

# BUTLLETÍ OFICIAL

## del

# PARLAMENT

## de les

# ILLES BALEARS



DL. PM. 558-1983

Fq.Con.núm. 33/28

2 de juny de 2017

IX legislatura

Núm. 98

## SUMARI

### 1. PLE DEL PARLAMENT

#### 1.1. TEXTOS APROVATS

##### 1.1.1. PROPOSICIONS DE LLEI

A) Proposició de llei de modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears. 5061

#### 1.2. TEXTOS DEBATUTS

##### 1.2.1. INTERPEL·LACIONS

A) RGE núm. 4662/17, del Grup Parlamentari Popular, relativa a política del Govern en relació amb la contractació pública. 5062

##### 1.2.2. RESPOSTES A PREGUNTES FORMULADES EN EL PLE

A) RGE núm. 6194/17, de la diputada Antònia Perelló i Jorquera, del Grup Parlamentari Popular, relativa a situació laboral a IB3. 5062

B) RGE núm. 6192/17, del diputat Carlos Saura i León, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a treballadors i treballadores d'IB3. 5062

- C) RGE núm. 6197/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a informe sobre la incidència del lloguer de vacances a les Illes Balears. [5062](#)
- D) RGE núm. 6195/17, de la diputada Maria Núria Riera i Martos, del Grup Parlamentari Popular, relativa a dotació adequada d'efectius de policia local als municipis de les Illes Balears. [5062](#)
- E) RGE núm. 6191/17, del diputat David Martínez i Pablo, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a millora dels serveis ferroviaris. [5062](#)
- F) RGE núm. 6201/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a Centre Bit d'Inca. [5062](#)
- G) RGE núm. 6198/17, del diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a òrgan encarregat de resoldre les resolucions en matèria d'accés dels ciutadans a la informació pública. [5062](#)
- H) RGE núm. 6196/17, del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a retallades a la Unitat de tabaquisme de l'àrea de salut d'Eivissa i Formentera. [5062](#)
- I) RGE núm. 6199/17, del diputat Antoni Camps i Casasnovas, del Grup Parlamentari Popular, relativa a mesures d'inspecció o sancionadores contra activitats que es duen a terme en àrees protegides. [5062](#)
- J) RGE núm. 6188/17, de la diputada María Consuelo Huertas i Calatayud, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a mesures contra l'adjudicació de contractes. [5062](#)
- K) RGE núm. 6510/17, del diputat Xavier Pericay i Hosta, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a proposta del Sr. Jarabo per entrar al Govern. [5062](#)
- L) RGE núm. 6227/17, del diputat Nel Martí i Llufríu, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a deducció fiscal per a estudiants fora de l'illa de residència. [5062](#)
- M) RGE núm. 6202/17, del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a ajudes pel temporal. [5062](#)
- N) RGE núm. 6193/17, de la diputada Laura Camargo i Fernández, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a patronals de restauració i oci nocturn. [5063](#)
- O) RGE núm. 6200/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a model turístic del Govern, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears. [5063](#)

## 1.5. INFORMACIONS

- A) Declaració institucional del Dia Internacional contra l'LGTTBI fòbia. [5063](#)
- B) Dictamen de conclusions de la Comissió no permanent d'investigació sobre les autopistes d'Eivissa. [5064](#)
- C) Vot particular rebutjat a les conclusions de la Comissió no permanent d'investigació sobre les autopistes d'Eivissa. [5078](#)
- D) No-presa en consideració de la Proposició de llei RGE núm. 3963/17. [5094](#)
- E) Procediment directe i en lectura única per a la Proposició de llei RGE núm. 4500/17, de modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears. [5095](#)

## 2. COMISSIONS PARLAMENT

### 2.4. COMPAREIXENCES

- A) Compareixença de la Sra. Consellera de Presidència, davant la Comissió d'Assumptes Institucionals i Generals, sobre el desenvolupament de les accions d'impuls normatiu i d'execució de les polítiques LGTTBI en compliment de la Llei 8/2016, de 30 de maig, per garantir els drets de lesbianes, gais, trans, bisexuals i intersexuals i per eradicar l'LGTTBI fòbia (RGE núm. 5506/17). [5095](#)
- B) Compareixences del Sr. Adrián Salazar i de la Sra. Nuria Calzada, davant la Comissió de Salut, sobre el Pla de treball de la Ponència d'estudi per a la regulació dels clubs socials de cànnabis (CSIC) i l'ús terapèutic del cànnabis. [5095](#)

### 3. TEXTOS EN TRAMITACIÓ

#### 3.9. MOCIONS

A) RGE núm. 7015/17, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a model de transport públic, derivada de la Interpel·lació RGE núm. 2562/17. [5095](#)

#### 3.10. PREGUNTES AMB SOL·LICITUD DE RESPOSTA ESCRITA

A) RGE núm. 6968/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sagreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a indústries càrnies. [5096](#)

B) RGE núm. 6969/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sagreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a indústries agrícoles. [5096](#)

C) RGE núm. 6970/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sagreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a SAT. [5096](#)

D) RGE núm. 7021/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins. [5096](#)

E) RGE núm. 7022/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, II. [5096](#)

F) RGE núm. 7023/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, III. [5097](#)

G) RGE núm. 7024/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, IV. [5097](#)

H) RGE núm. 7033/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres en el pont del Torrent dels Jueus. [5097](#)

I) RGE núm. 7034/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres en el pont del Torrent dels Jueus (2). [5097](#)

J) RGE núm. 7035/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per al corredor paisatgístic del carrer Bellamar i a l'aparcament de Can Pastilla en el solar de correus. [5097](#)

K) RGE núm. 7036/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per substitució de l'empedrat del carrer Marbella. [5097](#)

L) RGE núm. 7037/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per a un aparcament a Lluçmajor. [5098](#)

M) RGE núm. 7038/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a informes de viabilitat d'ornamentació paisatgística. [5098](#)

N) RGE núm. 7039/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a corredor paisatgístic del Passeig de les Meravelles. [5098](#)

O) RGE núm. 7040/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a ampliació de les voreres al Club Nàutic de S'Arenal. [5098](#)

P) RGE núm. 7041/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a corredor paisatgístic en els carrers Acapulco, Trobadors i Les Meravelles. [5098](#)

- Q) RGE núm. 7042/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a reparació de deficiències a l'escultura "Vent" i a les pistes esportives de l'AVINGUDA Amèrica. 5099
- R) RGE núm. 7043/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a recaptació en concepte de drets urbanístics per part del Consorci Platja de Palma. 5099
- S) RGE núm. 7051/17, del diputat Antoni Reus i Darder, del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, relativa a estat de tramitació del Pla d'infraestructures sanitàries d'atenció primària. 5099
- T) RGE núm. 7057/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a projecte per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa. 5099
- U) RGE núm. 7058/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a actuacions per executar el projecte per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa. 5099
- V) RGE núm. 7059/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a zones d'Eivissa sense senyal de TDT. 5100
- W) RGE núm. 7060/17, de la diputada Margaret Mercadal i Camps, del Grup Parlamentari Popular, relativa a al·legacions presentades al Decret de protecció de la posidònia. 5100
- X) RGE núm. 7061/17, de la diputada Margaret Mercadal i Camps, del Grup Parlamentari Popular, relativa a participació ciutadana en el Decret de protecció de la posidònia. 5100

### 3.11. PREGUNTES AMB SOL·LICITUD DE RESPOSTA ORAL DAVANT PLE

- A) RGE núm. 7069/17, del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a control del transport de passatgers als aeroports. 5100
- B) RGE núm. 7070/17, del diputat Xavier Pericay i Hosta, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a dissolució del Consorci Platja de Palma. 5100
- C) RGE núm. 7077/17, del diputat Alberto Jarabo i Vicente, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a contractació temporal fraudulenta. 5100
- D) RGE núm. 7078/17, del diputat Salvador Aguilera i Carrillo, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a manca de metges d'urgències a Can Misses. 5101
- E) RGE núm. 7079/17, del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a renúncies de metges en el servei d'urgències de Can Misses. 5101
- F) RGE núm. 7080/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a manteniment de la bonificació del 25% en el transport marítim entre illes. 5101
- G) RGE núm. 7097/17, de la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a transport marítim de passatgers de "baix cost". 5101
- H) RGE núm. 7116/17, del diputat Nel Martí i Llufríu, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a actuacions perquè l'Estat compleixi amb el previst a l'Estatut quant a inversió. 5101
- I) RGE núm. 7117/17, complementada amb l'escrit RGE núm. 7141/17, de la diputada María Consuelo Huertas i Calatayud, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a comissió del Pla de Sant Jordi. 5101
- J) RGE núm. 7118/17, del diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, relativa a manteniment de Son Real. 5102
- K) RGE núm. 7119/17, del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, relativa a descompte del transport de mercaderies. 5102
- L) RGE núm. 7125/17, del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a programa de detecció precoç del càncer colorectal. 5102

M) RGE núm. 7126/17, del diputat Antoni Camps i Casasnovas, del Grup Parlamentari Popular, relativa a Catalunya com a mirall de les Illes Balears. 5102

N) RGE núm. 7127/17, del diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a deficiències en els contractes formalitzats amb el Sr. Jaume Garau. 5102

O) RGE núm. 7128/17, de la diputada Maria Núria Riera i Martos, del Grup Parlamentari Popular, relativa a cobrament íntegre de la nòmina per part dels docents que es troben de baixa per malaltia. 5102

P) RGE núm. 7129/17, del diputat Rafel Nadal i Homar, del Grup Parlamentari Popular, relativa a solució de les deficiències que afecten la línia ferroviària en el municipi de Sineu. 5103

Q) RGE núm. 7130/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a servei de neteja amb barques del litoral de les Illes Balears. 5103

R) RGE núm. 7131/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a proposta de nou REB per a les Illes Balears. 5103

S) RGE núm. 7135/17, de la diputada Marta Maicas i Ortiz, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a SUAP d'Eivissa. 5103

T) RGE núm. 7136/17, del diputat Alberto Jarabo i Vicente, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a falta de finançament. 5103

U) RGE núm. 7137/17, del diputat Carlos Saura i León, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a llibertat d'expressió a la UIB. 5103

### 3.14. PROPOSICIONS NO DE LLEI DAVANT COMISSIÓ

A) RGE núm. 6978/17, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a declaració de continuïtat ecològica dels LIC marítims de l'illa de Formentera per part de l'Estat, davant la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial. 5104

B) RGE núm. 7046/17, dels Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears i MÉS per Mallorca, relativa a reconeixement de drets de professorat interí, davant la Comissió de Cultura, Educació i Esports (procediment d'urgència). 5105

### 3.15. RESPOSTES A PREGUNTES

A) A la Pregunta RGE núm. 2529/17, presentada pel diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a recaptació de l'impost turístic durant el 2016 i import dels projectes que s'han de finançar al seu càrrec. 5105

B) A la Pregunta RGE núm. 3651/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a augment de recursos humans a salut mental. 5106

C) A la Pregunta RGE núm. 3652/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a espais destinats a associacions sociosanitàries en la redistribució de l'antic Can Misses. 5106

D) A la Pregunta RGE núm. 3653/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a espais destinats a associacions sociosanitàries en la redistribució de Son Espases. 5106

E) A les Preguntes RGE núm. 3781/17 a 3789/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de Cala Tarida (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5106

F) A la Pregunta RGE núm. 3790/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de Cala Tarida (Eivissa) a l'abocador insular. 5107

G) A les Preguntes RGE núm. 3791/17 a 3799/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Antoni de Portmany des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5107

