agustí-Cas Català
- Zona 17. Son Pisà
- Zona 18. S'Escorxador
- Zona 19. Aragó

Los equipamientos sanitarios de carácter supramunicipal son básicamente de dos tipos:

- Centros de Salut, que cubren las necesidades de una Zona Básica de Salud que comprende uno o varios municipios adyacentes.
- Hospital General Básico, que cubre las necesidades de un Sector Sanitario que comprende varias Zonas Básicas de Salud.

La red de Centros Asistenciales y Centros de Salud cubre las necesidades de todos los núcleos de población estables de la isla. En los últimos años esta red se ha ido completando y modernizando, de este modo la asistencia primaria de medicina general está resuelta.

En la tabla adjunta se indica el tipo y número de equipamiento sanitario por municipios. En función de la población del municipio se puede observar que la mayoría de los municipios de más de 5000 habitantes disponen de Centro de Salud, con las excepciones de Santa Margalida y Sant Llorenç. Hay que destacar que excepto en Palma, en el resto de la isla, todos los centros de Salud son además PAC.

Municipio	Població Padró 1/1/2001	Centres Sanitaris 2001 IBAE	Centres Salut 2001 IBAE	Hospitales 99 IBAE		Padrón + Plazas turísticas 2001	Población Estacional MAX T95 IBAE
Illa de Mallorca	**702.122**	85	39	17		984.849	
Alaró	4.121	1	0	0		4.142	4.520
Alcúdia	12.942	1	1	2		43.063	19.224
Algaida	3.868	3	0	0		3.896	3.876
Andratx	9.034	2	1	0		12.411	19.106
Artà	6.228	1	1	0		6.363	9.072
Banyalbufar	534	1	0	0		718	1.656
Binissalem	5.424	0	1	0		5.424	5.000
Búger	946	1	0	0		946	1.194
Bunyola	4.910	2	0	1		4.978	4.693
Calvià	38.841	6	1	0		97.138	147.247
Campanet	2.366	1	0	0		2.366	2.022
Campos	7.132	1	1	0		7.210	9.597
Capdepera	8.672	1	1	0		27.174	19.316
Consell	2.403	2	0	0		2.403	2.439
Costitx	931	1	0	0		931	847
Deià	677	1	0	0		1.058	1.734
Escorca	306	2	0	0		306	406
Esporles	4.082	0	1	0		4.135	3.561
Estellencs	371	1	0	0		502	560
Felanitx	15.533	3	1	0		20.683	20.907
Fornalutx	624	1	0	0		634	655
Inca	23.361	0	1	0		23.361	20.037
Lloret de Vistalegre	966	1	0	0		966	692
Lloseta	4.736	1	0	0		4.736	4.347
Llubí	1.931	1	0	0		1.931	1.878
Llucmajor	24.750	1	2	0		35.701	30.900
Manacor	31.575	4	1	1		47.372	52.095
Mancor de la Vall	924	1	0	0		924	830
Maria de la Salut	1.861	1	0	0		1.861	2.510
Marratxí	22.275	4	1	0		22.275	15.018
Montuïri	2.406	1	0	0		2.406	2.088
Muro	6.359	1	1	1		22.341	5.544
Palma	346.720	7	16	12		391.146	
Petra	2.634	2	0	0		2.634	2.520
Pollença	14.647	1	1	0		20.970	21.396
Porreres	4.363	1	0	0		4.363	3.988
Pobla (sa)	10.736	0	1	0		10.747	10.160
Puigpunyent	1.314	2	0	0		1.314	2.220
Sencelles	2.214	2	0	0		2.214	1.470
Sant Joan	1.691	1	0	0		1.691	1.604
Cardassar	6.692	3	0	0		32.225	21.815
Santa Eugènia	1.265	1	0	0		1.265	1.524
Santa Margalida	8.306	3	0	0		19.414	10.701
Camí	4.937	0	1	0		4.937	3.250
Santanyí	9.405	4	1	0		25.701	41.874
Selva	2.975	4	0	0		2.975	3.945
Salines (ses)	3.478	2	0	0		7.235	14.424
Sineu	2.789	0	1	0		2.789	2.476
Sóller	11.705	1	1	0		14.413	10.644
Son Servera	10.179	1	1	0		21.469	9.166
Valldemossa	1.770	1	0	0		1.986	1.912
Vilafranca de Bonany	2.431	0	1	0		2.431	2.315
Ariany	782	1	0	0		782	893

Se han estudiado igualmente los equipamientos sanitarios en zonas turísticas, en función de las plazas hoteleras y de apartamentos según datos del IBAE de 2001 y de la población estacional máxima con datos del IBAE de 1995, este dato es importante en municipios como Calvià donde la población aumenta debido a las segundas residencias en aproximadamente 50.000 habitantes. Tal como se aprecia en la tabla y en el mapa sanitario los municipios donde la población se ve más incrementada en la temporada de verano disponen de varios centros sanitarios para cubrir las necesidades de sus zonas turísticas. La única zona POOT que no dispone de centro sanitario a una distancia menor de 5km es la zona nº33 de Cala Pi.

Por el contrario, la red de Hospitales Generales actualmente es insuficiente para cubrir las necesidades de toda la isla, dada la ausencia de un hospital general básico en el sector sanitario numero 1. Por eso el plan territorial plantea la necesidad de ese hospital en Inca. Dicho hospital se encuentra actualmente en fase de construcción.

Todos los equipamientos sanitarios de titularidad pública que se incluyen en el Plan Director de Ordenación Sanitaria, tanto los Centros de Asistencia, los Centros de Salud y los Hospitales Generales Básicos, se entenderán como gran equipamiento y no computarán como superficie de nuevo crecimiento debido a que forman parte de la red sanitaria de Mallorca y dado su carácter de servicio público.

En suelo rústico dichos equipamientos sólo podrán ubicarse en las áreas de transición de los municipios ya que prevalece la necesidad de cercanía entre el equipamiento sanitario y la comunidad del municipio en cuestión.

3.1.2. EQUIPAMIENTOS ASISTENCIALES

La función asistencial se centra en los siguientes tipos de centros:

- Centros de la tercera edad. En este campo se pueden hacer subdivisiones consistentes en: asistencia domiciliaria, centros de día y residencias. La asistencia domiciliaria no requiere de equipamiento específico, sino que puede organizarse en los centros de Servicios Sociales Generales, por lo que únicamente se han estudiado en detalle los centros de día y las residencias.
- Centros de menores. El descenso de la natalidad, el aumento del nivel de vida y la fuerte demanda de adopciones hacen que este sector tenga cada vez menos importacia cuantitativa por lo que se consideran suficientes los centros existentes.
- Centros de drogadicción. Se requiere potenciar los recursos extrahospitalarios de atención domiciliaria.
- Centros de educación especial y minusválidos. Dentro de las disfunciones físicas y psíquicas más habituales varía mucho el grado de asistencia que necesitan las personas afectadas, lo que da lugar a una gran variedad de dispositivos asistenciales. Es en los casos más graves, cuando la correcta asistencia requiere de internamiento donde se considera necesaria la implantación de nuevos centros específicos, ya que estos únicamente existen

en Palma. Los municipios de Inca y Manacor son los más adecuados para la ubicación de centros de formación especial para el tratamiento de minusvalías.

- Centro balneario. En Mallorca existe únicamente una zona con una fuente termal natural con un centro balneario. Se trata de los Banys de Sant Joan, ubicado en el Término Municipal de Campos. Debido a su carácter sanitario y asistencial se propone la modificación del Plan Especial des Trenc i es Salobrar de manera que permita potenciar las instalaciones de dicho balneario, para permitir el uso de equipamiento de carácter sanitario y asistencial.

Residencias para la Tercera Edad

Si tenemos en cuenta la normativa europea que considera adecuado 4 plazas de residencia por cada 100 personas mayores de 65 años, actualmente hay en Mallorca un déficit de 1100 plazas. Las actuaciones más necesarias serían las de crear una red de residencias en los núcleos más importantes de la isla que actualmente carezcan de dichas residencias. Estas residencias han de limitarse a aquellos núcleos con una población superior a 6.000 habitantes (en el propio núcleo o en sus alrededores), ya que sólo resultarán viables a partir de un cierto número de residentes.

En la tabla adjunta se ha dividido la isla por zonas muy similares a los sectores sanitarios, señalando en cada zona el número de habitantes mayores de 65 años y las plazas de residencias para la tercera edad. Los datos por municipios de plazas geriátricas corresponden a 1998 cuando el número de centros era de 38. El número de plazas se ha visto aumentado desde entonces en 320 plazas según datos del IBAE del 2001, que no están reflejadas en la tabla. La mayoría de las nuevas plazas se han creado en Palma.

En la columna de la derecha de la tabla se ha indicado el número de plazas por cada 100 habitantes mayores de 65 años. Como se puede apreciar únicamente en Felanitx y Santanyí se superan las 4 plazas por cada 100 habitantes mayores de 65 años, mientras que Palma se acerca mucho, ya que no se han contado las nuevas plazas creadas desde 1998.

Destaca especialmente por la falta de plazas la zona de Inca, teniendo en cuenta la importacia de este municipio como cabecera, así como Manacor.

Son Servera y Sant Llorenç, ambos núcleos con más de 6.000 habitantes destacan igualmente por carecer de residencias para la tercera edad, especialmente porque en las zonas limítrofes el número de plazas por cada 100 habitantes es de los más bajos de Mallorca.

En el conjunto de Mallorca hay un total de 44 residencias para la tercera edad de las cuales únicamente 14 son públicas, 4 son privadas sin ánimo de lucro y 26 son privadas mercantiles. Estas residencias tienen un total de 3110 plazas de las cuales 556 son asistidas.

Las plazas de asistidos en los casos de mayor dependencia, un intermedio entre residencia y hospital, únicamente consideramos necesario que se situen en Palma, Inca y Manacor, coincidiendo con los tres sectores sanitarios de la isla.

Municipio	Población >65años 2001	Residencias 2001 residencias	Residencias 3º Edad 1998 DOT	Pazas Residencia 3ª Edad 1998 DOT	Plazas geriatricas necesarias 4 plazas/100hab >65 años	Plazas/ 100hab Total Zona
Illa de Mallorca	102.053	44	38	2.790	4.082	2,73
Inca	3.320	1	1	49	133	
Escorca	45	0	0		2	
Mancor de la Vall	196	0	0		8	
Selva	664	0	0		27	
Lloseta	754	0	0		30	
Total Zona Inca	**4.979**			**49**	**199**	**0,98**
Alaró	821	1	1	10	33	
Binissalem	911	1	0		36	
Consell	409	1	1	12	16	
Total Zona Binissalem	**2.141**			**22**	**86**	**1,03**
Sineu	662	1	1	17	26	
Ariany	258	0	0		10	
Costitx	200	0	0		8	
Lloret de Vistalegre	229	0	0		9	
Llubí	487	0	0		19	
Maria de la Salut	499	0	0		20	
Sencelles	434	1	1	21	17	
Total Zona Sineu	**2.769**			**38**	**111**	**1,37**
Pobla (sa)	2.168	1	1	61	87	
Campanet	543	0	0		22	
Búger	248	0	0		10	
Total Zona Sa Pobla	**2.959**			**61**	**118**	**2,06**
Muro	1.252	1	1	51	50	
Santa Margalida	1.112	1	1	10	44	
Total Zona Muro	**2.364**			**61**	**95**	**2,58**
Alcúdia	1.187	1	1	36	47	
Pollença	2.451	1	1	38	98	
Total Zona Pollença	**3.638**			**74**	**146**	**2,03**
Manacor	5.214	1	1	62	209	
Total Zona Manacor	**5.214**			**62**	**209**	**1,19**
Vilafranca de Bonany	551	1	1	24	22	
Montuïri	591	1	1	30	24	
Petra	478	0	0		19	
Porreres	1.056	1	1	33	42	
Sant Joan	477	0	0		19	
Total Zona Vilafranca	**3.153**			**87**	**126**	**2,76**
Felanitx	2.850	2	1	250	114	
Total Zona Felanitx	**2.850**			**250**	**114**	**8,77**
Campos	1.365	1	1	48	55	
Total Zona Campos	**1.365**			**48**	**55**	**3,52**
Santanyí	1.486	1	2	120	59	
Salines (ses)	593	0	0		24	
Total Zona Santanyí	**2.079**			**120**	**83**	**5,77**
Son Servera	972	0	0		39	
Sant Llorenç	1.131	0	0		45	
Total Zona S.Servera	**2.103**			**0**	**84**	**0,00**
Artà	1.244	1	1	39	50	
Capdepera	1.018	0	0		41	
Total Zona Artà	**2.262**			**39**	**90**	**1,72**
Calvià	2.957	3	1	108	118	
Andratx	1.307	0	0		52	
Total Zona Calvià	**4.264**			**108**	**171**	**2,53**

Municipio	Población >65años 2001	Residencias 2001 residencias	Residencias 3º Edad 1998 DOT	Pazas Residencia 3ª Edad 1998 DOT	Plazas geriatricas necesarias 4 plazas/100hab >65 años	Plazas/ 100hab Total Zona
Esporles	639	0	0		26	
Estellencs	83	0	0		3	
Banyalbufar	113	0	0		5	
Valldemossa	315	0	0		13	
Total Zona Esporles	**1.150**			**0**	**46**	**0,00**
Sóller	2.055	1	1	48	82	
Fornalutx	121	0	0		5	
Deià	107	0	0		4	
Total Zona Sóller	**2.283**			**48**	**91**	**2,10**
Marratxí	2.063	0	0		83	
Santa Eugènia	228	0	0		9	
Santa Maria del Camí	862	1	1	50	34	
Bunyola	661	1	1	15	26	
Total Zona Marratxí	**3.814**			**65**	**153**	**1,70**
Llucmajor	3.221	1	1	42	129	
Algaida	837	1	1	20	33	
Total Zona Llucmajor	**4.058**			**62**	**162**	**1,53**
Palma	48.366	16	13	1596	1.935	
Puigpunyent	242	0	0		10	
Total Zona Palma	**48.608**			**1.596**	**1.944**	**3,28**

3.1.3. EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

Equipamientos Deportivos Municipales

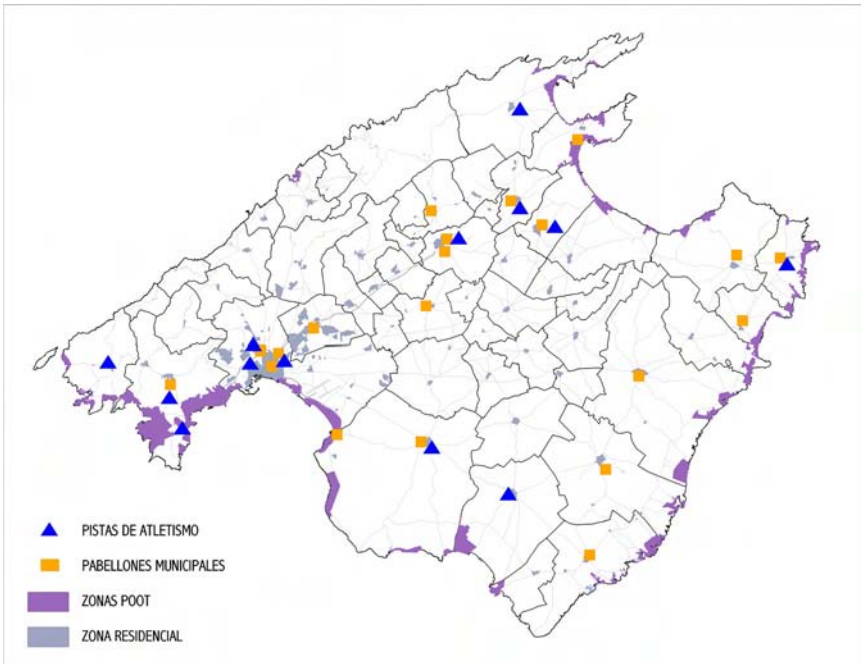
Los equipamientos deportivos de la isla, en su gran mayoría, tienen un carácter municipal. Cada ayuntamiento ha ido desarrollando sus instalaciones deportivas de acuerdo a sus posibilidades económicas y en función de su entidad y población. En general y especialmente en los últimos diez años se han creado pequeños complejos deportivos alrededor de los campos municipales de fútbol. Estos campos se situaban en casi todos los núcleos urbanos de isla, poco a poco se fueron ampliando las instalaciones con pistas de tenis, baloncesto o fútbol sala. La mayor o menor envergadura de estos complejos venía dada por la entidad de cada municipio. Estos pequeños complejos deportivos se han ido completando con piscinas municipales, especialmente en los municipios del interior de la isla, como es el caso de Lloseta, Binissalem, Campanet, Sa Pobla, Campos, Porreres y Petra.

Por último, en los municipios con mayor entidad de la isla se han construido pabellones polideportivos; son los casos de Sa Pobla, Inca, Alcúdia, Capdepera, Felanitx... Estas instalaciones, al igual que las pistas de atletismo y las piscinas cubiertas, exceden del ámbito municipal, siendo de ámbito comarcal.

Con los datos del Censo de Instalaciones Deportivas de 1997 con respecto a las pistas de atletismo y a los pabellones deportivos, actualizados puntualmente con información facilitada directamente por los municipios, se ha elaborado la siguiente tabla y el mapa de Mallorca donde se ubican estos equipamientos.

En general todos los municipios con una población equivalente superior a los 7.000 habitantes, en la que se computa al 100% la cifra de empadronados y al 50% la población turística, tienen un equipamiento deportivo de cierta entidad. El déficit

principal se centra en las zonas formadas por municipios de población inferior a los 7000 habitantes, como Sineu y los municipios de la Serra de Tramuntana, donde ni siquiera Sóller tiene unas instalaciones importantes.



Equipamientos Deportivos Supramunicipales

Los equipamientos deportivos de claro interés supramunicipal se sitúan casi todos en Palma:

- Polideportivo Príncipes de España
- Estadio Son Moix
- Palau Municipal d'Esports de Son Moix
- Piscinas de Son Hugo
- Hipódromo de Son Pardo
- Escuela Nacional de Vela Calanova

En el resto de la isla cabe destacar:

- Hipódromo de Manacor
- Circuito del motor en el Arenal

- Polideportivo de Capdepera

Municipio	Població Padró 1/1/2001	Pobl Equiv (Padrón + 0,5xpob. Turística)	Puertos 2000 IBAE	Pabellones Municipales	PISTAS ATLETISMO
Illa de Mallorca	**702.122**	**890.582**	45	20	16
Alaró	4.121	4.321	-		
Alcúdia	12.942	28.003	3	1	
Algaida	3.868	3.882	-		
Andratx	9.034	14.070	2		**1**
Ariany	782	838	-		
Artà	6.228	7.650	1	1	
Banyalbufar	534	1.095			
Binissalem	5.424	5.424	-		
Búger	946	1.070	-		
Bunyola	4.910	4.944	-		
Calvià	38.841	93.044	4	1	**2**
Campanet	2.366	2.366	-		
Campos	7.132	8.365			**2**
Capdepera	8.672	17.923	2	1	1
Consell	2.403	2.421	-		
Costitx	931	931	-		
Deià	677	1.206			
Escorca	306	356			
Esporles	4.082	4.109	-		
Estellencs	371	466			
Felanitx	15.533	18.220	2	1	
Fornalutx	624	640	-		
Inca	23.361	23.361	-	2	**1**
Lloret de Vistalegre	966	966	-		
Lloseta	4.736	4.736	-		
Llubí	1.931	1.931			
Llucmajor	24.750	30.226	3	2	**1**
Manacor	31.575	41.835	2	1	
Mancor de la Vall	924	924	-		
Maria de la Salut	1.861	2.186	-		
Marratxí	22.275	22.275	-	1	
Montuïri	2.406	2.406	-		
Muro	6.359	14.350		1	**2**
Palma	346.720	368.933	15	3	**4**
Petra	2.634	2.634	-		
Pollença	14.647	18.022	2		**1**
Porreres	4.363	4.363	-		
Pobla (sa)	10.736	10.742	-	1	**1**
Puigpunyent	1.314	1.767	-		
Sencelles	2.214	2.214	-	1	
Sant Joan	1.691	1.691	-		
Sant Llorenç	6.692	19.459			
Santa Eugènia	1.265	1.395	-		
Santa Margalida	8.306	13.860	2		
Santa Maria	4.937	4.937	-		
Santanyí	9.405	25.640	4	1	
Selva	2.975	3.460	-	1	
Salines (ses)	3.478	8.951	1		
Sineu	2.789	2.789	-		
Sóller	11.705	13.059	1		
Son Servera	10.179	15.824	1	1	
Valldemossa	1.770	1.878			
Vilafranca	2.431	2.431	-		

Las instalaciones situadas en Palma se encuentran en buen estado en general ya que en la reciente Universíada celebrada en la ciudad se adecuaron y modernizaron dichas instalaciones. Las instalaciones del hipódromo de Manacor, en cambio, han quedado obsoletas, por lo que sería conveniente una mejora y ampliación de las mismas.

