

27/04/2006

Sergi Marí Pons, amb DNI 41.493.817, com a President de la Secció Insular de Menorca del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, entitat declarada d'Utilitat Pública, amb domicili a efectes de notificacions al Carrer Camí des Castell, 53 de Maó

I en referència a l'anunci publicat al BOIB 45 de 30/03/06 relatiu a l'Avanç del Pla General d'Ordenació Urbana de Maó, en el termini d'exposició al públic presenta les següents

## PROPOSTES

### 1.- CARRETERES

- 1.1. L'aposta per una nova carretera que vagi des de la part occidental del polígon cap a Sant Lluís apareix com una important agressió sobre una zona d'alt valor paisatgístic i com un perill greu de condicionar el territori dels voltants de Llucmaçanes que quedaria a l'interior del vial. Atès que l'aposta principal que fa l'avanç del PGOU és pacificar les rondes i la carretera Maó – Sant Lluís, **es proposa una rectificació de traçat**, de manera que s'enllaci l'actual ronda de l'hospital amb la carretera Maó Sant Climent, per darrera del centre escolar de La Salle. La diferència d'estalvi de temps que hi pot haver entre una i altra proposta és insignificant, mentre que els efectes territorials poden ser d'allò més significatius.

Amb la proposta que aquí es realitza, es faria compatible la pacificació de la ronda amb l'eliminació de la **facilitat d'urbanització** que, fins ara a tota Menorca, han implicat sempre les rondes. El darrer exemple clarificador s'observa amb la proposta de creixement urbanístic que aquest Avanç fa de la part interior de l'esmentada ronda de l'hospital. Aquest efecte ja va ser exposat pel GOB a les seves al·legacions i rotundament desmentit per l'Ajuntament (veure annex I).

- 1.2. Per altra part, una nova carretera com la que proposa l'Avanç, implicaria augmentar encara més l'efecte barrera que s'està produint en el llevant de l'illa i que s'explica amb més detall en l'apartat dedicat al Polígon Industrial del present

document de propostes. Qualsevol carretera nova que es projecti hauria de contemplar **sistemes de protecció de la fauna**, com ara barreres pel pas de vertebrats sobre l'asfalt, que es combinin i dirigeixin cap a suficients passos subterranis, en sintonia amb l'article 11 del PTI i la línia 1.7 del Pla d'Acció de l'Agenda Local 21 de Maó.

## 2.- MOBILITAT I ACCESSIBILITAT

A l'apartat 5.4 (Mobilitat i aparcament) de la Memòria, es fa una anàlisi del comportament dels vehicles motoritzats en la principal infraestructura del sistema viari (nombre de vehicles diaris, intensitat mitjana a estiu i a hivern, parc automòbil dels nuclis urbans propers, etc) i, en canvi, es troba a faltar una anàlisi similar respecte del nombre de **desplaçaments que es fan a peu**, quins són els itineraris que registren més flux de vianants i la tipologia dels mateixos.

Es imprescindible aprofitar el plantejament de ciutat que ofereix el nou Pla General per ordenar l'espai urbà de manera que es dirigeixi de manera prioritària als vianants i als mitjans de transport més benignes des del punt de vista ambiental i social: primer el transport a peu, amb bicicleta i amb transport públic, i després el vehicle privat. La segona Línia Estratègica del Programa d'Acció de l'Agenda Local 21 de Maó està centrada precisament en disminuir la incidència del vehicle privat i potenciar el desplaçament per altres mitjans.

**Les deficiències** que es detecten a la xarxa viària que s'usa per la mobilitat a peu influeixen de manera diferent sobre cada tipologia d'usuari. El problema és percebut de desigual forma per una persona que pateix disminucions que per qui té plenes facultats físiques, com s'analitza amb grau distint un perill per un infant o per una persona adulta (Veure Annex II: Problemes de mobilitat per tipologia d'usuari).