- H) A la Pregunta RGE núm. 3800/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de Sant Antoni de Portmany per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5108
- I) A les Preguntes RGE núm. 3801/17 a 3809/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Josep de Sa Talaia (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5108
- J) A la Pregunta RGE núm. 3810/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Sant Josep de Sa Talaia per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5108
- K) A les Preguntes RGE núm. 3811/17 a 3819/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Can Bossa (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5108
- L) A la Pregunta RGE núm. 3820/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Can Bossa (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5108
- M) A les Preguntes RGE núm. 3821/17 a 3829/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de la ciutat d'Eivissa des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5108
- N) A la Pregunta RGE núm. 3830/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de la ciutat d'Eivissa per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5109
- O) A les Preguntes RGE núm. 3831/17 a 3839/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Cala Llonga (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5109
- P) A la Pregunta RGE núm. 3840/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Cala Llonga (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5109
- Q) A les Preguntes RGE núm. 3841/17 a 3849/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Miquel (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5109
- R) A la Pregunta RGE núm. 3850/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Sant Miquel (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5109
- S) A les Preguntes RGE núm. 3851/17 a 3859/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Joan de Labritja des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5109
- T) A la Pregunta RGE núm. 3860/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Sant Joan de Labritja per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5110
- U) A les Preguntes RGE núm. 3861/17 a 3869/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017. 5110
- V) A la Pregunta RGE núm. 3870/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular. 5110
- W) A la Pregunta RGE núm. 3884/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas. 5110
- X) A la Pregunta RGE núm. 3885/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas. 5110
- Y) A la Pregunta RGE núm. 3886/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas. 5111
- Z) A la Pregunta RGE núm. 3887/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas. 5111
- AA) A la Pregunta RGE núm. 3966/17, presentada pel diputat Nel Martí i Llufríu, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a part de la recaptació per impost sobre el joc relacionat amb activitats esportives gestionades per la CAIB derivada (2013-2017) als consells insulars. 5111

AB) A la Pregunta RGE núm. 3981/17, presentada pel diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compromisos econòmics amb el Teatre Principal d'Inca. 5111

AC) A la Pregunta RGE núm. 4244/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (1). 5111

AD) A les Preguntes RGE núm. 4245/17 a 4249/17, presentades pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relatives a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (2 a 6). 5112

AE) A la Pregunta RGE núm. 4250/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (7). 5112

AF) A la Pregunta RGE núm. 4251/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears. 5112

AG) A la Pregunta RGE núm. 4252/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears. 5112

AH) A la Pregunta RGE núm. 4253/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears. 5112

AI) A la Pregunta RGE núm. 4277/17, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a recaptació per municipis de l'impost sostenible 2016. 5112

AJ) A la Pregunta RGE núm. 4278/17, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a cost de demolició de la parcel·la de Son Serra de Marina. 5113

AK) A la Pregunta RGE núm. 4279/17, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a cost de la finca de Son Real. 5113

AL) A les Preguntes RGE núm. 5014/17 a 5017/17, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a deute del Govern amb el consells insulars d'Eivissa, de Formentera, de Mallorca i de Menorca a 1 d'abril de 2017. 5113

AM) A les Preguntes RGE núm. 5018/17 a 5084/17 i 5089/17 a 5155/17, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a pagaments pendents i a deute del Govern en relació amb diversos municipis de les Illes Balears a 1 d'abril de 2017. 5113

AN) A les Preguntes RGE núm. 5085/17 a 5088/17, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a pagaments pendents als consells insulars a 1 d'abril de 2017. 5113

AO) A les Preguntes RGE núm. 5156/17 a 5159/17, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a import de les operacions comunicat a l'Administració General de l'Estat en sanitat, en educació, en serveis socials i import de les operacions comunicat a l'Administració General de l'Estat el mes de març de 2017. 5113

AP) A la Pregunta RGE núm. 5160/17, presentada pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a import d'operacions del pendent de pagament computat a efectes del càlcul del període de pagament el març. 5114

### 3.16. SOL·LICITUDS DE COMPAREIXENÇA

A) RGE núm. 6953/17, del Govern de les Illes Balears, relatiu a sol·licitud de compareixença de la Sra. Consellera de Serveis Socials i Cooperació sobre els canvis en els serveis del SEPAP. 5114

### 3.17. INFORMACIÓ

A) Substitució de les preguntes amb sol·licitud de resposta oral davant el Ple RGE núm. 6924/17, 6982/17, 6987/17, 6988/17, 6990/17 i 6993/17. 5114

B) Retirada de la sol·licitud de compareixença RGE núm. 4597/17. 5114

- C) Tramitació davant la Comissió d'Assumptes Socials i Drets Humans per a la Proposició no de llei RGE núm. 4368/17. [5114](#)
- D) Admissió i qualificació de l'escrit RGE núm. 7072/17, presentat pel Govern de les Illes Balears, de tramesa del Decret llei 2/2017, de 26 de maig, de mesures urgents en matèria de transports terrestres. [5114](#)
- E) Procediment d'urgència per a la Proposició no de llei RGE núm. 894/16. [5115](#)
- F) Procediment d'urgència per a la Proposició no de llei RGE núm. 12576/16. [5115](#)
- G) Fixació de les dates dels propers períodes de sessions. [5115](#)
-



# 1. PLE DEL PARLAMENT

## 1.1. TEXTOS APROVATS

### 1.1.1. PROPOSICIONS DE LLEI

#### Ordre de Publicació

*El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 16 de maig de 2017, aprovà la Proposició de Llei de modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears.*

*Palma, a 30 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

A)  
**PROPOSICIÓ DE LLEI DE MODIFICACIÓ DE LA  
LLEI 30/1998, DE 29 DE JULIOL, DEL RÈGIM  
ESPECIAL DE LES ILLES BALEARS**

#### EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La Constitució Espanyola reconeix el fet insular com un fet diferencial que ha de ser particularment tingut en compte en establir l'adequat i just equilibri econòmic entre els territoris de l'Estat espanyol.

De la formulació constitucional es desprenen dos efectes immediats: l'existència del fet insular com a conjunt de circumstàncies específiques la determinació de les quals s'encomana a l'Estat, i la conclusió que aquest fet insular ha de ser atès a l'hora de formular les polítiques concretes l'objectiu de les quals no és altre que la materialització de l'equilibri econòmic.

Al mateix temps, el Tractat de la Unió Europea, des de la seva modificació a Amsterdam el juny de 1997, inclou una declaració annexa que reconeix que «les regions insulars pateixen desavantatges estructurals vinculats al seu caràcter insular la permanència dels quals perjudica el seu desenvolupament econòmic i social».

Així mateix, la declaració annexa reconeix que «la legislació comunitària ha de tenir en compte aquests desavantatges» i, per tant, permet l'adopció de «mesures específiques en favor d'aquestes regions per tal d'integrar-les millor en el mercat interior en condicions equitatives».

En el títol I de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, s'aborden una sèrie de mesures relacionades amb un element molt rellevant del cost d'insularitat, com és el relatiu al cost del transport. A l'article 4 s'estableix que als ciutadans residents de les Illes Balears se'ls aplicarà una reducció de les tarifes dels serveis de transport marítim i aeri per als trajectes interinsulars, que en aquest moment és del 50% del preu del bitllet, sense incloure taxes.

Aquest model aplicat al transport aeri, basat en la bonificació als viatgers residents a les Illes, s'ha demostrat a dia d'avui insuficient i ineficient per garantir el dret de mobilitat entre illes dels residents i, en canvi, actua com un fre a la

reactivació econòmica que té com un dels motors principals el turisme.

Per tot l'exposat, el Parlament de les Illes Balears, d'acord amb l'article 185 del Reglament del Parlament de les Illes Balears -sobre la iniciativa legislativa davant el Congrés dels Diputats-, que desenvolupa el previst en els articles 87.2 de la Constitució Espanyola i 50.2 i 3 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, tramet aquesta proposició de llei de modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, a la Mesa del Congrés dels Diputats perquè sigui admesa a tràmit i aprovada definitivament per les Corts Generals.

#### Article únic

Es modifica l'article 4 de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears, que queda amb el següent redactat:

#### "Article 4

Preus del transport marítim i aeri interinsular de viatgers

1. Als ciutadans residents a les Illes Balears se'ls ha d'aplicar la reducció a les tarifes dels serveis de transport marítim per als trajectes interinsulars a l'arxipèlag de les Illes Balears que és l'aplicable amb caràcter general als arxipèlags de l'Estat espanyol.

2. Quant al transport aeri per a trajectes interinsulars a l'arxipèlag de les Illes Balears s'aplicarà la tarifa màxima universal de 30 euros en règim de Declaració d'Obligació de Servei Públic, una vegada aquesta declaració hagi estat informada positivament pels organismes competents en base als criteris de necessitat i adequació fixats en el marc que regula l'establiment de serveis aeris dins la Unió Europea, que es regirà pels requisits mínims següents:

a) Tarifa màxima. La tarifa per trajecte no superarà mai el preu final de 30 euros, incloses les taxes.

b) Universalitat. S'aplicarà a tots els usuaris de cada una de les rutes establertes, amb independència del seu lloc de residència.

c) Es garantiran freqüències, capacitats i horaris adequats i suficients, que donin resposta a les necessitats de mobilitat entre les Illes, així com a l'accés a l'oferta de connectivitat que ofereix l'aeroport de Palma.

d) S'aplicaran descomptes sobre la tarifa màxima als menors de 14 anys i a les famílies nombroses."

#### Disposició addicional

Es modifica el primer paràgraf de l'apartat dos de la disposició addicional tretzena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressuposts generals de l'Estat per a l'any 2013, que quedarà redactat de la següent manera:

"2. El percentatge de bonificació aplicable en els bitllets de transport marítim, amb vigència indefinida, per als trajectes directes, ja siguin d'anada o d'anada i tornada, entre les comunitats autònomes de Canàries i les Illes Balears i les ciutats de Ceuta i Melilla, respectivament, i la resta del territori nacional serà del 50% de la tarifa bonificable. S'aplicarà el mateix percentatge -del 50%- en els viatges interinsulars."

**Disposició transitòria**

Una vegada entri en vigor la Declaració d'Obligació de Servei Públic amb tarifa màxima de 30 euros, quedarà suspesa l'efectivitat de l'apartat 3 de la disposició addicional tretzena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressuposts generals de l'Estat per a l'any 2013, pel que fa als viatges entre illes a la comunitat autònoma de les Illes Balears.

**Disposició final  
Entrada en vigor**

Aquesta llei entrarà en vigor amb la primera Llei de pressuposts generals de l'Estat que sigui aprovada després de la publicació al *Boletín Oficial del Estado* de la modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears.

A la seu del Parlament, a 24 de maig de 2017  
La secretària primera  
Joana Aina Campomar i Orell.  
El president  
Baltasar Picornell i Lladó

---

**1.2. TEXTOS DEBATUTS****1.2.1. INTERPEL·LACIONS****Ordre de Publicació**

A) El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, debaté la Interpel·lació [RGE núm. 4662/17](#), del Grup Parlamentari Popular, relativa a política del Govern en relació amb la contractació pública.

Actuà com a interpel·lant el diputat Juan Manuel Lafuente i Mir i la contestà en nom del Govern de les Illes Balears la consellera d'Hisenda i Administracions Públiques. Hi hagué torn de rèplica i de contrarèplica.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

---

**1.2.2. RESPOSTES A PREGUNTES  
FORMULADES EN EL PLE****Ordre de Publicació**

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, debaté les preguntes que es relacionen a continuació:

A) [RGE núm. 6194/17](#), de la diputada Antònia Perelló i Jorquera, del Grup Parlamentari Popular, relativa a situació laboral a IB3, que contestà la consellera de Cultura, Participació i Esports.

