

Sr./Sra.:
D.N.I.:
Adreça:
En representació de:

Consultat el **Pla especial d'ordenació i protecció de la Ruta de pedra en sec** aprovat inicialment per el ple del Consell de Mallorca de dia 11 de Juliol de 2008. i actualment en període d'informació i exposició pública tal com es va indicar al Diari de Mallorca de 28 de Juliol de 2008 i BOIB nº 110 de 7 d'Agost de 2008.

Exposa:

Que la major part del recorregut només és apte per ser transitat a peu (100%) o a cavall (89%) i només es permet transitar amb bicicleta, en els trams urbans i asfaltats del recorregut, que representen una mínima part del traçat (25%) i a llocs que sense estar regulat per aquest pla, ja es pot circular amb bicicleta, ja que són carrers o carreteres per on passen tot tipus de vehicles.

Al capítol 8.3. "La Capacitat d'ús a la Ruta de Pedra en Sec", a la taula resum, es defineixen tres tipus d'usos en funció de la fragilitat del recorregut, (ja que bàsicament es fa referència a aspectes físics del propi camí i el seu manteniment). així als trams amb fragilitat alta només es permet el pas de senderistes a peu, en els trams de fragilitat mitja es permet el pas de senderistes a peu o a cavall i en els trams de fragilitat baixa es permet el pas de senderistes a peu a cavall i en bicicleta.

A cap lloc de la memòria però es justifica en funció de què es determina per que el senderisme a bici només pot circular per els trams amb fragilitat baixa, predeterminant que aquest és el que més deteriora el camí i per tant ,els trams amb fragilitat mitjana o alta, no ho podrien suportar.

Existeixen nombrosos estudis internacionals que han intentat establir quins impactes damunt els camins són pitjors i en general s'ha arribat a la conclusió de que els impactes físics de les bicicletes no són pitjors que els dels senderistes a peu.(Keller, 1990; Wilson & Seney, 1994; Chavez et al. 1993; Ruff & Mellors; 1993, Cessford, 1995a; Woehrstein, 1998, 2001; Weir, 2000; Thurston & Reader, 2001;) Veure articles sobre el tema a [www. Imba.com](http://www.Imba.com). (international mountain bicycling association,).

Tanmateix ja fa nombrosos anys que les bicicletes passen pels camins de la nostra terra i es pot comparar de manera empírica, com per exemple, els camins i tiranys de la comuna de Bunyola, es fan més mal bé amb una sola tempesta o recentment amb l'aparició de quads que amb anys d'ús, amb algunes competicions incloses. Posats a comparar, si mirem dos camins amb pendent, tipologia y substrat igual , com per exemple, el camí que va de Can Penasso a Raixa (variant D tram 4) emprat només per senderistes a peu o amb bicicletes, ja que la vegetació i branques d'arbres impedeixen el pas de cavalls, amb els camins que hi ha a l'altre costat de la carretera de Sòller i que són utilitzats pels cavalls dels centres equins de la zona es veu com el primer es manté inalterat i els segons sofreixen un major deteriorament, mes pols i bassals, que es soluciona, com sempre s'ha fet, amb un correcte manteniment.

Aquesta evidència també es pot referendar en molts estudis que assegurin que erosiona més un cavall que una bicicleta, així, no s'entén que a zones de fragilitat mitja pugui circular un cavall i no una bicicleta, evidenciant que la determinació de permetre el pas d'uns senderistes o altres en funció de la fragilitat es totalment arbitrària.

Així les coses, ni l'anàlisi real de l'alteració dels camins de Mallorca, ni estudis científics justifiquen el per què es determina que en els trams més fràgils no es pot anar amb bicicleta de muntanya i sí per exemple a cavall o a peu. La determinació dels usos respecte a la fragilitat ve de més d'una idea preconcebuda de que les bicicletes són elements estranys i agressius dins la muntanya que de la pròpia realitat.

Aquesta percepció es produí quan aparegueren les primeres bicicletes tot terreny i vells senderistes i gestors de parcs naturals, davant aquesta novetat, generaren un moviment en contra que en la majoria de casos dubtava de l'ús compartit en els tiranys, sense qüestionar en molts de casos, el pas de les bicicletes per pistes amples, cosa que en el nostre cas, arriba al absurd de no permetre el pas per pistes amples producte d'urbanitzacions no acabades com el camí de Cala Egos o per l'anomenada carretera antiga de Lluç Pollença.

Actualment, fora de la nostra illa, aquest debat està quasi superat, ja que el pas del temps ha demostrat que ni l'impacte físic ni les molèsties entre els distints usuaris són tals. Així podem comprovar com la Generalitat de Catalunya juntament amb les juntes comarcals vol promocionar el senderisme amb bicicleta tot terreny, creant centres BTT per tot el seu territori, definint grans recorreguts com el camí dels Bons Homes (que supera l'àmbit nacional), els pedals de Foc (al voltant i en alguns punts, fins i tot, dins el Parc Nacional d'Aigües Tortes), etc

A nivell nacional en els grans recorreguts com el camí de Sant Jaume o a la Ruta de la Plata ningú s'ha plantejat restringir el pas de bicicletes, com a molt, a certs llocs es defineixen recorreguts alternatius més aptes per a cada tipus de senderista. A nivell Europeu es difícil trobar prohibicions de pas a les bicicletes fora dels espais de màxima protecció, i només apareixen a certs llocs per seguretat dels usuaris, tant perquè el recorregut es perillós per les bicicletes com perquè son camins amb una afluència excessiva de gent. En aquest àmbit, destaca la gran tasca de senyalització de rutes VTT feta als Alps francesos per la federació francesa de ciclisme.