Apareixen com a grups de més risc els infants i els ancians, als quals també es podrien equiparar els adults amb discapacitats o la gent que va amb cotxet infantil. Es tracta dels grups que manco possibilitats tenen d'accedir a un vehicle rodat i, per tant, amb predisposició preferent al desplaçament a peu.

Aquesta sensació d'inseguretat que es pot deduir dels grups de major risc, **indueix sovint** a que aquests grups s'incorporin al desplaçament amb vehicle privat amb la conseqüent obligació afegida d'usar també aquest transport per part dels adults que poden conduir i que, potser, d'altra manera anirien a peu.

Per avançar de manera real cap una ciutat més acollidora, és proposa incorporar els següents criteris a la Memòria justificativa, i a traduir-los en propostes concretes de l'estil que aquí també es relacionen:

### 2.1 Proximitat

2.1.1 Apropar els llocs d'interès. Ubicar els serveis i equipaments **en el radi d'acció** de la mobilitat no motoritzada. Fer més accessibles els punts

d'interès dels ciutadans. Establir hospitals, escoles, comerços, administració, etc., de manera que es trobin a l'abast del vianant.

- 2.1.2 Evitar la compartimentació. Defugir de la configuració de la ciutat pensada com a **illes temàtiques** que obliguen a grans desplaçaments per cobrir diverses necessitats.

## 2.2 Seguretat

- 2.2.1 Restringir la velocitat. Disminuir el risc d'atropellament, de preocupació o por davant els accidents, a partir de l'establiment de **zones amb velocitat baixa**, si cal amb la presència d'obstacles per als vehicles.
- 2.2.2 Combinar tipologies de carrers. Establir carrers amb **diferent règim de control** dels vehicles: zones amb velocitat normal, zones amb velocitat 20 o 30, àrees d'accés restringit per a residents, àrees amb restriccions d'horari, etc.
- 2.2.3 Adequar els passos de vianants. **Disminuir el perill de creuar** sense protecció o evitar allargar innecessàriament els trajectes del desplaçament a peu.
- 2.2.4 Ubicar els passos de vianants en la mateixa línia dels itineraris a peu i **no desplaçar-los lluny** de l'interès del vianant.
- 2.2.5 Instal·lar passos a les **interseccions** on no n'hi hagi.
- 2.2.6 Complementar els passos de vianant amb ampliacions de voravia als caps de cantó, per **reduir l'espai de calçada** que han de creuar els vianants i evitar l'aparcament incorrecte.
- 2.2.7 Establir **refugis** de vianant als creuaments llargs.
- 2.2.8 Als itineraris preferents, establir llocs que mantenen el nivell dels vianants i obliguen als vehicles a **reduir la seva velocitat**. Als creuers conflictius que coincideixin amb itineraris preferents, crear plataformes de tots els creuers a nivell dels vianants.

## 2.3 Interacció

- 2.3.1 Itineraris per a vianants. Apostar per crear cintes que connectin tota la ciutat i predisposin al desplaçament a peu. **Fer compatible** la circulació rodada amb els vianants i oferir màximes garanties de seguretat i comoditat a aquests darrers. Evitar la creació d'illetes totalment restringides i la creació de barris que condensin molt de comerç i faciliten la despoblació.
- 2.3.2 Teranyina de connexions. Evitar la **separació entre centre i perifèria** o la discriminació de barris per raons d'ubicació. Contemplar la necessitat de desplaçar-se a peu tant per travessar la ciutat d'una punta a l'altra com per connectar entre barris veïns (veure proposta Anell Verd)

2.3.3 Senyalètica. Instal·lar indicacions d'**orientació i distàncies en temps** per recorreguts a peu, a partir d'una senyalètica diferent de la usada normalment per als conductors de vehicles.

## 2.4 Ordenació

2.4.1 Aparcaments perifèrics. Ubicar zones adients **a la perifèria**, amb bones i dignes connexions a peu cap als punts d'interès dels vianants.