En general los equipamientos deportivos supramunicipales son escasos y concentrados básicamente en Palma. Sería interesante crear nuevas instalaciones deportivas en otros puntos de la isla capaces de generar turismo en invierno ayudando a la desestacionalización, potenciar la oferta de ciclismo existente con instalaciones adecuadas, así como abrir la oferta a otros deportes (vela, fútbol...)

La estrategia territorial en cuanto a los equipamientos deportivos se establece en función de varios objetivos:

- Mejorar y potenciar las instalaciones actuales para generar nuevas actividades económicas y ampliar la oferta turística.
- Crear nuevas instalaciones en los núcleos con mayor desarrollo urbano de los últimos años, especialmente los núcleos de costa.
- Equilibrio territorial de las instalaciones deportivas.

Las actuaciones concretas que el Plan propone son las siguientes:

1. Nuevos centros polideportivos en Marratxí, Llucmajor, Inca y Manacor. Se propone la creación de dichos centros en los municipios con una población superior a los 20.000 habitantes, excepto Palma y Calvià que ya cuentan con varias instalaciones, para poder abastecer las necesidades de la población residente. El centro de Marratxí, con la buena comunicación que ofrecerá el segundo cinturón, completa la oferta de la zona de Palma. También se completan los servicios de las zonas de Llucmajor, Inca y Manacor.
2. Centro de alto rendimiento para el deporte en Capdepera. Se trataría de aprovechar las buenas instalaciones existentes en dicho municipio y la creación de nuevas instalaciones (residencia, pistas de tenis, centro de equitación...) para establecer un gran centro deportivo-educativo con escuelas de tenis, atletismo,... de este modo se evitaría la dependencia con Palma.
3. Nuevos centros polideportivos en áreas turísticas. Se proponen la implantación de grandes áreas deportivas con uso de ocio complementario en:
    1. La zona de Cala Millor, capaz de dar servicio a toda el área residencial y turística de S'Illot, Sa Coma, Cala Millor, Cala Bona, Port Vell, etc.
    2. La zona turística de Calvià, como soporte a sus zonas turísticas.
    3. La zona turística de Palma, como soporte a sus zonas turísticas.
4. Hipódromo de Manacor: El hipódromo actual ha quedado obsoleto, se plantea la creación de otro hipódromo en una nueva ubicación o bien la mejora y ampliación del existente generando una amplia área de servicios y actividades asociadas al mundo del caballo.

5. Hipódromo de Inca. Se propone ejecutar el hipódromo en el emplazamiento previsto en el planeamiento actual, Son Bordils, situado en la carretera de Inca-Sineu, o en una nueva ubicación, con la adecuación de las instalaciones para que pueda entrar dentro del circuito de carreras que actualmente se realizan en los hipódromos de Son Pardo y Manacor.
6. Centros de entrenamiento hípicos. Como complemento y para el fomento de los deportes relacionados con el caballo se propone la creación de varios centros de entrenamiento, a definir su localización por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico, tanto de carácter público como privado. Estos centros se podrán ubicar en suelo rústico y sus edificaciones se limitarán a las estrictamente necesarias para su finalidad.

3.1.4 CAMPOS DE GOLF

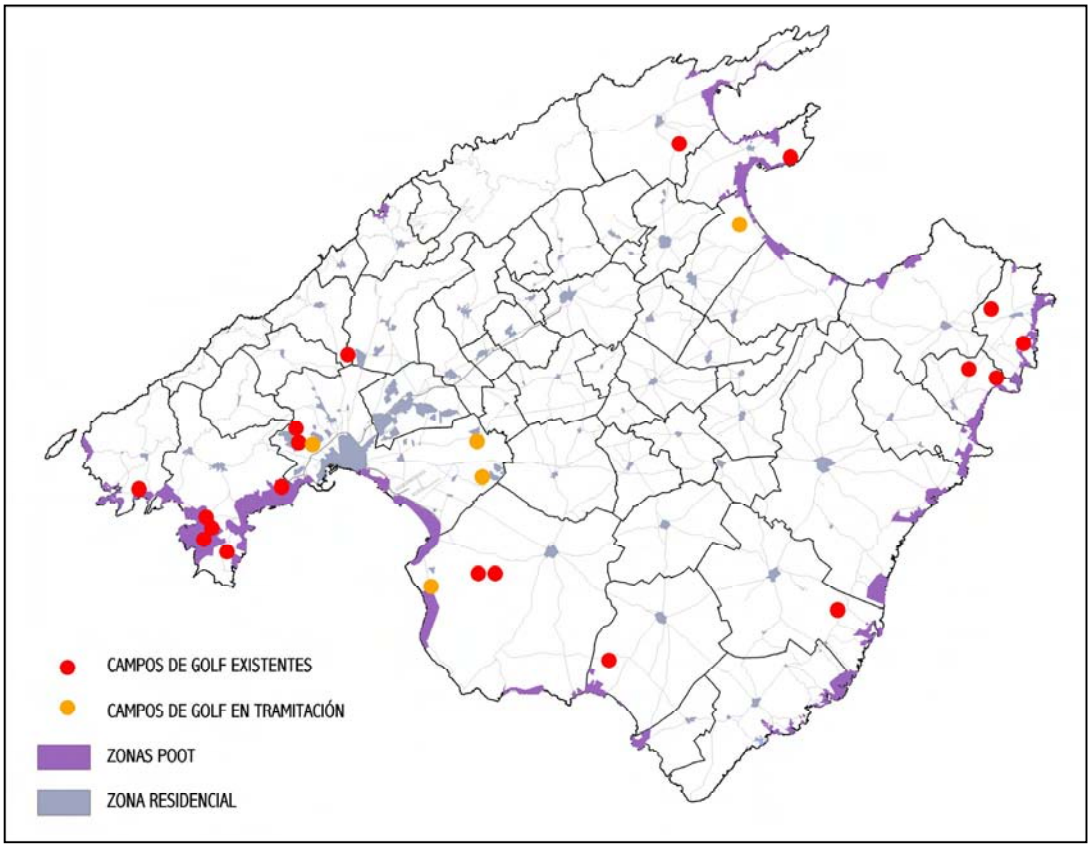
Los campos de golf están encuadrados dentro de la oferta complementaria del turismo. La existencia de un campo de golf en una área concreta supone una revalorización para los establecimientos turísticos de dicha área, es por tanto fundamental que la oferta de campos de golf esté repartida de un modo equilibrado en todo el territorio de tal forma que todas las zonas turísticas dispongan de dicha oferta complementaria en su ámbito de influencia.

Actualmente en la isla de Mallorca existen dieciocho campos de golf en funcionamiento:

Nombre	Municipio	Nº Hoyos	Fecha
Golf de Andratx	Andratx	18	1999
Santa Ponça I	Calvià	18	1992
Santa Ponça II	Calvià	18	1992
Santa Ponça III	Calvià	9	1999
Golf de Ponent	Calvià	18	1978
Real Golf de Bendinat	Calvià	18	1986
Son Vida Golf	Palma	18	1964
Son Muntaner	Palma	18	2000
Son Termens	Bunyola	11	1998
Son Antem Este	Llucmajor	18	1994
Son Antem Oeste	Llucmajor	18	2001
Vall d´Or	Felanitx	18	1991
Pula Golf	Son Servera	18	1996
Costa des Pins	Son Servera	9	1967

Canyamel Golf	Capdepera	18	1989
Roca Viva	Capdepera	18	1988
Can Porquer	Pollença	9	1986
Aucanada	Alcúdia	18	2003

Además de estos campos, se encuentra en ejecución el campo de golf de Sa Vinyola en Campos y cuentan con la declaración de interés general los de Son Gual, Son Quint y Puntiró en Palma y el de Maioris Décima en Llucmajor.



En el plano adjunto se puede comprobar la ubicación exacta de los mismos con respecto a las zonas delimitadas por el Plan de Ordenación de la Oferta Turística como zonas turísticas.

El Plan de la Ordenación de la Oferta Turística proponía un número concreto de campos de golf a implantar en aquellas zonas turísticas que carecían de esta oferta complementaria.

Del análisis de los campos de golf existentes en la isla, de las recomendaciones dictaminadas en el POOT y como indicación al futuro plan Director Sectorial de Campos de Golf, se recomienda la ubicación de nuevos campos de golf o la ampliación

de los existentes en aquellas zonas turísticas que carezcan de esta oferta complementaria o en que la actual sea insuficiente; en particular, se recomienda la implantación de algún campo de golf en las zonas del norte, levante, sur y pla de la isla para equilibrar la disposición actual de los campos de golf concentrados mayoritariamente en la zona de Ponent y en Palma.

En la tabla adjunta se incluye un análisis de los campos de golf existentes y en proyecto por grandes áreas y las posibles necesidades en base a los siguientes estándares:

- Para uso de residentes un campo de 18 hoyos cada 200.000 habitantes.
- Para uso turístico un campo de 18 hoyos cada 15.000 plazas turísticas.

			Camps de golf possibles (18 forats per camp)					
Municipi	Població Padró 1/1/2001	Places turístiques	Residents	Turistes	Total	Camps de golf actuals	Camps de golf en projecte	Dèficit
Andratx	9034	3377				1		
Calvià	38841	58297				4,5		
Marratxí	22275	0						
Llucmajor	24750	10951				2	1	
Palma	346720	44426				2	3	
Bahía Palma	**441620**	**117051**	**2,21**	**7,80**	**10,01**	**9,5**	**4**	**-3,49**
Capdepera	8672	18502				2		
Felanitx	15533	5150				1		
Manacor	31575	15797						
Sant Llorenç	6692	25533						
Santanyí	9405	16296						
Son Servera	10179	11290				1,5		
Llevant	**82056**	**92568**	**0,41**	**6,17**	**6,58**	**4,5**	**0**	**2,08**
Campos	7132	78					2	
Salines (ses)	3478	3757						
Mitjorn	**10610**	**3835**	**0,05**	**0,26**	**0,31**	**0**	**2**	**-1,69**
Alcúdia	12942	30121				1		
Artà	6228	135						
Muro	6359	15982					1	
Pobla (sa)	10736	11						
Pollença	14647	6323				0,5		
Santa Margalida	8306	11108						
Nord	**59218**	**63680**	**0,30**	**4,25**	**4,54**	**1,5**	**1**	**2,04**
Algaida	3868	28						
Ariany	782	0						
Costitx	931	0						
Lloret	966	0						
Llubí	1931	0						
Maria de la Salut	1861	0						
Montuïri	2406	0						
Petra	2634	0						
Porreres	4363	0						
Sant Joan	1691	0						
Santa Eugènia	1265	0						
Sencelles	2214	0						
Sineu	2789	0						
Vilafranca	2431	0						
Pla	**30132**	**28**	**0,15**	**0,00**	**0,15**	**0**	**0**	**0,15**
Alaró	4121	21						
Binissalem	5424	0						
Búger	946	0						
Campanet	2366	0						
Consell	2403	0						
Inca	23361	0						
Lloseta	4736	0						
Mancor	924	0						
Santa Maria	4937	0						
Selva	2975	0						
Raiguer	**52193**	**21**	**0,26**	**0,00**	**0,26**	**0**	**0**	**0,26**
Banyalbufar	534	184						
Bunyola	4910	68				0,6		
Deià	677	381						
Escorca	306	0						
Esporles	4082	53						
Estellencs	371	131						
Fornalutx	624	10						
Puigpunyent	1314	0						
Sóller	11705	2708						
Valldemossa	1770	216						
Tramuntana	**26293**	**3751**	**0,13**	**0,25**	**0,38**	**0,6**	**0**	**-0,22**
TOTAL	**1377951**	**561868**	**3,51**	**18,73**	**22,24**			

Como puede comprovarse las áreas del Llevant, Nord, Pla i Raiguer serian deficitarias en este tipo de instalaciones mientras que la Bahia de Palma constituiria el área saturada.

3.1.5. EQUIPAMIENTOS CULTURALES

Como base de partida se ha tomado el inventario de equipamientos culturales realizado por Sa Nostra para el Consell Insular de Mallorca.
En primer lugar se han estudiado los museos, salas de exposiciones y galerías de arte, los teatros y auditorios de todos los municipios de la isla.
Aproximadamente el 90% de los municipios de la isla cuenta con al menos un equipamiento cultural, sólo cuatro municipios carecen de ellos, son los casos de Ariany, Estellencs, Fornalutx y Esporles. Sorprende el caso de Esporles que cuenta con una población de casi 4.000 habitantes, en los demás casos se trata de municipios con una población inferior a los 1.000 habitantes.
En total se han censado 37 museos, 135 salas de exposiciones y 47 teatros y auditorios.
En lo que respecta a museos un 40% de los municipios de Mallorca, es decir 21 municipios, se reparten los 37 museos existentes en la isla. Cabe destacar los casos de Calvià, Llucmajor, Marratxí y Andratx que siendo poblaciones de más de 8.000 habitantes carecen de museo.
Las salas de exposiciones y las galerías de arte son los equipamientos culturales más numerosos en Mallorca, un 80% de los municipios tienen por lo menos una, donde están incluidos un 75% de los municipios de menos de 5.000 habitantes de la isla, mientras que Llucmajor y Andratx, con más de 8.000 habitantes, no tienen ninguna.
En cuanto a teatros y auditorios existen en Mallorca un total de 47 repartidos entre 33 municipios siendo los únicos casos llamativos los de Pollença y Sa Pobla con más de 10.000 habitantes y que carecen de equipamientos de este tipo.
Gran parte de los equipamientos analizados, aproximadamente la mitad, comparten edificio con otros servicios.
En lo que respecta a la antigüedad de los mismos, el 70% de los equipamientos han sido creados a partir de 1980, un 56% de los museos, un 79% de las salas y un 65% de los teatros.
En cuanto a la titularidad de dichos equipamientos un 45% son de titularidad municipal y un 33% de titularidad privada.
De todos los equipamientos estudiados solo una parte tienen interés supramunicipal.
Es el caso de los equipamientos para ferias y congresos, se podrían destacar en Palma el Auditórium, el Palacio de Congresos del Pueblo Español y las instalaciones de Ferias y Congresos del Polígono de Llevant, en el resto de la isla destaca el Auditorio de Alcúdia y el de Sa Màniga en Sant Llorenç. Estos dos últimos son de reciente construcción y de entidad suficiente para su área funcional. Disponen de todos los servicios e instalaciones adecuados para su funcionalidad. Por el contrario en el caso de Palma las instalaciones para ferias y congresos no tienen la entidad esperada y deseable en una ciudad de sus características, teniendo en cuenta su interés a nivel

insular. Actualmente está en estudio un palacio de congresos en la entrada de Palma, y un nuevo recinto ferial.
En cuanto a las instalaciones para representaciones de teatro, danza y música, además de los nombrados anteriormente, se podría incluir los teatros municipales de Palma, Inca y Manacor.
De los 37 museos censados destacamos el Museu de Mallorca, tanto el de Palma como la sección etnológica de Muro, la Fundació "La Caixa", la Fundació Pilar i Joan Miró y el Museu d´Art Espanyol Contemporani, todos en Palma. También destaca por sus contenidos históricos y todo lo que significa para la isla, el Museu Monogràfic de Pol.lentia en Alcudia y el Museu i Centre d´Estudis Juniperians a Petra. Cabe destacar la reciente inauguración del Museo del Baluard, situado en el antiguo Baluard de Santa Catalina.
Se echa en falta especialmente en el caso de sectores tan importantes como es la marroquinería y el calzado que no existan unas instalaciones adecuadas para promocionar en la misma isla dichas actividades.

En el campo de los equipamientos culturales, las propuestas concretas del Plan son las siguientes:

- Implantación de un Palacio de Congresos, a ubicar en Palma, previo estudio de su viabilidad en función del análisis de la demanda y de la oferta complementaria de la isla y de la definición de su modelo de gestión y finaciación.
- Creación de un Centro de Investigación de las culturas del Mediterráneo, Centremed, con propuesta de ubicación en Palma, que sirva de punto de encuentro, intercambio de experiencias y reflexión sobre las diferentes culturas existentes.
- Potenciar los servicios actuales del centro IMEDEA, Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, en Esporles, dependiente del CSIC y la UIB, dedicado a la investigación y divulgación en los campos de la Física Interdisciplinar y los Recursos Naturales (especialmente Biodiversidad).
- La creación de cuatro museos o centros de interpretación de actividades económicas tradicionales, como son el calzado en Inca, el vino en Binissalem, el aceite en Sóller y la pesca en Cala Rajada, con la finalidad de apoyar culturalmente sectores de producción propia de la isla.
- Potenciar los Servicios actuales de investigación y divulgación del Observatorio Astronómico de Costitx.
- Convertir la posesión de Raixa, en el Término Municipal de Bunyola, en un centro cultural.
- Creación d'un centro dedicado a la figura de Ramón Llull, en el municipio de Algaida, como equipamiento cultural insular.
- Instalar en el Castillo de Capdepera un centro de interpretación complemento de la ruta de los castillos.

- Creación de un Museo Marítimo en la bahía de Palma.

INVENTARIO DE EQUIPAMIENTOS CULTURALES DE MALLORCA
CONSELL INSULAR DE MALLORCA — OBRA SOCIAL CULTURAL "SA NOSTRA"

	NOMBRE MUNICIPIO	MUSEOS	SALAS EXPOSICIONES	TEATROS AUDITORIOS
+ de 20.000hab.	Palma de Mallorca	10	27	9
	Calvià	0	4	1
	Inca	1	3	2
	Llucmajor	0	0	1
	Manacor	1	7	1
de 10.001 a 20.000hab	Alcúdia	1	4	1
	Felanitx	1	3	1
	Marratxí	0	2	1
	Pobla (Sa)	1	6	0
	Pollença	2	3	0
	Sóller	2	2	1
de 5.001 a 10.000hab.	Andratx	0	0	1
	Artà	1	5	3
	Binissalem	1	1	1
	Campos	2	2	2
	Capdepera	0	1	1
	Muro	1	1	1
	Sant Llorenç des Cardassar	2	5	1
	Santa Margalida	0	5	1
	Santanyí	0	6	0
	Son Servera	0	4	0
hasta 5.000hab.	Alaró	0	3	0
	Algaida	2	3	1
	Ariany	0	0	0
	Banyalbufar	0	1	0
	Búger	0	0	1
	Bunyola	0	1	1
	Campanet	0	2	1
	Consell	0	2	0
	Costitx	1	2	0
	Deià	2	3	2
	Escorca	1	0	0
	Esporles	0	0	0
	Estellencs	0	0	0
	Fornalutx	0	0	0
	Lloret de Vistalegre	0	1	1
	Lloseta	0	2	1
	Llubí	0	1	1
	Mancor de la Vall	0	1	1
	Maria de la Salut	0	3	0
	Montuïri	0	0	1
	Petra	1	1	0
	Porreres	1	1	1
	Puigpunyent	0	1	2
	Salines (Ses)	0	1	0
	Sant Joan	0	3	1
	Santa Eugènia	0	1	1
	Santa Maria del Camí	0	1	0
	Selva	0	5	0
	Sencelles	1	1	0
	Sineu	1	3	1
	Valldemossa	1	1	0
	Vilafranca de Bonany	0	0	1
	TOTAL	**37**	**135**	**47**

Museo Marítimo de Mallorca

El Consell de Mallorca creará, en el marco del Plan de Desarrollo Sostenible de Mallorca aprobado por el Pleno de 1 de diciembre de 2003, el Museo Marítimo de Mallorca, con el objetivo de contribuir a la dinamización y a la proyección medio ambiental, cultural y turística de la isla.

