



Document de referència de la Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls, Menorca

L'avaluació ambiental estratègica (AAE) té per objecte aconseguir un elevat nivell de protecció del medi ambient i contribuir a la integració dels aspectes mediambientals en la preparació i aprovació de determinats plans i programes, perquè inclogui entre els seus objectius la protecció del medi ambient. Es tracta d'un procés que s'integra en les diferents fases d'aprovació d'un pla, constituint un dels instruments més valuosos per a la consecució dels objectius d'integració de criteris de sostenibilitat (social, econòmica i ambiental) en la formulació del pla des de les fases inicials.

A les Illes Balears, l'AAE està regulada per la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears (BOIB núm. 133, de 21/09/2006), modificada per la Llei 6/2009, de 29 de maig, de mesures ambientals per impulsar les inversions i l'activitat econòmica de les Illes Balears (BOIB núm. 172, de 24/11/2009).

El document de referència forma part de l'avaluació ambiental estratègica i té com a objectius determinar l'amplitud, abast i nivell de detall de l'informe de sostenibilitat ambiental.

Antecedents

1. El 4 d'agost de 2014 el Departament d'Ordenació del Territori del Consell Insular de Menorca tramet un ofici a la CMAIB per donar compliment a l'art. 88 de la Llei 11/2006 amb la finalitat de que l'òrgan ambiental determini l'amplitud, l'abast i el nivell de detall de l'Informe de sostenibilitat ambiental (ISA), adjuntant la següent documentació en suport digital:
 - a) Informe de Sostenibilitat Ambiental. Pla Especial del Camí de Cavalls de Menorca (revisió 2013). Memòria Ambiental, que inclou un Annex d'Incidència Paisatgística i un Annex de Matrius Ambientals.
 - b) Informe de Sostenibilitat Ambiental. Pla Especial del Camí de Cavalls de Menorca (revisió 2013). Document de Síntesi.
2. La Comissió Permanent de la Comissió Balear de Medi Ambient de 6 de maig de 2003 va informar el Pla Especial del Camí de Cavalls (exp. 3014/2003):



ATÈS

Que amb l'execució d'aquest pla especial es pretén ordenar l'afluència de visitants a un camí que transcorr per tota una sèrie de paratges d'alt valor ambiental.

Que la majoria de les accions que es desenvolupen d'aquest pla especial tant sols volen ordenar la freqüentació antròpica i a més restaurar i condicionar l'existent sense efectuar camp ampliació.

la Comissió Permanent ACORDA emetre informe favorable sobre aquest pla especial amb la següent condició:

- ***Pels 15 aparcaments projectats i regulats a l'art 19 de la normativa d'aquest pla, s'haurà de realitzar un estudi ambiental el qual se sotmetrà a informe, tal com preveu l'article 37, 2 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol, de Sòl Rústic de les Illes Balears, i a més hauran d'incloure aparcaments per a bicicletes.***

3. En aquests moments també cal recordar que el 30 de novembre de 2010 el Departament d'Ordenació del Territori del Consell Insular de Menorca tramet un ofici a la CMAIB proposant una tramitació pel Projecte de condicionament i millora del Camí de Cavalls. Al Servei d'Assessorament Ambiental va obrir l'exp. 41120/2010 però no es va tramitar.

Descripció de la revisió del pla

Introducció

Des de l'aprovació l'any 2003 del Pla Especial del Camí de Cavalls, s'han anat produint canvis que afecten tant a la seva realitat física com al seu marc jurídic, socioeconòmic i ambiental.

Actualment el Camí de Cavalls disposa d'un alt valor ambiental, paisatgístic i històric en gairebé tot el seu traçat, però no tot són aspectes positius els que s'han de destacar. Tot l'èxit que està tenint en tan poc temps (recordem que el Camí es va començar a obrir físicament el 2009) ha generat algunes disfuncions, les més importants de les quals podem agrupar i resumir en 5 grans àmbits: informació, gestió, medi ambient, emergències i equipaments i serveis.

Contingut i objectius del PE del Camí de Cavalls

La classificació del Camí de Cavalls segons la seva tipologia es realitza en funció de les diferents zonificacions que en aquest traçat es poden fer, les quals depenen de quatre factors importants: administratiu, urbanístic, paisatgístic i tècnic.