B) [RGE núm. 6192/17](#), del diputat Carlos Saura i León, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a treballadors i treballadores d'Ib3, que contestà la consellera de Cultura, Participació i Esports.

C) [RGE núm. 6197/17](#), del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a informe sobre la incidència del lloguer de vacances a les Illes Balears, que contestà el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme.

D) [RGE núm. 6195/17](#), de la diputada Maria Núria Riera i Martos, del Grup Parlamentari Popular, relativa a dotació adequada d'efectius de policia local als municipis de les Illes Balears, que contestà la consellera d'Hisenda i Administracions Públiques.

E) [RGE núm. 6191/17](#), del diputat David Martínez i Pablo, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a millora dels serveis ferroviaris, que contestà el conseller de Territori, Energia i Mobilitat.

F) [RGE núm. 6201/17](#), de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a Centre Bit d'Inca, que contestà el conseller de Treball, Comerç i Indústria.

G) [RGE núm. 6198/17](#), del diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a òrgan encarregat de resoldre les resolucions en matèria d'accés dels ciutadans a la informació pública, que contestà la consellera de Presidència.

H) [RGE núm. 6196/17](#), del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a retallades a la Unitat de tabaquisme de l'àrea de salut d'Eivissa i Formentera, que contestà la consellera de Salut.

I) [RGE núm. 6199/17](#), del diputat Antoni Camps i Casasnovas, del Grup Parlamentari Popular, relativa a mesures d'inspecció o sancionadores contra activitats que es duen a terme en àrees protegides, que contestà el conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca.

J) [RGE núm. 6188/17](#), de la diputada María Consuelo Huertas i Calatayud, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a mesures contra l'adjudicació de contractes, que contestà la consellera d'Hisenda i Administracions Públiques.

K) [RGE núm. 6510/17](#), del diputat Xavier Pericay i Hosta, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a proposta del Sr. Jarabo per entrar al Govern, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears.

L) [RGE núm. 6227/17](#), del diputat Nel Martí i Llufríu, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a deducció fiscal per a estudiants fora de l'illa de residència, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears.

M) [RGE núm. 6202/17](#), del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a ajudes pel temporal, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears.

N) RGE núm. 6193/17, de la diputada Laura Camargo i Fernández, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a patronals de restauració i oci nocturn, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears.

O) RGE núm. 6200/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a model turístic del Govern, que contestà la presidenta del Govern de les Illes Balears.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

## 1.5. INFORMACIONS

### Ordre de Publicació

A) **Declaració institucional del Dia Internacional contra l'LGTTBI fòbia.**

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 16 de maig de 2017, aprovà per assentiment la declaració institucional que es transcriu a continuació.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

**Declaració institucional del Parlament de les Illes Balears sobre la celebració del Dia Internacional contra l'LGTTBIfòbia**

Dia 17 de maig de 1990 l'Assemblea General de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) va suprimir l'homosexualitat de la llista de malalties mentals; una data que serveix per recordar que les diferents orientacions sexuals o identitats de gènere són encara motiu de discriminació en alguns països.

Actualment, les relacions afectivosexuals a persones del mateix sexe i/o gènere són perseguides a 73 països i castigades amb pena de mort a 5.

A alguns països de l'Est, com Rússia, es violen constantment els drets humans de les persones lesbianes, gais, transsexuals, bisexuals i intersexuals, perseguint i reprimint, fins i tot, el seu dret de manifestació i de llibertat d'expressió.

Entitats com Amnistia Internacional o Human Right Watches denuncien purgues a Txetxènia a persones LGTTBI i alerten de detencions forçades a camps de concentració, d'instigació per part de les autoritats a la violència i de la repressió del col·lectiu LGTTBI fins i tot per part dels seus familiars, com si es tractàs d'una ofensa a l'honor familiar.

Afortunadament, al nostre país no es produeixen aquests tipus de situacions tan greus, però sí encara existeixen discriminacions cap a les persones i el col·lectiu LGTTBI a Espanya.

Són preocupants les dades d'agressions que continuen augmentant any rere any cap a lesbianes, gais, transsexuals i bisexuals. Es més, encara avui són poques les víctimes que denunciïn a pesar que les dades oficials assenyalen que prop de 40% dels delictes d'odi que es produeixen al nostre país són motivats per l'orientació sexual i la identitat de gènere.

La xarxa familiar és fonamental per a la normalització de la diversitat afectivosexual al món i, precisament per això, la temàtica d'aquest Dia Internacional contra l'LGTTBIfòbia de 2017 tracta sobre "El paper de les famílies en el benestar dels seus membres LGTTBI. La importància del respecte dels drets de les famílies amb membres LGTTBI com a famílies diverses".

A dia d'avui són 66 els països que tenen diferents lleis de protecció per a les persones LGTTBI. A pesar que al nostre país tenim una llei de matrimonis de persones del mateix sexe, així com una llei d'identitat de gènere, urgeix l'aprovació d'una llei contra les discriminacions per raó d'orientació sexual i identitat de gènere que promogui la igualtat social de les persones LGTTBI, tal i com fem a la nostra comunitat.

Just demà farà un any que aquesta cambra aprovà amb un alt grau de consens la Llei 8/2016, de 30 de maig, per garantir els drets de lesbianes, gais, trans, bisexuals i intersexuals i per eradicar l'LGTTBIfòbia; un instrument que permet als ciutadans i a les ciutadanes LGTTBI de les nostres illes garantir els seus drets i reclamar a les institucions davant casos de discriminacions per raó d'orientació sexual o identitat de gènere.

Una llei que en aquest any ha permès la posada en marxa del Consell LGTTBI, del protocol de detecció, comunicació i actuació d'alumnes transsexuals i transgènere en els centres educatius i que ha permès l'alumnat ser identificat conforme al sexe sentit. També a l'àmbit sanitari la llei ha tingut un gran impacte i ha possibilitat el canvi de nom en les targetes sanitàries, dignificant les persones usuàries transsexuals.

Queda molt de camí per recórrer, però pensem que estam en la bona direcció. És fonamental que totes les institucions de les Illes Balears, conjuntament amb la societat civil, reivindicuin i defensin l'aplicació de la Llei 8/2016.

El Parlament de les Illes Balears se suma a la celebració del Dia Internacional contra l'LGTTBIfòbia i constata la necessitat de:

1. Continuar visibilitzant i lluitant contra la discriminació que encara sofreixen moltes persones LGTTBI.
2. Donar veu als pares i a les mares LGTTBI en el treball per garantir els seus drets i els dels seus fills.
3. Garantir que el desenvolupament personal i social dels menors LGTTBI es produeixi amb normalitat i sense cap tipus de discriminació.
4. Donar suport al moviment associatiu del col·lectiu LGTTBI en la seva lluita contra la discriminació per raó de l'orientació o identitat sexual i, en especial, en el seu treball que, en aquest sentit, fan amb les famílies.

5. Entendre com a valor familiar el respecte a totes les persones, amb independència de la seva orientació o identitat sexual.

A la seu del Parlament, a 24 de maig de 2017  
La secretària primera  
Joana Aina Campomar i Orell.  
El president  
Baltasar Picornell i Lladó

### Ordre de Publicació

B)

#### Dictamen de conclusions de la Comissió no permanent d'investigació sobre les autopistes d'Eivissa.

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 16 de maig de 2017 aprovà el dictamen de conclusions esmentat, que es transcriu a continuació.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

### DICTAMEN DE CONCLUSIONS DE LA COMISSIÓ NO PERMANENT D'INVESTIGACIÓ SOBRE LES AUTOPISTES D'EIVISSA

#### ÍNDEX

#### Presentació

##### 1. Procés de contractació

- 1.1. Antecedents i confecció del règim concessional
- 1.2. Elecció del model concessional i elaboració dels plecs
- 1.3. Procés de contractació i adjudicació
- 1.4. L'avantatge competitiu de MAB

##### 2. Execució de les obres

- 2.1. Expropiacions
- 2.2. Modificacions del contracte
- 2.3. Gestió de les terres
- 2.4. Arqueologia
- 2.5. Escultures

##### 3. Gestió de la concessió

- 3.1. Reequilibri economicofinancer i rescat
- 3.2. Gestió de l'expedient per part de Carlos Jover
- 3.3. Inundacions i altres deficiències
- 3.4. Contenciosos
  - 3.4.1. Còmput de vehicles
  - 3.4.2. Reequilibri i «sobrecostos»
- 3.5. Gestió de la publicitat
- 3.6. Auditoria Gerens Hill

##### 4. Indicis de possibles delictes i irregularitats greus en tot el procés

##### 5. Propostes de canvis normatius i de procediment

##### 6. Resum executiu de conclusions

##### 7. Annexos

### PRESENTACIÓ

La Comissió d'investigació de les autopistes d'Eivissa va ser creada per acord majoritari del Ple del Parlament de les Illes Balears el passat mes de juny de 2016. El setembre del mateix any es va aprovar el pla de treball de la comissió, que ha desenvolupat les compareixences i l'estudi de la documentació aportada als seus membres.

Només pel fet que es tracta d'unes de les autopistes més cares de tot el món<sup>1</sup>, fa temps que aquestes autopistes haurien d'haver estat investigades. Unes autopistes que havien de costar, segons el Conveni de Carreteres de 1999, 8,33 milions d'euros, es varen licitar per 166 milions d'euros (entre les obres d'accés a l'aeroport i l'autopista Eivissa-Sant Antoni) i acabaran costant uns 600 milions d'euros al final de la concessió.

De fet, les autopistes d'Eivissa suposen en l'actualitat la segona hipoteca més gran de la comunitat autònoma de les Illes Balears, només superada per l'hospital de Son Espases, amb un cànon anual de més de 20 milions d'euros, variable en funció del nombre de vehicles que hi passen gràcies al model concessional conegut com a «peatge a l'ombra», i dels nombrosos sobrecostos que s'hi han generat des de la seva construcció. En aquests sobrecostos cal afegir-hi, a més, l'execució de les darreres sentències del Tribunal Suprem, que condemnen la comunitat autònoma de les Illes Balears a pagar 30 milions d'euros a les empreses concessionàries de les autopistes.

A la comissió s'hi han abordat nombroses irregularitats tant en la planificació com en la contractació, l'execució de les obres i la gestió de la concessió, que apareixen desenvolupades en aquest informe que es confecciona des del màxim rigor en l'estudi de la documentació aportada i les informacions i contradiccions manifestades pels diferents compareixents.

Els grups signants d'aquest informe volem agrair la col·laboració dels testimonis que han comparegut davant la comissió amb l'objecte de facilitar-ne les tasques d'investigació, així com als Serveis Jurídics del Parlament de les Illes Balears i col·laboradors externs. I molt especialment, als moviments socials de l'illa d'Eivissa que en el seu dia es mobilitzaren contra la construcció de les autopistes per tal de defensar el territori, el patrimoni i el bon ús dels cabals públics, i confiem que aquestes conclusions serveixin també per restaurar la dignitat i l'honorabilitat dels col·lectius que foren reprimits i ignorats per determinats representants polítics.