2.4.2 Accessos per l'exterior. Els aparcaments centrals que ja existeixen s'haurien de senyalitzar per **accedir-hi sempre des de la perifèria** (com passa actualment amb Sínia des Cuc). Cal evitar accessos des del o cap al centre, que provoquen pas de vehicles per les zones on es pretén disminuir el tràfic.

2.4.3 Evitar la creació de noves bosses d'aparcaments temporals al centre, que conviden als vehicles a entrar en el nucli del casc urbà. Els nous aparcaments que es construeixin dins edificis en el centre haurien de ser obligatòriament **en propietat**, per evitar l'atracció de vehicles que busquen aparcament puntual.

2.4.4 Protegir les sínies. Cal analitzar amb molt de detall les propostes que es facin d'intervenció sobre les sínies. L'actual detall que ofereix l'Avanç no permet aquest exercici. Hauria de prioritzar-se la conservació de **les sínies com espais verds**, a fi d'evitar el seu sacrifici per convertir-les en zones d'aparcament.

2.4.5 Transport públic. Facilitar les connexions dels vianants amb el transport públic. Adaptar aquest tipus de transport **a la demanda** en horaris i trajectes (hores punta de desplaçament per assistència a la feina, a l'escola, etc).

2.4.6 Vehicles no motoritzats. Establir **facilitats i seguretat** per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport regular dels ciutadans dins les zones urbanes (veure proposta Anell Verd).

## 2.5 Comoditat

2.5.1 Guals. Dissenyar les entrades de vehicles que han de creuar la vorera, de manera que prevaleixi **la comoditat del vianant** per sobre la del vehicle, tot evitant la presència de desnivells constants per aquest motiu.

2.5.2 Obstacles. Considerar sempre les necessitats dels vianants **més desfavorits** (minusvàlids, gent amb cotxet, gent amb paraigua els dies de pluja, etc.) a l'hora d'instal·lar obstacles sobre la voravia (faroles, arbres, fonts, bancs, tanques de publicitat, cabines telefòniques, papereres, etc.).

2.5.3 Paviments. Vigilar el caràcter **antilliscant** del paviment i la no presència de ressalts.

2.5.4 Invasions de vehicles. Establir sistemes per evitar la possibilitat d'**invasió de les voreres** per part dels vehicles aparcats.

2.5.5 Sortides de pluvials. Incloure com a condició obligatòria la instal·lació de canals de recollida de la pluja, per evitar les **cortines d'aigua** que cauen sobre els vianants els dies de pluja. Així mateix, eliminar les canalitzacions de pluvials que surten sobre la vorera i obligar-les a dirigir a nivell de la calçada.

2.5.6 Extractors. Prohibir les sortides d'aire d'extractors **a nivell de la gent** que es mou a peu.

## 2.6 Qualitat

2.6.1 Renous. Combatre de manera decidida els renous dins la zona urbana. Les motocicletes són un sistema de transport motoritzat que no necessita tant d'espai com els cotxes, però el renou que a vegades provoquen actua molt negativament **en la qualitat que percep** el vianant.

2.6.2 Estètica. Promoure una estètica agradable dins la ciutat. Apostar per l'enjardinament adequat i **evitar la degradació paisatgística** que sovint presenten els arbres ornamentals podats de manera constant o directament mutilats sense cap objectiu lògic. Establir dissenys del mobiliari urbà que s'integrin de manera correcta en el paisatge que recorre el vianant.

2.6.3 Fomentar la convivència. Apostar per uns dissenys dels espais urbans que siguin útils per a la **convivència activa**: places amb espais oberts que permetin la celebració d'actes col·lectius, eliminació d'elements fixos que pretenen omplir els espais a nivell estètic però que els inutilitzen per a usos festius, eliminació de pantalles que trenquen la vista, ús de materials que facilitin l'ús del carrer per als infants.