Dels 185 km de traçat de Camí de Cavalls:

- ✓ 39 km discorren per zona urbana
- ✓ 16 km per carretera
- ✓ 25 km per camis
- ✓ 109 km per hàbitats naturals

En aquest apartat es revisen totes les zones que disposen d'un pla de gestió específic per tal de poder identificar aquells objectius que són comuns amb l'actual revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls; cal destacar el següents:

- Plans de Gestió per aquells espais naturals terrestres que formen part de la Xarxa Natura 2000.
- PORN de s'Albufera des Grau, aprovat l'any 2003.
- Plans Especials de diversos ANEI.
- Plans de Conservació de Flora Balear, dels quals 3 afecten a Menorca.
- Plans de Conservació de Fauna Balear, dels quals 5 afecten a Menorca.
- Diversos projectes LIFE i LIFE+
- PHIB aprovat l'any 2013.

Per tal de poder realitzar la redacció d'aquest nou Pla Especial del Camí de Cavalls, s'ha dut a terme un estudi de l'estat en què es troba actualment el Camí de Cavalls ja que, d'aquesta manera, es poden determinar quines actuacions s'han de dur a terme per tal de millorar-lo, es poden valorar els efectes que aquestes actuacions poden causar sobre el medi i l'entorn i permeten adoptar les mesures correctores adients per tal de minimitzar les afeccions possibles.

La cartografia referent als trams que ha fet possible l'estudi dels 185,2 km del Camí de Cavalls a nivell d'anàlisi es troba recollida en format digital a l'IDE Menorca.

Una de les modificacions que incorpora aquest Pla Especial és la modificació del número de trams en què es divideix el Camí de Cavalls i la desaparició dels itineraris que hi havia dins els trams.

Aquest Pla Especial determina que el Camí de Cavalls s'articula en 20 trams. Per tal d'establir un ordre determinat els trams s'inicien a Maó i donen la volta a l'illa d'est a oest fins a Ciutadella per la costa nord i d'oest a est de Ciutadella a Maó per la costa sud.

Els trams definits tenen punts d'inici i final en accessos existents clars i coneguts a l'illa, on es pot arribar fàcilment en cotxe o a on es pot deixar el cotxe en un punt no molt llunyà, ja que la majoria d'aquests punts d'inici i final



tenen associat una zona d'aparcament. Aquests punts d'inici i final han de permetre maximitzar la utilització de serveis existents, han d'aconseguir evitar que es creïn nous serveis en zones on no són necessaris i han de permetre garantir la conservació del medi rural pel qual transcorre el Camí de Cavalls evitant la proliferació d'elements no naturals com per exemple contenidors.

El Camí de Cavalls passa per tots els municipis de la illa però amb proporcions molt diferents (veure taula 2 de la pàg. 41).

De la revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls es preveuen els següents principals tipus actuacions:

- Actuacions de restauració i protecció del medi natural.
- Actuacions de protecció del patrimoni històric.
- Actuacions de modificació de traçat.
- Actuacions de conservació i manteniment.
- Actuacions de projectes i estudis derivats.
- Actuacions de gestió i comunicació.

Caracterització ambiental de l'àrea d'actuació

En aquest apartat es fa una descripció dels principals factors ambientals que es poden agrupar en tres grans grups:

- Medi físic o abiòtic: característiques climàtiques, la geologia, la geodinàmica, l'edafologia i la hidrologia.
- Medi biòtic: la vegetació, la fauna i els espais naturals protegits.
- Medi socioeconòmic: la població, l'economia, l'ordenació del territori i el règim urbanístic, els elements d'interès paisatgístic, els usos del sòl i els accessos al camí.

Com a resum d'aquest apartat cal destacar que l'actual traçat del Camí de Cavalls:

- Transcorre per 15 de les 18 zones ANEI que hi ha a Menorca.
- Passa per dins del Parc Natural de s'Albufera des Grau.
- Travessa per diverses zones LIC i ZEPA.
- Afecta a diversos hàbitats prioritaris que hi ha a Menorca.
- Travessa boscos, alzinars, pinedes ullastrars, marines, zones dunars, zones humides i zones conreades.
- Passa per ecosistemes altament sensibles, per la presència d'espècies protegides, i prop de zones de cria i el pas de la gent podria destorbar l'activitat dels ocells, peixos, etc. en èpoques molt determinades.



A la Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls s'han realitzat algunes propostes de modificació de traçat que permetran conservar els espais naturals on les espècies viuen i així no es veuran afectades per la pressió humana que suposa la presència del Camí.

