

será de aplicación el artículo 95 de la Ley de Procedimiento Administrativo inmediata, sin ningún plazo especial.

Art. 8.º Si no se llegase a un acuerdo entre el titular del establecimiento y la inspección técnica de la Consejería de Turismo, no se presentase la propuesta empresarial en el plazo señalado en el artículo 7.º b), de esta Ley, no concurrese la circunstancia del artículo 7.º c), o no hubiera discrepancia tácita o manifiesta entre el interesado y el contenido del acta formulada por la inspección técnica, la propuesta de ésta y la del titular se someterán al dictamen de la Comisión del Plan de Modernización de Alojamientos Turísticos, que se crea con esta Ley.

Art. 9.º Deben formar parte de la Comisión citada en el artículo anterior un representante de cada una de las siguientes instituciones:

Un alto cargo o técnico de la Consejería de Turismo.

Un representante de la Asociación de Empresarios de Alojamientos Turísticos.

Un representante de la Asociación de Agencias de Viajes.

Las asociaciones empresariales que deben designar un representante deben ser en todo caso las más representativas a nivel del sector afectado y de ámbito geográfico mínimo de la isla donde radique el establecimiento turístico. Los miembros de esta Comisión podrán ser asistidos por uno o varios técnicos en la materia, que tendrán voz, pero no voto, y que no serán retribuidos, si bien serán compensados por la Consejería de los gastos debidamente justificados que origine dicha representación.

La Comisión se reunirá, como mínimo, una vez al mes con carácter ordinario y actuará con criterios de economía, celeridad y eficacia.

Art. 10. La Comisión del Plan de Modernización, previa audiencia del interesado, se pronunciará sobre todos y cada uno de los puntos incluidos en el acta de la inspección técnica y el informe que se realice será remitido inmediatamente al Consejero de Turismo, quien dispondrá de quince días hábiles para emitir resolución y notificarla al interesado. Si en este plazo de quince días hábiles el Consejero de Turismo no ha dictado resolución, el dictamen de la Comisión se considerará aprobado, y el empresario afectado podrá optar por empezar la ejecución de las obras, cuyos plazos pertinentes deben computarse a partir de dicha fecha.

Art. 11. Contra la resolución del Consejero de Turismo pueden interponerse los recursos administrativos y, en su caso, judiciales que la Ley autoriza.

La interposición del recurso de reposición ante el propio Consejero de Turismo no suspenderá la ejecución del acto impugnado.

Art. 12. El programa de ejecución de obras y mejoras, tanto si se realiza por concierto del titular del establecimiento y la Administración, como si se impone por resolución del Consejero de Turismo, podrá ser plurianual, dados el contenido y el alcance, y hasta un máximo de tres años, cuyas etapas deberán cumplirse puntualmente hasta la completa realización. El informe de la Comisión del Plan de Modernización debe incluir a este efecto una propuesta de calendario, que solamente podrá ser modificada por razones justificadas, debidamente alegadas y probadas, que deberán ser admitidas por resolución del Consejero de Turismo, previo el informe de la Comisión referida.

Art. 13. La Consejería de Turismo supervisará y asegurará el cumplimiento del concierto con el titular del establecimiento o la resolución administrativa adoptada. El retraso significativo en cualquier plazo del calendario debe ser advertido al administrado mediante requerimiento de la Consejería de Turismo y si, una vez efectuado dicho requerimiento, persistía el retraso, excepto en el caso de que fuera imputable a fuerza mayor por causas ajenas al titular del establecimiento, se incoará expediente sancionador que, en su caso, podrá provocar su clausura.

Art. 14. Una vez comprobada por la inspección técnica la completa realización del programa de ejecución de obras y mejoras a que se hace referencia en los criterios anteriores, debe hacerse constar también esta circunstancia de la manera prevista en el artículo 6.º de esta Ley.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.-Los titulares de establecimientos de alojamientos que no superen la inspección técnica podrán excepcionalmente ser eximidos del cumplimiento de esta Ley, si presentan inmediatamente la baja definitiva como explotación turística del mismo establecimiento, baja que quedará en suspenso por el plazo máximo de un año, siempre que cumplan la normativa que afecta a la seguridad, la prevención de incendios, y las prescripciones sanitario-alimenticias, y que esta suspensión se solicite expresamente.