## 3.- L'ANEL·L VERD: UNA PROPOSTA D'ESTRUCTURA BÀSICA PER AL DESPLAÇAMENT NO MOTORITZAT.

La revisió del Pla General de Maó és una oportunitat d'or per apostar per un tipus d'anell verd (provat amb èxit a diverses ciutats petites i mitjanes) que hauria de ser **la peça central** d'articulació d'una futura xarxa més extensa d'espais i itineraris verds, tant urbans com d'àmbit rural proper, de gran interès per als residents i com a potencial turístic pròxim.

Els espais verds entesos com a taques aïllades veuen molt limitades les seves potencialitats d'ús i de contribució al teixit urbà. La connexió entre els espais verds, entre zones de pacificació del trànsit i la generació d'itineraris a peu, en un marc de reflexió paisatgística (és a dir, del què es veu des dels llocs per on passa la gent) és una aposta **per la qualitat de vida i pel prestigi**, també turístic, d'una ciutat. Amb el suport d'un itinerari bàsic com la Anell Verd, caldria comunicar per al tràfic no motoritzat el port amb les rondes i creuar aquest anell amb la connexió entre diverses zones verdes centrals.

A l'Annex III s'ofereix una proposta sobre plànol de l'itinerari que es podria plantejar com a estructura bàsica per als desplaçaments no motoritzats a la ciutat de Maó i que tindria també la virtut de connectar diverses zones verdes . Els trams suggerits són els següents:

- Es proposa usar Cala Figuera (que serà objecte de remodelació quan es dugui a terme el trasllat dels dipòsits de combustible) com el punt de connexió de llevant entre la ciutat i el port.
- El desviament de bona part del tràfic entre Es Castell i Maó per la nova via prevista a Trepucó, hauria de permetre habilitar un pas segur pel creuament dels vianants cap el Camí Verd.
- Bordejant la zona edificable de Sínia des Muret, s'enllaçaria amb les zones verdes municipals de la part sud de la via de ronda.
- Un pas de vianants hauria de permetre creuar la ronda a l'alçada del camí de Gràcia i facilitaria la connexió amb la zona verda prevista davant la zona dels molins i estructurar una ampliació de la vorada (potser a costa de l'espai d'aparcament que actualment s'usa com a mostrador de vehicles en venda).
- Passant per davant el futur col·legi que es situarà front als actuals quarters de Santiago, cal habilitar un nou pas de vianants per seguir amb l'itinerari (seria molt útil que l'operació urbanística prevista a la zona dels quarters deixàs suficient espai per continuar de manera atractiva el passeig, fins arribar al quadrant de Santa Maria, on la preservació del camí antic hauria de permetre dirigir-se cap el camí de ses Rodees.
- Amb un creuament a la carretera Maó – St.Climent, l'itinerari es dirigiria cap el Parc Rubió, i continuaria cap el passeig de Dalt Sant Joan, per tal d'aprofitar les vistes del port i del Museu de Sant Francesc.
- Baixant el port per Costa de Ses Piques o pels jardins del Coll des Vent, l'itinerari s'uniria de nou amb el port.
- L'anell es veu creuat, més o manco en la seva meitat, per la proposta d'unir la zona verda dels molins de ronda amb Costabella i el Freginal. Amb la connexió d'aquesta zona verda amb el centre del casc urbà, es connecta també amb el port per la Costa de ses Voltes.

L'itinerari proposat connecta quasi directament nombrosos punts d'interès que motiven o motivaran mobilitat entre els ciutadans. Serien els següents:

- Pedrera d'en Robadones
- Escola Verge del Carme
- Cementiri de Gràcia
- Zona verda dels molins
- Futur col·legi davant Santiago
- Hospital Nou
- Col·legi Mateu Fontirroig
- Institut Joan Ramis
- Escola Verge de Gràcia
- Escoleta es Busquerets
- Parc Rubió i Tudurí

- Hospital Dalt Sant Joan
- Jardins des Coll des Vent
- Museu de Menorca
- Zona del port
- Es Freginal (seria bo obrir nous accessos cap a la ciutat).
- Zona verda Costabella
- Zona verda dels molins.