Respecte a la possible afecció a determinats elements del patrimoni històric insular, cal recordar que el propi Camí de Cavalls es va declarar BIC amb la categoria de monument el 28/6/2002.

Actualment el Camí de Cavalls és vist com una oportunitat per al sector primari per tal que pugui desenvolupar i millorar algunes de les activitats complementàries (recuperació races autòctones, agroturisme, etc.), ja que aquest ha de permetre acostar el camp menorquí als visitants, ja sigui a través de productes gastronòmics, de qualitat paisatgística, etc.

Menorca és una illa eminentment turística i, actualment, aquest sector està potenciant la seva vessant més recreativa i esportiva del Camí de Cavalls.

El Camí de Cavalls també té altres serveis associats (allotjament, aigua i alimentació, lavabos, gestió de residus, transport públic, serveis mèdics, emergències i informació), alguns dels quals encara tenen moltes mancances.

Quant al paisatge cal dir que l'actual Camí de Cavalls creua 17 unitats de paisatge de les 24 definides pel PTI i passa per devora 2 d'elles.

El Camí de Cavalls es creua o coincideix amb un gran número de carreteres de la xarxa viària primària, secundària i camins, així com senders. El present Pla Especial detecta 41 aparcaments existents com a idonis per donar servei al Camí de Cavalls; a més, se'n proposen 12 de nous.

Descripció de les actuacions

En la Revisió del Pla Especial es distingeixen dues fases de treball: fase d'anàlisi i fase de diagnosi; un dels punts principals de la fase de diagnosi ha estat la creació d'un indicador de fragilitat ambiental que es calcula a partir de variables ambientals cartografiades disponibles a diverses fonts oficials i es defineix a cadascun dels punts per on passa el Camí de Cavall.

El concepte de fragilitat ambiental definit és una propietat derivada de valors intrínsecs del Camí de Cavalls i el territori que travessa. L'indicador de fragilitat ambiental no està condicionat per les figures de protecció del territori, que no deixen de ser divisions convencionals de la realitat territorial i geoambiental.

Segons estableix l'article 35 del Tom II – Normativa del present Pla Especial del Camí de Cavalls, els punts on el grau de fragilitat ambiental sigui 4 o 5 han de



ser objecte d'actuacions en forma de mesures correctores o de modificació de traçat, de manera que com a màxim es pugui assolir el grau 3.

Les actuacions proposades en el pla d'actuacions és una proposta que en cada cas s'haurà de tractar amb un projecte o estudi específic que superin l'escala de planejament i treballin el detall de la qüestió. D'aquesta manera, per exemple, les modificacions de traçat poden variar respecte les propostes del present Pla Especial; de fet, la normativa del Pla Especial estableix un procediment per implementar-les (arts. 7 i 37) que implica la redacció d'un projecte i l'estudi d'alternatives possibles per justificar la millor opció.

Actuacions derivades del pla d'actuacions

- Actuacions de restauració i protecció del medi natural (de A.01 a A.08): Salines de Mongofre, Cala Morella Nou, Arenal de Morella Nou, Platja de's Grau, Binillautí, entre Cala Mica i Binimel·là, Pla de Mar i Cala Morell.
- Actuació de protecció del patrimoni històric (PH.01): protecció del BIC SAI-02 s'Embarcador
- Actuacions de modificació de traçat (de MT.01 a MT.08, de AT.01 a AT.02): carretera de sa Mesquida, carreteres de Maó a Fornells i de Mercadal a Fornells, Cala Mica, Cala Pilar, Pla de Mar, ART A-3 Santandria, platges de Sant Tomàs i Binigaus, Camí Vell des Castell, Platja de Tamarells i Son Saura del Sud. Totes aquestes modificacions de traçat han de dur associades un projecte específic i direcció tècnica en els termes definits a l'article 37 de la normativa del present Pla Especial. A part d'això també s'ha de realitzar el procediment de modificació de traçat contemplat a l'article 7 de la Llei 13/2000 del Camí de Cavalls de Menorca.
- Actuacions per combatre l'erosió (de PE.01 a PE.47): Son Bou direcció Lluçà, Lluçà direcció Cala en Porter, Alaior (prop del Barranc de Cala en Porter), arribada al vial rodat de Cales Coves, Alcaufar direcció Punta Prima, Cala Sant Esteve, Sa Mesquida-Binillautí, Es Grau, Es Grau-Tamarells, Tamarells sud, Tamarells nord, Sa Torreta, Sa Torreta-Cala Cavaller, Cala Cavaller, Cala Cavaller a Morella, Sistema dunar de Morella, Mariana de s'Arena, Pou d'en Calders direcció Addaia, Camí de Mongofre, Salines d'Addaia, Hort d'es Lleó, Arenal d'en Castell, Son Parc zona humida, Ses Salines de Fornells, Binidonaire i Binidonairet, Cavalleria, Cala Mica, Binimel·là, Pregondó, entre Cala Barril i Calderer, Calderer direcció Aloc, Alocs direcció Pilar, Cala Pilar, Cala Pilar direcció Pla de Mar, Pla de Mar, entre Cala Morell i Punta Nati, de Cala en Bosch a Parejals, Son Vell, Son Saura del Sud, Turqueta direcció Macarelleta, Macarellata, de Mitjana a Binigaus, de Mitjana a Binigaus,