### 1. PROCÉS DE CONTRACTACIÓ

#### 1.1. Antecedents

La construcció de les autopistes d'Eivissa s'emmarca en el desplegament, a nivell d'Estat, de l'anomenat «Pla d'infraestructures» impulsat pel president Aznar a partir de l'any 1999, que pretenia executar inversions en carreteres i altres infraestructures, especialment de transport, per valor de 19 bilions d'euros fins a l'any 2007. Una quantitat econòmica de la qual no disposaven les administracions, però que seria possible implementar a partir del que s'ha anomenat la «col·laboració publicoprivada» en forma de nous règims concessionals d'obra pública que no s'havien practicat fins

aleshores, i mitjançant els quals les empreses concessionàries avançaven els doblers de les obres licitades, que llavors les administracions retornarien amb diferents fórmules mitjançant el pagament d'annualitats fins a cobrir el cost de la construcció i del manteniment d'aquestes infraestructures fins a la finalització de la concessió, generalment per períodes iguals o superiors a 25 anys. A més d'aquest suposat avantatge, les noves concessions tenien la virtualitat que no computaven a deute públic.

En aquest model s'emmarquen també les autopistes «radials» de Madrid, recentment al centre de l'opinió pública per l'anunci del seu rescat per part del Govern de l'Estat per valor de més de 5.000 milions d'euros, i amb règims concessionals equivalents.

Una de les primeres irregularitats la trobem a la **planificació** de les carreteres. Les autopistes d'Eivissa, segons el **Conveni de carreteres** signat el 2004 (BOE 16/06/2004) entre el Govern de l'Estat i el de la comunitat autònoma de les Illes Balears, no s'havien de construir fins més endavant, segons l'Annex II del dit conveni, la licitació de les obres d'accés a l'aeroport s'havia de realitzar el 2008, i l'autovia Eivissa-Sant Antoni el 2020. El pressupost inicial previst era de 3,9 i 4,7 milions d'euros, respectivament.

Però ja s'havia pres una **decisió política per part de Jaume Matas i Maria Isabel Cabrer** que, a més a més, havia d'esquivar els termes del mateix conveni de carreteres (que apart del que s'indica sobre els terminis, contemplava la fiscalització de les obres i el seu desenvolupament, entre altres) i de l'Estatut d'Autonomia, que atorgava les competències en matèria de carreteres als consells insulars. De fet, el desembre de 2003 es va esmenar amb la Llei d'acompanyament dels pressuposts autonòmics de 2004 aquesta qüestió, que va servir per justificar un posterior conveni entre el Govern balear i el Consell Insular d'Eivissa i Formentera pel qual aquest li retornava les competències de carreteres per al control dels projectes d'autopistes a l'illa. I, per altra banda, els estudis preliminars dels projectes de les autopistes ja s'estaven duent a terme en el moment de la signatura del Conveni amb el Govern central.

**Tant Matas com Cabrer han assumit la decisió política de la construcció de les autopistes, i ambdós s'han manifestat de forma enganyosa a la comissió sobre el cost de les carreteres.** Segons l'expresident, paga l'Estat i no la comunitat. Segons Cabrer, es varen accelerar les obres per estalviar 50 milions de les antigues pessetes (300.000 euros), una xifra ridícula en relació amb el cost total de les autopistes.

La **tramitació dels projectes de carreteres davant el Ministeri** de Foment va estar també farcida d'irregularitats, com ara l'ocultació per part del govern de Jaume Matas de l'informe de Recursos Hídrics sobre el projecte d'accés a l'aeroport d'Eivissa, ja que l'informe elaborat pel departament de Recursos Hídrics del mateix executiu, dirigit per Joan Crespi, era desfavorable i assenyalava un risc clar d'inundacions, si no es modificava substancialment el traçat (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 14, 18/11/2016).

**Conclusió 1:** S'ha acreditat la intencionalitat i la voluntat d'assumir el control de tot el procés de disseny, concessió, adjudicació i construcció de les carreteres d'Eivissa per part

de determinats dirigents del Partit Popular, així com la vinculació de bona part dels sobre costos a determinades decisions polítiques.

## 1.2. Elecció del model concessional i elaboració dels plecs

Bona part dels compareixents, des de l'expresident Jaume Matas, l'exsecretària general d'Obres Públiques, Concepció Sartorio, o el viceinterventor de la comunitat autònoma de les Illes Balears Sr. Amengual, varen reconèixer que es tractava de la primera vegada que s'optava per un règim concessional d'aquestes característiques a la comunitat, i que el fet que no computàs a deute públic era un incentiu per optar-hi.

No deixa de sorprendre que **la Sra. Cabrer admetés davant la comissió no permanent d'investigació el 28/10/2016 que normalment no es mirava els plecs de contractació que signava**, que delegàs tota la responsabilitat a la secretària general de la seva conselleria, i que **el viceinterventor general de la comunitat autònoma de les Illes Balears Sr. Amengual justifiqui** (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 7, 4/11/2016, pàg. 170) que aquesta sigui una «pràctica habitual». Sobretot tenint en compte que parlam de dues adjudicacions per valor de més de 160 milions d'euros, a part d'altres projectes del mateix govern i la mateixa legislatura (2003-2007) que han estat judicialitzats. En termes de responsabilitat (tant política com administrativa), es tracta d'una desresponsabilització que no es pot admetre en l'àmbit de la gestió pública.

Per altra banda, **la contractació d'Ernst & Young** es justifica justament pels seus «coneixements» en relació amb la gestió d'un model concessional -la concessió administrativa amb pagament mitjançant peatge a l'ombra- en el qual són definitoris elements com el Pla Economicofinancer (PEF), el VAN d'ingressos, el TIR per a l'accionista i el reequilibri economicofinancer de la concessió.

Ni els responsables polítics ni tècnics de l'administració no han demostrat en el transcurs de les compareixences ni el domini ni uns coneixements suficients com per comprometre les arques públiques amb la gestió d'una concessió a llarg termini on s'ha demostrat que **el «risc i ventura» que havia de ser segons el model concessional escollit per a les constructores, s'ha traduït de forma clara en risc i pèrdues per a l'administració.**

Com va afirmar l'enginyer Pérez Ribas (*Diari de Sessions* núm. 38, pàg. 780):

*“El problema es que todos los que estábamos implicados en este tipo de sistema no teníamos ningún conocimiento, se adjudicó eso y los funcionarios lo tratamos desde un primer momento como si fuera una obra convencional.”*

Però pitjor que això encara és la **no-assumpció de cap responsabilitat per part de les consultores que participen en el procés**, i especialment de la firma Ernst & Young, i la contradicció entre els compareixents que han defensat l'assessoria per part d'aquesta empresa motivada la complexitat del règim concessional, i el testimoni de **Sabiniano Medrano**, el darrer compareixent a la comissió, un dels màxims responsables a nivell estatal d'Ernst&Young, que ha reconegut que la seva participació pel que fa a aquesta qüestió es limitava

a qüestions del plec de clàusules administratives, i no a l'assessorament pel que fa a la viabilitat del pla economicofinancer (*Diari de Sessions* núm. 50, 17/02/2017, pàg. 1014), que és justament la part més complexa i problemàtica del règim concessional.

**Conclusió 2:** Hi ha hagut un procés de desresponsabilització política, administrativa i empresarial en les decisions preses, i la voluntat política expressada d'"imprimir velocitat al procediment" s'ha acompanyat de decisions i actes administratius poc fonamentats i d'una assessoria externa que tampoc no ha servit per defensar els interessos de l'administració.

### 1.3. Procés de contractació i adjudicació

La contractació va estar farcida d'irregularitats, i sorprèn sobretot la velocitat amb la qual es va dur el procediment administratiu al límit. Concessions importants, com la de les obres d'accés a l'aeroport, per valor de 66 milions d'euros. Aquesta és la seqüència de la contractació:

- Dimecres 1 de juny, la funcionària Flor Espinar convoca la mesa de contractació, per a divendres 3 de juny. El mateix dia 1, l'enginyer de carreteres Morell elabora un informe on no descarta cap empresa. El dia següent, dia 2, torna fer un informe complementari per descartar les ofertes d'FCC i de Sacyr.
- Divendres dia 3, a la Mesa, les dues darreres són descartades, i s'encomana a Ernst & Young un informe de valoració econòmica sobre la UTE «Accesos Ibiza» que previsiblement guanyaria el concurs.
- Dilluns dia 6, Ernst & Young presenta l'informe que, segons consta a la documentació, ja estava elaborat el 30 de maig, és a dir, una setmana abans, i que serviria per adjudicar definitivament, dia 10 de juny, les obres a «Accesos Ibiza», la UTE conformada per MAB i Ortiz Construcciones y Proyectos.

És a dir, que en base a aquesta seqüència sustentada a l'**Annex 1** (breu selecció de la documentació que acredita les irregularitats esmentades), **algú sabia qui havia de guanyar**, de fet la secretària general de Mabel Cabrer només havia demanat l'informe sobre la viabilitat econòmica de la concessió a Ernst & Young, amb caràcter previ, sobre l'empresa que resultaria guanyadora. La mateixa empresa, per cert, que en el procés de contractació va tenir deficiències substancials i que no va presentar cap caixa de projectes, al contrari del que va fer a la licitació de Sant Antoni.

És important assenyalar que FCC i Sacyr varen ser eliminades de la licitació de l'accés a l'aeroport en base a un informe de l'enginyer Sr. Morell en el qual diu que incompleixen els plecs. No obstant això, i amb molt poca diferència de temps, FCC guanyaria juntament amb Grupo Ortiz<sup>2</sup> (conformant la UTE IBISAN) la concessió de les obres de l'autopista Eivissa-Sant Antoni, licitades per 100 milions d'euros.

Aquest fet podria apuntar a un repartiment del mercat entre empreses i/o a pràctiques per part de l'administració orientades a compensar unes i altres en funció d'unes licitacions públiques que encaixarien amb un patró de repartiment d'aquestes.

En aquest sentit, cal tenir en compte que segons l'auditoria de Gerens Hill a l'expedient de contractació d'IBISAN (la concessionària conformada per FCC i Ortiz), FCC incompleix pels mateixos motius, i per tant hauria d'haver estat expulsada del procés. Aquesta **auditoria afirma que la licitació no s'ajusta a dret**.

Hi ha moltes altres irregularitats en el procés de contractació, com ara el preu de rescabament establert, que s'explicaran més endavant en aquest mateix informe, quan abordem aspectes de gestió del règim concessional.

**Conclusió 3:** S'ha acreditat que el procés de contractació, com assenyalava l'auditoria de Gerens Hill, i la documentació administrativa aportada a la comissió, no es varen ajustar a dret per les modificacions respecte dels plecs rectors de la contractació incloses per FCC a la seva oferta.

### 1.4. L'avantatge competitiu de MAB a l'autovia d'accés a l'aeroport

En el transcurs de la comissió s'ha demostrat també l'avantatge competitiu amb el qual va comptar l'empresa Matias Arrom Bibiloni SA (MAB), soci al 50% de la concessionària «Accesos Ibiza» que va guanyar les obres de l'autopista d'accés a l'aeroport.

A la comissió han quedat acreditats els lligams entre aquesta empresa, copropietària de la pedrera de Can Escandell, a Eivissa, que es va convertir en la principal subministradora d'àrids de les obres que hauria guanyat la mateixa MAB. La pedrera s'explota a través d'una societat compartida entre Suministros Ibiza (lligada a Matutes i **Joan Lladó**, home de confiança de l'exministre) i la pròpia MAB (que també comparteix llaços societaris amb Lladó a l'empresa Carreteras y Puentes SA).

Però l'avantatge competitiu va molt més enllà, perquè en el procés d'adjudicació es va evidenciar que els projectes presentats per les UTE que encapçalaven FCC i Sacyr descartaven el túnel soterrat («fals túnel») de les obres d'accés a l'aeroport, que requerien la retirada de 200.000 metres cúbics de terres, la qual cosa elevava moltíssim el cost de les obres.