Este equipamiento será el centro de exposición, investigación, difusión y interpretación medio ambiental de patrimonio marítimo, marinero y náutico de Mallorca, entendiendo como patrimonio medio ambiental el conjunto de elementos naturales, culturales, históricos, arquitectónicos, sociales y humanos que íntimamente interrelacionados confluyen en el medio marino.

Los temas objeto del museo serán tratados desde una perspectiva unitaria, medio ambiental y integrada y serán entre otros los siguientes: el medio físico marino, arqueología subacuática y la navegación en el mundo antiguo, cartografía medieval, piratería y corsarismo, construcción naval mallorquina, etnología marítima, trabajos relacionados con el mar, biología y ecología marina y pesquera, el ocio en el mar.

Los elementos dinamizadores del museo permitirán la representación medio ambiental de la isla con todo lo que tiene relación con el mar tal como:

- El contenido museístico
- Una atarazana tradicional activa
- La escuela de Mestres d'Aixa
- La reproducción de un yacimiento submarino
- Una zona de visualización de especies marinas locales
- Una marina para embarcaciones tradicionales y clásicas
- Una marina normal y otra en seco
- La realización de una obra emblemática
- Espacios de estudio, investigación, información y educación ambiental, museo virtual, biblioteca, etc.

Se propone su ubicación en la Bahía de Palma en un edificio con facilidad de acceso, moderno, singular y ambientalmente sostenible, la superficie construida mínima de 7000 m2 sin contar con los espacios abiertos, marina, espejo de agua, atarazanas, aparcamientos, zonas ajardinadas, paseos, servicios, etc.

3.1.6. EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS

Los equipamientos educativos con entidad supramunicipal son de tres tipos:

- Institutos de educación secundaria
- Centros de enseñanza de régimen especial (música, danza, idiomas, artes plásticas y diseño)
- Centros de enseñanza para alumnos con necesidades educativas especiales

La Universidad de les Illes Balears (UIB), con la oferta educativa de estudios avanzados de enseñanza superior, se considera un equipamiento con entidad de comunidad autónoma.

Educación Primaria y Secundaria

La ordenación territorial educativa de las Illes Balears viene establecida por las disposiciones del decreto 125/2000 del 8 septiembre, que regula la ordenación general de las enseñanzas de la educación infantil, educación primaria y educación secundaria obligatoria de las Illes Balears.

Este decreto recoge a su vez lo que establece la Ley orgánica 1/1990 del 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, estructurando las líneas fundamentales en tres sentidos: la ampliación efectiva de la educación obligatoria hasta los dieciséis años, la mejora de la calidad de la enseñanza y la reordenación del sistema educativo.

El modelo educativo queda establecido de la siguiente manera:

- EI-Educación Infantil: Hasta los 6 años con dos ciclos de tres años.

Enseñanza Obligatoria:

- EP-Educación Primaria: de 6 a 12 años con tres ciclos de dos cursos académicos cada ciclo.
- ESO-Educación Secundaria: de 12 a 16 años, con dos ciclos de dos cursos académicos cada uno.

Enseñanza Postobligatoria:

- Bachillerato
- Formación profesional específica de grado medio y superior.

Este sistema educativo presenta dos tipos básicos de centros públicos

1. Colegio de educación infantil y primaria, que escolariza alumnos del segundo ciclo infantil y de EP (3-12 años)
2. Instituto de educación secundaria que atiende alumnos de educación secundaria obligatoria y postobligatoria (bachillerato y ciclos formativos)

Existen también algunos centros específicos de educación infantil (EEI) así como centros incompletos (CO) y actualmente se imparten de forma transitoria el primer ciclo de ESO en determinados colegios de EP de Mallorca.

En lo que respecta al primer ciclo de educación infantil, EI, éste no forma parte de la enseñanza obligatoria y es un grave problema actualmente la escasez de centros autorizados de estas características en la isla.

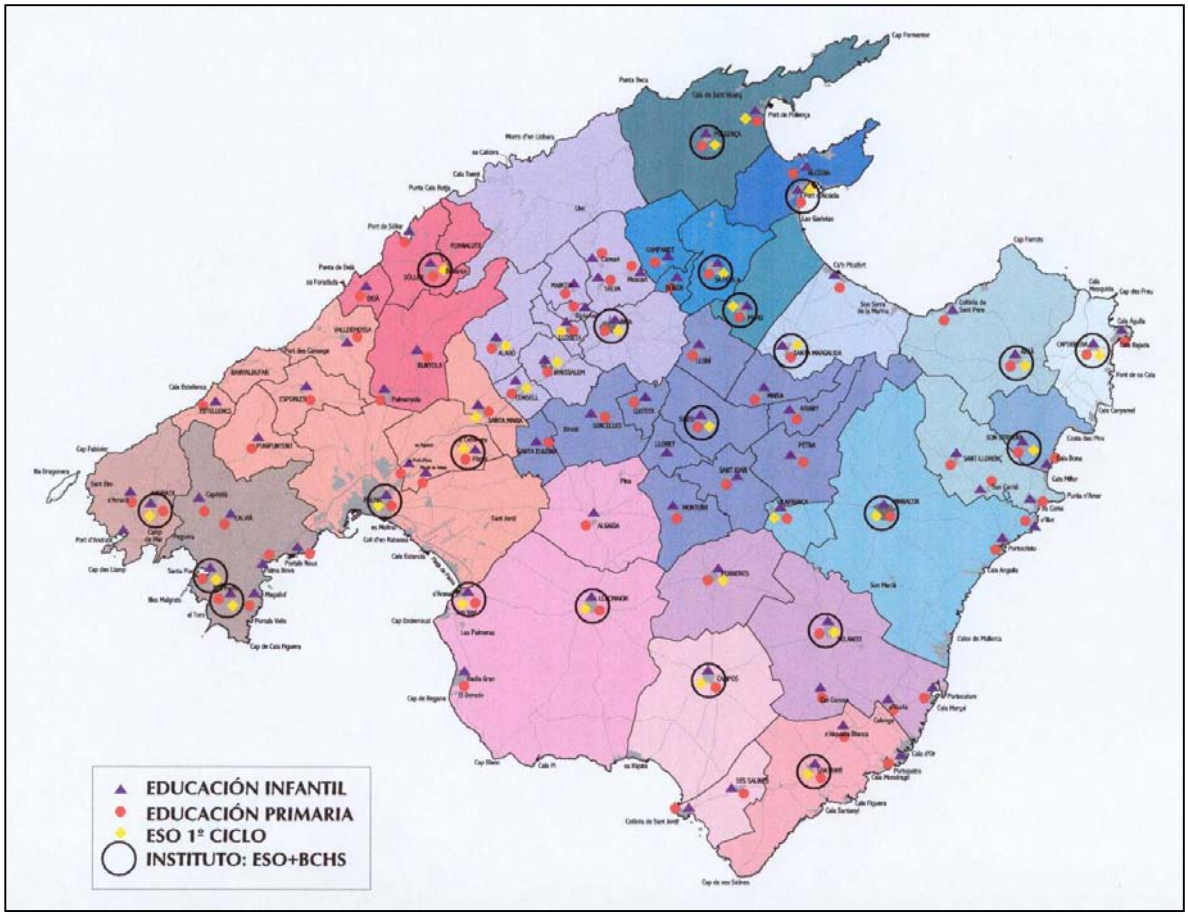
En lo que al territorio se refiere, los equipamientos educativos están ordenados en tres tipos de zonas que se incluyen progresivamente.

- Zona 3-12: Educación infantil y primaria
- Zona 3-16: Incluye la zona 3-12 y la educación secundaria obligatoria.
- Zona 3-18: Incluye la zona 3-16 y la enseñanza secundaria postobligatoria.

Para estudiar como afectan estas zonificaciones a la ordenación del territorio nos hemos centrado en las zonas 3-16 y 3-18 puesto que las zonas 3-12 se corresponden con cada uno de los municipios de la isla a excepción de tres municipios que no disponen de centros públicos de educación infantil y primaria (Escorca, Fornalutx y Banyalbufar).

La oferta pública de la ESO se imparte en los institutos de educación secundaria de las zonas 3-16 y en los de las zonas 3-18 conjuntamente con la oferta de bachillerato y de ciclos formativos. La oferta residual de la enseñanza de la ESO en algunos centros de primaria irá desapareciendo de manera gradual. Por tanto la ubicación de los institutos de educación secundaria adquieren un rango supramunicipal.

Mallorca está actualmente dividida en 25 zonas escolares, todos los centros de educación infantil y primaria están adscritos a un IES de una de estas zonas, todas las zonas son zonas 3-18, a excepción de la adscripción de Muro y Sineu que son zonas 3-16. En el municipio de Palma se ubican seis zonas, además de compartir una zona con Llucmajor en el Núcleo de s´Arenal. Esta zonificación responde a la Propuesta de Planificación Escolar de las Illes Balears (2000-2004) elaborada por la Conselleria de Educación y Cultura.



En los casos en que una zona agrupa a varios municipios, suele coincidir con una zonificación que afecta a otros equipamientos, como son los sanitarios y a la funcionalidad de los propios municipios.

Esta zonificación es abierta y sujeta a modificaciones, como será la creación de nuevos institutos de educación secundaria que eviten los centros de educación primaria en los que se imparte el primer ciclo de ESO. Actualmente hay varios institutos en proyecto, como es el caso de Marratxí, Port de Pollença,... y otras posibles ubicaciones en estudio, como es el caso de un centro en Porreres y otro para parte de los municipios del Raiguer, situados en su zona más occidental.

En cuanto a la educación de adultos, los tres municipios cabecera, Palma, Inca y Manacor, así como los de mayor población, tienen centros adecuados para ello, además de un centro en Petra para la zona del Pla, otro en Alcúdia para la zona norte y otro en Binissalem.

El Plan Territorial recoge las propuestas de planificación escolar de la Conselleria d´Educació i Cultura, que se basa en la creación de nuevos centros de educación secundaria en aquellas poblaciones que han experimentado un fuerte crecimiento.

Además de los centros comentados anteriormente hay que tener en cuenta que existe un importante número de centros concertados y privados.

En la siguiente tabla se puede observar el número de alumnos según nivel de estudios y titularidad del centro en el que estudian. Cerca del 40% del alumnado de educación primaria y secundaria, ESO y Bachillerato estudia en centros concertados y privados, siendo la enseñanza de Régimen Especial de la que se habla en el siguiente punto, y la Formación Profesional las que mayoritariamente cubre la enseñanza pública.

Todos los equipamientos educativos de titularidad pública, tanto los centros de educación infantil y primaria como los institutos de educación secundaria, se entenderán como grandes equipamientos y no computarán como superficie de nuevo crecimiento debido a que forman parte de la red docente de Mallorca y dado su carácter de servicio público.

En suelo rústico dichos equipamientos sólo podrán ubicarse en las áreas de transición de los municipios ya que prevalece la necesidad de cercanía entre el equipamiento docente y la comunidad del municipio en cuestión.

MUNICIPIO	Població Padró 1/1/2001	Centros educativos primaria y secundaria públicos								Centros de Adultos
		EI	EP	ESO	BH	CF	EE	TOTAL CENTROS	Total Alumnos 00/01 IBAE	
MALLORCA	**702.122**	144	137	59	36	24	4	185	114464	**10**
Palma	346.720	47	44	28	16	11	2	64	60992	3
Calvià	38.841	8	8	2	2	2	0	10	5434	1
Manacor	31.575	7	6	2	2	2	0	11	6204	1
Llucmajor	24.750	4	4	2	2	1	0	6	4275	1
Inca	23.361	3	2	2	2	2	1	5	6035	1
Marratxí	22.275	3	3	1	0	0	0	4	2854	
Felanitx	15.533	4	4	1	1	1	0	5	3113	
Pollença	14.647	3	3	2	1	0	0	4	2069	
Alcúdia	12.942	3	3	1	1	1	0	4	2328	1
Sóller	11.705	4	4	1	1	1	1	6	1500	
Pobla (Sa)	10.736	3	3	1	1	1	0	4	1835	
Son Servera	10.179	2	2	1	1	0	0	3	1943	
Santanyí	9.405	4	3	1	1	0	0	5	1373	
Andratx	9.034	3	2	1	1	0	0	2	1292	
Capdepera	8.672	2	2	1	1	1	0	3	1265	
Santa Margalida	8.306	2	2	1	1	0	0	3	1288	
Campos	7.132	1	1	1	1	0	0	2	1010	
Sant Llorenç des C.	6.692	3	3	0	0	0	0	3	296	
Muro	6.359	1	1	1	0	0	0	2	712	
Artà	6.228	2	2	1	1	1	0	3	1508	
Binissalem	5.424	1	1	1	0	0	0	1	657	1
Santa Maria del C.	4.937	1	1	1	0	0	0	1	615	
Bunyola	4.910	2	2	0	0	0	0	2	589	
Lloseta	4.736	1	1	1	0	0	0	1	454	
Porreres	4.363	1	1	1	0	0	0	1	355	
Alaró	4.121	1	1	1	0	0	0	1	471	
Esporles	4.082	1	1	0	0	0	0	1	370	
Algaida	3.868	1	1	0	0	0	0	1	243	
Salines (Ses)	3.478	2	2	0	0	0	0	2	298	
Selva	2.975	4	4	0	0	0	0	4	234	
Sineu	2.789	1	1	1	0	0	0	2	671	
Petra	2.634	1	1	0	0	0	0	1	209	1
Vilafranca de B.	2.431	1	1	1	0	0	0	1	237	
Montuïri	2.406	1	1	0	0	0	0	1	175	
Consell	2.403	1	1	1	0	0	0	1	232	
Campanet	2.366	1	1	0	0	0	0	1	179	
Sencelles	2.214	1	1	0	0	0	0	1	144	
Llubí	1.931	1	1	0	0	0	0	1	150	
Maria de la Salut	1.861	1	1	0	0	0	0	1	132	
Valldemossa	1.770	1	1	0	0	0	0	1	86	
Sant Joan	1.691	1	1	0	0	0	0	1	119	
Puigpunyent	1.314	1	1	0	0	0	0	1	63	
Santa Eugènia	1.265	1	1	0	0	0	0	1	101	
Lloret de Vistalegre	966	1	1	0	0	0	0	1	88	
Búger	946	1	1	0	0	0	0	1	38	
Costitx	931	1	1	0	0	0	0	1	30	
Mancor de la Vall	924	1	1	0	0	0	0	1	49	
Ariany	782	1	1	0	0	0	0	1	45	
Deià	677	1	1	0	0	0	0	1	40	
Fornalutx	624	0	0	0	0	0	0	0	0	
Banyalbufar	534	0	0	0	0	0	0	0	0	
Estellencs	371	1	1	0	0	0	0	1	18	
Escorca	306	0	0	0	0	0	0	0	46	

Enseñanzas de Régimen Especial

Las enseñanzas de régimen especial (música y danza, idiomas, artes plásticas y diseño) se imparten en centros específicos que se engloban claramente dentro de lo que denominamos equipamientos supramunicipales.

La enseñanza de música y danza se imparte en los conservatorios; en Mallorca existe un conservatorio superior y un conservatorio profesional ubicados en Palma. La planificación prevé en una primera fase la implantación escalonada de aulas de extensión de los estudios de música y danza en Alcúdia, Felanitx/Santanyí, Inca y Manacor, en una segunda fase, la consolidación como extensiones del conservatorio de las aulas de Calvià, Inca y Manacor y a medio plazo la conversión en conservatorios profesionales de las extensiones de estos dos últimos municipios.

Los estudios oficiales de idiomas se imparten en la Escuela Oficial de Idiomas de Palma y en las extensiones de Inca y Manacor. Se ha previsto la ubicación de una extensión en Calvià y realizar la conversión en Escuelas Oficiales de Idiomas de las extensiones actualmente en funcionamiento.

La mayor parte de la oferta de artes plásticas y diseño se imparten en la Escola Superior de Disseny a Palma.

En cuanto a los centros de enseñanza para alumnos con necesidades educativas especiales, la política educativa es la de normalizar e integrar esos alumnos en aulas sustitutorias de los centros específicos abiertas en los centros ordinarios.

Enseñanza Superior, UIB

La oferta educativa de estudios de enseñanza superior se imparte en la Universitat de les Illes Balears (UIB), situada en el término de Palma, en la carretera de Valldemossa. La universidad tiene un carácter suprainsular y en los últimos años ha sufrido un gran desarrollo aumentando la oferta de carreras universitarias.

3.1.7. EQUIPAMIENTOS RECREATIVOS

En general en Mallorca hay escasez de espacios libres públicos y zonas verdes en los núcleos urbanos. Este tipo de equipamientos es prácticamente inexistente en parte de los municipios, especialmente en los núcleos más pequeños. En estos núcleos de escaso tamaño e insertados dentro de un medio rural no se ve en muchos casos la necesidad de este tipo de espacios, por su proximidad con el campo.

En los núcleos de mayores dimensiones los espacios libres y zonas verdes siguen teniendo unas dimensiones muy pequeñas y muy pocos, como es el caso de Manacor, Felanitx e Inca, tienen espacios que se podrían considerar parques urbanos. En el caso de Inca el Parc del Serral está delimitado por el planeamiento y expropiados los terrenos.

En los núcleos costeros turísticos la proporción de espacios libres públicos es mayor, sobre todo por los paseos marítimos, pero poco aprovechados y fragmentados. Sería interesante en estos casos la conexión de estos espacios creando paseos de mayor continuidad.

En Palma existen únicamente tres espacios con suficiente entidad, para ser tenidos en cuenta, por su tamaño, el Parc de Bellver, y por su emplazamiento dentro de la ciudad, el Parc de Ses Estacions y el Parc de la Mar. En el planeamiento se contemplan además como espacios libres públicos terrenos residuales bordeando infraestructuras pero que actualmente no están adecuados para su uso, y la "falca verda".

Consideramos que estos equipamientos son insuficientes para una ciudad de las características de Palma, además existe una total desconexión entre los mismos.

Los valores éticos y estéticos han de acompañar las propuestas de futuro del Plan Territorial. No podemos renunciar a una calidad estética del paisaje donde se desarrolla la vida. El paisaje de la Isla es el resultado del crecimiento del patrimonio cultural sobre un substrato de patrimonio natural preexistente. Es el resultado de nuestra historia dentro de un territorio que nos identifica y personaliza.

A fin de proporcionar un uso recreativo necesario, con calidad estética y ambiental, se han recogido las siguientes propuestas referentes a la ordenación de equipamientos recreativos:

1. Parque periurbano alrededor de la ciudad de Palma.

   La gran densidad urbana y demográfica concentrada alrededor de la ciudad y sus alrededores hace necesaria la aparición de un parque periurbano que alivie la presión actualmente existente sobre territorios más frágiles, especialmente la Tramuntana.

2. Parque de las bahías de Alcúdia y Pollença.

   Esta segunda propuesta aparece a modo de protección alrededor de las bahías del norte de la isla. Responde a una necesidad estética y ambiental afectada por un creciente desarrollo urbano costero, ocasionado mayoritariamente por la explotación turística.

3.1.8. CRITERIOS GENERALES PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS

1. Escala del equipamiento

Para la implantación de nuevos equipamientos se debe estudiar previamente la escala de los mismos y la población a la que dan servicio. De este modo se podrán establecer el número de equipamientos necesarios para cubrir las distintas demandas y se evitarán duplicidades innecesarias.

Equipamientos Suprainsulares: Equipamientos que prestan servicio al conjunto de las islas. Estos equipamientos se ubicaran preferentemente en Palma, por motivos de accesibilidad.

Equipamientos Supramunicipales Comarcales: Prestan servicio a una comarca o población superior a los 50.000 habitantes. Estos equipamientos se ubicarán preferentemente en los tres nodos territoriales de la isla: Palma, Inca y Manacor.

Equipamientos Supramunicipales: Los que prestan servicio a una población inferior a 50.000 habitantes. La ubicación preferente de estos equipamientos se debera regir, una vez establecidos los municipios incluidos dentro del ámbito de actuación del equipamiento en cuestión, por los siguientes condicionantes:

- Accesibilidad: Garantizar la mejor accesibilidad al nuevo equipamiento de todos núcleos a los que este dé servicio.
- Demográfico: Tamaño y población de los núcleos afectados, con preferencia para el núcleo de mayor población.
- Proximidad de equipamientos existentes: Para evitar duplicidades de un mismo equipamiento supramunicipal en dos municipios próximos, se buscará ubicar los nuevos equipamientos a la mayor distancia posible de los existentes, de este modo la implantación de dichos equipamientos dentro de la estructura territorial de la isla tendrá un mayor equilibrio.