sistema dunar de Binigaus, sistema dunar relicte de Sant Adeodat, barranc de Son Boter.

- Altres actuacions: tot i no tenir competències reguladors, a l'Annex III del present Pla Especial es proposen 12 punts estratègics en els quals s'ha cregut convenient que es podria crear una nova zona d'aparcament. Aquestes 12 zones s'han plantejat per completar la xarxa d'aparcaments associada al Camí de Cavalls i la majoria són de petita mida i ja s'utilitzen informalment. Concretament aquestes zones són a: carretera Es Grau, carretera Favàritx, Salines de Fornells, Cala Tirant, Punta Nati, Llucalari, Torre Vella, Cales Coves, Sargossam, Caló Blanc, Camí de Rafalet i Binissaida.

Actuacions derivades del Pla de gestió i seguiment

El Pla de gestió i seguiment ha de permetre que les necessitats detectades en el Camí de Cavalls, fruit de la utilització i la potenciació d'aquest com a reclam turístic, no suposin un increment de les problemàtiques ambientals detectades. Les actuacions que s'han de realitzar són:

- Conservació i manteniment del ferm del camí, parets seques, portells, senyalització; control i seguiment de l'erosió i l'escorrentia, etc.
- Projectes i estudis derivats: projecte de mesures pal·liatives, correctores i preventives de l'erosió, projecte d'interpretació i gestió cultural, Pla d'emergències i Estudi de graus de transitabilitat i dificultat per oci i esport.
- Gestió i comunicació: activació i millora de web i xarxes socials, crear un òrgan de gestió, crear un sistema d'indicadors i monitoratge i actualitzar l'indicador de fragilitat ambiental amb una periodicitat màxima de 3 anys.

Estudi d'alternatives

L'estudi d'alternatives s'ha d'entendre des de la perspectiva de Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls que és necessària degut a algunes disfuncions (de gestió, d'informació, ambientals, d'equipaments i serveis, d'emergències, etc.) detectades en el marc regulatori actual.

Si s'opta per l'alternativa zero les conseqüències ambientals seran molt més grans que si es realitzen les actuacions que determina el Pla Especial ja que, gairebé totes les actuacions previstes, pretenen millorar l'estat ambiental actual del Camí de Cavalls.



Després d'una sèrie de consideracions es conclou que l'alternativa zero és inviable pel correcte desenvolupament i ús del Camí de Cavalls, i totalment improcedent si es pretén la seva potenciació com a punt d'interès turístic.

Identificació, caracterització i avaluació d'impactes ambientals

En aquest apartat hi ha una relació de les actuacions derivades de la present Revisió que poden afectar al medi; a més, s'ha de tenir en compte que les conductes o comportaments generats pels usuaris del Camí de Cavalls (a peu, en bici o a cavall) poden generar impactes ambientals.

A continuació es detallen els factors del medi que es poden veure afectats, quan s'hagin de realitzar les actuacions; creuant els factors ambientals amb les accions derivades del Pla es generen les diferents matrius d'impacte, detectant els principals impactes ambientals que pot generar la revisió del PE (veure taules 8, 9 i 10 de les pàgs. 109 a 111).

Finalment es fa una valoració dels impactes ambientals: la majoria dels impactes apareguts són compatibles i, per tant, no requereixen cap tipus de mesura correctora. Els que sí requeriran de mesures correctores són els impactes moderats que són el segon grup més nombrós. No hi ha cap impacte crític i hi ha molts pocs impactes no significatius.