L'única empresa que disposava d'un pla per a la complicada ubicació d'aquest gran volum de terres a una illa com la d'Eivissa era MAB, que curiosament comptava amb un acord verbal, a través de **Joan Lladó** (*Diari de Sessions* núm. 33, 25/01/2017), per dur tota aquesta terra a uns altres terrenys del Sr. Matutes on pretenia construir un camp de golf. L'existència del dit acord verbal, negada per l'exministre a la comissió d'investigació, està fins i tot recollida a la Sentència 245/2011 ratificada pel Tribunal Suprem.

**Conclusió 4:** En el cas de les obres d'accés a l'aeroport d'Eivissa, la UTE "Accesos Ibiza" va comptar amb un avantatge competitiu de cara a la licitació, per mor de l'existència d'acords empresarials entre l'empresa MAB i empreses del Sr. Matutes en relació tant amb el subministrament d'àrids per a les obres, com amb la ubicació de les terres extretes.

## 2. EXECUCIÓ DE LES OBRES

### 2.1. Expropiacions

La voluntat manifesta (i recollida a les actes de seguiment de les obres lliurada als membres de la comissió) d'acabar les obres de les autopistes abans de les eleccions de maig de 2007 varen dur a la precipitació d'un procés d'expropiació de cases, solars, finques i altres propietats que ja era prou complex perquè el traçat es produïa a la conurbació de la capital d'Eivissa.

A pesar que la Sra. Cabrer va manifestar que les expropiacions havien estat totes "legals", és obvi no sols que hi va haver greus problemes en el procés d'expropiació, sinó que també s'hi han dictat sentències en favor dels expropiats.

Els testimonis dels afectats per aquest procés han indicat a la comissió d'investigació la indefensió que patiren, sobretot en aquells casos en què ni tan sols es notificava l'acte d'expropiació, i per l'ús desproporcionat de la força emprada en l'actuació dels cossos antiavalots que acompanyaven aquestes intervencions, per ordre del delegat del Govern a Balears en el seu dia, Ramon Socías. Les situacions generades foren molt dures des del punt de vista psicològic no sols per a les persones expropiades, sinó per als mateixos policies i guàrdies civils, alguns dels quals hagueren de sol·licitar la baixa mèdica, segons relatà **Maria Sala**, una de les afectades (*Diari de Sessions* núm. 24, 9/12/2016). Aquesta testimoni també va assenyalar davant la comissió les pràctiques intimidatòries que es varen fer servir, entre d'altres, pel Sr. Matutes, qui per la seva banda havia negat cap interès ni capacitat de decisió sobre les autopistes d'Eivissa:

*“Ese mismo día, ese mismo día por la tarde cuando a mi padre le soltaron del calabozo detenido como si fuese un delincuente llamó el Sr. Matutes a mi casa, el Sr. Abel Matutes, el que decía que estaba navegando no sé dónde y dijo a mi padre, le dijo: “la gordita de tu hija va a pagar muy caro lo que está haciendo”. De momento no he pagado nada, pero sí, sí que es verdad que el nombre de mi familia quedó muy manchado. La Sra. Estrella Matutes dejó dos mensajes en el buzón de voz de la tienda de mi padre: “Sr. Serra, estigui tranquil, no pasará res”, ya habían arrasado la finca de mi familia, ya la habían arrasado, no podían contestar al teléfono, estábamos detenidos”.*

(Testimoni de Maria Sala Serra, *Ibid.*, pàg. 520)

Crida l'atenció la gran diferència en els terminis de pagament de les expropiacions, com el cas relatat de la família de la compareixent esmentada, Maria Sala, que ha cobrat gairebé una dècada després de les obres<sup>3</sup>, i els «errors» que varen fer que la família de l'exministre Abel Matutes cobràs ràpidament, i a més se li arribassin a pagar 3,5 milions d'euros de més per un «error» en la qualificació de les finques que se li expropiaren, en confondre la naturalesa rústica d'aquestes finques, com si fossin sòl urbà. Diners que la família Matutes hauria de retornar anys més tard, a la següent legislatura, i que constitueixen el gruix dels 4,5 milions pagats de més en conjunt per errors en les expropiacions.

Per altra banda, i tenint en compte que qui avançava els diners de les expropiacions eren les concessionàries, resulta

també curiós que, per tant, l'empresa MAB avançàs aquests diners que s'haurien pagat de més a la família del Sr. Matutes, amb qui mantenia vincles societaris, en una operació que podríem qualificar d'acord entre socis privats.

Finalment, pel que fa a les expropiacions, també cal destacar que **la consellera d'Obres Públiques del Consell d'Eivissa i Formentera, Stella Matutes, que participava entre d'altres a les reunions de la comissió de seguiment de les obres de les autopistes, no s'inhibís a un procés que afectava fins a 14 finques de la seva família<sup>4</sup>**, que foren expropiades per a uns projectes que, per altra banda, també beneficiaren indirectament la família, com ara l'accés directe des de la nova autopista a Sant Antoni al seu establiment d'agroturisme.

**Conclusió 5:** El procés d'expropiació va estar farcit d'irregularitats, no sols en l'ocupació per la força de cases i terrenys de particulars, sinó també per uns "errors" en la qualificació urbanística dels terrenys que varen beneficiar el grup d'empreses del Sr. Abel Matutes.

### 2.2. Modificacions del contracte

Les presses en la redacció dels projectes, en particular el de l'accés a l'aeroport, varen determinar errors i omissions com la no-disponibilitat dels terrenys de l'aeroport per realitzar l'obra, així com l'error flagrant en la solució del drenatge que no es va contemplar de manera correcta perquè era inviable, i es va haver de dur a terme una obra complementària.

Les nombroses decisions polítiques que impregnaren el desenvolupament de les obres (vegeu actes signades per Stella Matutes i Carlos Jover) instades per Mabel Cabrer varen determinar tot un seguit de modificacions i costos que més endavant es varen haver d'assumir i pagar, sense comptar que fins i tot una de les empreses, Accesos Ibiza, va reclamar una quantitat superior a la rebuda i la seva demanda va ser admesa per la Sala del Contenciós.

Tant en la construcció de l'autopista de Sant Antoni com en la de l'aeroport es varen produir canvis importants, tant pel que fa al model de carretera com a les obres a realitzar, que varen dur a plantejar modificats de l'obra per adequar-la al projecte a la seva solució final.

Pel que fa a la carretera de l'aeroport, hi va haver un modificat important en el darrer tram, amb la reducció de la secció prevista inicialment, una modificació que, segons l'enginyer Pérez Ribas, va suposar un cost menor, tot i que aquesta reducció no va poder compensar els elements que varen encarir el global de l'obra en la seva liquidació entre un 7 i un 8%, sobretot pels canvis i les "presses" de la primera fase de construcció, els anys 2006 i 2007 (*Diari de Sessions* núm. 38, pàg. 781).

També hi va haver modificacions generades arran dels problemes de drenatge, tot i que aquestes no varen poder ser imputades a les empreses concessionàries, ja que partien de deficiències en el projecte original aprovat pel Govern. És el cas de la bassa de Sant Jordi, que s'explica més endavant al punt 3.3.

També a la carretera de Sant Antoni hi va haver tot un seguit de modificats que canviaren el cost de l'obra pel que fa al túnel. A pesar de la seva reducció, es va haver de canviar la metodologia de construcció per les dificultats sorgides per la manca de previsió en els estudis geològics previs i el reforçament que es va haver de fer en els seus murs de contenció.

El problema rau en què tot això no es va contemplar abans de l'adjudicació de les obres i una vegada adjudicades es va canviar provocant un major cost inicial, senzillament per l'interès a adjudicar les obres de manera precipitada. Modificacions que varen suposar almenys un 7% en l'accés a l'aeroport (més el cost de la bassa de Sant Jordi) i un 15% en la d'Eivissa-Sant Antoni si tenim en compte el tram de túnel que no es va fer.

**Conclusió 6:** Les modificacions en el projecte i la metodologia d'obra, sobretot relacionades amb deficiències en el projecte inicial de les autopistes, varen incrementar els costos de construcció de forma substancial. Aquestes modificacions venien determinades per les "presses" en l'adjudicació i l'execució, així com per la ingerència política a l'hora de prendre determinades decisions.

### 2.3. Gestió de les terres

La gestió de les terres enllaça amb l'avantatge competitiu assenyalat abans al punt 1.4, i que va ser clau perquè s'adjudicàs la concessió de l'accés a l'aeroport a la UTE conformada per MAB i el Grupo Ortiz. Però a més, aquesta ha estat **una qüestió que encara resta pendent de ser resolta** més d'una dècada després, ja que les terres extretes a les obres del «fals túnel» i que es varen dur als terrenys de la família Matutes on s'havia de construir el camp de golf, continuen allà.

Hi continuen pels **diversos litigis**, entre Matutes i l'empresa MAB (amb qui tenia un acord verbal), perquè, com que finalment el camp de golf no es va executar, les terres "molestaven" el seu propietari, el Sr. Matutes, a través de l'empresa Fiesta Hoteles. Un conflicte entre particulars que, com s'ha dit, mantenien llaços empresarials, però a més resolt per sentències judicials i per l'aportació de documentació a la comissió per part de l'empresa MAB que acredita que el Sr. Matutes hauria sol·licitat el subministrament de terra vegetal als seus terrenys a la concessionària.

Fins a tres vegades, segons declaracions del cap de l'obra a la comissió d'investigació, es va cridar l'atenció a l'empresa pel trasllat de terres irregular, i fins i tot el Sr. Carbonero va exposar (*Diari de Sessions* núm. 41, 31/01/2017) que es va arribar a executar una fiança de 2 milions d'euros amb el BBVA però que finalment no es va aplicar perquè l'empresa va començar a retirar les terres, el 2011, tot i que després de les primeres operacions es va tornar a aturar aquesta retirada.

Respecte de les terres el Sr. Prats va declarar (*Diari de sessions* núm. 27, 9/12/2016):

“Consider que el Sr. Carbonero va mostrar una cara compromesa, almenys en un primer moment, jo tenia molta confiança en la seva gestió en aquest aspecte, però per a mi és molt trist veure com aquelles terres no se'n varen anar d'allà en quatre anys, segueixen allà encara amb els anys

passats i crec que això és una gran fallada d'aquell govern balear, d'aquells anys.”

A la mateixa sessió va declarar:

“...Si penso que la Fiscalia hauria d'intervenir? Sí, i per això tornaria demanar els informes que fossin necessaris, perquè torno a dir: no és una vergonya per a mi parlar d'això, al contrari, igual com em varen demanar fa un temps que investigués les navilieres i les vaig investigar, i després va arribar el Partit Popular i va anul·lar multes, doncs també crec que hi ha temes com aquest que s'han d'investigar fins al final, perquè és evident que hi ha problemes, hi ha fets de corrupció més que evidents i s'han d'investigar.”

Les terres romanen doncs a les parcel·les de Fiesta Hoteles a dia d'avui sense que els diferents governs responsables hagin restituit els terrenys al seu estat original. De fet la darrera sentència dictada estableix que el Govern ha de pagar com a responsable subsidiari a l'empresa del Sr. Matutes 100.000 euros a l'any mentre no es retirin aquestes terres, dipositades en el seu dia per la UTE, tot i que és obvi que allò desitjable, després del que s'explica aquí, és que aquesta despesa i aquesta retirada haurien de ser assumides per les constructores.