En la resolución que se dicte, el Consejero requerirá el cumplimiento inexcusable de esta normativa, mediante la ejecución, en su caso, de las

obras necesarias, como condición para el ejercicio de la actividad durante el tiempo de suspensión de la baja, periodo que en ningún caso podrá ser objeto de prórroga.

Segunda.-La Consejería de Turismo creará una oficina de asesoramiento del Plan de Modernización de Alojamientos Turísticos a estos efectos y para la tramitación de los expedientes necesarios para obtener los créditos y las ayudas que puedan arbitrase.

#### DISPOSICION FINAL

Se faculta al Consejo de Gobierno para desarrollar esta Ley, que entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares».

Palma de Mallorca, 30 de mayo de 1990.

JAIME CLADERA CLADERA  
Consejero de Turismo

GABRIEL CAÑELLAS FONS  
Presidente

(Publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» número 74, de 19 de junio)

### 18518 LEY 4/1990, de 31 de mayo, de Declaración de un Área Natural de Especial Interés en la Marina de Lluchmajor.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

Las marinas o los montes bajos situados entre los núcleos de población y el mar de gran parte de migjorn y levante de Mallorca representan espacios naturales de un gran interés, tanto naturalístico como etnológico. Sus valores naturales han justificado su inclusión en los inventarios de espacios a proteger elaborados tanto por ICONA como por INESE.

Estas tierras, en general de climatología árida y una cierta pobreza edáfica, han sido explotadas con una intensidad menor, fundamentalmente por la ganadería y la caza. Tales aprovechamientos han permitido el mantenimiento de la vegetación natural, o de comunidades vegetales suficientemente evolucionadas, con la fauna asociada que les es propia.

Un caso singular y relevante de estas marinas es la de Lluchmajor. Asentada sobre una llanura elevada de rocas vindobonianas, la Marina de Lluchmajor es la más extensa y representativa de las marinas mallorquinas. Sus acebuchales son los más grandes de la isla de Mallorca y representan una comunidad botánica que tiene en nuestras islas su máximo exponente. Este tipo de comunidades han gozado de una prioridad clara a la hora de conservar el patrimonio natural, ya que es precisamente en las Baleares donde existen los más bellos y completos ejemplos y, por tanto, el lugar del mundo donde se pueden preservar de manera más completa. Conservar una muestra de los acebuchales litorales mallorquines es un deber prioritario, en especial cuando las amenazas urbanísticas ejercen acciones irreversibles en uno de los lugares de más interés de toda la Marina.