És cert que a la ruta hi ha trams que no són de titularitat pública i és necessari la firma de convenis amb els propietaris per permetre el pas, però sovint la negativa d'aquests a permetre el pas de bicicletes, amaga amb justificacions ambientals, interessos, legítims, però purament particulars d'intentar, sigui com sigui, evitar el trànsit de persones al voltant de les seves finques, fins i tot, quan el camí és de titularitat pública. (S'empeltada, Muntanya, Son Forteza, Son Fortuny...)

L'administració ha de vetllar per l'interès general i més en aquest cas, en què es veu afectat un col·lectiu que només comptant amb els illencs es prou nombrós i que si interessés, podria augmentar amb els cicloturistes contribuint a la desestacionalització d'un dels sectors econòmics més importants de la nostra Comunitat.

A més a més, si fem cas al que es diu en el punt 11 de la memòria “Titularitat dels terrenys per on discorre la ruta de la pedra en sec” només uns 30 km dels 282 són de propietat privada és a dir un 10%, pel què la incidència d'aquests no hauria de condicionar fortament el pas de bicicletes.

Al final de l'apartat 8.3 s'indica que, al cap i al fi, a l'hora definir els usos permesos també s'han tingut en compte criteris de coherència i continuïtat per sobre dels criteris de fragilitat establerts. Del resultat final clarament s'abstreu que es possible que això s'hagi considerat a l'hora de definir les zones on es permet el pas de cavalls, però esta clar que no s'ha emprat amb les bicicletes que tal com hem dit han quedat relegades purament a àmbits urbans o a trams inconnexos de molt poc recorregut.

Quan es parla de rutes per a bicicletes erròniament, s'inclou a dins aquest concepte a dos tipus d'usuaris, els que empren bicicletes tot terreny i els que empren bicicletes de ruta, uns volen anar per terrenys sense asfaltar i els altres només poden anar per terrenys amb asfalt amb bones condicions.

Des de el Govern es va definir tota una xarxa de rutes cicloturístiques per tota Mallorca que després i de manera encara mes incoherent el Consell va ampliar amb les ecovies. A cap de les dues iniciatives es va entendre aquesta diferència, i així, avui es pot veure com cicloturistes equipats amb fràgils bicicletes de carretera, seguint els cartells indicadors acaben perduts per dins camins plens de pedres, per altre banda, es molt difícil veure bicicletes tot terreny en aquestes rutes ja que ningú es planteja anar amb una mountain per fer molts de kilòmetres d'asfalt i 1 o 2 kilòmetres de terra.

Seria bo que al igual que altres grans recorreguts, com el camí de Sant Jaume, ja que la ruta de la pedra en sec reconeix l'existència dels senderistes amb bicicletes, s'apliqués el criteri de continuïtat i coherència abans esmenats, i es definís un recorregut amb continuïtat amb les variants necessaris per salvar els trams poc idonis per a les bicicletes i cavalls i que segur definirien un recorregut apta per senderistes menys experimentats o majors i perquè no, persones amb discapacitat. (carretera vella de Pollença –Lluc, carretera vella Estellencs, Andratx, etc)

Sol·licita:

- 1.- Es modifiqui el **Pla especial d'ordenació i protecció de la Ruta de pedra en Sec** en l'apartat 8.3 i a la cartografia adient, per que tal com s'ha exposat, es permeti el trànsit de les bicicletes per tot el recorregut. Establint que el senderiste a peu sempre tindrà prioritat davant al que va a cavall o amb bicicleta, tal com es fa a altres normatives que regulen el trànsit per els camins de senderisme.
- 2.-Que si s'ha de limitar el pas a bicicletes a qualche tram, tal com s'ha fet amb els cavalls, quedi clara la causa d'aquesta restricció, i es defineixin recorreguts alternatius, per tal que la ruta tenguí continuïtat i sigui veritablement transitable per els distints tipus de senderistes.
- 3.- Que en les possibles modificacions es consulti i es considerin els criteris dels col·lectius representatius del mon de la bicicleta així com també en el futur pla especial de la ruta d'Artà a Lluc.
- 4.- Que es faci un pla de recorreguts en bicicleta tot terreny i a cavall per tota l'illa, connectant pobles i llocs d'interès per preservar els pocs recorreguts que encara queden en estat natural i sense asfaltar a la nostra terra.

Palma a 15 de Setembre de 2008

Firma:

S'adjuntes fulls amb firmes que ho subscriuen.

Hble. Sra. Presidenta del Consell de Mallorca.

Dep. Mediambient.