**Conclusió 7:** La gestió de les terres ha estat beneficiosa des del punt de vista econòmic tant per a la concessionària de l'accés a l'aeroport com per al grup d'empreses del Sr. Matutes. Es tracta d'una qüestió que a més de l'elevat sobrecost que ha representat i representa per a la comunitat autònoma de les Illes Balears, genera i ha generat un impacte paisatgístic que s'agreuja pel fet que no s'han restituit els terrenys a la seva situació inicial.

### 2.4. Arqueologia i 1% cultural

#### 2.4.1. Arqueologia i destrucció patrimonial

La destrucció de patrimoni arqueològic, que s'havia iniciat a Eivissa abans de l'execució de les obres de les autopistes que ens ocupen, amb les obres del "segon cinturó de ronda", també ha quedat acreditada a la comissió, i **els danys causats són de valor incalculable**, tot i que aquest element mai no s'ha tingut en compte en les valoracions econòmiques més que en el «sobreco» que representava per a les constructores no poder arrasar amb més patrimoni i a més velocitat de com es va fer.

Un dels membres de l'equip d'arqueologia contractat per l'empresa MAB per al seguiment arqueològic de les obres, Josep M<sup>a</sup> **López Garí**, va denunciar davant la comissió d'investigació que **el grup d'arqueòlegs fou acomiadat després de negar-se a modificar, per ordre directa del director general de Carreteres, Sr. Carlos Jover, els informes sobre la necròpoli de Puig d'En Valls**, un dels jaciments més importants trobats durant les obres.

López Garí va denunciar com es destruïa una necròpoli d'època romana a la qual s'hi enterraren cossos humans durant més de 700 anys, i com, quan fins i tot sortien nombrosos cranis humans amb la feina de la maquinària, ni la concessionària, ni el Consell d'Eivissa, ni el Govern, no sols no varen fer res per aturar-ho, sinó tot el contrari: **l'administració va ser còmplice directe de la destrucció patrimonial** (*Diari de Sessions* de la comissió, núm. 29).



Apart de l'esmentat, que formava part del BIC de Ses Feixes, i de l'afectació directa a l'entorn del Parc Natural de Ses Salines, es varen destruir innombrables elements patrimonials i béns catalogats, com és el cas de la casa pagesa de Ca Na Palleva, amb dos segles d'antiguitat, inclosa a l'inventari de cases pageses del Consell Insular.

En l'execució d'uns projectes on allò que prevalia eren les presses per executar i poder inaugurar abans de les eleccions, l'administració no va voler fer ús de la Llei de patrimoni, que estableix que quan es fa una troballa arqueològica es poden aturar les obres durant 20 dies, sense cost per a l'administració, tot i que el perjudici d'aquestes aturades «legals», que sí es varen produir més sovint amb el canvi de govern a partir de l'estiu de 2007, varen ser considerades com un factor de «sobrecost» per part de les empreses concessionàries.

Aquesta destrucció del patrimoni històric ha estat judicialitzada, en el litigi que manté l'organització ecologista GEN-GOB contra el conseller de Patrimoni del Consell d'Eivissa i Formentera durant els anys 2003-2007, Sr. **Joan Marí Tur**. Després d'una primera sentència absolutòria, l'Audiència Provincial va obligar la jutgessa del Jutjat Penal núm. 2 d'Eivissa que refés aquesta sentència, que ha estat recorreguda de bell nou el passat mes de febrer per part de la Fiscalia, que acusa l'exconseller i altres de delictes continuats de prevaricació per omissió i incompliment de la Llei de patrimoni històric.

La responsabilitat de Marí Tur és evident tot i al·legar que disposava de dues persones de confiança al seu departament: el cap d'Arqueologia, **Joan Ramon Torres**, i el director insular de Patrimoni, Antoni Arabí; el primer, funcionari, i el segon, de designació política. Marí Tur era, com a màxim responsable de Patrimoni, també responsable de les actuacions tant del seu director insular com dels seus tècnics funcionaris, i també de les seves omissions i errors gravíssims, perquè varen afectar la integritat del patrimoni.

Per exemple, Joan Ramon Torres va declarar a la comissió sobre un molí que es va desmuntar i va servir de decoració d'una rotonda, una decisió que era clarament una decisió política del Sr. Marí Tur, que demostra que el llavors conseller sí dirigia i supervisava allò que passava durant les obres en relació amb el patrimoni. No obstant evidències com aquesta, el Sr. Marí Tur va negar recordar la vintena llarga de jaciments arqueològics i elements etnològics trobats al traçat de les autopistes, llevat del molí que va acabar a una rotonda i la conservació d'una petita part d'un jaciment molt més gran d'un hipocaust.

El Sr. Ramon Torres intentà ometre també les seves responsabilitats afirmant que «jo no era responsable de res. Jo som un tècnic, un tècnic que... el meu conseller de torn idò m'encomana les feines que siguin, no som el responsable de res» (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 22, 2/12/2016, pàg. 489). Ell mateix va afegir que al Consell hi havia una «comissió tècnica» i una «comissió política», fet que no explica que hi hagués informes d'arqueòlegs que anassin a la Comissió de Patrimoni sense que ell informàs, quan era l'únic capacitat per fer-ho (*Íbid.*, pàg. 492).

La Sra. **Fanny Tur** va declarar també davant la comissió que Marí Tur en arribar al poder a la legislatura 2003-2007

degué donar ordres precises i va anunciar públicament la caducitat d'alguns expedients de protecció (concretament els molins declarats BIC a l'entorn de l'aeroport) incoats durant l'anterior legislatura, que haguessin suposat un obstacle per al desenvolupament de les obres (*Diari de Sessions* núm. 26, 9/12/2016, pàg. 548).

**Conclusió 8:** És evident que s'ha destruït nombrós patrimoni arqueològic de valor incalculable, fet que no s'hagués produït si les obres de les autopistes d'Eivissa s'haguessin executat d'una altra forma. El departament de Patrimoni del Consell d'Eivissa, juntament amb les empreses responsables de les obres i el director general d'Obres Públiques del Govern, Sr. Jover, són els responsables directes d'aquesta destrucció i de l'incompliment flagrant de la Llei de patrimoni.

#### 2.4.2. 1% cultural

Tot i que l'1% cultural que la Llei de patrimoni, que s'ha de descomptar del preu de les obres per destinar-lo, entre d'altres finalitats, a protecció patrimonial, l'hauria d'haver gestionat el Consell Insular a través de la Junta Insular de Patrimoni, no consta ni als testimonis recaptats ni a la documentació tramesa cap gestió de la institució insular per reclamar-lo.

La secretària general de la Conselleria d'Obres Públiques amb Mabel Cabrer, la Sra. Sartorio, va afirmar davant la comissió que l'1% s'havia inclòs al "peatge" (*Diari de Sessions* núm. 4, 28/10/2016, pàg. 88), perquè no es podia abonar al principi de la concessió per manca de disponibilitat pressupostària.

No obstant això, cap dels compareixents ni per part de l'administració ni per part de les empreses no ha pogut aclarir davant la comissió l'ús ni el recorregut d'aquest 1% cultural.

**Conclusió 9:** No s'ha pogut acreditar la destinació de l'1% cultural de cap de les dues concessions (més d'1,5 milions d'euros entre ambdues), ni per a tasques de protecció del patrimoni ni per al pagament de les escultures de les rotondes.

#### 2.5. Escultures

L'exdirector de Carreteres amb Jaume Matas, Carlos Jover, ha admès davant la comissió que Santiago Picatoste, l'autor de 2 de les 4 escultures de les carreteres d'Eivissa, no sols és amic seu, sinó que l'ha promocionat com a comissari i crític fins i tot de manera simultània a la instal·lació de les escultures. Unes escultures que les concessionàries varen dir que regalaven a l'administració, però que varen voler carregar als sobrecostos durant la següent legislatura.

Tot i que Jover havia negat la seva influència per escollir aquestes escultures, l'exconsellera d'Obres Públiques del Consell d'Eivissa, Stella Matutes, afirma que va ser Jover qui li va proposar i demanar opinió sobre les escultures que s'havien d'instal·lar (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 11, 11/11/2016, pàg. 282), i la gestió de Jover apareix recollida a l'acta del consell d'administració d'IBISAN de 24/11/2006 (pàg. 73).

L'exconsellera Mabel Cabrer, a la sessió de la comissió de 28/10/2016, afirma per la seva banda:

«Lo que yo sé más o menos, porque a mí lo de las esculturas... no es lo mío, es que el 1%... -no, bueno, que es verdad, que no soy una persona conocedora, las respeto muchísimo pero no conozco, ni sé valorar ni tengo esa cultura, que ojalá la tuviera- es que había un 1%..., sí, 1% cultural que obligatoriamente se debía destinar por parte de la obra pública a temas de este tipo. Entonces yo creo recordar que..., las pagan las constructoras, están dentro del proyecto, pero se creó una comisión entre la Conselleria de Cultura y de Educación con la Conselleria de Obras Públicas al objeto pues, no sé, había como una (...) presentaba proyectos o selecciones, o según..., claro, tienen que tener unas medidas, un tal, unos precios, también, dentro del..., no sé cómo funcionaba; sé que se elegían entre Cultura y Obras Públicas, y el Sr. Carlos Jover, que además es una persona que sí sabe, además le gusta, pues sí que se encargaban a partir de ahí, pero yo realmente no tenía ni idea ni de quién la hacía ni de...»

Les empreses concessionàries varen intentar cobrar les escultures instal·lades a les rotondes de les autopistes, que davant la negativa per part del nou govern a la legislatura 2007-2011 d'incloure-les al modificat de l'obra perquè les pagàs l'administració, varen ser retirades per part de les concessionàries.

**Conclusió 10:** Les empreses adjudicatàries varen comprar les escultures de les autopistes a instàncies del llavors director d'Obres Públiques del Govern, Sr. Jover, qui simultàniament actuava des del vessant privat com a promotor dels autors de les escultures. Aquestes empreses intentaren també que les escultures fossin pagades per l'administració a càrrec de l'1% cultural, quan es tracta d'una despesa d'ornamentació i jardineria, que si forma part del projecte les escultures haurien de ser retornades a les rotondes per part de les empreses constructores.

### 3. GESTIÓ DE LA CONCESSIÓ

Com s'ha dit abans, la gestió d'aquest tipus de règim concessional no tenia precedents a l'administració balear, tot i que sí que en paral·lel es va optar pel **mateix model de concessió amb peatge a l'ombra, per part del Consell de Mallorca, a l'autopista de Manacor, que va ser judicialitzada.**

Els tècnics de l'administració no estaven preparats per fer front a un complex sistema de concessió en el qual són claus conceptes com:

- el **Pla Econòmic Financer** (PEF), que hauria de recollir els ingressos i les despeses de les carreteres, distribuïts en els 25 anys de la concessió;
- el **VAN** d'ingressos, que és la suma de tot el que cobra l'adjudicatària al llarg de 25 anys amb una taxa determinada de descompte, és a dir, en euros constants;
- el **TIR** per a l'accionista, que és un percentatge final de beneficis per a l'accionista;
- el **reequilibri econòmic financer**, que en cas de desajustament d'ingressos o despeses per determinades circumstàncies, és l'opció per mantenir constant el TIR o el VAN segons els termes recollits al contracte.

**Els litigis per desacord entre l'administració i les concessionàries, tant en relació amb els ingressos com sobretot amb les despeses, s'han convertit en una constant en la gestió de la concessió.** Quan finalment es reconeix una despesa en favor de la concessionària o de l'administració, es fa el reequilibri econòmic financer, ben igual que amb una hipoteca: o es puguen les quotes anuals o s'allarga en el temps la concessió, sempre que el VAN o el TIR no es disparin.