2. Tipo de equipamiento

La ubicación de nuevos equipamientos depende en gran parte del tipo de equipamiento a implantar.

En el caso de los equipamientos Sanitarios, Asistenciales, Educativos, Deportivos y Administrativos se considerará prioritario para su ubicación la proximidad al mayor número posible de población a la que den servicio, asi como su accesibilidad.

Debido a las servitudes aeronáuticas acústicas, derivadas de la aplicación de la Disposición Adicional Única de la ley 48/1960, del 21 de julio, sobre Navegación Aérea, no se podrán ubicar en las zonas afectadas equipamientos educativos y sanitarios.

En el caso de los equipamientos Culturales y Recreativos, es más prioritaria la idoneidad del lugar en sí. (Edificios concretos, entorno adecuado, impacto medioambiental, tradiciones locales...)

Por último, en el caso de los equipamientos comerciales es una combinación de ambos factores, proximidad a la población a la que da servicio y condiciones del lugar las que determinen la ubicación adecuada de dichos equipamientos.

La implantación de los equipamientos supramunicipales estará determinada por los criterios establecidos en el Plan Territorial, correspondiendo a los instrumentos de planeamiento general fijar la ubicación precisa de los mismos y asignarles suelo suficiente y adecuado para su desarrollo.

3.2. LA GESTIÓN AMBIENTAL DEL TERRITORIO. RESIDUOS Y CALIDAD AMBIENTAL

El simple hecho de tener que importar la mayoría de bienes y de productos de cualquier tipo de la Península, supone una considerable producción de residuos de envases, que además, deben valorizarse o eliminarse en las mismas islas

3.2.1 RESIDUOS

El incremento de generación de residuos derivado de la creciente actividad económica (turismo, industria, agricultura y ganadería intensiva) y del incremento del nivel de vida y del consumo, ha desembocado en una preocupación a nivel mundial enfocada hacia la necesidad de una reducción de la generación y la correcta gestión de los mismos como una de las máximas prioridades presentes en el conjunto de las políticas medioambientales que configuran la actual gestión orientada hacia un futuro desarrollo sostenible.

Las principales consecuencias derivadas de la excesiva producción e inadecuada gestión de los residuos se reflejan en el deterioro tanto del suelo como de las aguas subterráneas, perjudicando de forma clara e inequívoca al medio ambiente. Por lo tanto, una correcta planificación territorial de las infraestructuras de residuos, coordinada con la planificación territorial general, es fundamental con el fin de evitar impactos sobre el medio ambiente y contradicciones con la política general de planificación.

Las pautas para conseguir un desarrollo social, económico y ambientalmente sostenible, se basan en la promoción de la reducción en origen mediante el fomento de la prevención y minimización a través de tratamientos de gestión como la reutilización, el reciclaje y otras técnicas de valorización previos a la definitiva, e inevitable en última instancia, eliminación.

La planificación de la gestión de los residuos de Mallorca se ha fundamentado en los principios generales derivados de los programas de acción de la Unión Europea correspondiente a la estrategia comunitaria en la gestión de los residuos, que recientemente ha sido revisada en el VI Programa Marco de Medio Ambiente 2001-2010 y de las diferentes normativas a nivel regional, nacional y europeo.

Los principios por los que debe continuar la gestión y planificación de residuos son:

- La prevención de la contaminación
- La utilización de las opciones preventivas en la gestión de residuos, seguida de la minimización, valorización y optimización de los sistemas de disposición inevitables
- El principio de la autosuficiencia en la gestión de residuos, compatible con las características de insularidad
- El principio de proximidad, que implica la gestión de los residuos en zonas próximas a su generación.

- La protección del suelo y su regeneración
- La aplicación del principio de "quién contamina paga"
- El principio de responsabilidad compartida
- El principio de subsidiariedad en la gestión, interviniendo las administraciones cuando la actuación de la iniciativa privada resulte insuficiente
- La información a los ciudadanos

La planificación sectorial de residuos en las Illes Balears se puso en marcha con el inicio en 1998 del Plan Director Sectorial de Gestión de Residuos de las Illes Balears (PDSGRIB), antes de la aprobación de las Directrices de Ordenación Territorial y con base a la disposición transitoria única de la Ley 8/1987. Este Plan Director tuvo en cuenta los criterios generales que el Parlamento de las Illes Balears acordó en fecha 20 de mayo de 1997. Este acuerdo preveía la elaboración de un plan integral para todas las Baleares, con la posibilidad de la elaboración de programas para residuos específicos que se incorporarían en el propio plan.

Por motivos de seguridad hacia el medio ambiente, y con objeto de asegurar el cumplimiento de la normativa existente, se han adelantado a la planificación global algunos tipos de residuos para los cuales se han aprobado sus propios planes Directores Sectoriales.

La planificación del PDSGRIB, en lo que a Mallorca se refiere, es la siguiente:

- La gestión de los residuos urbanos en Mallorca viene determinada por el PDSGRUM vigente (aprobado por el Govern mediante Decreto 21/2000).
- El Plan Director Sectorial para la Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición, Voluminosos y Neumáticos fuera de uso de Mallorca, aprobado por el Pleno del Consell de Mallorca el 8 de Abril de 2002 (BOIB n 59 16/05/02).

Las competencias actuales en materia de residuos sólidos no peligrosos están transferidas al Consell de Mallorca, por lo tanto es su competencia la planificación y la gestión de estos residuos.

Las directrices que plantea el PTM en relación a la gestión de los residuos se concretan en una serie de propuestas hacia los Planes Directores de residuos competencia del Consell de Mallorca, el plan de Infraestructuras del cual se asumen, y hacia la propuesta de creación de un gran centro de valorización, reutilización y gestión de residuos en Son Reus. Nos remitimos en relación con estas propuestas a lo expuesto en el apartado 2.5.4.5 y en el capitulo 5 de esta memoria.

3.2.2. IMPLANTACIÓN DE LA AGENDA 21 EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS DE MALLORCA.

El desarrollo sostenible no es un concepto nuevo. Desde hace más de tres décadas está presente la idea de que la actividad desarrollada por el hombre tiene que estar limitada en alguna medida por la conservación de los recursos disponibles. Dicho en

otras palabras la integración del medio ambiente en el conjunto de políticas sectoriales es la condición básica para la consecución de un modelo de desarrollo sostenible.

La Agenda 21 es el Plan de acción de las Naciones Unidas para la consecución de desarrollo sostenible en el siglo XXI. Se trata de hacer efectivo el principio de integración de las políticas económicas, sociales y ambientales con el objetivo de satisfacer las generaciones presentes, sin comprometer el derecho de las generaciones futuras.

La Unión Europea es la principal impulsora de este proceso iniciado en 1992, si bien aún son pocas las regiones y autoridades locales que han elaborado dicho documento. Dentro de la UE, la Agenda 21 tiene un reflejo claro en el VI Programa Marco del Medio Ambiente.

Las Directrices de Ordenación del Territorio conscientes de este aspecto incluyen en el capítulo 2 "Determinaciones para todas las áreas homogéneas de carácter supramunicipal" la necesidad de que el PTI señale objetivos de incorporación de la Agenda 21 Local en las administraciones y de Sistemas de gestión Ambiental en las empresas.

El PTM en si mismo, por su ámbito integrador de políticas económicas, sociales y ambientales a nivel insular y, dada la importancia dada en la elaboración del mismo al componente de participación publica y concertación social e institucional, se puede considerar como el inicio de un proceso de Agenda 21 que incluye asimismo una visión cartografiada del territorio.

Para el desarrollo de la estrategia de implantación de la Agenda 21 a Mallorca, deberán tenerse en cuenta los preceptos de la Carta Europea del Turismo Sostenible en los Espacios Protegidos que se inscribe en las prioridades mundiales y europeas expresadas para las recomendaciones de la Agenda 21. Expresa la voluntad de las instituciones que gestionan los espacios protegidos y de los profesionales del turismo de favorecer un turismo de acuerdo con los principios del desarrollo sostenible, objetivo compartido por este Plan Territorial.

OBJETIVOS DE LA AGENDA 21

- Establecer una política medioambiental integrada en lugar de políticas y estrategias sectoriales.
- Fomentar la participación de los agentes socio-económicos (grupos de opinión, asociaciones ciudadanas, etc.).
- Establecer una metodología de valoración para identificar problemas ambientales, necesidades, actuaciones e intervenciones políticas específicas.
- Establecer un proceso que permita la toma de decisiones.
- Definir un plan de actuación en los municipios mediante el desarrollo de líneas estratégicas, programas de actuación y acciones concretas.

- Establecer el orden de prioridad de las actuaciones a desarrollar, el calendario de las mismas, las fuentes de financiación, la gestión, etc.
- Diseñar instrumentos de seguimiento de las actuaciones realizadas, mediante el desarrollo de indicadores.

El Consell de Mallorca juega un papel clave en la consecución del desarrollo sostenible, como entidad de fomento y coordinación de la sostenibilidad.

Es por ello que el PTM incluye en la norma 41 las siguientes propuestas a desarrollar por la institución insular:

- Diseñar y aplicar la Agenda 21 en el ámbito territorial de Mallorca.
- Promover el concepto de sostenibilidad en toda su acción de gobierno.

Ello se traduce en las siguientes acciones:

1. Definir una política o estrategia común de desarrollo sostenible.
2. Coordinar las actuaciones en materia de sostenibilidad.
3. Asesorar a los municipios en la consecución del desarrollo sostenible.
4. Proporcionar apoyo técnico y material a los municipios.
5. Facilitar y proponer parte de la financiación para la elaboración de los diagnósticos y de las Agendas 21 Locales.
6. Definir la metodología de implantación y desarrollo de las Agendas 21 en los municipios.
7. Establecer el marco de actuación en materia de desarrollo sostenible en los municipios, mediante la definición de una Política Medioambiental común.
8. Potenciar acciones conjuntas entre diferentes municipios.
9. Constituir un instrumento de cooperación e intercambio de experiencias en el campo del desarrollo sostenible.

3.2.3 PROGRAMA SOBRE MEDIDAS BIOCLIMÁTICAS.

En las Illes Balears, energía y agua se han convertido en factores clave para un futuro ambiental sostenible, es por ello que el PTM en la norma 42 propone:

1. Ahorro de energía en la edificación que incluye: medidas arquitectónicas dirigidas al aprovechamiento pasivo de la energía solar, instalación de elementos de protección solar (persianas), diseño eficiente de todas las instalaciones consumidoras de energía, etc.

2. Medidas de fomento del uso de la energía solar térmica para la producción de agua caliente sanitaria que cubran como mínimo el 40% de sus necesidades, o la cantidad alcanzable en función de la disposición y condiciones físicas del edificio.
3. Medidas de ahorro de agua con instalación de contadores individuales en cada vivienda, sistemas de recogida y almacenaje de aguas pluviales para inodoros y riego, etc.

3.2.4 DETERMINACIONES SOBRE HIDROLOGIA.

El PTM en la norma 43 recoge las indicaciones del Plan Hidrológico de las Illes Balears referente a criterios para la delimitación y ordenación de zonas inundables, que serán vinculantes para los planeamientos municipales:

- Se relacionarán las zonas potencialmente inundables. La evaluación de los niveles alcanzados por las aguas se llevarán a cabo con ayuda de modelos de simulación hidráulica.
- Se establecerán limitaciones concretas a que deben estar sujetos los usos del suelo y actividades en cada una de las zonas delimitadas. Para la regulación de estos usos y limitaciones se realizará un análisis pormenorizado de cada zona inundable.
- El estudio y la aprobación del planeamiento urbanístico en las zonas inundables quedará sujeto a la definición previa de la zona de inundación y el informe favorable de la Administración Hidráulica.

También se requerirá autorización previa de la Administración Hidráulica para la ejecución de cualquier obra o trabajo localizado en zona inundable.

De acuerdo con el articulo 16.2 del citado Plan Hidrológico de las Illes Balears para el establecimiento de nuevas urbanizaciones y nuevos polígonos industriales, será preceptivo y vinculante el informe de la Administración Hidráulica sobre la disponibilidad de los recursos hídricos necesarios para su atención.

3.2.5 PROGRAMA CONTRA LA CONTAMINACIÓN LUMÍNICA

Este tipo de contaminación presenta en primer lugar, consecuencias perjudiciales para la biodiversidad y el medio ambiente en general en la medida en que altera de forma desordenada las condiciones naturales de oscuridad propias de la noche.

En segundo lugar afecta a la visión nocturna del cielo que forma parte del paisaje natural y que tiene que ser protegido, como patrimonio común de todos los ciudadanos y con el fin de posibilitar su estudio científico.

En tercer lugar la iluminación racional y eficiente es un pilar básico del desarrollo sostenible porque tiene una incidencia directa e inmediata en el ahorro de energía.

La reducción de la contaminación lumínica permitirá obtener mejoras sustanciales en la integración paisajística y ambiental, tanto en suelo urbano como en rústico. Para conseguir esta reducción se plantean determinaciones para el planeamiento general municipal en la norma 44 del PTM como:

- No autorizar ningún proyecto de urbanización ni de dotación de servicios que incluya luminarias tipo globo.
- Exigir, en todo proyecto urbanístico futuro, que el diseño del sistema de iluminación se base fundamentalmente en el criterio de eficiencia energética y de consecución de los niveles luminotécnicos establecidos.
- En caso de iluminar con proyectores de superficie horizontal (instalaciones deportivas, aparcamientos…) instalar proyectores asimétricos sin inclinación.
- División del territorio en diferentes zonas, que reflejen su vulnerabilidad a la contaminación lumínica, diferenciando aquellas áreas naturales de especial interés o con valor astronómico de otras que admiten más resplandor por su carácter urbano según los distintos usos.
- Limitar el flujo hemisférico superior en función de las zonas establecidas.

3.2.6 PROGRAMA CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

El ruido en su vertiente ambiental, no circunscrita a ámbitos específicos como el laboral, sino como inmisión sonora presente en el hábitat humano o en la naturaleza, no ha sido tradicionalmente objeto de atención preferente en la normativa protectora del medio ambiente.

Las áreas acústicas son zonas del territorio que comparten idénticos objetivos de calidad acústica. Las comunidades autónomas gozan de competencias para fijar estos tipos de áreas, clasificadas en atención al uso predominante del suelo. Es por ello que el PTM en la norma 45, establece restricciones a tener en cuenta en los planeamientos urbanísticos en relación a la calidad acústica y al cumplimiento de la *Ley 37/2003 de 17 de Noviembre, del ruido*, y establece la aplicación de limitaciones urbanísticas debido a las servidumbres aeronáuticas acústicas en las zonas próximas a los aeropuertos.

3.3. LAS GRANDES REDES TERRITORIALES

3.3.1. ENERGIA

A la vista del crecimiento continuo de la demanda energética resulta necesario desarrollar una estrategia energética para poder abastecer de la forma más eficiente posible con criterios de sostenibilidad y protección del medio ambiente, teniendo en consideración los posibles aumentos futuros de demanda energética, debido principalmente al crecimiento del sector turístico.

Las nuevas tecnologías, las mejoras en la oferta hotelera en cuanto a la calidad y las nuevas necesidades de la población son algunos factores que están potenciando el aumento en el consumo energético.

Mallorca debe resolver esa demanda para poder satisfacer las necesidades de la población y su principal fuente de ingresos que es el turismo y permitir el desarrollo del mismo. Dada la importancia de la energía en el medio ambiente y los compromisos adquiridos tanto en la Cumbre de Río de Janeiro de 1992 (Agenda 21), en la Cumbre de Kyoto (1997) y ante la Unión Europea con la aprobación del V Programa de Medio Ambiente, la aplicación de la estrategia energética deberá prestar especial atención al desarrollo de los acuerdos establecidos en materia de disminución del consumo de energía procedente de fuentes fósiles, la reducción del consumo energético por habitante, la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y el aumento progresivo de la participación de las energías renovables en el consumo eléctrico.

Los sucesivos Governs de la Comunidad Balear han estado trabajando en la elaboración de Planes Energéticos, aunque hasta el momento no se han cumplido todas las previsiones que en ellos se establecían para resolver la demanda energética y racionalizar su consumo.

El 29 de abril de 1997 el Parlament de las Illes Balears aprobó los criterios generales para la elaboración del Plan Energético de las Illes Balears con el carácter y las determinaciones que exige la Ley de Ordenación Territorial de las Islas Baleares para los Planes Directores Sectoriales.

En septiembre del 2000 se inició la redacción del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears (PDSE) que identifica el crecimiento previsto y que ordena el desarrollo de las infraestructuras energéticas. Este Plan Director fue aprobado en el mes de Abril del 2001.

Mallorca sufre de una enorme dependencia de recursos externos (97%), siendo las únicas fuentes de energía que pueden considerarse como propias las energías renovables (1,6% sobre el total) y la transformación de Residuos Sólidos Urbanos (6,4% de la generación eléctrica, equivalente al 4% del combustible primario). Por ello debe resolver la insuficiencia de recursos explotables para atender la demanda interna y asegurar los suministros futuros con respeto al medio ambiente.

La estrategia energética de Mallorca persigue los siguientes objetivos:

- la disminución de la dependencia energética exterior y la diversificación energética
- la adaptación y modernización de las redes de infraestructuras y centrales actuales para conseguir unos mayores rendimientos
- la eficiencia y el ahorro energético en todos los sectores de la sociedad
- el desarrollo de las energías renovables
- la mejora del medio ambiente.

3.3.1.1. *DIVERSIFICACIÓN DE LAS FUENTES ENERGÉTICAS Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS ACTUALES*

Las líneas básicas de actuación para mejorar y diversificar las fuentes energéticas son dos:

a) Mejora y ampliación de las líneas eléctricas de distribución

El PDSE identifica las infraestructuras del sector de la energía eléctrica como las más precarias y la necesidad de dotar de nuevas redes que aseguren el abastecimiento ante las previsiones de aumento de demanda. Desde el punto de vista medioambiental se deberá considerar la conveniencia de canalizar estas conducciones de forma subterránea, atendiendo a lo dispuesto en las Directrices de Ordenación Territorial y en la Ley de Espacios Naturales. De esta forma se reduciría el riesgo para numerosas aves. Por ello, y de acuerdo con criterios medioambientales, se deberán realizar estudios que analicen la viabilidad técnica y económica y los efectos ambientales de las nuevas redes eléctricas aéreas y el soterramiento de las existentes. En caso de que estos estudios no justifiquen esta alternativa, deberán tomarse medidas para dispersar a las aves de las cercanías de los cables, y tomar medidas de disminución del impacto paisajístico de las líneas eléctricas.

Respecto al programa a establecer para el soterramiento de las líneas actuales, se deberá priorizar el estudio de las líneas eléctricas de mayor impacto ambiental. Este estudio tendría que contemplar el grado de viabilidad teniendo en cuenta el tipo de terreno, requerimiento técnico, aspectos ambientales y coste.

b) Introducción del Gas Natural

Supondrá uno de los principales elementos de diversificación energética. El Gas Natural presenta unas reservas contrastadas importantes, un precio reducido y una menor incidencia medio ambiental que el petróleo o el carbón, por lo que además de contribuir a diversificar el abastecimiento de la isla, permitirá reducir los niveles de contaminación.

Para asegurar el rendimiento máximo de las inversiones necesarias para la utilización del gas natural, deberá asegurarse su introducción rápida en el mercado doméstico y comercial, aprovechando la experiencia existente en la ciudad de Palma de Mallorca con el actual gas canalizado y promocionar su utilización en las futuras unidades de generación de electricidad y en la aplicación en centrales de cogeneración.