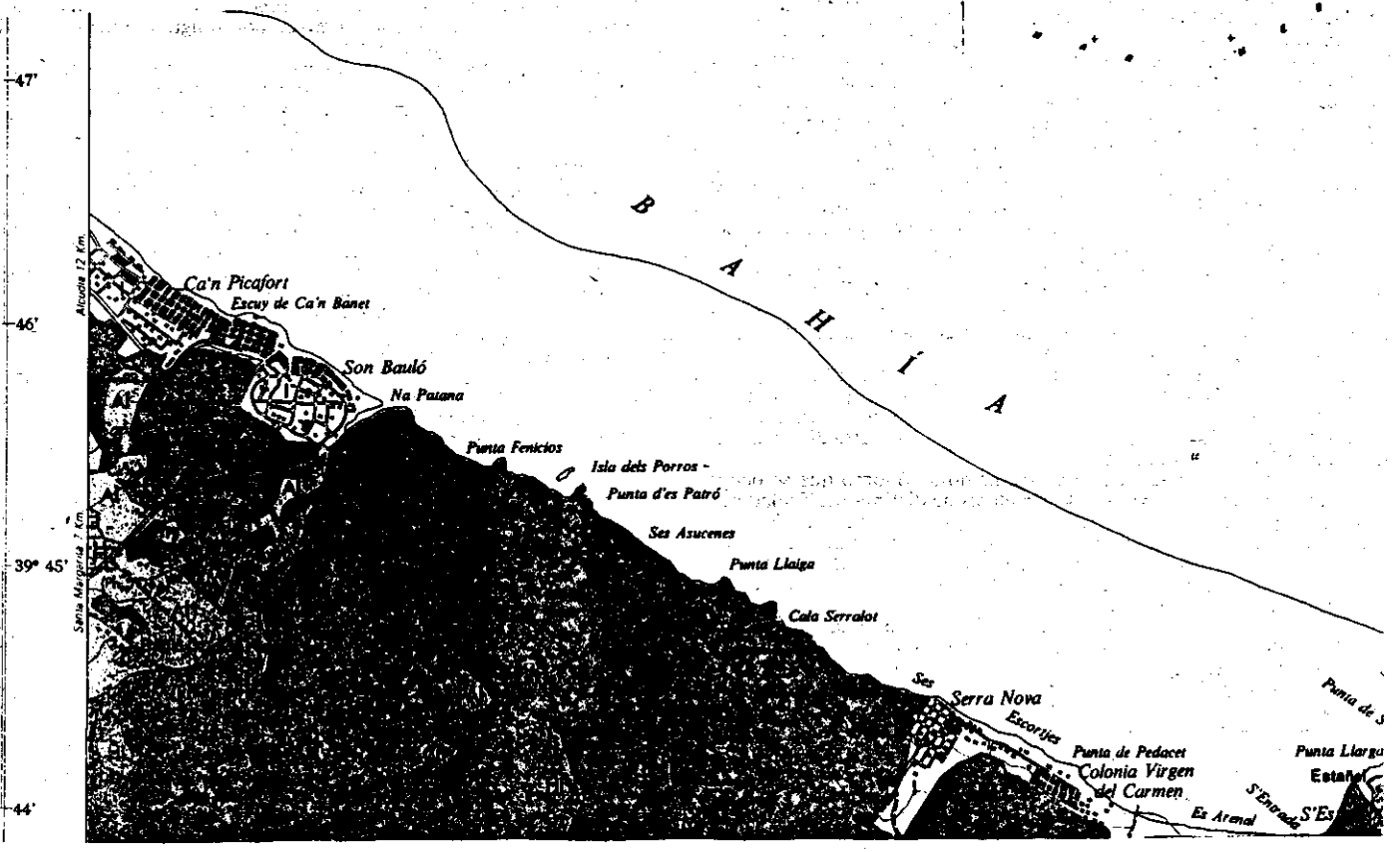
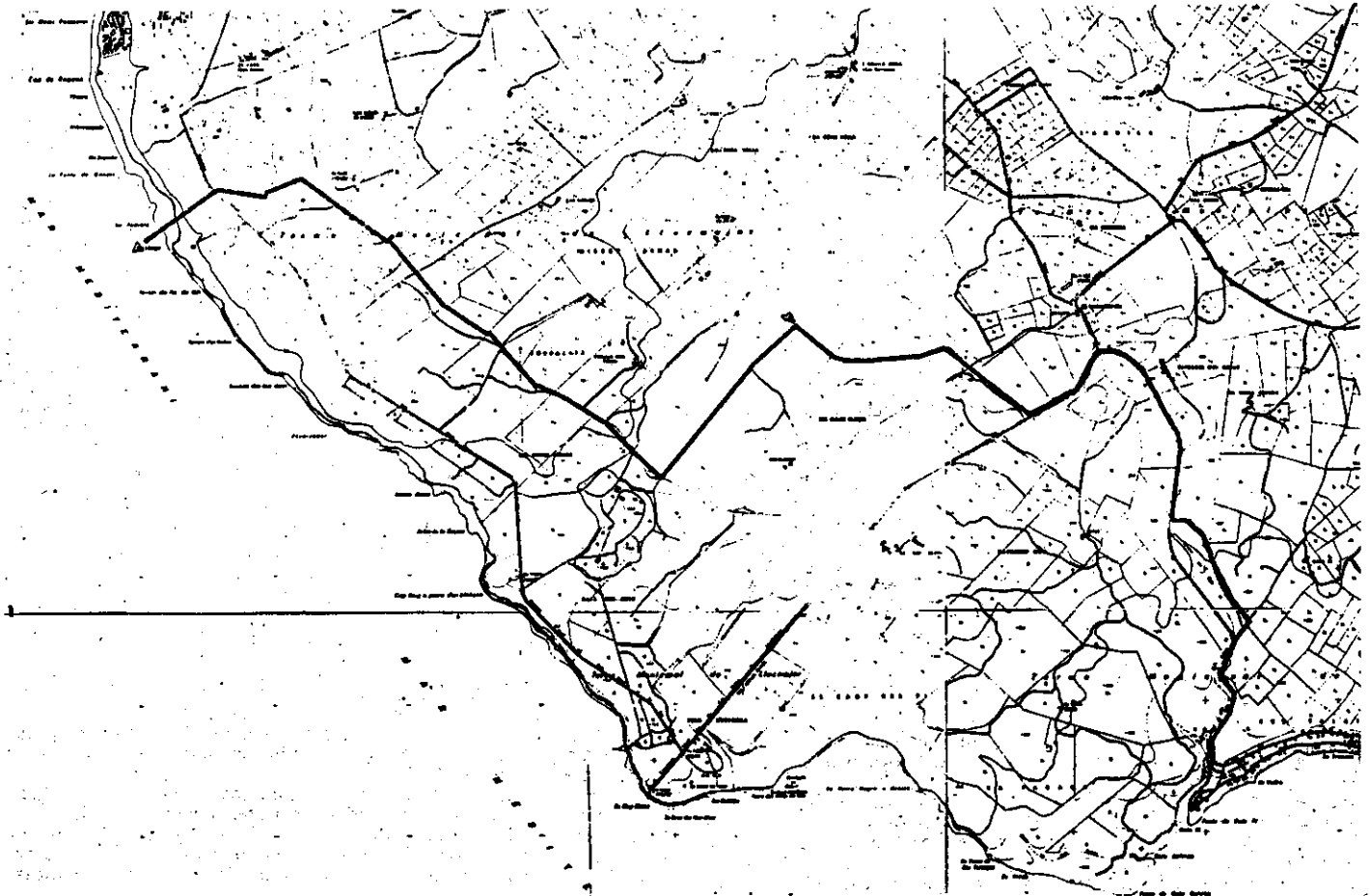
Además de los acebuchales, otras comunidades biológicas presentan un elevado interés científico y cultural: las colonias de aves marinas de los acantilados, los conjuntos fauno-florísticos de las basas temporales, las poblaciones de diversos vertebrados que subsisten en el monte bajo, en los barbechos, etc.