Així mateix, des d'aquest itinerari principal, es podrien establir connexions amb altres punts d'interès proper o amb rutes de senderisme, com ara:

- Es Castell
- Camí Verd
- Zona verda Sínia des Cuc
- Esplanada
- Sant Lluís
- Zona instituts i Pavelló esportiu
- Escoleta es Passarells
- Llucmaçanes (Camí Negre, Camí den Claudi, etc)
- Sant Climent (Camí Vell, Sa Forana, etc)
- Poliesportiu municipal
- Horts de Sant Joan (Camí d'Alfavaret, Son Simó, d'en Ceba, d'Ets Atgotars, etc).
- Ajuntament
- Zona comercial
- Teatre Principal

#### 4.- PAISATGE

- 4.1 Una de les principals pèrdues paisatgístiques de Maó, succeïda en els darrers anys, ha estat el creixement urbanístic de Cala Llonga. Aquest indret, de manera incomprensible, no va ser inclòs dins les zones classificades com a turístiques en el PTI i, per tant, no s'ha pogut beneficiar de les restriccions i de les quotes anuals de creixement establertes en la normativa insular. Es fa necessari abordar un **pla d'integració paisatgística** per les construccions existents i per les que puguin estar projectades, a fi de minimitzar l'efecte negatiu que actualment en detecta i que afecta al conjunt de gran valor paisatgístic que representa s'Altra Banda. Un pla que seria bo també aplicar als altres nuclis de costa del terme municipal, tant de dins el port, com de fora.
- 4.2 La petita península que tanca a ponent la platja de Binidali es veu paisatgísticament afectada per l'existència d'un vial asfaltat que acaba en una rodona. Aquesta via, conseqüència d'anteriors intents d'urbanització en primera línia i que **ja no ofereix servei**, presenta símptomes de degradació i caldria plantejar la seva eliminació total (veure Annex IV).
- 4.3 Un dels trets diferencials del paisatge rural menorquí és la seva conformació de mosaic, que mescla els espais transformats en conreus, amb la presència de vegetació silvestre a les vores de les parets i als turons. Deixar créixer un cert espai

de vegetació silvestre **als voltants dels conreus** és positiu per al control natural de les plagues, la protecció del vent i el valor del paisatge, al temps que s'afavoreix també molt la fauna i la flora silvestre, el paisatge i les espècies cinegètiques. Per la seva part, la vegetació dels turons és molt útil per a protegir els conreus de l'erosió de les pluges fortes, ja que la vegetació frena l'aigua i evita que agafi força com per arrossegar la terra. El Pla General hauria d'estudiar normes per la incorporació d'aquests espais que ofereixen tants aspectes positius.

- 4.4 La vegetació silvestre que neix **a la vorera dels torrents**, a més de tenir efectes positius per a la flora i la fauna, és també una bona ajuda per a controlar les torrentades que poden fer perdre sòl fèrtil, i molt importants a efectes de paisatge. Existeixen exemples de planejaments que han acollit aquests indrets com espais protegits a efectes paisatgístics.
- 4.5 La tendència dels darrers anys a dur a terme tancaments amb molta alçada a les voreres dels camins provoca una pèrdua del paisatge o una privatització del mateix. Es proposa prohibir el **tancament de la visibilitat** (amb qualsevol material) a alçades superiors als 120 cm.
- 4.6 Una oferta interessant per mantenir paisatge i oferir alhora una prestació social, és la posada a disposició de terrenys públics perifèrics com a **zones d'hortal**, que es poden cedir o llogar a particulars amb condicions ambientals mínimes (normes d'ús de pesticides, aigua, etc)
- 4.7 Dins les normes per hivernacles, contemplades a l'apartat 3.4, caldria incloure la prohibició de **solera de formigó o asfalt** (l'hivernacle es pot sustentar en pilones de ciment), de manera que la base es mantengui com a material tou i la restitució paisatgística sigui més fàcil.
- 4.8 Caldria abordar un pla sistemàtic de **soterrament de línies elèctriques** o de comunicació, tant en àmbit urbà com rural.
- 4.9 S'hauria d'establir una protecció especial, en quant a materials, acabats i perfils, per la **façana nord antiga** que dona al port, que va per sobre del penyal comprès entre Costa de Ses Voltes i Costa de Ses Piques.