El proyecto del gaseoducto propuesto consta de tres tramos diferenciados: Ontinyent – Oliva (46 km de longitud), Oliva – Ibiza (123 km de longitud) y Ibiza – Mallorca (150 km de longitud). Se prevé que para el año 2005 esta interconexión sea una realidad y en el dimensionado del gaseoducto se ha considerado una demanda para Mallorca en el 2029 de 1031'4 ktep/año. En el lugar de entrada del gaseoducto a la Isla se deberá reservar un espacio de 1.000 m^2 para la estación de regulación. Se deberá realizar un estudio para determinar la ubicación más adecuada de dicha instalación de recepción, almacenaje y tratamiento del gas, teniendo presente los criterios de seguridad de la población y su impacto ambiental

3.3.1.2. EFICIENCIA Y AHORRO ENERGÉTICO

Uno de los principales objetivos de la estrategia energética de Mallorca es conseguir una mejora de la eficiencia energética global, lo que conlleva plantear una utilización más racional de los recursos energéticos, logrando de este modo la disminución de la demanda de energía sin afectar los servicios ni variar los niveles de confort en los sectores domésticos, terciarios o industriales.

Normativa Bioclimática

El desarrollo de un nuevo concepto de arquitectura, la arquitectura bioclimática con la que se persigue optimizar las relaciones energéticas de la arquitectura con el entorno medioambiental mediante el propio diseño arquitectónico, puede suponer una importante reducción del consumo energético y la mejora en la utilización de las fuentes energéticas actuales, pudiéndose conseguir ahorros energéticos de hasta un 40%. El diseño bioclimático aporta soluciones constructivas que permiten que un determinado edificio capte o rehuya la energía solar según la época del año con el fin de reducir las necesidades de calefacción, refrigeración o alumbrado, reduciendo de este modo la demanda energética sin sacrificar el confort interior.

Por ello se propone estudiar la aplicación de una normativa bioclimática en la Isla basada en criterios que permitan aprovechar al máximo las condiciones naturales (energía solar) en los siguientes aspectos: calefacción, refrigeración, ventilación e iluminación. Los criterios bioclimáticos a establecer deberán basarse en la optimización de la orientación, la definición de volúmenes, las aberturas del edificio, selección de materiales apropiados y la utilización de elementos de diseño específicos adecuados, llamados sistemas pasivos. Se promocionará el estudio sobre los criterios de diseño y ratios de consumo de energía térmica (calefacción y refrigeración), electricidad (iluminación y aparatos varios) y agua (potable y riego) mediante proyectos de investigación y promoción de estas tecnologías.

Finalmente para garantizar la aplicación de la normativa es recomendable la elaboración de un método de cálculo ágil y sencillo, que puedan utilizar arquitectos y promotores para definir los valores de los coeficientes globales de transmisión de calor "K" de los cerramientos y estimar los valores de consumo energético de los edificios.

En el plan territorial se ha incluido la norma 42, que recoge la normativa a desarrollar mediante el planeamiento urbanístico.

Transporte

El sector del transporte es uno de los principales demandantes de energía (más de un 60% de la demanda final) por lo que la introducción en el mismo de medidas que favorezcan la eficiencia en el uso de los carburantes implicaría importantes beneficios medio ambientales para la isla. Una de las formas más efectivas de reducir el impacto provocado por el parque automovilístico es la utilización de combustibles ecológicos o menos contaminantes. Las vías recomendadas para la posible introducción de nuevos combustibles son básicamente dos:

- ***Biodiesel***, producido a partir de aceite vegetal y que permite ser utilizado en cualquier automóvil que utilice en la actualidad gasoil.
- ***Gas natural,*** se utiliza en vehículos directamente en su forma comprimida (CNG). Se prevé su aplicación en el sector de transporte público y oficial.

Para su desarrollo se tendrán en cuenta experiencias llevadas a cabo en distintas ciudades europeas mediante la aplicación de programas europeos, con el objetivo de conseguir una disminución de las emisiones atmosféricas, causadas por el transporte y un ahorro energético en el consumo.

Estas medidas podrían ser introducidas en una primara instancia en el parque automovilístico público, tanto local como regional, desarrollando proyectos de demostración y estarán acompañadas de otras medidas tendentes a fomentar la coordinación entre políticas sectoriales y complementarias de sensibilización e información; promoción del uso colectivo de transporte, la mejora de la eficiencia y potenciación de otros modos de transporte público menos contaminante como el ferrocarril, campañas de concienciación de la población para incrementar el uso del transporte público y fomentar los medios de transporte no motorizado, restricción del uso del transporte privado en zonas específicas: cascos antiguos de ciudades y pueblos, zonas de valor natural, etc. Para ello se debe establecer un eficaz sistema de transporte alternativo. Las normas 53 y 57 recogen una serie de medidas para la mejora del transporte público colectivo.

Cogeneración

Una de las actuaciones que prevé el PDSE como medida para conseguir una mejora de la eficiencia energética es el aumento del número de instalaciones de cogeneración tanto en el sector industrial como primario y terciario, estimándose que la potencia instalada aumente progresivamente hasta alcanzar los 50 MW en el año 2015.

La cogeneración ha tenido usos energéticos, habitualmente en el sector industrial, pero en el caso de Mallorca su aplicación más adecuada sería en el sector terciario, intentando cubrir las demandas de climatización estacionales (básicamente frío) que genera la afluencia de turistas a la isla.

Por ello se recomienda desarrollar estudios piloto y de demostración sobre la aplicación de estas tecnologías en los principales centros de consumo, cuyo potencial de introducción puede ser elevado, sobre todo con la llegada del gas natural, y fomentar la investigación y su aplicación en los sectores con mayor potencial de demanda, como pueden ser agrupaciones de hoteles, nuevas urbanizaciones o crecimiento de centros urbanos, y podrán ir desde una microcogeneración (<200kW), hasta potencias más importantes (del orden de 5MW). El proyecto desarrollado en el ParcBIT debería servir de referencia a estas nuevas aplicaciones.

Aprovechamiento energético de Residuos Sólidos urbanos

Actualmente, existe una Planta Incineradora situada en Son Reus, con una potencia de generación eléctrica de 20 MW total. Se propone analizar, en función de los centros de demanda energéticos y del impacto medioambiental, si es más conveniente ampliar la planta existente o abrir nuevas plantas de incineración de RSU, teniendo presente la posibilidad de plantear sistemas para el aprovechamiento de la metanización de la fracción orgánica.

Debido a la gran afluencia de turismo, se utilizan importantes cantidades de aceites vegetales. Por ello se recomienda estudiar sistemas de recogida que permite darles un tratamiento que permitan su reutilización como combustible.

La recuperación de los aceites vegetales usados de cocina, grasas animales y subproductos de la refinación de los aceites alimentarios permiten obtener un combustible ecológico a un bajo coste y a la vez se elimina el problema de contaminación por aceite usado en las depuradoras.

3.3.1.3. DESARROLLO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES

La Unión Europea se ha comprometido para el año 2010 a que las fuentes energéticas renovables alcancen el quince por ciento del consumo de energía primaria de los países miembros. Estos compromisos deben ser asumidos no sólo por las Administraciones centrales, sino también por el resto de Administraciones Públicas y por el conjunto de la ciudadanía. Las energías renovables con mayor potencial en Mallorca son la solar y la biomasa, y pueden suponer una oportunidad para mejorar el autoabastecimiento energético de la isla, teniendo en cuenta sus condiciones climatológicas.

Energía solar térmica (baja y alta temperatura)

La situación geográfica y la tipología climática de Mallorca aseguran un elevado índice de radiación solar a lo largo del año; por ello el aprovechamiento de la energía solar térmica es recomendable tanto para instalaciones individuales de agua caliente sanitaria como colectivas (hoteles, centros sanitarios, polideportivos, etc)

Los objetivos fijados para el 2015 por el PDSE, para el conjunto de las Islas Baleares, es que se incremente la superficie actual de colectores en 400.000 m^2.

Para que este sistema se instale de forma general será necesario redactar nuevas normativas municipales sobre la utilización de la energía solar y realizar campañas de investigación y promoción que fomenten el uso de estas tecnologías.

Energía solar eléctrica (fotovoltaica y termoeléctrica)

La energía solar fotovoltaica tiene un importante campo de aplicación en sistemas no conectados a la red, como repetidores de telecomunicaciones, faros y radiobalizas, sistemas de bombeo, electrificación rural etc. Son de creciente importancia los pequeños sistemas conectados a la red en aplicaciones domésticas, así como las estaciones de recarga de baterías para vehículos eléctricos.

Dada la diversidad de aplicaciones posibles se sugiere fomentar las campañas de información y divulgación, así como la apertura de líneas de subvención o financieras para facilitar el acceso a esta tecnología de los potenciales usuarios.

La generación de electricidad con tecnología termoeléctrica es una aplicación de probada eficiencia pero poco conocida en su aplicación comercial, por lo que se puede plantear la realización de una planta piloto, para evaluar la posterior implantación de esta tecnología, así como la integración de las instalaciones solares en los planes urbanísticos, como por ejemplo en la integración de las placas en las pérgolas de los aparcamientos de automóviles.

Energía eólica

La potencialidad del recurso eólico no ha sido suficientemente evaluado por lo que sería de interés delimitar las zonas susceptibles de posible aprovechamiento energético así como estimar el coste-beneficio, tanto económico como social y medio ambiental.

La regulación de las posibles instalaciones en base al análisis ambiental comportaría la realización de un mapa de implantación, que delimitara las áreas de posible instalación de parques eólicos en la isla.

La realización de instalaciones autónomas para usos específicos, puede tener importancia en electrificación rural, plantas potabilizadoras, sistemas de bombeo, así como de cualquier aplicación que precise de energía eléctrica en zonas de potencial eólico suficiente. En este sentido, la actual recuperación para uso o demostración de antiguos molinos mallorquines podría potenciar la vinculación insular con esta energía.

Minihidráulica

El PDSE de las Islas Baleares plantea la realización de un estudio específico para el análisis de viabilidad del aprovechamiento de las instalaciones en desuso como centrales de bombeo, por lo que se recomienda el estudio de su potencial de aplicación.

Biomasa

Las actuaciones se han de centralizar en la valoración de los residuos procedentes de las industrias madereras, aprovechamiento de los residuos procedentes de las

industrias agroalimentarias y en menor medida la utilización de los residuos forestales, agrícolas y ganaderos.

Actualmente su nivel de aprovechamiento es muy bajo, por lo que debería potenciarse, especialmente en los sectores de la madera y forestales, teniendo en cuenta también la posibilidad de su gasificación, combinado o no con el lignito autóctono, y estudiando su viabilidad económica y el sistema de recogida que presenta un gran problema debido a la dispersión de la producción de los residuos.

También se debe potenciar el uso de residuos agroalimentarios (cáscara de almendra) en los sectores potencialmente consumidores, como la industria ladrillera, cerámica, etc.

Geotermia

Las características geológicas de Mallorca permite suponer la existencia de recursos profundos relativamente importantes.

El PDSE sugiere una acción a largo plazo consistente en la localización de los puntos de mayor interés para realizar en ellos sondeos y perforaciones profundas que permitan evaluar el comportamiento de los acuíferos y su potencial.

3.3.2. RECURSOS HÍDRICOS

Mallorca, igual que otros territorios de la cuenca mediterránea, sufre una limitación de recursos hídricos, excesiva explotación de éstos, contaminación y, en ocasiones, salinización de sus acuíferos, fuente principal de obtención de recursos, además de variabilidad, tanto espacial como temporal de los mismos. Si a estas circunstancias añadimos la variabilidad temporal y también espacial de las demandas de agua, se entiende que es imperativo resolver los problemas de cantidad y de calidad de los recursos de agua disponibles, fomentando las iniciativas dirigidas hacia una gestión sostenible de éstos.

La LOT establece, como uno de sus objetivos, la compatibilización del proceso de desarrollo del sistema productivo con la utilización racional de los recursos naturales, entre los que destacan a los hidráulicos como de especial importancia.

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) identifican el problema de la escasez de agua potable para atender las demandas actuales y futuras, y su resolución la consideran prioritaria para que no se convierta en un factor limitativo del desarrollo y calidad de vida futuros de la isla.

Recomendaciones para normativas municipales

La elaboración de Normativas Municipales relacionadas con el abastecimiento de agua, principalmente Ordenanzas, forman parte de los denominados, generalmente, programas de gestión.

La escasez de recursos y el balance hidráulico deficitario únicamente puede equilibrarse mediante la utilización de recursos no convencionales, como son la desalación de agua de mar y la reutilización del agua depurada, con objeto de dejar de extraer 26 Hm3 de los acuíferos en un año medio, lo que implica que, en años secos, este balance sea claramente negativo.

El desarrollo sostenible será posible, únicamente, con un cambio sociocultural profundo, que abandone la vieja política de incremento indefinido de la oferta de agua para adecuarla a los aumentos de la demanda, en gran medida incontrolados, y adopte una política hidráulica centrada en la conservación del recurso y en el desarrollo de programas de gestión de la demanda.

Existen multitud de antecedentes sobre normativas relativas a la gestión de la demanda y conservación del agua, tanto de ámbito estatal como municipal. En este aspecto, son pioneros los estudios y normas promulgados, principalmente en la década de los ochenta, en algunos estados de los Estados Unidos de América, como Arizona, California, Texas, Nuevo México, Florida, etc. En California, los resultados obtenidos fueron, en muchos casos, espectaculares, con disminución de las dotaciones de agua por habitante hasta en un 33%, reducción del caudal de aguas residuales hasta en un 40%, etc.

El suministro de agua para abastecimiento no se realiza directamente, en gran parte de los casos, por los propios servicios municipales, sino que se gestiona en régimen mancomunado, por empresas mixtas o, como en el caso del municipio de Palma, mediante una empresa pública.
No obstante, deben ser los municipios los que dicten las ordenanzas necesarias para el ahorro y conservación del recurso, pues son éstos los que pueden tomar decisiones en ese sentido tendentes al desarrollo sostenible de su territorio.
El Plan Hidrológico de las Islas Baleares resume una serie de recomendaciones que, deberían convertirse en normativa específica, tal como en el mismo se expone. Las propuestas del Plan Territorial son las siguientes, contenidas en la norma 42:

- Todos los nuevos enganches a las redes de suministro de agua deberán incorporar contadores individuales.
- Deberán instalarse sistemas de ahorro de agua en cisternas de inodoros y limitadores de caudal en grifos.
- Instalación de circuitos para la reutilización de aguas pluviales para inodoros y riego.

Esta normativa municipal debería de contemplar, además, el uso selectivo del agua según sus distintos parámetros de calidad o procedencia de la misma, estableciendo el tipo de agua que debe usarse para el abastecimiento humano, el abastecimiento industrial, el riego de jardines y baldeo de calles, el riego de campos de golf, la ejecución de una red doble de abastecimiento en urbanizaciones de nueva construcción que permitiera el uso de aguas grises en inodoros, etc.

En cuanto a los campos de golf, en la norma 18, se establece que el agua para regarlos procederá de la depuración de aguas residuales o de otros medios expresamente admitidos por la normativa específica de los campos de golf y contará con sistemas

automatizados de optimización del consumo de agua mediante una estación metereológica propia.

3.3.3. TELECOMUNICACIONES

Las infraestructuras de telecomunicaciones producen un impacto directo sobre el territorio, y especialmente un impacto indirecto socioeconómico por su gran repercusión en las organizaciones empresariales de una economía.

La continua aparición de nuevos sistemas de telecomunicación es producto de una demanda que solicita, cada vez más, nuevos servicios de telecomunicación que solucionen sus necesidades de comunicación. Esta situación condiciona un escenario de despliegue de nuevas infraestructuras lineales, que posibiliten los servicios ofrecidos a través de cable, y nuevas infraestructuras de radiocomunicación que garanticen el servicio al gran volumen de usuarios que lo demandan.

Mallorca no es ajena al actual despliegue de nuevas redes de telecomunicación como son: Televisión Digital Terrena (TDT), Radio Digital (DAB), bucle local inalámbrico (LMDS), telefonía móvil digital GSM y UMTS (próximamente), redes de cable en entornos urbanos o nuevas redes troncales para garantizar el aumento de capacidad necesaria.

Las infraestructuras lineales producen impactos medioambientales y, en menor medida, estéticos, en el entorno de la isla. Las infraestructuras de radiocomunicación, además de los efectos anteriores, producen una cierta reticencia social debido a las posibles repercusiones de las radiaciones electromagnéticas sobre la salud.

El marco de actuación que regulará el desarrollo del sector de las telecomunicaciones en les Illes Balears, será el Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones.

Hasta la aprobación de dicho Plan rige una Norma Territorial Cautelar, aprobada en fecha 12 de marzo de 2004 por el Govern de les Illes Balears que soluciona algunos de los problemas existentes. Esta normativa regula las infraestructuras de radiocomunicaciones, estableciendo los procedimientos a seguir para su implantación y las distancias de protección para evitar posibles afecciones debidas a la exposición electromagnética. El objetivo que persiguen estas normas es evitar que las infraestructuras de radiocomunicaciones afecten a la calidad del paisaje y que se produzca un despliegue incontrolado de las mismas, dado el actual marco de gran proliferación de nuevos sistemas de radiocomunicación.

El alcance que tendrá el futuro Plan Sectorial de Telecomunicaciones viene marcado por las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) de les Illes Balears, según lo especificado en la Ley 6/99 de 3 de abril, y abarcará los siguientes puntos:

- Definición de las diferentes infraestructuras necesarias para las telecomunicaciones de acuerdo con un análisis de situación y un diagnóstico de necesidades.

- Establecer los criterios de ubicación e integración paisajística de las infraestructuras de telecomunicación, tanto las existentes como las de nueva creación.
- Prever la reconversión territorial necesaria para la eliminación de las instalaciones obsoletas, la aplicación de la Ley 6/1993, de 28 de septiembre, sobre Adecuación de las Redes de Instalaciones a las Condiciones Histórico-Ambientales de los Núcleos de Población, y del Real Decreto-ley 1/1998, de 27 de febrero, que establece el Régimen Jurídico de las Infraestructuras Comunes en Las Edificaciones para el Acceso a los Servicios de Telecomunicación.
- Promover el desarrollo de servicios avanzados de telecomunicaciones.
- Prever la formación necesaria de los usuarios de estos servicios y hacer atractiva la implantación de los servicios avanzados de telecomunicaciones en las Illes Balears.
- Favorecer la incorporación de las nuevas tecnologías de la comunicación a todos los ámbitos sociales, culturales, económicos y medioambientales.

Las propuestas realizadas en el Plan Territorial Insular, en lo que refiere a las infraestructuras de telecomunicación, se circunscriben a las líneas maestras establecidas por las Directrices de Ordenación Territorial.

Teniendo presente los resultados obtenidos del análisis de la situación actual de las infraestructuras de telecomunicación, se desarrollarán las siguientes propuestas, recogidas en la norma 67.

3.3.3.1. ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES

Eliminar las instalaciones obsoletas.

En la actualidad existen infraestructuras de telecomunicación abandonadas, ya sea por haber quedado en desuso o por que debido a mejoras tecnológicas que han aparecido han dejado de ser útiles.

Esta situación afecta a las infraestructuras de radiocomunicación, situadas en los puntos más altos de la isla, de antiguas emisoras locales o servicios de radio privada y a las infraestructuras lineales relacionadas con los enlaces interurbanos de telefonía, típicamente con tendidos aéreos.

El impacto paisajístico que provocan estas instalaciones es importante e innecesario, ya que no están realizando ningún servicio a la sociedad ni intervienen en el desarrollo de la misma. El mantenimiento que se realiza de estas instalaciones tampoco es el necesario, por lo que pueden representar incluso un peligro para la población, al no cumplir con las normas establecidas de seguridad.

Para evitar los problemas expuestos debería obligarse a las operadoras o propietarias de las instalaciones a realizar una revisión periódica de las mismas para garantizar que siempre están en buen estado y acorde con el estado de la tecnología del momento,

así como la eliminación total de las instalaciones y equipamientos que ya no se utilicen o se hayan quedado obsoletos.

Acciones para reducir impacto instalaciones

Además de garantizar que todas las instalaciones existentes sean necesarias para la prestación de los servicios de telecomunicación y que éstas se encuentren en un adecuado nivel tecnológico, se tienen que potenciar medidas para que el impacto ambiental y paisajístico sea mínimo.

Las instalaciones de radiocomunicación deben minimizar el impacto visual que producen las torres y casetas asociadas. Asimismo, deberá evitarse realizar instalaciones en edificios protegidos o de alto interés histórico o artístico. Como norma general deberá potenciarse estrategias de mimetización y ocultación en el entorno así como fomentar la utilización de la tecnología más avanzada que facilite la reducción del tamaño de estas instalaciones.