Mesures correctores i/o preventives

Les principals mesures a aplicar per tal de pal·liar els impactes negatius i mantenir els que s'han considerat positius són els següents:

- Delimitació del pas en zones de fragilitat elevada.
- Restriccions de pas en funció de la fragilitat del medi.
- Elements per al control de l'escorrentia i l'erosió.
- Mesures per evitar la compactació del sòl en diverses situacions.
- Mesures per a la fitació, senyalització i panells informatius.
- Mesures per a la creació de noves zones d'aparcament o trams de camí.
- Informació a l'usuari del camí de cavalls.
- Les feines de manteniment i neteja.
- Mesures per evitar la generació de residus.
- Control periòdic de l'estat del camí.

Programa de Seguiment i Vigilància Ambiental (PSVA)

Aquest programa ha d'incloure el control, la vigilància i el manteniment de totes aquelles infraestructures, elements o actuacions que s'han proposat;



també ha de realitzar un seguiment del grau de compliment de les mesures correctores proposades.

L'encarregat de realitzar aquestes tasques serà l'òrgan gestor del Pla Especial del Camí de Cavalls.

Estudi de viabilitat econòmica

En el document Tom Annex I s'atorga un nivell de prioritat a cadascuna de les mesures proposades al Pla i es detalla una previsió econòmica per desenvolupar les actuacions proposades (veure pàgs. 124 i 125).

El Consell Insular de Menorca ha de tenir anualment reservada una partida pressupostària dins els seus pressuposts generals per la conservació, manteniment i millora del camí, a part d'establir els convenis que consideri oportú pel seu consecució o finançament.

Resum Annex Incidència Paisatgística

En aquest apartat es fa una introducció respecte del propi Camí de Cavalls (similar a l'apartat introducció de l'ISA), es defineix genèricament el concepte de Paisatge.

A continuació es parla del paisatge menorquí i es classifica el paisatge que es pot observar quan es transita pel Camí de Cavalls en les següents tipologies: paisatges de litoral, paisatges de bosc, paisatges interiors, paisatges de carretera i paisatges urbans.

Des del punt de vista paisatgístic es consideren quatre tipus de zones d'un elevat grau de sensibilitat: zones dunars i humides, zones boscoses, zones amb presència d'espècies endèmiques i zones amb elevat risc d'erosió.

A continuació s'especifiquen els possibles impactes que el Camí de Cavalls pot aportar al paisatge (ja sigui pel desenvolupament de les actuacions proposades al Pla Especial o simplement pel propi ús del camí) i es detallen les mesures correctores necessàries per evitar els efectes negatius que es poden ocasionar sobre el paisatge.

Finalment es conclou que l'impacte paisatgístic que es produirà és completament admissible per l'entorn i totalment acceptable d'acord amb la sensibilitat de la població al mateix, sempre i quan s'apliquin els condicionants i les mesures de protecció i prevenció establertes a l'annex d'incidència paisatgística i al propi Pla Especial de Camí de Cavalls.



Consideracions tècniques

1. La Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls està inclòs dins l'annex III de la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears.
2. Tal com preveu la Llei 11/2006, els projectes inclosos a l'annex III, se sotmetran a Avaluació Ambiental Estratègica (AAE), seguint el procediment que s'estableix a l'art. 85 i següents.
3. El Camí de Cavalls de Menorca té una longitud total de 185'2 km; l'any 2003 es va aprovar el Pla Especial del Camí de Cavalls (exp. CMAIB 3014/2003) el qual va ser informat favorablement, amb una condició referent als aparcaments, per la Comissió Permanent de la CBMA de 6/5/2003.
4. Mitjançant la Llei 13/2000 s'estableix el pas públic establert sobre el traçat original del Camí de Cavalls, l'ús del qual és d'interès dels ciutadans, amb l'objecte de permetre'n l'ús general, lliure i gratuït (BOIB de 27/12/2000).
5. El 19/5/2003 la Comissió Insular d'Urbanisme de Menorca aprovà definitivament el Pla Especial del Camí de Cavalls amb prescripcions i, el 19 de desembre del mateix any, acordà donar per complimentades les prescripcions, publicant-se la normativa del Pla Especial en el BOIB de 29/5/2004.
6. També, el propi Camí de Cavalls es va declarar BIC amb la categoria de monument el 28/6/2002.
7. Des de que es va obrir físicament el Camí de Cavalls l'any 2009 no tots els aspectes han estat positius ja que, degut a que s'ha facilitat l'accés, els trams més atractius o aquells que donen accés a platges més sol·licitades han patit processos de degradació que fan necessari aplicar mesures per recuperar algunes zones.
8. Les principals actuacions que preveu la Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls són: restauració i protecció del medi natural, protecció del patrimoni històric, modificació de traçat, conservació i manteniment, projectes i estudis derivats i actuacions de gestió i comunicació.
9. L'actual traçat del Camí de Cavalls transcorre per zones ANEI, passa per dins del Parc Natural de s'Albufera des Grau, travessa per diverses zones