Uns dels principals elements de discrepància entre Govern i empreses han estat els anomenats «sobrecostos» derivats de l'execució inicial de les obres, per les «presses» per acabar-les a costa del que fos sense importar les conseqüències econòmiques, recollides a les actes de la comissió de seguiment de les obres lliurades als membres de la comissió. Sobrecostos, per tant, fruit de decisions polítiques errònies que per ara no han implicat l'assumpció de cap responsabilitat ni política ni judicial a pesar del seu impacte negatiu sobre les arques públiques autonòmiques.

Com a exemple d'això, les ordres donades per Cabrer a les reunions de seguiment i execució de les autopistes recollides a les respectives actes lliurades a la comissió demostren la presa de decisions polítiques vestides com a tècniques, en una clara invasió de les competències dels tècnics per part dels polítics (vegeu **Annex 2**).

#### 3.1. Reequilibri economicofinancer i rescat

L'administració ha estat sempre en desavantatge, gairebé en situació d'indefensió, davant les concessionàries. No només per una manca de domini de les tècniques juridicoadministratives i de gestió pel que fa al model concessional, sinó perquè l'opció del rescat de les autopistes per part de l'administració era inviable des del principi.

Això és així perquè **es varen adjudicar les obres a les empreses amb una opció de rescat més cara** per a l'administració, la qual cosa ha situat el Govern en una situació d'indefensió davant de les concessionàries a l'hora de negociar qualsevol opció de reequilibri, ja fos en favor de l'administració o, sobretot, en favor de les empreses.

Per altra banda, l'opció de la **revisió d'ofici** del contracte, que podria haver estat també una opció en cas de manca d'enteniment, era clarament rebutjada per les empreses, tal i com consta a la documentació relacionada amb la confecció de l'informe que Carlos Jover va elaborar el març de 2013. Aquesta opció, que hagués pogut fer aflorar les nombroses irregularitats assenyalades i les que encara queden per descriure en aquest informe, i que hagués significat el pas de l'expedient pel Consell Consultiu, generava pànic als responsables de les concessionàries.

**Conclusió 11:** Es varen adjudicar les obres de les autopistes a les empreses que presentaven una opció de rescat més cara, que gairebé feia inviable aquest eventual rescat. Aquest factor, juntament amb el desconeixement del model de règim concessional per part dels tècnics i funcionaris del mateix Govern, ha situat l'administració en una posició de feblesa davant les concessionàries, sobretot davant la gestió d'una concessió amb nombrosos litigis judicials.

### 3.2. Gestió de l'expedient per part de Carlos Jover

Una de les irregularitats més flagrants i que també genera indefensió pel que fa a la defensa de l'interès públic és que responsables polítics puguin actuar en la gestió d'un mateix expedient, en moments diferents, com a responsables tècnics.

Les autopistes d'Eivissa són fruit d'una decisió política del govern del Sr. Matas, amb la Sra. Cabrer i el Sr. Jover com a coautors i executors d'aquesta decisió, en tant que consellera d'Obres Públiques i director general de la matèria. **Crida l'atenció que la Sra. Cabrer no elegís a qui havia de ser el director general que manejava el pressupost d'inversió més alt de tot el Govern, i ho fes directament el Sr. Matas**, tal i com s'ha admès en comissió.

Allò que és del tot qüestionable és que un mateix expedient administratiu, que comença amb les decisions polítiques esmentades i amb la participació directa de la Sra. Cabrer i el Sr. Jover a les reunions de seguiment de les obres i fins i tot amb la d'aquest darrer a les reunions de consell d'administració de les societats concessionàries, continuï anys més tard, concretament durant la passada legislatura (entre 2011 i 2014), gestionat pel Sr. Jover com a cap de departament, en aquest cas com a funcionari reclamat des de l'administració autonòmica.

Especialment greu és que el Sr. Jover elabori a més, el març de 2013, l'informe abans esmentat, que planteja tota una sèrie d'escenaris de negociació amb les empreses concessionàries, i que tracta i valora els «sobrecostos» que reclamaven les empreses en el marc d'un procés que ja estava judicialitzat.

Uns «sobrecostos» que havien estat conseqüència de decisions polítiques preses pel mateix Sr. Jover, entre els anys 2004 i 2007, en qualitat de director general, i que el duen a tergiversar per tant la realitat del que va succeir, i a acusar de bona part dels esmentats «sobrecostos» als participants en les protestes socials contra les autopistes el 2006, que es rebel·laven contra la destrucció del patrimoni històric abans esmentada, o contra l'ocupació per la força de finques i habitatges.

La mateixa directora general de l'Advocacia, Sra. **Antònia Perelló**, arriba a insinuar en escrit adreçat a l'Administració de Justícia negociacions prohibides a funcionaris, ja que l'informe del Sr. Jover, de caràcter intern, va acabar en mans de les constructores, que gràcies al document varen guanyar fa uns mesos dues sentències que condemnen la comunitat autònoma de les Illes Balears a pagar 30 milions d'euros a les concessionàries.

Aquest informe, encarregat segons consta amb una nota interna per la Sra. Ana García Serrano, directora general d'Obres Públiques la passada legislatura (i designada directament pel llavors president José Ramón Bauzá) no era conegut ni per la resta de membres del departament d'Obres Públiques del Govern, ni per part dels lletrats de l'Advocacia de la comunitat. De fet, va desarmar l'estratègia de l'Advocacia enmig d'un procés judicial que ha resultat molt oneros per a les arques de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

Així ha quedat corroborat amb els testimonis aportats a la comissió, tot i que el Sr. Jover va adreçar al Parlament amb posterioritat a la seva segona compareixença un escrit en el

qual desmenteix aquest relat i acusa fins i tot de mentir l'exdirectora de l'Advocacia.

Cal esmentar aquí que Jover no sols no va ser desautoritzat ni sancionat ni per part del conseller Gornés ni de Gabriel Company, malgrat la gravetat de les acusacions de Perelló, ni els seus superiors no varen sol·licitar un informe de contrast o aclaridor que permetés desmuntar les tesis de Jover, sobretot pel greuge que va significar per a les arques públiques la utilització del seu informe per part de les empreses constructores.

**Conclusió 12:** El mateix expedient de les autopistes ha estat gestionat pel Sr. Jover, la mateixa persona que va assumir decisions polítiques que generaren sobrecostos importants en les obres, i anys després, durant la passada legislatura, és la mateixa persona qui informa com a cap de departament de la comunitat autònoma de les Illes Balears sobre aquests mateixos sobrecostos, per a major benefici de les empreses concessionàries.

### 3.3. Inundacions i altres deficiències

Tal i com va explicar l'enginyer Pérez Ribas (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 38, 26/01/2017), el projecte d'autopista elaborat per l'executiu de Matas contenia deficiències importants que encara han comportat més despeses, en aquest cas no imputables a les constructores, perquè es tracta de deficiències en el projecte i, per tant, responsabilitat de l'administració.

Una de les deficiències més significatives en aquest sentit és la relacionada amb els problemes d'inundacions que han patit les autopistes aquests anys. Al punt més delicat, a Sant Jordi, el Sr. Pérez Ribas va exposar amb gràfics davant la comissió com, si s'hagués respectat el projecte original, per desallotjar l'aigua de les precipitacions s'hauria d'haver construït un canal de 30 metres d'amplària i 1,5 km de longitud fins a la mar, sense gairebé pendent. Opció, òbviament, inviable.

A finals de la legislatura 2007-2011 es va deixar un projecte de drenatge per resoldre aquesta situació llest per a la seva licitació, per valor de 2,5 milions d'euros, per construir una bassa de tipus agrícola a Sant Jordi, a la qual s'hi bombejaria l'aigua de pluja.

A pesar que la licitació s'hauria d'haver fet amb concurs públic i obert per la seva quantia, i així ho assenyalen els informes lliurats a la comissió, la directora general Ana García, sota la conselleria del Sr. Simó Gornés, opta per una encomanda de gestió, que s'hauria d'haver fet amb recursos propis, a l'empresa TRAGSA, que a la vegada subcontracta l'empresa MAB, amb informes del Sr. Jover en qualitat de tècnic que avalen l'operació.

**Conclusió 13:** Els problemes de drenatge també han estat un factor de sobrecost de les autopistes d'Eivissa, però no s'han pogut imputar a les empreses concessionàries ja que partien de deficiències en el projecte original encarregat per part del Govern a l'empresa Apia XXI. També s'han detectat a la comissió irregularitats en el procés d'esmena d'aquest problema durant la passada legislatura.

### 3.4. Contenciosos

Com hem assenyalat, les empreses han litigat i ho continuen fent contra l'administració autonòmica perquè, com han testificat els responsables de la gestió de totes **les empreses concessionàries, no és amb el desenvolupament «normal» de la concessió que obtenen un benefici econòmic, sinó amb el reconeixement de «sobrecostos»** que l'administració hauria d'afegir als imports licitats inicialment.

En relació amb aquest tema, crida l'atenció la contradicció entre els màxims responsables de la UTE d'Accés a l'aeroport d'Eivissa, per un costat el Sr. Matías Arrom Bibiloni, gairebé qualificant la situació de dramàtica (*Diari de Sessions* núm. 15, 18/11/2016), i en canvi la informació oferta per l'altra empresa, el Grupo Ortiz, que a la seva web destaca la bona salut econòmica de la concessió de l'autopista en qüestió<sup>5</sup>.

I el reconeixement d'aquests «sobrecostos», exigits per les concessionàries, si no es resol de mutu acord, acaba habitualment als tribunals, com ha passat de manera sistemàtica en el transcurs dels primers 10 anys de règim concessional, ja sigui per desacord amb els modificats, per la gestió de les terres o altres elements.

Els dos més importants per les seves quanties han estat els relatius al còmput de vehicles, per un costat, i la discrepància en relació amb diferents «sobrecostos».

**Conclusió 14:** Els màxims responsables de les empreses concessionàries han admès davant la comissió que allò que permet quadrar els comptes de les constructores és el reconeixement de sobrecostos per part de l'administració, la qual cosa explica l'alt grau de litigiositat d'aquestes obres.

#### 3.4.1. El còmput de vehicles i les clàusules 53.4 i 53.5

##### 3.4.1.1. El còmput de vehicles

Tot i que al contracte de l'obra Eivissa-Sant Antoni el plec establí que el nombre d'estacions per al còmput dels vehicles havia de reflectir de manera efectiva el trànsit real de la carretera, **la concessionària IBISAN que va guanyar el concurs només va instal·lar un sol punt de comptatge.** Un únic punt de comptatge situat a més a més a l'entrada del nucli urbà d'Eivissa, **la qual cosa beneficiava l'empresa a costa de l'interès general,** perquè es ponderava per damunt dels valors reals.

De fet, l'auditoria de Gerens Hill de 2010 va concloure que s'havien d'instal·lar fins a catorze estacions d'aforament perquè es pogués reflectir el trànsit real de la carretera, ja que la remuneració s'estableix en funció de la suma total dels productes de: trànsit + cànon + longitud de cada tram.

Per altra banda, a la comissió s'ha acreditat que la concessió de la carretera d'accés a l'aeroport contempla una estació d'aforament fora de l'àmbit de l'obra, concretament l'estació d'aforament en direcció a Eivissa (ramal de Figueretes), que no va ser executat per la constructora i en canvi sí que es considera a l'hora de remunerar l'empresa concessionària.