Por otra parte, para evitar el impacto que pueda tener las radiaciones electromagnéticas sobre los seres vivos, se respetarán los limites establecidos por la Norma Territorial Cautelar de 12 de marzo de 2004 citada así como las recomendaciones establecidas por la Comunidad Europea (Recomendación del Consejo de 12 de julio de 1999) y del Estado (Real Decreto 1066/2001).

Respecto al impacto que producen las infraestructuras lineales, o redes de cable, éste es de gran importancia cuando es una instalación aérea. Las medidas para evitar esta degradación de la calidad paisajística del entorno pasarían por la realización de canalizaciones subterráneas.

Fomentar el uso de tecnologías que reduzcan las torres de radiocomunicaciones

La utilización de sistemas de radiocomunicación presenta diversas ventajas para los operadores, ya que se reduce considerablemente la obra civil necesaria para el despliegue de red y, por lo tanto, la red resultante es mucho más económica y flexible.

La necesidad de utilizar antenas y torres para soportarlas incide en un impacto ambiental (tanto visual como radioeléctrico). Las características técnicas de los servicios de radiocomunicación, como por ejemplo la telefonía móvil, hace inviable una reducción de los emplazamientos necesarios o su sustitución por sistemas basados en cable (la movilidad implica necesariamente el uso de radiocomunicaciones), pero puede establecerse iniciativas para reducir su impacto.

La actuación que debería fomentarse es la utilización de tecnologías de antenas que reduzcan sus tamaños y como consecuencia los elementos de soporte necesarios. Para solucionar este problema debe establecerse mecanismos de revisión tecnológica de las instalaciones de radiocomunicación, mediante auditorias técnicas de forma periódica.

Actuaciones normativas

La reglamentación necesaria para tomar en consideración las recomendaciones anteriores se puede establecer a través de un Plan especial insular, en concordancia con el futuro Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones.

Junto a la acción anterior, pueden establecerse Ordenanzas Municipales que regulen las instalaciones destinadas a servicios de radiocomunicación en lo que se refiere a su adecuación técnica y estado de conservación.

3.3.3.2. ACTUACIONES PARA UN DESPLIEGUE RACIONAL

Compartir instalaciones

La presencia de múltiples operadores ofreciendo el mismo servicio, favorece la libre competencia y la libertad de elección por parte del usuario, sin embargo propicia una multiplicidad de instalaciones, aumentando el impacto visual y ambiental necesario para que la sociedad disponga de un determinado servicio.

Los elementos de una infraestructura de telecomunicación que provocan un mayor impacto son los elementos estructurales. Técnicamente, estas estructuras podrían soportar el equipamiento necesario de varios operadores a la vez, pero implica su aceptación por parte de todos desde las diversas perspectivas existentes. Esta filosofía aplica tanto a las infraestructuras de radiocomunicaciones como a las de redes de cable.

En el Considerando 14 de la Directiva 97/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, ya se establece que el compartir infraestructuras puede resultar beneficioso por motivos urbanísticos, medioambientales o económicos y, por consiguiente, se debe fomentar sobre la base de acuerdos voluntarios e incluso en algunas circunstancias puede resultar adecuado imponer la obligación de compartir instalaciones.

Igualmente, la Ley 11/98 General de Telecomunicaciones del Estado, establece la necesidad de compartir el dominio público o privado en determinados supuestos.

El propio mercado está empezando a ofrecer alternativas que favorecen el uso compartido de infraestructuras, proponiendo la separación del concepto de infraestructuras del de elementos de red. En este sentido han aparecido empresas que ofrecen emplazamientos para instalaciones de radiocomunicación de forma compartida, lo que favorecerá la implantación de este concepto.

Bajo este marco general, pueden establecerse mecanismos concretos que faciliten este fin o que establezcan normativas particulares, como por ejemplo en el dominio público viario o ferroviario.

Agrupación de las instalaciones de radiocomunicación

La falta de regulación específica respecto a la instalación de torres de radiocomunicaciones, ha provocado que se haya realizado el despliegue de diversas redes sin tener en consideración el entorno en el que tendrían que ir ubicadas las antenas y sus soportes.

Este hecho ha provocado que algunos lugares estratégicos como las zonas más altas, lugares con una gran visibilidad o cerca de los núcleos de población, tengan una concentración de torres, casetas y equipos pertenecientes a distintos operadores y

entidades. Esta situación afecta especialmente a las instalaciones relacionadas con los servicios de difusión (TV y radio), radiocomunicaciones privadas y radio enlaces.

Para reducir el impacto global que este hecho supone, debería fomentarse la realización de torres de gran capacidad que aunaran todas las instalaciones en dichos emplazamientos. Una vez se consiga ejecutar dicha iniciativa, debería regularse para que esté prohibido instalar una infraestructura de telecomunicación en un entorno próximo a la posición de dicha torre.

Aprovechamiento de sinergias con otras instalaciones

Uno de los mayores problemas a la hora de utilizar redes de cable como alternativa a las redes inalámbricas es el coste y repercusiones que tienen las obras de despliegue de red para realizar las canalizaciones que llevan el cable hasta todos los usuarios.

Sin embargo, hay ocasiones en que la realización de estas obras es absolutamente imprescindible para el desarrollo de la sociedad, como puede ser el despliegue de la red de una compañía de gas para el acceso al mismo de todos los ciudadanos, o la construcción de carreteras y líneas ferroviarias.

Cada vez que se tenga que realizar una obra de este estilo, sería necesario informar a todos los operadores que pudieran estar interesados en introducir cable por esas zanjas y, de esta forma, aprovechar una sola obra para la introducción de la canalización que pudiera ser necesaria en un futuro, de esta forma se evitaría la apertura reiterada de zanjas para los distintos servicios.

Igualmente, debería impulsarse iniciativas que aúnen todas las entidades relacionadas con despliegue de infraestructuras lineales (gas, agua, electricidad, telecomunicaciones y residuos) para promover "corredores de servicios técnicos" que minimicen el impacto ambiental a la vez que reducir costes y trámites burocráticos.

Actuaciones normativas

Un Plan especial insular, en concordancia con el futuro Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones, sería la forma más adecuada para desarrollar las recomendaciones anteriores. En aquellos aspectos más localistas, como todo lo relacionado con las torres de radiocomunicación, puede complementarse con Ordenanzas Municipales que regulen la posición y características que debe tener cualquier instalación de este tipo.

3.3.3.3. DESARROLLO DE LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN

El desarrollo de la Sociedad de la Información tiene una gran importancia en el progreso económico y social, así como en el futuro de una región, especialmente para la educación de las nuevas generaciones, el aumento de la competitividad económica de las empresas, la promoción de la lengua y la cultura, la cohesión social del país y su

posición en el contexto internacional en un entorno caracterizado por la globalización económica, la apertura de mercados y la continua innovación.

El constante desarrollo de las tecnologías de la información y de la comunicación está produciendo transformaciones en las formas de producir, vivir y comunicar que inciden en el desarrollo sostenible del territorio. El desarrollo de empresas de telecomunicaciones y de servicios, como el correo electrónico, el comercio electrónico ó la videoconferencia, inciden en un cambio en la forma de trabajo, reduciendo la necesidad de realizar desplazamientos ya que las comunicaciones se pueden realizar a grandes distancias, lo que repercute en la calidad de vida e incluso en el consumo de energía. La Sociedad de la Información, además, contribuye al desarrollo económico pero sobre la base del desarrollo sostenible del territorio, ya que no consume recursos naturales ni genera ningún tipo de residuos o contaminantes.

Conseguir un desarrollo de la Sociedad de la Información implica la implantación de nuevas infraestructuras que soporten estos nuevos servicios, ya que la existencia de unas infraestructuras con la capacidad y la calidad que requieren los nuevos servicios multimedia es uno de los requisitos fundamentales para que pueda hablarse de una auténtica Sociedad de la Información.

Una vez definido un marco que regule el despliegue de las infraestructuras de telecomunicación necesarias, el principal objetivo es fomentar iniciativas que conlleven el desarrollo de la Sociedad de la información. A continuación se presentan las principales:

Promoción de Parc Bit

Las Illes Balears pueden convertirse en un lugar idóneo para la implantación de empresas y profesionales relacionados con la sociedad de la información y del conocimiento. La proximidad a importantes centros de decisión empresarial de Europa, las excelentes comunicaciones unido a un entorno privilegiado, pueden convertir a Mallorca, si se dota de las infraestructuras necesarias, en un lugar privilegiado para la implantación de empresas relacionadas con la nueva economía. La implantación del Parque Balear de Innovación Tecnológica (ParcBit) en Palma aporta una magnífica base para hacer viable una estrategia de este tipo que podría extenderse hacia otras zonas del litoral, mediante un adecuado despliegue de infraestructuras que a su vez faciliten la integración de núcleos alejados en la sociedad de la información.

El ParcBit conforma el núcleo tecnológico de esta filosofía, capaz de convivir en un marco natural que preserva el medioambiente, utilizando energías renovables y dentro de un desarrollo sostenible y puede constituirse en un centro de dinamización poderoso y atractivo, para potenciar en la economía las actividades relacionadas con las nuevas tecnologías y atraer a profesionales y empresarios informáticos y de telecomunicaciones a los que se ofrece, además, inmejorables condiciones de vida.

Para conseguir este fin deberá fomentarse la implantación de empresas tecnológicas en el ParcBit a través de iniciativas de promoción y soporte técnico-económico a los

interesados, así como analizar la posibilidad de extender esta experiencia a poblaciones del litoral o del interior.

Soporte a iniciativas y proyectos

El desarrollo de nuevos instrumentos de comunicación y relación, como el tele trabajo, los sistemas de videoconferencia, correo electrónico, servicios avanzados de uso en sanidad, administración, etc. son elementos clave para mantener y aumentar el desarrollo económico con un menor consumo de recursos e impacto ambiental.

Actualmente existen diversas iniciativas para fomentar el desarrollo de la sociedad de la información. En el ámbito de la Comunidad Europea existe una línea específica dentro del V Programa Marco o el programa Eureka. En lo que concierne a España la iniciativa "INFO XXI: La sociedad de la información para todos", es la apuesta para construir la sociedad de la información en España, a través de un marco estructurado de programas y medidas de actuación que contribuyan a impulsar eficazmente el desarrollo integral de la Sociedad de la Información y su acercamiento a la sociedad civil y al conjunto de los ciudadanos.

Fomentar iniciativas que se circunscriban alrededor de estos programas, redundará en nuevas iniciativas que dinamicen el sector local de las telecomunicaciones. Por otra parte, debería concretarse acciones, en la medida de lo posible, independientemente de los programas estatales y comunitarios.

Actuaciones promocionales

Se deben promover las actuaciones que conduzcan al desarrollo de la sociedad de la información en Mallorca y a la promoción de su utilización por los ciudadanos y empresas.

4. LOS PLANOS DEL PLAN

Partiendo de una concepción del territorio global, entendido como un continuo urbano-rural-natural, se han organizado los planos de manera que se tenga una complementariedad gráfica entre la protección y el desarrollo, reflejo de la base de la apuesta de futuro.

Uno de los grandes retos de este Plan Territorial consiste en lograr ser un documento fácil de manejar, claro en su estructura y operativo para todos. Esto debe tener su reflejo en una representación gráfica de manejo sencillo y con la máxima transparencia conceptual posible.

La dificultad estriba en la falta de consenso y normativa disciplinaria al respecto. Así como la documentación gráfica del planeamiento de escala municipal viene definida no sólo desde la propia ley del suelo y sus reglamentos de desarrollo sino a través de la normalización que le han otorgado los años de práctica y oficio, la ordenación territorial aún encuentra pocas bases de apoyo normativo al respecto. Quizás precisamente esta dificultad inmanente a una disciplina que debe planificar, ordenar y regular desde la escala grande sin dañar las competencias propias del municipio, es lo que ha originado una falta de definición legal de los mecanismos específicos de ordenación gráfica.

Los criterios fundamentales para la elaboración de los planos de este Plan Territorial han sido el de la claridad y el de evitar la duplicidad con el fin de que no haya confusiones en la interpretación de los elementos gráficos del Plan.

Las propuestas que el Plan hace cuya grafía es determinante, tales como la ordenación del suelo rústico, se incluyen en un volumen específico de planos cuya escala se adecua a las exigencias de las Directrices de Ordenación Territorial y a la lógica de la planificación territorial de escala intermedia.

Mención especial merecen las propuestas de modificación de la clasificación de suelo que contiene este Plan Territorial, pasando a categoría de suelo rústico áreas actualmente urbanizables o aptas para urbanizar y en algún caso urbanas, cuya conservación se considera de vital importancia y que se recogen en un volumen especial (anexo II) en donde se grafía cada una de las propuestas en la correspondiente ficha donde, además, se incluyen las características principales de la zona y el análisis de la conveniencia de su reclasificación.

También tiene un tratamiento específico diferenciado la delimitación de las áreas de reconversión territorial, especialmente aquellas que exigen una definición precisa, tales como las de actuación directa que afectan a suelo urbano o urbanizable, donde se ha optado por incluir cartografía y fotogrametría a escala 1/5.000. Esta información se recoge también en el anexo I, acompañándose cada una de las propuestas de área de reconversión territorial con un ficha de características con objetivos y parámetros de desarrollo.

Aquellas actuaciones y propuestas incluidas en este Plan Territorial que suponen una propuestas de implantación abierta y no definida gráficamente (tales como los equipamientos de todo tipo, actuaciones para fomento del desarrollo económico, etc.) intencionadamente no se incluyen en un plano detallado que podría inducir a interpretaciones incorrectas sobre su ubicación, que deberá ser objeto de definición en el planeamiento de desarrollo (planes generales, especiales, etc.). En la memoria de este Plan Territorial se acompañan los esquemas y gráficos suficientes para la correcta interpretación de la localización de este tipo de propuestas.

En resumen los tipos de planos que contiene este Plan Territorial con carácter vinculante son los que a continuación se detallan:

1. Plano 1. Áreas de desarrollo urbano y categorías del suelo rústico. Escala 1/25000

   En esta colección de planos se reflejan todas las categorías de suelo rústico previstas en la legislación vigente, delimitándose también los suelos urbanos y aquellos en los que se producirá su crecimiento. Dentro de las categorías de suelo rústico se distinguen:

   - Áreas de alto nivel de protección (AANP).
   - Áreas naturales de especial interés (ANEI)
   - Áreas de interés paisajístico (ARIP) Dentro de estas áreas se delimita una subcategoría denominada boscoso. (ARIP-B)
   - Áreas de asentamiento en paisaje de interés (AAPI)
   - Áreas de transición, con dos subcategorías: de crecimiento (AT-C) y de harmonización (AT-H).
   - Áreas de interés agrario (AIA) con tres subcategorías: intensiva (AIA-I), extensiva (AIA-E) de viñedo y de olivar.
   - Suelo rústico de régimen general (SRG) con una subcategoría correspondiente a suelo rústico de régimen general forestal (SRG-F).
   - Áreas de protección territorial (APT) con dos subcategorías correspondientes a las de carreteras y de la costa.
   - Las áreas de prevención de riesgos (APR) se tratan conjuntamente ya que por su superposición con otras categorías hacían muy confusa su delimitación por separado y superpuesta con todas las demás.

2. Plano 2. Áreas de prevención de riesgos. Escala 1/25.000

Dada la dificultad y superposición de las diversas categorías del suelo rústico, se ha optado por generar una colección de planos a escala 1/25.000 en donde se recogen aisladamente las áreas de prevención de riesgos en sus cuatro categorías:

- Áreas de prevención de riesgos de incendios.
- Áreas de prevención de riesgos de deslizamientos.
- Áreas de prevención de riesgos de inundación.
- Áreas de prevención de riesgos de erosión.

3. Plano 3. Unidades paisajísticas y Ámbitos de planeamiento coherente. Escala 1/100.000

Se han grafiado en un plano 1/100.000, para indicar la idea de conjunto, las unidades paisajísticas y los ámbitos en los que se obliga a un criterio común de protección a los planeamientos urbanísticos.

Además se han incluido los planos 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4 de las unidades paisajísticas y Ámbitos de planeamiento coherente a Escala 1/50.000. Estos planos a escala más precisa se incluyen para facilitar la comprensión del plano nº 3.

4. Plano 4. Infraestructuras de comunicación. Escala 1/100.000.

Se ha grafiado un plano de conjunto porque permite una visión conjunta de toda la isla que refleja mejor el modelo de comunicaciones viarias y por que el desarrollo posterior se hará mediante planes directores sectoriales en los que se incluirán escalas más detalladas.

En este plano pues se recogen las siguientes propuestas:

- Propuestas de carreteras distinguiendo las diversas actuaciones por categorías (ampliaciones de capacidad, autovías, desdoblamientos, etc.).
- Propuestas de variantes, que además de su funcionalidad para el transporte tiene un especial interés para la recuperación urbana.
- Propuestas de red de vías parque, que se considera de vital importancia y de gran interés para conseguir una integración en el territorio.

- Propuestas de transporte público, especialmente las ampliaciones de la red ferroviaria y la creación de un nuevo sistema de metro ligero en la bahía de Palma.
- Propuestas para la mejora ambiental urbana tales como el soterramiento del tramo final del ferrocarril de Inca a Palma (de la Vía de Cintura al Parque de las Estaciones) y el soterramiento de un tramo del Paseo Marítimo de Palma para la mejora del frente litoral.
- Propuestas de centros de intermodo.
- Propuestas de terminales, tanto de pasajeros como de mercancías.
- Propuestas de actuación en los puertos.
- Propuestas de actuación en los aeropuertos.

5. Plano 5. Rutas culturales y rutas de interés paisajístico. Escala 1/100.000

En este plano se recogen las propuestas que hace el plan de rutas de interés cultural y paisajístico que deberán ser tenidas en cuenta en el desarrollo de los Planes Generales pudiéndose también, como es el caso de la Ruta de la "Pedra en Sec" desarrollarse a través de planes especiales.

Las rutas que se recogen en este plano son las siguientes:

1. Ruta Arqueológica.
2. Ruta del Gótico.
3. Ruta de los Castillos.
4. Ruta del Barroco.
5. Rutas del Sistema Hidráulico de Palma.
6. Ruta de la "Pedra en Sec".
7. Ruta Artà-Lluc.

6. Plano 6. Curvas isófonas aeroportuarias. Escala 1/50.000

Se recogen las servidumbres de ruidos de los aeropuertos de Palma y Son Bonet, de acuerdo con los siguientes criterios:

1. Se recogen los niveles de ruido expresados en DBA correspondientes al escenario futuro incluido en el Plan Director de los aeropuertos de Palma y Son Bonet, distinguiendo, en el caso del aeropuerto de Palma, en donde ser realizan operaciones nocturnas, entre ruidos en situación diurna y ruidos en situación nocturna.
2. Los niveles de ruido grafiados para el escenario diurno corresponden a los 80, 75, 70, 65 y 60 DBA.
3. Los niveles de ruido nocturnos corresponden a los 70, 65, 60, 55 y 50 DBA.
4. Estas curvas isófonas podrán ser actualizadas en función de mediciones más precisas y de la normativa internacional, que en este momento prohíbe la operación en el aeropuerto de Palma de aeronaves capítulo 2, lo que, sin duda reducirá la huella sónica y los suelos afectados por la misma. Dentro de la declaración de impacto ambiental o, en desarrollo de la vigente Ley del Ruido, se podrán adoptar otras curvas del ruido para los aeropuertos de Palma y Son Bonet, lo que obligaría, en su caso, a una modificación puntual del Plan Territorial.

ANEXO I. Áreas de reconversión territorial

Se incluyen planos detallados de las áreas de reconversión territorial, definiendo las que son de actuación directa en suelo urbano o urbanizable a escala 1/5000, ya que en este caso presentan un grado de desarrollo en cuanto a directrices de clasificación y calificación urbanística vinculantes para el planeamiento que aconsejan una representación gráfica pormenorizada.

ANEXO II. Áreas afectadas por las Normas Territoriales Cautelares.