## 5.- POLIGON INDUSTRIAL

- 5.1 El gran creixement experimentat a la zona de Poima configura un efecte barrera molt considerable per la zona sud-est de l'illa (veure Annex V). La barrera natural que significa el port de Maó es suma al nucli urbà, enllaça amb la zona industrial i tanca cap el sud amb les instal·lacions aeroportuàries. Aquesta barrera, formada per zones d'ús intensiu i carreteres, constitueix un impediment considerable per poder fer realitat un dels objectius de la política mediambiental que marca l'article 11 del PTI, és a dir, l'afavoriment de **la connexió ecològica** entre els espais naturals.

A fi de compensar l'efecte barrera esmentat, es proposa una ordenació de les zones verdes o de les zones enjardinades, de manera que puguin constituir un símil de **connectors ecològics**, amb la mesura del possible. Així mateix, es demana que

també es contemplin passos de fauna per ajudar a superar les carreteres (veure Annex VI).

- 5.2 Les zones industrials són un dels espais que necessiten un major compromís amb el medi ambient. No és concebible que no s'aprofitin les grans extensions de teulades i carrers asfaltats per aprofitar l'**aigua de pluja** per usos compatibles (usos industrials, jardineria, neteja), que les mateixes teulades no siguin aprofitades per instal·lar-hi centrals de **producció solar** fotovoltaica per vendre a la xarxa, que no siguin incorporats petits molins d'**energia eòlica** o que la major part de la jardineria no es faci amb **planta autòctona**.

## 6.- EL PORT SEC. UNA NECESSITAT PER A MAÓ

- 6.1 L'ingent tràfic de mercaderies que es dona al port de Maó, sumat a la manca de coordinació institucional, està provocant uns efectes ben negatius a diferent nivell. L'acumulació de contenidors **al costat de l'estació marítima** degrada el paisatge portuari i ofereix un porta d'entrada gens adequada als passatgers que usen el transport marítim. Es produeixen també estades permanents de contenidors pels voltants de la Colàrsega. Així mateix, el recent projecte d'ampliació del moll comercial a costa d'**eliminar làmina d'aigua** és també una opció ben contrària al sentit comú i a la futura operativitat del port.

Davant la necessitat de més terreny per a les mercaderies, cal buscar solucions amb visió municipal i, encara més, **amb visió d'illa**. El port de Maó és un espai privilegiat per operar amb vaixells, sense necessitat de grans transformacions. Es proposa una adequada combinació d'usos entre el port i el polígon industrial, per tal de poder donar un servei adequat, tant a Maó com a la resta de pobles.

Es proposa la creació d'un port sec, prou ampli, en la zona del polígon industrial de Maó. El port sec permetria traslladar amb rapidesa les mercaderies que es descarreguen, de manera que **les funcions de magatzem** de contenidors s'efectuïn al polígon i no al port, com passa actualment. El port sec també podria oferir el servei de preparació de mercaderies **per compartir contenidor** (conegut com grupatge).

La zona del polígon ofereix nombrosos avantatges per aquesta funció. Disposa de comunicacions preparades per al transport pesat, està pròxim a moltes indústries i es tracta d'una zona destinada a usos intensius. La posada en funcionament d'un port sec permetria la recuperació per a **usos turístics i de lleure** de la zona sud del moll de ponent, actualment afectada.