LIC i ZEPA, afecta a diversos hàbitats prioritaris, passa per ecosistemes altament sensibles, etc.

10. Quan als aparcaments (pàg. 84 document ambiental) es diu:

“El Camí de Cavalls es beneficia de tota la xarxa d’aparcaments existents als nuclis urbans i accessos a platges. El present Pla Especial detecta 41 aparcaments existents com a idonis per donar servei al Camí de Cavalls. A més, es proposen 12 nous aparcaments (veure mapes de la sèrie n01 i Tom Annex III – Fitxes aparcaments)”

Cal dir al respecte que els plànols de situació dels aparcaments no consten a la documentació presentada, tampoc s’han estudiat alternatives d’ubicació ni s’han analitzat els seus possibles impactes ambientals; a més, es desconeix quins són els aparcaments ja existents, els ja contemplats al PE vigent i els nous. Precisament cal recordar que l’única condició de l’acord de la CP de l’any 2003 es referia als aparcaments.

11. Un dels punts principals de la fase de diagnosi de la Revisió del Pla Especial del Camí de Cavalls ha estat la creació d’un Indicador de Fragilitat Ambiental; el concepte de fragilitat ambiental definit és una propietat derivada de valors intrínsecs del Camí de Cavalls i el territori que travessa, per tant no està condicionat per les figures de protecció del territori.

12. Una de les modificacions que incorpora la present Revisió és la modificació del número de trams en què es divideix el Camí de Cavalls i la desaparició dels itineraris que hi havia dins els trams. El present PE determina que el Camí de Cavalls s’articula en 20 trams.

Cal dir que el PE informat favorablement a la CP de 6/5/2003 establia restriccions d’usos segons el grau de fragilitat de cada itinerari que podia ser alta (quan el medi natural és molt sensible), mitja (per fragilitat natural, per pressió d’ús excessiu o per fragilitat territorial) o baixa (quan la fragilitat dels diferents elements no es considera important).

El document ambiental presentat no ha valorat si la supressió dels itineraris pot suposar una disminució de la protecció ambiental dels trams afectats; tampoc quedar clar si la creació de l’Indicador de Fragilitat Ambiental ve a substituir la desaparició dels itineraris amb el seu grau de fragilitat del PE vigent.

13. El document presentat és un document bastant complet des del punt de vista ambiental; no obstant, el document diu:

“les actuacions proposades en el pla d’actuacions del Pla Especial és una proposta que en cada cas s’haurà de tractar amb un projecte que treballi el detall de la qüestió; per



exemple, en el cas del traçat es diu que s'haurà de redactar un projecte i un estudi d'alternatives possibles justificant la millor" (pàg. 88)

"la proposta del nou traçat és només indicativa" (pàg. 90)

Cal indicar que durant el procediment d'avaluació ambiental estratègica s'han de definir aquests punts indicant si es tracta d'actuacions purament informatives o si tenen caràcter normatiu.