El análisis que en el anexo II se hace de los suelos afectados por las moratorias, presupone en algunos casos la reclasificación directa de suelos actualmente urbanos o urbanizables a suelos rústicos, por lo que la definición física de estas propuestas se incluye a escala suficiente dentro del citado anexo II.

5. AFECTACIONES A PLANES SECTORIALES

5.1 PLANES SECTORIALES COMPETENCIA DEL CONSELL

5.1.1. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE CANTERAS

La legislación autonómica específica y vigente que afecta a las canteras es el Plan Director Sectorial de Pedreres de les Illes Baleares, aprobado por el Decreto 77/1997 de 11 de Junio y revisado en Mayo de 1999.

Tras la Ley 2/2001, de 7 de marzo de atribución de competencias a los Consells Insulars en materia de ordenación de territorio, este Plan Director Sectorial de Canteras, como instrumento de ordenación que es, pasa a ser competencia de cada Consell.

Entre las disposiciones que establece este PDS destacan:

- Creación de un catálogo de canteras que integre tanto las existentes como las nuevas que se autoricen.
- La autorización de nuevas canteras queda restringida a las zonas de localización de recursos de interés minero grafiadas en los planos del Plan, contemplando excepciones, tanto de apertura como de ampliación, previa declaración de interés general.
- Se prohíben tanto las nuevas canteras como las existentes en el ámbito de los ANEI.
- En cuanto a los planes de restauración, destaca su simplificación y la necesidad de obtener informe favorable de la Comisión Balear de Medio Ambiente previa autorización de la Consellería de Industria así como audiencia previa al Ayuntamiento afectado. También es destacable la incorporación de una medida que implica la utilización preferente de materiales inertes provenientes de derribos o restos de obras para el relleno en canteras que se han de restaurar.
- Regularización de la reutilización de canteras inactivas para otras actividades (deportivas, sociales, recreativas) distintas de las extractivas.

Directrices del PTM a incluir en el PDS

En la regulación de los usos en suelo rústico, concretamente en la norma 19, se regulan las excepciones a la prohibición general de actividades extractivas establecida por las DOT que se pueden resumir como sigue:

1. Uso prohibido en AANP y AT.
2. Uso prohibido en ANEI y ARIP excepto las existentes autorizadas según el PDS de Canteras.
3. Uso prohibido en APR, APT, AIA, SRG-F y SRG excepto las autorizadas o que se autoricen según el PDS de Canteras.

La norma 59 recoge determinadas directrices para el PDS de canteras:

- Restauración y reutilización de canteras inactivas para usos recreativos
- Utilización de materiales inertes para dicha restauración
- Regulación de los materiales inertes a utilizar en la restauración de canteras. La utilización de materiales de este tipo sin clasificar (que incluyan restos de madera, desbroces, etc.), puede provocar graves problemas ambientales por la generación de gases debidos a la fermentación de la materia orgánica, por lo que se recomienda evitar:
    a. El soterramiento de materiales fermentables
    b. La quema de brozas y rastrojos con materiales altamente contaminantes (madera pintada, plásticos, neumáticos, etc.)
    c. El vertido de inertes no clasificados o de otro tipo sobre canteras de *picadís* o de *marés*, ya que la elevada permeabilidad de estas litologías provoca la infiltración de sustancias tóxicas a los acuíferos subyacentes.

La citada norma también prevé, como alternativa a la modificación de los planeamientos urbanísticos para incluir una cantera recogida por el Plan Director Sectorial, la posibilidad de que sea declarada de interés general por la CIOTUPH según el procedimiento establecido en la Ley 6/1997 del Suelo Rústico.

5.1.2. PLAN DE ORDENACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA

El Plan de Ordenación de la Oferta Turística (POOT) es un Plan Director Sectorial aprobado el 6 de abril de 1995 que regula las características básicas a las que habrá de ajustarse la oferta de alojamiento turístico en la totalidad de su ámbito territorial de aplicación y en las zonas del litoral de la isla que se definen por el Plan como Zonas Turísticas.

Los puntos más destacados sobre los que incide el POOT son los siguientes:

1. Ordenación del entorno de las zonas turísticas y de las distintas áreas de protección en torno a las mismas:

- Zonas limítrofes de protección costera que constituyen los espacios de separación entre zonas turísticas que ocupan una franja a partir de la línea de costa y paralela a la misma de 1000 metros, siendo calificado como suelo no urbanizable. Se trata de evitar la creación de un continuo urbano a lo largo de la costa.
- Áreas de protección posterior que constituyen los terrenos en los que el Plan establece una serie de cautelas para evitar la implantación de usos que puedan resultar perjudiciales para la actividad turística de la zona.

2. Regulación de los usos:

Incluye el tratamiento homogeneizador de las zonas residenciales y las zonas turísticas eliminando la posibilidad de definición de calificaciones urbanísticas que admitan

como compatibles el uso residencial y el turístico. Al mismo tiempo se determinará los usos incompatibles, por su carácter molesto y perturbador, con el uso residencial o turístico.

3. La densidad como parámetro básico a controlar:

Las adaptaciones al POOT del planeamiento general mantendrán como máximo las densidades previstas en el suelo urbano y urbanizable con plan parcial definitivamente aprobado, por el contrario en aquellos urbanizables sin plan parcial aprobado la densidad máxima será la inferior a 60 hab/ha o la fijada por el planeamiento general.

4. Estándares de equipamientos en cada zona, ratio turística, altura, edificabilidades, ocupación, etc.

5. Operaciones de intercambio de aprovechamiento y reconversión.

Estas operaciones son el conjunto de actuaciones y medidas que el POOT establece con la finalidad de eliminar o sustituir los establecimientos de alojamientos turísticos obsoletos y mejorar el nivel de las dotaciones de espacios libres públicos y de equipamientos.

Cuando un establecimiento de alojamiento turístico resulta clausurado hay tres posibilidades:

- Demolición del inmueble, su parcela pasa a ser inedificable.
- Demolición del inmueble y posterior reconstrucción del mismo, de acuerdo con los parámetros urbanísticos vigentes.
- Destinar el inmueble a un uso no turístico, previa renovación o remodelación del mismo, en los términos y condiciones que establezca el planeamiento urbanístico vigente.

6. Áreas de reconversión preferente.

El Plan de Ordenación de la Oferta Turística en su artículo 22 marca las Áreas de Reconversión Preferente dentro de las zonas turísticas:

Cala Major	Zona 1	PALMA
Palma Nova-Magalluf	Zona 4	CALVIÁ
Santa Ponça	Zona 5	CALVIÁ
Peguera	Zona 6	CALVIÁ
Port de Sóller	Zona 10	SÓLLER
Cala Sant Vicenç	Zona 11	POLLENÇA
Can Picafort	Zona 16	SANTA MARGALIDA
Cala Ratjada	Subzona 20.1	CAPDEPERA
Cala Bona	Zona 22	SON SERVERA-SANT LLORENÇ
S´Illot	Zona 23	SANT LLORENÇ-MANACOR
Cala d´Or	Zona 28	FELANITX-SANTANYÍ
S´Arenal	Zona 35	LLUCMAJOR
Ca´n Pastilla	Zona 36	PALMA

7. Gestión del Plan.

El Govern creará un organismo de gestión y seguimiento del POOT, en donde estarán representados las Consellerias de Turisme, Obras Públicas, Ordenación del Territorio, el Consell Insular de Mallorca, los municipios y las asociaciones representativas del sector turístico y promoción inmobiliaria.

Aspectos del POOT en los que puede incidir el PTM

Densidades:

Por un lado, el POOT determina una densidad máxima de 60 hab/ha. Esta densidad es algo inferior a la sugerida por las DOT de 100 hab/ha. El PTM opta por mantener la densidad fijada por el POOT para las zonas turísticas.

Áreas de reconversión:

La mayoría de las áreas de reconversión preferente incluidas en el POOT se proponen dentro del PTM como áreas de reconversión territorial.

Actualmente la reconversión de esas áreas se está realizando a través de actuaciones puntuales, sin la correspondiente aprobación de los Planes Especiales de Reforma Interior, es decir sin una estrategia global para cada área. Se han adaptado muy pocos municipios al POOT, por lo que ni siquiera se ha realizado una delimitación precisa de dichas áreas.

- Áreas de protección posterior.

Equivalen a las áreas de transición que establecen las DOT, puesto que es una franja a partir del suelo urbano y urbanizable de como mínimo 500 m. en la que no podrán autorizarse los usos que puedan afectar negativamente a la actividad turística de la zona. Serán las AT-H del PTM, donde se podrán desarrollar los crecimientos vinculados a operaciones de reconversión territorial o de intercambio de plazas y dotación de equipamientos y servicios.

- Crecimiento de las áreas turísticas.

Según el artículo 10, las Determinaciones Particulares limitan en cada zona el crecimiento estableciendo el ámbito físico y superficie máxima del suelo en el momento de la aprobación del POOT. La superficie máxima establecida solo podrá ser incrementada con la superficie de suelo correspondiente a la zona de reserva y dotacional. Dicha zona sólo podrá calificarse como zona de equipamientos o zona de uso turístico, excluyendo la posibilidad de uso residencial. En algunas operaciones de reconversión puede ser necesaria la creación de algunas áreas residenciales, lo que se tendrá que prever expresamente con las condiciones que se indican en el Anexo II.

El POOT contempla básicamente la reconversión de alojamientos turísticos, cuando en algunos casos la mejor solución puede pasar por reubicar edificación residencial dentro de las áreas turísticas. En este sentido el PTM abre la puerta a la implantación de nuevos usos residenciales dentro de las zonas POOT en el marco de las operaciones de reconversión territorial.

- Gestión del POOT

No ha funcionado de modo satisfactorio. No se han desarrollado de un modo global ninguna de las áreas de reconversión preferente indicadas en el POOT, únicamente actuaciones aisladas, con el fin de obtener nuevas plazas turísticas. Es por ello que el PTM hace especial incidencia en las operaciones de reconversión territorial y establece las ART directas con un mecanismo de adaptación parcial del planeamiento y posibilidad de subrogación por parte del Consell de Mallorca.

Directrices del PTM a incluir en el PDS

Se recogen en la norma 60.

Con la finalidad de controlar el crecimiento y la reconversión de las plazas turísticas se prevé que tanto para la construcción de nuevos edificios de uso turístico, como para los cambios de uso con esta finalidad, así como para las ampliaciones que supongan aumento del número de plazas que según la legislación turística estén sujetas a dar de baja definitiva otras del mismo uso, se tendrá que cumplir alguna de las siguientes condiciones:

- El edificio de donde provengan las plazas debe demolerse y el solar pasar a espacio libre ó equipamiento público.
- No será exigible la demolición en los siguientes supuestos:
    a) Si el edificio forma parte del patrimonio y está catalogado o en el caso de que por acuerdo de pleno se decida que por razón de interés público sea destinado a uso dotacional.
    b) Cuando el edificio que comprende el uso turístico dado de baja incluya también otros usos que han de ocupar al menos el 50% de la superficie edificada
    c) Si las plazas turísticas provienen del organismo gestor que establece la Ley 2/1999 General Turística, teniendo en cuenta la desvinculación en el momento de la baja definitiva.
    d) Con el fin de potenciar la reconversión se permite el cambio de uso a residencial en el marco de:
        - Operaciones de intercambio mediante un PERI delimitado por un planeamiento adaptado al POOT y al PTM
        - Operaciones de intercambio realizadas dentro de una ART (en este caso con la particularidad de que las plazas dadas de baja se han de utilizar en el mismo ámbito).

En todos los casos en que no se exija demolición del edificio y cesión del solar se podrá reedificar o remodelar debiéndose adecuar el edificio resultante al planeamiento vigente.

Además el PTM establece que en caso de revisión del POOT, se estudiará la delimitación de las zonas turísticas para excluir las áreas que tengan uso residencial

no turístico claramente predominante, según el artículo 5 de la ley citada, ya que desde la aprobación del POOT se pueden haber producido cambios importantes en el uso dominante de determinadas zonas que les hayan hecho perder su carácter eminentemente turístico.

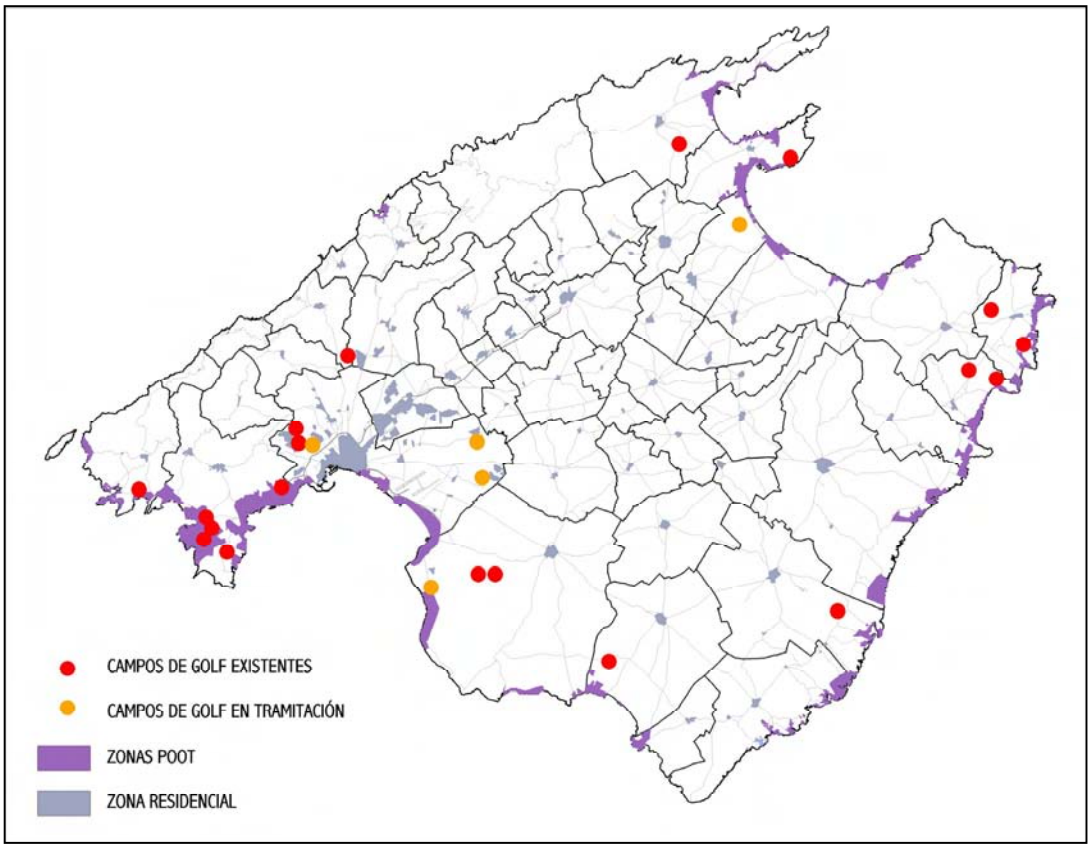
5.1.3 PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE CAMPOS DE GOLF

Los campos de golf están encuadrados dentro de la oferta complementaria del turismo. La existencia de un campo de golf en una área concreta supone una revalorización para los establecimientos turísticos de dicha área, es por tanto fundamental que la oferta de campos de golf esté repartida de un modo equilibrado en todo el territorio de tal forma que todas las zonas turísticas dispongan de dicha oferta complementaria en su ámbito de influencia.

Actualmente en Mallorca existen dieciocho campos de golf en funcionamiento:

Nombre	Municipio	Nº Hoyos	Fecha
Biniorella (Golf d'Andratx)	Andratx	18	1999
Santa Ponça I	Calvià	18	1992
Santa Ponça II	Calvià	18	1992
Santa Ponça III	Calvià	9	1999
Golf de Ponent	Calvià	18	1978
Real Golf de Bendinat	Calvià	18	1986
Son Vida Golf	Palma	18	1964
Son Muntaner	Palma	18	2000
Son Térmens	Bunyola	11	1998
Son Antem Este	Llucmajor	18	1994
Son Antem Oeste	Llucmajor	18	2001
Vall d'Or	Felanitx	18	1991
Pula Golf	Son Servera	18	1996
Costa de los Pinos	Son Servera	9	1967
Canyamel Golf	Capdepera	18	1989
Roca Viva	Capdepera	18	1988
Can Porquer	Pollença	9	1986
Golf Aucanada	Alcúdia	18	2003

Además de estos campos está en ejecución: Sa Vinyola en Campos, y tienen la declaración de interés general los de: Son Gual, Son Quint y Puntiró en Palma y el de Maioris Décima en Llucmajor.



Condiciones para la creación de nuevos campos de golf.

Además de su normativa específica, cumplirán con las siguientes condiciones establecidasen la norma 18 del PTM, sin perjuicio de aquellas más restrictivas que pueda establecer el planeamiento municipal:

- El conjunto de los movimientos de tierras así como la ubicación temporal, tanto de éstas como de estructuras, se realiza únicamente en el ámbito deportivo del campo de golf.
- En todo caso, las construcciones, vinculadas o no al deporte del golf, únicamente podrán ser las que resulten autorizables por la normativa específica de campos de golf.
- El campo de golf no ocupará Áreas de Alto Nivel de Protección (AANP), Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI), Áreas Rurales de Interés Paisajístico Boscosas (ARIP-B), Áreas de Interés Agrario (AIA), ni Suelo Rústico de Régimen General Forestal (SRG-F).

- El agua para su riego procederá de la depuración de aguas residuales o de otros medios expresamente admitidos por la normativa específica de los campos de golf y contará con sistemas automatizados de optimización del consumo de agua mediante estación meteorológica propia. Las zonas de embalse de aguas contarán con cinturones de vegetación terrestre que actúen como filtros naturales. Las canalizaciones que drenan las aguas a la masa embalsadas de agua contarán con arquetas de recogida de finos.
- Se realizará un estudio de Impacto Ambiental tanto del propio campo como de sus obras de construcción.

Criterios del PTM para el futuro Plan Director Sectorial

Se propone la elaboración de un Plan Director Sectorial específico para el que se incluyen los siguientes criterios en la norma 61:

- Se recomienda la implantación de nuevos campos de golf en aquellas zonas turísticas que carezcan de esta oferta complementaria o la actual sea insuficiente; en particular, se recomienda la implantación de algún campo de golf en la zonas norte, levante y sur de la isla para equilibrar la disposición actual de los campos de golf concentrados mayoritariamente en las zonas de poniente y Palma. Así mismo se propone su implantación en la zona del Pla.
- Como criterios complementarios se tendrán en cuenta la proximidad a la zona turística a revalorizar, el impacto ambiental que pueda producir su implantación y la viabilidad económica de su ejecución y posterior explotación.

5.1.4. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERAS

Las infraestructuras de comunicaciones suponen uno de los aspectos más importantes en el proyecto del Plan Territorial. Su importancia como red arterial para el sostenimiento de la estructura general del modelo territorial es básica. De hecho, el pilar 4 de los cinco pilares del modelo territorial, "las comunicaciones entre todos los puntos de la isla", se centra exclusivamente en las comunicaciones físicas de la isla.
El tema de las comunicaciones por carretera era, hasta hace pocas fechas, competencia del Govern. Éste desarrolló el Plan Director Sectorial de Carreteras, aprobado en octubre de 1999, y modificado puntualmente en abril de 2001. La competencia se ha transferido al Consell de Mallorca mediante la Ley 16/2001. Esto no supone únicamente un cambio competencial, sino que afecta directamente a la relación entre estos planes sobre viales y el Plan Territorial de la isla. La LOT establece que aquellos Planes Sectoriales que redacte el Govern no estarán subordinados a los Planes Territoriales, mientras que, aquellos redactados por el Consell habrán de seguir las directrices establecidas en los Planes Territoriales de cada una de las islas.
Una vez transferida la competencia, el Consell ha tramitado y aprobado otra modificación del PDS en diciembre de 2003.

Directrices del PTM a incluir en el PDS

En la norma 62 se incluyen las prescripciones que debe recoger el PDS de Carreteras, las cuales se han comentado ya en el apartado 2.4 de esta memoria, bajo el epígrafe "Las comunicaciones entre todos los puntos de la isla", y en el plano nº 4 de Infraestructuras de comunicación.