La ocupación humana es aquí muy antigua, y ha ido añadiendo elementos de interés cultural: Poblados talayóticos, atalayas costeras de vigilancia, las fincas como muestras de arquitectura rural tradicional, las barracas de los barbecheros, paredes secas, abrevaderos y otros elementos de la artesanía constructiva arcaica. Señalamos igualmente el interés arquitectónico y paisajístico de los varaderos de Cala Pi, el único refugio de pescadores de toda la zona.

El área delimitada en esta Ley incluye algunos de los elementos naturales más valiosos de la Marina de Lluchmajor, así como muestras representativas de todo el patrimonio natural y cultural de esta zona. La protección de este área es insuficiente si no va acompañada de una adecuada y armónica ordenación territorial de toda la Marina, pero resulta del todo necesaria para preservar definitivamente el mejor conjunto de montes bajos, peñales y paisajes propios del migjorn mallorquín.

Artículo 1.º Se declara el Área Natural de Interés Especial de la Marina de Lluchmajor, de acuerdo con lo que dispone la Ley 1/1984, de 14 de marzo, de Ordenación y Protección de Áreas Naturales de Interés Especial.

Art. 2.º El Área Natural de Interés Especial de la Marina de Lluchmajor está situada en el municipio de Lluchmajor y tiene como límites los señalados en el plano adjunto.



## DISPOSICION TRANSITORIA

El régimen urbanístico transitorio aplicable al suelo no urbanizable de especial protección hasta la aprobación del Plan Especial de Protección previsto en el artículo 5 de la Ley 1/1984, de Ordenación y Protección de Áreas Naturales de Interés Especial, será el que prevé el Plan Provincial de Ordenación de las Baleares para los elementos paisajísticos singulares, para el sector situado entre la costa y una paralela a ésta a 500 metros de distancia, y el de los parajes preservados en área forestal para el resto del espacio.

## DISPOSICIONES FINALES

Primera.-Se autoriza al Govern de la Comunidad Autónoma a dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y el desarrollo de esta Ley. Segunda.-La presente Ley tendrá vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el «Butlletí Oficial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears».

Palma de Mallorca, 31 de mayo de 1990.

JERONIMO SAIZ GOMILA,  
Consejero de Obras Públicas  
y Ordenación del Territorio

GABRIEL CAÑELLAS FONTS,  
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» número 77, de 26 de junio de 1990)

## 18519 LEY 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

## EXPOSICION DE MOTIVOS

El desarrollo del proceso de transferencias de competencias en materia de carreteras del Estado a las Comunidades Autónomas motivó la elaboración por el Gobierno de la nación y la posterior aprobación por las Cortes el día 29 de julio de 1988, de una nueva Ley de Carreteras, referida a las de interés general del Estado, que deroga la anterior del día 19 de diciembre de 1974, cuyo ámbito de aplicación se extendía a toda clase de carreteras y, por esto, a las dependientes de las Comunidades Autónomas y a las de los Entes de Administración Local.

El vacío producido por esta modificación legal justifica plenamente la redacción de la Ley de Carreteras propia de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, que abarca las redes dependientes del Gobierno, de los Consejos Insulares y de los Ayuntamientos, teniendo en cuenta la competencia exclusiva de la Comunidad en materia contenida en el apartado 5 del artículo 10 del Estatuto de Autonomía.

Hay que señalar como primera nota distintiva de la Ley que se ajusta tanto como ha sido posible a la estructura y al contenido de la Ley estatal. Así, la definición de las carreteras, el tipo, las características y los elementos básicos se corresponden prácticamente en su totalidad, y lo mismo pasa con los estudios de planeamiento y con el desarrollo de la temática general de las medidas de defensa de la carretera.

Con ello se consigue conservar las denominaciones tradicionales, profundizar en las experiencias tenidas, mantener criterios que son conocidos y respetados por usuarios, proyectistas y constructores y hacer más fecunda la colaboración técnica entre las distintas Administraciones y Entidades españolas vinculadas al sector.

En otro orden de cosas, la Ley aborda una clasificación de las carreteras de la Comunidad, que hace coincidir las condiciones de uso de cada una con la adscripción administrativa correspondiente. Así, las carreteras con tráfico de mas importancia cuantitativa o cualitativa se integran en la red primaria, cuya titularidad corresponde al Gobierno; las que tienen como misión la distribución del tráfico en destinos detallados forman las redes secundarias, de titularidad de los Consejos Insulares, y, finalmente, las que dan apoyo a tráficos puramente locales forman parte de las redes locales y rurales, cuya titularidad ostenta el Ayuntamiento correspondiente.