14. En el document presentat es fa referència al propi Pla Especial, la seva Normativa i plànols sense adjuntar-ne còpia; quan es redacta un document ambiental s'ha de tenir en compte que la CMAIB no disposa de tots els documents ni plànols.
15. També es fa referència al contingut mínim previst a l'art. 87 de la Llei 11/2006. Cal dir el respecte que no s'ha tengut en compte que aquest article s'ha modificat per l'art. 16 de la Llei 6/2009, de 17 de novembre, de mesures ambientals per impulsar les inversions i l'activitat econòmica a les Illes Balears; no obstant sí s'ha presentat un Annex d'Incidència Paisatgística, que és un dels apartats introduïts a l'esmentada modificació.
16. L'estudi d'alternatives presentat conclou que l'alternativa zero és inviable pel correcte desenvolupament i ús del Camí de Cavalls, i totalment improcedent si es pretén la seva potenciació com a punt d'interès turístic. S'ha de dir al respecte que aquest estudi no compleix amb el que s'estableix a l'art. 87.1.h de la Llei 11/2006 ja que només es descarta l'alternativa zero respecte la d'aprovar la present Revisió.
17. S'ha de tenir en compte que a la CMAIB s'ha iniciat l'exp. 41120/10; sembla que la Revisió del PE que s'està avaluant substitueix l'expedient iniciat, per la qual cosa, el Consell de Menorca ens haurà de trametre un ofici sol·licitant l'arxiu de l'esmentat expedient.

Contingut de l'informe de sostenibilitat ambiental

L'Informe de sostenibilitat ambiental ha de contenir, com a mínim, la informació que es detalla a l'article 87 de la Llei 11/2006 d'AIA i AAE, modificat per l'article 16 de la Llei 6/2009, de 17 de novembre, de mesures ambientals per impulsar les inversions i l'activitat econòmica a les Illes Balears. En concret:



- a) Un esquema suficient del contingut, dels objectius principals del pla o programa i les relacions amb altres plans i programes pertinents.
- b) Els aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient i la seva probable evolució en cas de no aplicació del pla o programa.
- c) Les característiques mediambientals de les zones que poden resultar afectades de manera significativa.
- d) Qualsevol problema mediambiental existent que sigui important per al pla o programa, incloent-hi, en concret, els problemes relacionats amb qualsevol zona d'importància mediambiental especial, com les zones designades de conformitat amb les directives 79/409/CEE i 92/43/CEE.
- e) Els objectius de protecció mediambiental fixats en els àmbits internacional, comunitari, nacional o autonòmic que tinguin relació amb el pla o programa i la manera en què aquests objectius i qualsevol aspecte mediambiental s'han tingut en compte durant la seva elaboració.
- f) Els probables efectes significatius en el medi ambient, incloent-hi aspectes com la biodiversitat, la població, la salut humana, la fauna, la flora, la terra, l'aigua, l'aire, els factors climàtics, els béns materials, el patrimoni cultural -inclòs el patrimoni arquitectònic, arqueològic, etnològic, el paisatge i la interrelació entre aquests elements. Aquests efectes hauran de comprendre els efectes secundaris, acumulatius, sinèrgics a curt, mitjà i llarg termini, permanents i temporals, positius i negatius.
- g) Les mesures previstes per prevenir, reduir i, en la mesura que sigui possible, compensar qualsevol efecte negatiu important en el medi ambient de l'aplicació del pla o programa.
- h) Una exposició de les principals alternatives estudiades i un resum dels motius de la selecció de les alternatives considerades, així com una descripció de la manera en què es va realitzar l'avaluació, incloent-hi les dificultats que s'hagin pogut trobar a l'hora de recaptar la informació requerida (per exemple, deficiències tècniques o falta de coneixements i experiència). La selecció de les alternatives en cas de propostes tecnològiques inclourà un resum de l'estat de l'art de cada una i justificarà els motius de l'elecció respecte de les millors tècniques disponibles en cada cas.
- i) Un informe sobre la viabilitat econòmica de les alternatives i de les mesures dirigides a prevenir, reduir, pal·liar o compensar els efectes negatius del pla o programa.
- j) Una descripció de les mesures previstes per a la supervisió de conformitat amb l'article 93 d'aquesta llei.



k) Un annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel pla en qüestió, prevegi els efectes que produirà el desenvolupament del pla i defineixi les mesures protectores, correctores o compensatòries d'aquests efectes.

l) Un mapa de riscos naturals de l'àmbit objecte d'ordenació només pels instruments d'ordenació d'actuacions d'urbanització.

m) Un estudi acústic en el seu àmbit d'ordenació que permeti avaluar-ne l'impacte acústic i adoptar les mesures adequades per reduir-lo només pels instruments de planejament urbanístic o territorial, llevat del cas que hi hagi plans acústics municipals.

n) Un resum de caràcter no tècnic de la informació facilitada en virtut dels apartats anteriors.