- 6.2 Aquesta proposta implicaria necessàriament la coordinació entre Autoritat Portuària, l'Ajuntament de Maó i les empreses concessionàries. Per donar més viabilitat a la proposta i aplicar la sovint necessària visió d'illa en un territori de les dimensions de Menorca, es planteja també la possibilitat de promoure un **Consorci insular** per a la gestió de mercaderies, sota l'objectiu de compensar la major despesa de transport terrestre que puguin haver de suportar la resta de pobles de l'illa.

## 7.- GESTIÓ DE L'AIGUA

### 7.1 Aigües netes

- 7.1.1 L'ordenació urbanística hauria d'incorporar el foment de sistemes integrals per a recollir i emmagatzemar aigua de pluja en tots **els nous edificis i en les rehabilitacions** integrals d'edificis existents (veure Annex VII, gràfica d'evolució del principal aquífer de Menorca).
- 7.1.2 L'ordenació urbanística hauria d'incorporar el foment de sistemes integrals per a recollir, emmagatzemar (en dipòsits públics o privats) i distribuir aigua de pluja, **en polígons, indústries i noves places públiques** pel seu destí a regatge, neteja de carrers usos industrials o altres.
- 7.1.3 Cal garantir l'establiment de mesures de control en l'abastiment d'aigua de **Binixíquer** i assegurar la instal·lació de comptadors de consum.
- 7.1.4 El plànol 2.10 no registra el regadius de Santa Catalina.
- 7.1.5 El PGOU hauria d'incorporar la condició en la concessió de llicència de nous pous, que preveu la Llei de Disciplina Urbanística, al compliment dels requisits establerts pel PTI (Art 60, 2.3.3.1 i Annexos) segons els quals no es poden autoritzar **noves zones de regadiu** llevat que es garanteixi la utilització d'aigües depurades (excepte conreus d'horta i fruita).
- 7.1.6 El PGOU hauria d'incorporar, a nivell normatiu o de recomanació, la necessitat de control exhaustiu en l'ús (sovint molt abusiu) de l'aigua potable que es fa en tota la **zona nàutica** del port.

### 7.2 Aigües residuals

- 7.2.1 Incorporar la separació entre la recollida d'aigües de pluja i les aigües residuals. La **conducció diferenciada** hauria de ser obligatòria per tots els trams que es facin nous i per tots els trams existents que necessitin reparacions. L'actual col·lector unitari està provocant repetits episodis de contaminació al port perquè es col·lapsa la capacitat i s'aboca al port aigua mesclada.
- 7.2.2 Caldria estudiar una destinació diferent per les aigües depurades de **Sant Climent**. L'aposta que es va fer al seu dia de destinar-ho a un pou d'infiltració té moltes opcions d'acabar contaminant l'aquífer, si no ho ha fet ja.
- 7.2.3 S'ha de preveure la instal·lació de servei de clavegueram als **nuclis costaners** de Sa Mesquida i Es Murtar, i establir terminis per dotar-ne també als nuclis de s'Altra Banda.

## 8.- ENERGIA

- 8.1 En consonància amb el que estableix el Reial Decret 314/2006 del Codi Tècnic de l'Edificació, l'article 14.4 del PTI i la Línia 5 del Pla d'Acció de l'Agenda Local 21 de Maó, caldria ampliar l'apartat 4.2 del PGOU amb l'obligació de dotar amb un

percentatge significatiu d'energia solar tèrmica (escalfament d'aigua) i solar fotovoltaica (producció d'electricitat), **els nous edificis** que es construeixin i les **rehabilitacions integrals** d'edificis existents (incloent zones residencials, industrials i turístiques). Els edificis públics haurien d'abordar un programa d'implantació progressiva d'incorporació d'aquests tipus d'energia.