La Ley prevé la creación de un organismo autónomo que se ocupe de la administración y la gestión de carreteras de distinta titularidad que permita que, en el ámbito relativamente pequeño de nuestra Comunidad, se aprovechen al máximo los recursos, siempre insuficientes, con los cuales se tiene que hacer frente al alto coste de construcción y conservación de las carreteras, al mismo tiempo que puede conseguirse una coordinación perfecta en la planificación y explotación.

No se excluye la participación en este Organismo de la Administración Central, en la línea de colaboración técnica y económica que se inició desde el traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma, al no haber quedado ninguna carretera de interés general del Estado en el archipiélago balear.

La Ley pone el acento en la obligatoriedad que las carreteras nuevas o las mejores de las existentes que las modifiquen sustancialmente respondan a un planeamiento global previo, en concreto que se encuentren contenidas en el Plan Director Sectorial; también en este Plan se ha de acometer una reordenación de las carreteras a cada una de

las redes, ya que la distribución hoy existente presenta disfunciones claras respecto al papel asignado a cada una.

Queda patente en el texto la voluntad de contar con una información completa de las obras planeadas o proyectadas, tanto las diversas administraciones interesadas, como las personas que puedan verse afectadas. Lógicamente se prevén los mecanismos adecuados para que, en caso de discrepancias, sea el criterio más general el que pueda llevarse a cabo, de manera que la voluntad de unos pocos no impida el interés de la mayoría.

La Ley regula las afecciones de las carreteras a las propiedades colindantes, con un doble criterio: Por una parte, se mantiene la sistemática de zonas, constituidas por franjas longitudinales de terrenos, generalmente paralelas a las carreteras, cuya función y dimensiones varíen según la categoría de la carretera y la situación en el planeamiento, esto en concordancia con lo que se exponía anteriormente como primera nota distintiva de la Ley; por otra, se ha tendido a simplificar estas zonas tanto como sea posible, de acuerdo con la experiencia de aplicación en las islas.

Es importante también destacar que esta experiencia permite tratar diversos aspectos de las construcciones y actividades que se pueden permitir en el entorno de las carreteras; de manera específica acomodándolas a la problemática insular; así pasa con los cierres, los muros de sostenimiento de márgenes, explotaciones comerciales y turísticas, la construcción de nuevos accesos y la publicidad.

En cuanto a la persecución de las infracciones, la Ley fija el procedimiento y detalla minuciosamente las faltas, así como su calificación y sanción, con lo cual se pretende una tramitación ágil y clara y una defensa contundente de la carretera y la seguridad del usuario.

## CAPITULO PRIMERO

## Disposiciones generales

Artículo 1. Es objeto de esta Ley la regulación de la planificación y proyecto de las carreteras de las Islas Baleares, así como su financiación, construcción, conservación, explotación y uso.

Art. 2. 1. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público, proyectadas y construidas o adaptadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

2. Por las características que presentan, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

3. Son autopistas las carreteras que han estado especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y que reúnen las siguientes características:

- No tienen acceso a ellas las propiedades colindantes.
- No atraviesa a nivel ningún otro sendero, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni están atravesadas a nivel por ningún sendero, vía de comunicación o servidumbre de paso.
- Consta de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, excepto en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja o terreno no destinado a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

4. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas en cada sentido de la circulación y limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

5. Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

6. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

7. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación y que pueden incluir zonas de estacionamiento y descanso, estaciones de suministro de carburantes; bares, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos, destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Art. 3. No tienen la consideración de carreteras:

- Las calles, es decir, las vías que discurren íntegramente por suelo urbano y no forman parte de carreteras interurbanas.
- Los caminos de servicios, entendiéndose como tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, sean públicas o privadas.

Art. 4. Para la correcta interpretación de esta Ley, se definen los elementos siguientes, sin perjuicio de que reglamentariamente se complementen y detallen éstos y otros.

Acera es la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al paso de los peatones.

Apartadero es el ensanchamiento de la calzada, destinada a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

Arcén es la zona longitudinal de la carretera libre de obstáculos comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente a la plataforma o la berma, si existe.