A més, una vegada analitzada la documentació presentada, es considera que l'ISA ha d'aprofundir més amb els següents aspectes:

1. S'ha de distingir clarament el que es modifica amb la present Revisió respecte del Pla Especial del Camí de Cavalls vigent: ubicacions infraestructures, normativa, millores camí, etc. El que s'ha d'avaluar ambientalment són les noves propostes de la present Revisió.
2. Si les actuacions que es proposen suposen una nova ocupació de territori (modificacions de traçat, aparcaments, instal·lacions serveis, etc.) s'han d'analitzar des del punt de vista ambiental, proposant alternatives de ubicació i justificant l'alternativa escollida.
3. Concretant respecte dels aparcaments cal dir que s'ha de detallar quins són els aparcaments ja existents, els ja contemplats en el PE vigent i els nous; s'ha de justificar que s'ha complert l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA de dia 6 de maig de 2003 i s'han d'estudiar alternatives d'ubicació dels nous aparcaments proposats, justificant ambientalment l'alternativa escollida.
 - a) S'ha d'avaluar ambientalment si la supressió dels itineraris que hi havia al PE vigent suposa una disminució de la protecció ambiental dels trams afectats, ja que el PE vigent establia restriccions d'usos segons els graus de fragilitat de cada itinerari (alta, mitja o baixa).
4. L'ISA haurà d'incorporar un estudi de repercussions ambientals sobre els espais XN2000, que com a mínim inclogui els següents aspectes:
 - b) Afeccions de l'alternativa de traçat de Binimel·là sobre els HIC i sobre la cria de les espècies d'interès comunitari recollides a la fitxa oficial del lloc (FND). Amb indicació de les superfícies i espècies afectades i la inclusió, si escau, de mesures protectores i correctores.
 - c) Possibles afeccions de la passarel·la de la platja de Bellavista, positives o negatives, sobre l'HIC 2120 (derivades de l'escassa



alçada de la passarel·la, de les tasques d'instal·lació, etc) i la inclusió, si escau de mesures protectores i correctores.

5. S'ha d'incloure una valoració acurada de l'afecció a incendis. Incorporant el nou mapa de risc d'incendis aprovat recentment en el IV Pla de Defensa Contra Incendis. A més, s'haurà de preveure la possibilitat que la senyalització inclogui les mesures contra incendis.

Modalitats d'informació pública i consulta

Cal recordar al promotor que, una vegada elaborat l'ISA d'acord amb l'informe tècnic i l'establert anteriorment, l'haurà de sotmetre, conjuntament amb la revisió del Pla Especial, a un termini mínim d'informació pública de 45 dies i que, igualment, haurà de consultar pel mateix termini a les Administracions Públiques afectades i al "públic interessat", d'acord amb l'article 89 de la Llei 11/2006, així com haurà de consultar al mateix òrgan ambiental, per si volen presentar al·legacions sobre la modificació puntual o l'ISA dins aquest termini.

A més, pel que fa a les modalitats d'informació pública a què s'han de sotmetre tant la documentació relativa a la revisió del Pla Especial com l'informe de sostenibilitat ambiental (ISA), s'haurà de dur a terme mitjançant anunci al BOIB, a un dels diaris de major circulació de l'illa de Menorca i a la pàgina web del Consell Insular de Menorca.

Les administracions públiques afectades (art. 88.4)

- Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca
 - Servei d'Estudis i Planificació de la DG Recursos Hídrics.,
 - Servei d'Aigües Superficials de la DG Recursos Hídrics.
 - Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
 - Servei de Gestió Forestal de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
 - Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
- Demarcació de Costes, si el recorregut del camí afecta al DPMT
- Tots els ajuntaments de l'illa de Menorca

Es considera públic interessat:



- Organitzacions ecologistes dins l'àmbit de Menorca que tenguin acreditada en els seus estatuts la protecció del medi ambient amb dos anys legalment constituïda. (GOB, etc.).
- Associacions de veïns que es puguin veure afectats.
- Associacions d'excursionistes.

D'acord amb l'article 89 de la Llei 11/2006, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques, s'haurà de consultar, també, l'òrgan ambiental (CMAIB).

Palma, 4 de novembre de 2015

El Secretari

Xavier Vergés Giménez

El President de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

Annexos

S'adjunta una còpia de l'acta de la reunió prèvia de 29 d'octubre de 2015 i els informes tècnic de 30 de desembre de 2014 i l'informe jurídic de 16 d'abril de 2015.