- 8.2 L'evolució del consum energètic a Menorca mostra una tendència absolutament insostenible (veure Annex VIII). Caldria plantejar un sistema de **benefici fiscal** per aquells edificis que superin els mínims de subministrament d'energia neta que proposi el PGOU.
- 8.3 D'acord amb l'article 30.10 del PTI, l'ordenació urbanística ha de preveure sistemes d'enllumenat públic equipats amb llums dotats de sistemes de limitació de la **contaminació lumínica** i estalvi energètic.

## 9.- ILLA DEL REI

Aquest illot de petites dimensions comparteix l'existència d'una zona urbana rodejada d'una Àrea Natural d'Especial Interès d'Alt Nivell de protecció. Efectivament, l'article 11 de la Llei 1/91 declara que els illots seran objecte del més **alt nivell de protecció**. Així mateix ho recull també el PTI marcant la zona no urbana de l'illa com d'alt nivell de protecció.

L'ordenació urbanística es veu reforçada per la presència a l'illot de *Podarcis lilfordi balearica*, subespècie de la sargantana gimnèsica que només es troba a l'illa del Rei (veure Annex IX). Aquest animal únic al món representa un gran patrimoni natural per al port de Maó. Els illots són ambients pobres i aquesta subespècie ha desenvolupat sistemes d'interacció amb el medi que, a més de ser de gran interès per a la ciència, són també **molt fràgils**. Per tant, les modificacions que puguin fer-se sobre l'illot poden afectar de manera irreversible la població de sargantanes.

*Podarcis lilfordi balearica* es troba protegida per la Directiva 92/43/CEE d'Hàbitats, en el seu Annex II (Especies animals i vegetals de interès comunitari per la conservació dels quals és necessari designar zones especials de conservació) i en el seu Annex IV (Especies animals i vegetals d'interès comunitari que requereixen una protecció estricta). Està també protegida pel Catàleg Nacional d'Espècies Amenaçades (espècies d'interès especial), pel Conveni de Berna relatiu a la conservació de la vida silvestre i del medi natural d'Europa (Annex II: Espècies de fauna estrictament protegides) i pel Conveni de Washington.

El PGOU de Maó ha de concedir també protecció estricta a la zona ANEI i **condicionar els usos** que d'aquesta part se'n puguin fer: prohibició d'afectar la vegetació i condicionar les visites a la part protegida.

## 10.- CREIXEMENT URBÀ

Els nous creixements haurien de combinar **diferents modalitats** a fi de diversificar també la tipologia de residents i facilitar la connexió social. Caldria

minimitzar el creixement en unifamiliar aïllat, per l'elevat **consum de territori** que tal modalitat implica i per l'encariment dels serveis urbans posteriors.

## 11.- PLATGES

Els accessos a les platges (apartat 3.8 de l'Avanç) s'haurien de plantejar ubicant els aparcaments **allunyats a certa distància**, més gran com major caràcter verge tengui la platja en qüestió. Els equipaments han de ser mínims i sempre situats fora de les zones d'influència dunar, perquè està demostrat l'efecte erosiu que provoquen les instal·lacions sobre zona de moviment d'arena. Les millores que s'estan duent a terme per l'aparcament de Sa Mesquida responen a aquesta filosofia d'integració, ordenació i respecte cap el medi.

Les il·lustracions que acompanyen l'apartat 3.8 són exemples molt negatius d'intervencions fetes a platges de Salou, que impliquin un malbaratament irreversible del funcionament natural de les platges. Casos similars s'han tingut a Menorca i són platges que sempre presenten repetits problemes de conservació.

## 12.- ACAMPADA

Caldria eliminar les referències a noves **edificacions** que es troben incloses a l'apartat 3.9. L'acampada, com activitat de contacte amb la natura, s'hauria de dirigir a zones amb edificacions ja existents i fer-se amb instal·lacions desmuntables.