5.1.5. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE EQUIPAMIENTOS COMERCIALES

El Plan Director de Equipamientos Comerciales fue aprobado por decreto 217/96 de 12 de diciembre y se transfirió la competencia de su modificación y revisión mediante la Ley 2/2001 a los Consells Insulars.
El PDS realiza un completo diagnóstico del comercio de las islas. Tres son los aspectos que destacan dentro del comercio de Mallorca:

1. La macrocefalia de Palma, que aglutina casi el 50% de los comercios al por menor de Mallorca y la mayoría de las grandes superficies comerciales (hipermercados, grandes almacenes, superficies especializadas de mobiliario, bricolaje...)
2. La configuración de Mallorca, con la ya citada macrocefalia de Palma, determina la existencia de una serie de núcleos secundarios (Inca, Manacor y Sóller) que juegan un papel de cabeceras de comarca, presentando una estructura comercial destinada a mantener no solo la demanda del propio municipio sino también la de los municipios cercanos.
3. El comercio en zonas turísticas presenta unas características concretas:
    - Elevada densidad de establecimiento comerciales
    - Marcada estacionalidad
    - Oferta comercial diferente a los núcleos de residencia permanente
    - Mayor presencia de propietarios extranjeros

Los objetivos generales del PDS son en síntesis los siguientes:

- Adecuar el equipamiento comercial a las necesidades de compra y venta
- Conseguir una correcta distribución territorial de los establecimientos comerciales.
- Introducir de forma progresiva y armónica los nuevos sistemas de venta.
- Proteger la libre competencia compatibilizando con la defensa de la pequeña y mediana empresa.
- Satisfacer las necesidades de los consumidores, protegiendo sus legítimos intereses.
- Garantizar la seguridad, salubridad y otras condiciones de los establecimientos comerciales.

- Adaptar las estructuras de distribución comercial a las exigencias sociales.
- Revitalizar los centros históricos y cascos antiguos de las poblaciones, mediante el fomento del uso comercial.

Directrices del PTM a incluir en el PDS

El Plan Territorial, en el marco de la Ley 11/2001, de 15 de junio, de Ordenación de la Actividad Comercial en las Illes Balears, plantea como objetivo general del Plan Director Sectorial de Equipamientos Comerciales la ordenación idónea para conseguir un nivel adecuado de equipamiento comercial y una correcta distribución territorial de los establecimientos, capaz de favorecer la harmonización de las nuevas tendencias y los sistemas de venta y demanda, con las condiciones de poder garantizar con equilibrio los diversos derechos que confluyen, entre los que hay el de libre y leal competencia, el de los consumidores y el de los pequeños y medianos empresarios del comercio establecidos en cada zona.

Además de este objetivo general, la norma 63 señala los siguientes:

- Potenciar la actividad comercial de las cabeceras comarcales de Inca y Manacor, que el PTM señala como centros de actividad a impulsar
- Revitalizar los centros urbanos con vocación comercial, en especial los de Palma, Inca y Manacor
- Dignificar el comercio en las zonas turísticas y al mismo tiempo ordenar su ubicación evitando su mezcla indiscriminada con el uso residencial
- Revitalizar lonjas y mercados

Como prescripciones concretas a realizar por el PDS la citada norma establece que habrá de:

1. Analizar la oferta comercial existente.
2. Evaluar y analizar la demanda desglosada por ámbitos territoriales y por epígrafes.
3. Establecer ratios óptimas entre oferta y demanda.
4. Establecer los elementos básicos para la ordenación del sector.

5.1.6. PLANES DIRECTORES SECTORIALES DE RESIDUOS SÓLIDOS NO PELIGROSOS

El artículo 67 de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias (DOT) dispuso: “La ordenación y la gestión de los residuos se establecerán mediante el Plan Director Sectorial de Gestión de Residuos de las Illes Balears”.

Atendiendo a esta legislación se elaboró y aprobó el Plan Director Sectorial para la Gestión de Residuos Urbanos en Mallorca (PDSGRUM), que fue aprobado definitivamente

por el Consejo de Gobierno de las Illes Balears mediante el Decreto 21/2.000 (BOIB nº 25 de 26 de Febrero de 2.000) y establece:

- Propuestas para la gestión de los residuos urbanos.
- Un estudio de las inversiones a realizar según la propuesta del PDSGRUM y las posibles vías de financiación
- Un estudio ambiental comparativo respecto a la situación actual.
- Un texto Normativo articulado que regula la gestión de los residuos urbanos en Mallorca

El PDSGRUM delimita las zonas del territorio donde se instalaran las infraestructuras de residuos urbanos y otros, que se definen en cada una de las zonas.

Se establecen las siguientes zonas, a cada una de las cuales se les asigna una estación de transferencia:

ET-1: Calvià:	Calvià y Andratx. Ubicación: Calvià
ET-2: Norte:	Pollença, Alcúdia, Sa Pobla, Sta. Margalida y Muro. Ubicación: Alcúdia
ET-3: Centro:	Mancomunidad Es Raiguer (Alaró, Binissalem, Búger, Campanet, Consell, Mancor, Santa Maria, Selva y Lloseta) ; Mancomunidad Pla de Mallorca (Algaida, Ariany, Costitx, Lloret, Llubí, Maria, Montuïri, Petra, Porreres, Sant Joan, Sta. Eugènia, Sencelles, Sineu y Villafranca), Escorca e Inca. Ubicación: Binissalem
ET-4: Sur:	Mancomunidad Sud de Mallorca (Campos, Felanitx, Santanyí y Ses Salines) Ubicación: Campos
ET-5: Levante:	Artà, Capdepera, Manacor, Sant Llorenç y Son Servera. Ubicación: Manacor

También establece diversas zonas para instalaciones de tratamiento de residuos:

Zonas	Términos municipales afectados	Plantas o instalaciones destinadas a cada zona
Zona 1	• Palma • Marratxí • Bunyola	• Planta de selección de envases ligeros. • Planta de compostaje. • Planta de metanización. • Planta de aprovechamiento energético. • Planta de tratamiento de desechos animales y sanitarios de grupo II. • Vertedero de emergencia. • Planta de tratamiento de escorias. • Depósito de seguridad. • Polígono para actividades de gestión de residuos.
Zona 2	• Sta. Margalida	• Polígono para actividades de gestión de residuos.
Zona 3	• Calvià	• Planta de compostaje.
Zona 4	• Sa Pobla	• Planta de compostaje para los lodos de las EDAR.
Zona 5	• Ariany	• Planta de compostaje para los lodos de las EDAR.
Zona 6	• Felanitx	• Planta de compostaje para los lodos de las EDAR.

El PDSGRUM incluye la evaluación ambiental de las zonas indicadas. Asimismo exige la necesidad de que cada una de las infraestructuras que se instalen en estas zonas se sometan a Evaluación de impacto ambiental.

Estas zonas se han incluido en la cartografía del PTM con el fin de tenerlo en cuenta para la integración y coherencia de todas las infraestructuras en el territorio.

El punto donde podemos encontrar disposiciones del PTM que afecten a las futuras infraestructuras que se instalen en estas zonas previstas en PDSGRUM, es su matriz de regulación de usos para el suelo rústico.

La Ley 2/2001 de atribución de competencias a los Consells Insulars en materia de ordenación del territorio, en su artículo 1 atribuye al Consell de Mallorca las competencias de elaboración y aprobación de diversos planes sectoriales, incluyéndose entre ellos los residuos sólidos no peligrosos.

Dentro del concepto de "Residuos sólidos no peligrosos" se incluyen los siguientes residuos:

- Residuos Urbanos (Su planificación ya ha sido aprobada mediante el PDSGRUM antes mencionado)
- Residuos de construcción, demolición y otros residuos Inertes
- Residuos voluminosos no peligrosos (incluye neumáticos fuera de uso y otros voluminosos no peligrosos)
- Residuos sólidos no peligrosos de naturaleza agropecuaria

Para completar la regulación de la materia en la que actualmente es competente, el Consell de Mallorca ha elaborado el Plan Director Sectorial de residuos de construcción, voluminosos y neumáticos fuera de uso.

Afecciones del PTM sobre los Planes de Residuos sólidos no peligrosos.

Las directrices del PTM para ambos PDS están incluidas en la norma 64 y son las siguientes:

- Dichos planes deben establecer la localización y las características de las zonas donde se instalarán las plantas para clasificación, almacenaje y tratamiento de residuos, teniendo en cuenta la minimización de impactos y la integración paisajística de estas infraestructuras.
- Se perseguirá la reducción del volumen de residuos producidos y su reaprovechamiento y reciclaje, impulsando la recogida selectiva en origen.
- Se establecerán medidas de recuperación de suelos contaminados.

En la matriz de usos para el suelo rústico, se establecen normas que regulan la ubicación de las infraestructuras de residuos.

También podemos encontrar un punto en común del PTM con el Plan de Residuos de Construcción en la previsión de aprovechamiento de materiales inertes seleccionados para la restauración de las canteras.

Finalmente el Plan Territorial propone la creación de un centro de valorización y tratamiento de residuos, el llamado Parque de Tecnologías Ambientales, como equipamiento insular.

5.2. PLANES SECTORIALES COMPETENCIA DEL GOVERN

5.2.1. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE RESIDUOS PELIGROSOS Y OTROS RESIDUOS LÍQUIDOS NO PELIGROSOS

La planificación sobre residuos peligrosos y otros residuos líquidos no peligrosos es competencia de la Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears. Este Plan debería tener en cuenta las disposiciones de la matriz de usos del PTM en relación con las zonas donde se instalen las infraestructuras para el almacenamiento, la valorización o la eliminación de estos residuos.

5.2.2. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE ENERGÍA

El PTM establece una serie de objetivos y recomendaciones para el PDS. Se destacan las relacionadas con la mejora y ampliación de las infraestructuras, especialmente las líneas eléctricas.

Las infraestructuras de gas y electricidad discurrirán a ser posible concentradas por "corredores de infraestructuras" de manera que su impacto se extienda lo menos posible por el territorio.

Especialmente se tratará también de reducir su impacto en las ANEI para lo que se propone concentrar los "puntos de cruce" de tales enclaves en la menor cantidad de puntos posibles.

También se incluyen como propuestas a tener en cuenta las que ya se han desarrollado en el punto 3.3 de esta Memoria, relativas a:

1. Diversificación de las fuentes energéticas
2. Eficiencia y ahorro energético
3. Desarrollo de las energías renovables.

5.2.3.PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE TRANSPORTE

El Plan Territorial de Mallorca propone las siguientes recomendaciones, incluidas en la norma 66, para su consideración por parte del Plan Sectorial de Transporte de las Illes Balears, que se encuentra en estos momentos en fase de tramitación por parte del Govern de les Illes Balears.

1. Infraestructuras portuarias

Las propuestas contempladas son las siguientes:

- Ampliación del puerto de Palma
- Mejora de accesos al puerto de Palma de forma que se adapten a los distintos tipos de demanda que deben servir.

2. Infraestructuras ferroviarias

Desde el Plan Territorial de Mallorca, se propone:

- Prolongación de la línea Inca-Manacor hasta Artá y Cala Ratjada
- Tramo Sa Pobla-Alcúdia, mejorando la accesibilidad al transporte colectivo de la bahía de Alcúdia
- Metro ligero Universidad – Palma – Aeropuerto, que puede desdoblarse en tres tramos: Palma – Aeropuerto, Palma –Universidad, Aeropuerto – Arenal
- Metro ligero Palma-Andratx
- Soterramiento del tramo inicial Palma – Inca hasta la Vía de Cintura.

3. Mejora de la intermodalidad de los transportes

4. Propuestas relativas al aeropuerto.

Estas propuestas han sido ampliamente desarrolladas en el apartado 2.4 de esta Memoria.

5.2.4. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE TELECOMUNICACIONES

Las propuestas para el PDS de Telecomunicaciones se limitan a las que incluye la Ley 6/1999 de 3 de abril de las Directrices de Ordenación Territorial y Medidas Tributarias (DOT) y que son las siguientes:

1. Actuaciones medioambientales

a. Eliminación de instalaciones obsoletas
b. Acciones para reducir el impacto de las instalaciones, tanto sobre el medio ambiente como sobre el patrimonio.
c. Fomento de las tecnologías que reduzcan las torres de radiocomunicaciones
d. Actuaciones normativas

2. Actuaciones para un despliegue racional de las infraestructuras de telecomunicaciones

a. Compartición de instalaciones
b. Agrupación de instalaciones de radiocomunicación
c. Aprovechamiento de sinergias con otras instalaciones, en la creación de corredores de servicios técnicos y la coordinación en la creación de otras infraestructuras lineales.
d. Actuaciones normativas

3. Desarrollo de la sociedad de la información

a. Promoción del ParcBit
b. Soporte a iniciativas y proyectos

c. Actuaciones promocionales

Todas estas propuestas se han desarrollado en el apartado 3.3 de esta memoria.

5.2.5. PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE PUERTOS DEPORTIVOS

Se propone la formulación de este plan director tan necesario para ordenar la oferta náutica deportiva y de ocio de la zonas turísticas.

Se ha de tener en cuenta que los puertos deportivos son un tipo de equipamiento vinculado a la oferta turística y al ocio de la población residente y, por tanto, son un elemento importante en la política turística y recreativa de la Islas Baleares.

Pero el desarrollo de nuevos puertos deportivos o la ampliación de los existentes debe realizarse en el marco de un Plan que los regule y ordene desde una perspectiva general, y que dé respuesta a la necesidad de mejora de la calidad de la oferta turística que pueden representar estas instalaciones si se desarrollan de forma adecuada y respetuosa con el entorno.

GLOSARIO

AANP. Área Natural de Especial Interés de Alto Nivel de Protección

AAPI. Áreas de Asentamiento en Paisaje de Interés.

AENA. Aeropuertos Nacionales

AEP. Áreas de Especial Protección.

AIA. Áreas de Interés Agrario

AIA-E. Áreas de Interés Agrario Extensivas

AIA-I. Áreas de Interés Agrario Intensivas

ANEI. Área Natural de Especial Interés

AP. Normas de aplicación plena, directa e inmediata.

APCS. Ámbito de Planeamiento Coherente Supramunicipal

API. Asociación de Promotores Inmobiliarios

APR. Área de Prevención de Riesgos

APT. Área de Protección Territorial

ARCA. Asociación para la Revitalización de los Centros Antiguos

ARIP. Área Rural de Interés Paisajístico

ART. Área de Reconversión Territorial

AT. Área de Transición

AT-C. Área de Transición de Crecimiento

AT-H. Área de Transición de Harmonización

BIC. Bienes de Interés Cultural

BOE. Boletín Oficial del Estado

BOIB / BOCAIB. Boletín Oficial de las Illes Balears / Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

CAIB. Comunidad Autónoma de las Illes Balears

CE. Constitución Española

CEDEX. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas

CIM. Consell Insular de Mallorca

DAFO. Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades

DOT. Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias (BOIB núm. 48 de 17-04-1999). Modificada por la Ley 9/1999, de 6 de octubre, de Medidas Cautelares y de Emergencia relativas a la Ordenación del Territorio y el Urbanismo de las Illes Balears, así como por la Ley 20/2001 de 21 de diciembre, de Medidas Tributarias, Administrativas y de Función Pública, la Ley 11/2002, de 23 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas y por la Ley 8/2003 de 25 de noviembre, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo a las Illes Balears, y por la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas.

ED. Normes de eficacia directiva

EDAR. Estación Depuradora de Aguas Residuales

EI. Normas de eficacia indicativa

FEOGA. Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola

FELIB. Federación de Entidades Locales de las Illes Balears

FEPAE. Federación Palmesana de Asociaciones y Entidades Ciudadanas

KTEP/ANY Miles de toneladas equivalentes de petróleo por año

I + D Investigación y Desarrollo

IG. Interés General

LBRL. Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (BOE 03-04-1985)

LDU. Ley 10/1990, de 23 de octubre, de Disciplina Urbanística (BOIB núm 141, de 17-11-1990) (modificada la Disposición Final 10 por la Ley 2/92, y los artículos 19, 21, 27.3 y 37 por la Ley 6/97)

LEN. Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Illes Balears (BOIB núm. 31, de 9 de marzo de 1991). La redacción inicial de la Ley ha sufrido variaciones introducidas respectivamente por: la Ley 7/1992 (BOIB núm. 8, de 19 de enero de 1993), Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Illes Balears, Ley 9/1997 de 22 de diciembre, de diversas Medidas Tributarias y Administrativas, Ley 6/1999, de 3 de abril de las DOT, Ley 1/2000 de 9 de marzo, con la que se amplía el ámbito de algunas Áreas de Especial Protección, Ley 9/1999, de 6 de octubre, de Medidas Cautelares y de Emergencia relativas a la Ordenación del Territorio i el Urbanismo en las Illes Balears, Ley 8/2003 de 25 de noviembre, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo en las Illes Balears.

LGT. Ley 2/1999, de 24 de marzo, General Turística de las Illes Balears (BOIB 01-04-99)

LIC. Lugar de Interés Comunitario

LOT. Ley 14/2000 de 21 de diciembre de Ordenación Territorial (BOIB núm. 157 Ext. de 27 de diciembre de 2000). Modificada por la Ley 10/2003, de 22 de diciembre, de Medidas Tributarias y Administrativas (BOIB núm. 179 Ext. de 29-12-2003)

LPH. Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears (BOIB de 29-12-98)

LSR. Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Illes Balears (BOIB núm. 88, de 15 de julio de 1997). Ha sufrido modificaciones introducidas por la Ley 9/1997, de 22 de diciembre, de diversas Medidas Tributarias y Administrativas de la CAIB (BOCAIB núm. 161 de 30 de diciembre de 1997), la Ley 6/1999 de 3

d'abril de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y Medidas Tributarias y la Ley 9/99 del 6 de octubre, de Medidas Cautelares y de Emergencia relativas a la Ordenación del Territorio y Urbanismo en las Illes Balears.

LSRV. Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones (BOE núm. 89, de 14 de abril de 1998), modificada por la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE de 30 de diciembre), por Real Decreto 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y de Transportes (BOE número 151 de 24 de junio de 2000 y corrección de errores al BOE número 154, de 28 de junio de 2000), la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE núm 313, de 31 de diciembre de 2002) y por la Ley 10/2003, de 20 de mayo, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes (BOE núm. 121, de 21 de mayo de 2003), de acuerdo con su artículo 1, dictado al amparo de lo que dispone el artículo 149.1.1ª, 13ª y 18ª de la Constitución. Se encuentra afectada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 164/2001, del 11 de julio, que declara la nulidad de determinados preceptos.

NTC. Norma Territorial Cautelar

OMS. Organización Mundial de la Salud

PAC. Puntos de Atención Continuada

PAU. Programa de Actuación Urbanística

PDS. Plan Director Sectorial

PDSC. Plan Director Sectorial de Carreteras

PDSE. Plan Director Sectorial Energético

PDSGRIB. Plan Director Sectorial de Gestión de Residuos de las Illes Balears

PDSGRUM. Plan Director Sectorial de Gestión de Residuos Urbanos de Mallorca

PEPRI. Plan Especial de Protección y Reforma Interior

PERI. Plan Especial de Reforma Interior

PGOU. Plan General de Ordenación Urbana

PIB. Producto Interior Bruto

PMT. Proyecto de Mejora Territorial

POOT. Plan de Ordenación de la Oferta Turística

PRT. Plan de Reconversión Territorial

PTI / PTM / PTIM Plan Territorial Insular / Plan Territorial de Mallorca / Plan Territorial Insular de Mallorca

RDU. Real Decreto 2187/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

RGU. Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

RM. Ribera del Mar

RPU. Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

SAU. Suelo Apto para Urbanizar

SR. Suelo Rústico

SRC. Suelo Rústico Común

SRG. Suelo Rústico de Régimen General

SRG-F. Suelo Rústico de Régimen General Forestal

SRP. Suelo Rústico Protegido

STC. Sentencia del Tribunal Constitucional

STS. Sentencia del Tribunal Supremo

STSJB. Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears

SU. Suelo Urbano

S.URBLE. Suelo Urbanizable

SUNP. Suelo Urbanizable No Programado

TC. Tribunal Constitucional.

TRLS/76. Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril.

TRLS/92. Texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio.

UIB. Universidad de las Illes Balears

USEPA. Agencia de Protección Medioambiental de los Estados Unidos

UVP. Unidades de Valoración Paisajística

ZEPA. Zona de Especial Protección de Aves