**Conclusió 15:** El còmput de vehicles és un element determinant del cànon que l'administració paga a les

concessionàries, i s'ha fet servir per part de les empreses constructores des del primer moment perquè se'ls pagàs més del que els pertocava.

#### 3.4.1.2. La interpretació de les clàusules 53.4 i 53.5

Les quantitats a pagar anualment a les concessionàries per part de l'administració es varen establir a l'Estudi de Viabilitat Economicofinancer (EVEF) quan es varen estudiar les concessions per part de l'administració. La previsió era que a més de l'IPC hi hagués un increment taxat del trànsit interanual estimat del 3% aproximadament.

La taula d'imports anuals de l'EVEF es va elaborar per a les dues obres. Les empreses consideraven que la taula era orientativa, i que l'únic que sí estava reglat eren els increments interanuals, que no es podien superar. És a dir que el trànsit real del primer any era el que limitava els trànsits a pagar per part de l'administració.

El 2011 (20 de maig i 1 de juny) el conseller **Carbonero** va dictar dues resolucions sobre la interpretació de la clàusula 55 del Plec de Clàusules Administratives de les concessions, del nou accés a l'aeroport d'Eivissa i de l'autopista a Sant Antoni, respectivament. Aquestes resolucions responien a la necessitat de determinar si les anualitats previstes eren limitatives o estimatives, en base a les taules esmentades de l'EVEF, i es varen resoldre a partir d'allò determinat als informes dels Serveis Jurídics de la conselleria de 17/05/2010, de l'Advocacia de la comunitat autònoma de les Illes Balears de 26/05/2010, de la Intervenció General de la comunitat autònoma de les Illes Balears de 25/01/2011 i de la firma Ernst & Young de 25/06/2009 i 28/04/2011.

Aquestes resolucions establien en base als dits informes un criteri interpretatiu de la clàusula 55 pel qual els increments interanuals establerts a l'EVEF eren considerats el límit màxim d'increment de trànsit, i s'havien d'aplicar a partir del primer any complet de l'explotació de la qual es disposàs de trànsits reals, però no eren considerats limitatius els valors absoluts dels trànsits previstos a l'EVEF ni les anualitats pressupostàries previstes a la clàusula 55.4.

Amb posterioritat, el 5/04/2011, el viceinterventor de la comunitat autònoma de les Illes Balears, Sr. **Amengual Antich**, va emetre un segon informe que a la comissió va considerar una interpretació addicional al seu informe de 25/01/2011, on fa una lectura de la clàusula de l'article 55 contrària a l'establerta al primer informe.

Segons el Sr. Ahicart, de l'Advocacia, la mateixa Intervenció ho "matisa" dos anys després (*Diari de Sessions* de la comissió núm. 46, pàg. 952):

"EL SR. CASANOVA I PEIRO: Però és que aquest informe ja posa i llegeixo textualment: "En cap cas, l'esmentat càlcul suposa directament un límit, ni màxim, ni mínim de la contraprestació a suportar per l'administració, ja que el preu s'abonarà en funció de la prestació realitzada amb els límits i deduccions que els plecs estableixen, com per exemple els que es fixen a la clàusula 55.4 i 55.3 i les revisions que es puguin fer". Per tant, jo el que dic és que aquest informe també diu que aquestes clàusules, aquests trams no són limitatius, sinó que són estimatius.

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Sí, però en aquest cas la Intervenció fa un informe posterior...

EL SR. CASANOVA I PEIRO: Clar, però..., és al que anava, al que anava, és a dir, en base a aquest informe, es pren una decisió. Després, dos anys després, hi ha una modificació de l'informe. Per tant, i jo és al que vaig, és a dir, l'expedient de lesivitat que s'inicia dos anys o tres després s'inicia per un informe que no contradiu, però tampoc no diu el mateix que el primer. Per tant, en base al que diu aquest informe, la resolució que es va prendre en aquell moment podia ser..., no ho sé, contrària al que diu l'informe. És a dir, la resolució que es va prendre en aquell moment era adequada al que es deia per part d'Intervenció. És així o no?

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Bé, Intervenció ho matisa després perquè, és clar, allà hi havia...

EL SR. CASANOVA I PEIRO: Ja, però quan ho matisa?

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Eh?

EL SR. CASANOVA I PEIRO: Quan ho matisa?

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: A posteriori.

EL SR. CASANOVA I PEIRO: A posteriori, dos anys després. Això és el que vull que quedi clar, és a dir, la matisació de la Intervenció es va fer dos..."

Aquest canvi de criteri va donar lloc al litigi per lesivitat contra les concessionàries, i a la Sentència de la Sala del Contenciós (pendent de recurs al Suprem) que determina que els trànsits a pagar mai no poden ser superiors als de la taula de l'EVEF.

**Conclusió 16:** El canvi de criteri de la Intervenció General de la comunitat autònoma de les Illes Balears està motivat per les determinacions de la SEIC 2010 que varen entrar en vigor el 2014, i que estableixen canvis en les normes de comptabilització del deute públic a partir de les quals els contractes de concessió passen a computar com a deute públic de la comunitat autònoma de les Illes Balears. Aquest canvi de posició va plantejar la clàusula 55 com a limitativa, i a partir d'aquí s'inicia l'expedient de lesivitat.

### 3.4.2. El reconeixement de «sobrecostos» a través del reequilibri

Des del punt de vista judicial, aquesta qüestió s'ha «resolt» amb les sentències núm. 109 i 110 dictades pel Tribunal Superior de Justícia de Balears, ratificades fa uns mesos pel Tribunal Suprem. Es tracta de dos contenciosos presentats per les empreses contra l'administració perquè aquesta reconegués tota una sèrie de «sobrecostos» relacionats amb pèrdues «en el moviment de terres», trasllat de plantes, problemes amb les expropiacions i alteracions de l'ordre públic com a conseqüència de les mobilitzacions socials a Eivissa contra les autopistes.

Aquests «sobrecostos» no varen ser reconeguts per l'executiu autòmic, i eren derivats de les esmentades «presses» i ordres polítiques perquè les obres (a més de la part administrativa, que ja s'ha exposat) es realitzassin en un temps rècord. Sobretot, tenint en compte que el «risc i ventura» segons el règim concessional, era per a les empreses constructores.

Les dues sentències ratificades pel Suprem, i que suposen la condemna a la comunitat autònoma de les Illes Balears a pagar 30 milions d'euros en total a les dues concessionàries, es fonamenten en dos informes que han estat profundament qüestionats en el transcurs de la comissió.

En primer lloc, l'informe encarregat a la **Fundación Betancourt**, lligada a la Universitat Politècnica de Madrid, just abans de les eleccions de 2007, per valorar els «sobrecostos» relacionats amb les alteracions de l'ordre públic. Aquest informe està signat pels enginyers **Antonio Sánchez Soliño i Antonio López Corral**. A l'equip de recerca universitària de Sánchez Soliño i López Corral habitualment apareix un tercer soci, el Sr. **Samuel Carpintero López**, que curiosament no signa aquest informe.

Aquests llinatges, obviats a l'informe, són els mateixos que el del president del Grupo Ortiz, el grup empresarial que comparteix al 50% la concessió «Accesos Ibiza». Davant la comissió s'ha acreditat com el grup d'investigació de Sánchez Soliño, López Corral i Carpintero López va ser finançat amb un projecte de recerca per part de la concessionària «Accesos Ibiza» mesos després de la realització de l'informe, tal i com consta a la web de la Universitat Politècnica de Madrid i s'ha certificat davant notari. Això, sense comptar amb altres encàrrecs de les constructores al mateix equip.

Davant aquesta denúncia, el Grupo Ortiz (i no la Universitat Politècnica ni la Fundació Betancourt) va confirmar el lligam familiar de Carpintero López, que ha resultat ser nebot (i no germà, com s'havia indicat inicialment) del president del grup empresarial<sup>6</sup>. Un grup empresarial de gran abast però de matriu familiar, conformat per desenes d'empreses on els vincles no sols familiars sinó també societaris entre els Carpintero López són més que explícits i extensos.

En definitiva: **el Govern va encarregar un informe que va ser elaborat per gent que a més dels seus vincles directes amb les concessionàries, va rebre finançament de les constructores, i aquests mateixos informes han servit per fonamentar sentències dictades contra la comunitat.** Els esmentats vincles i encàrrecs han estat acreditats davant notari, i de fet el darrer encàrrec de les constructores de les autopistes d'Eivissa a aquest equip del qual es té constància és de 2015, amb la qual cosa haurien treballat simultàniament tant per a l'administració com per a les concessionàries, en un clar exemple de falta d'ètica professional i la comissió de possibles delictes.

L'altre informe esmentat per les sentències, l'assenyalat al punt 3.2, és l'elaborat per Carlos Jover en qualitat de cap de departament (per tant, funcionari) d'Obres Públiques de la comunitat autònoma de les Illes Balears el març de 2013. Un informe, com s'ha dit, que va ser, com demostra la documentació aportada a la comissió, elaborat de la mà de les empreses constructores i amb les xifres i pretensions aportades

per elles, fins al punt que tot i tractar-se d'un document intern el varen fer servir enmig d'un procés judicial contra la mateixa administració.

**Conclusió 17:** Els informes encarregats i/o elaborats per l'administració i que han servit per fonamentar les sentències ratificades pel Tribunal Suprem que condemnen la comunitat autònoma de les Illes Balears a pagar 30 milions d'euros a les empreses constructores es fonamenten en actes fraudulents i en informació parcial.

### 3.5. La gestió de la publicitat

Resulta sorprenent que les empreses constructores no qüestionassin, davant les dificultats econòmiques que fins i tot han duit a litigi, el 2% recollit als contractes de concessió, destinat al pagament de tasques de comunicació i publicitat, una quantitat important perquè parlem del 2% sobre el total de les licitacions, és a dir, que va molt més enllà dels simples «anuncis» o insercions a la premsa per informar sobre el procés d'expropiació, per exemple.

De fet, i com consta al *Diari de Sessions* de 25 de novembre de 2016, el responsable d'FCC a Balears, Mateo Estrany, va afirmar, textualment:

«Supòs que se'n va fer, perquè jo sé que a totes les obres que es feien en aquella època hi havia una part de comunicació, que ens passaven les factures del a part de comunicació, però tota la part de comunicació estava centralitzada en la persona de comunicació que tenia la conselleria [d'Obres Públiques]. Neus... potser, ara no me'n record exactament, però crec que era Neus no sé què, la cap de gabinet o la cap de premsa o no sé què».

Estrany es referia a Neus Salas, la cap de gabinet de Mabel Cabrer, la consellera d'Obres Públiques del govern de Jaume Matas.

Per tant -i això ja es va fer també evident a la Comissió d'investigació de Son Espases l'any 2015- a la Comissió d'investigació de les autopistes ha quedat acreditat el maneig absolutament discrecional dels diners relatius a aquestes partides de comunicació, mitjançant el pagament de factures ordenades per Cabrer i/o Matas, factures que no eren fiscalitzades i que les empreses pagaven sense qüestionar.

Aquesta discrecionalitat és evident en les paraules del Sr. Jover, en la seva segona compareixença (*Diari de Sessions* núm. 36, 26/01/2017), qui va arribar a afirmar que:

«¿Le puedo contestar? Mire, vamos a ver, esto no hay que olvidarse que son dos concesiones. **Las concesiones se ejecutan con dinero privado, no es dinero público. Hasta que no entra en explotación la obra, que es en octubre de 2008, un año y medio después de que yo me fui, me voy de allí, el dinero público no se activa. Con el dinero privado evidentemente, como comprenderá, yo no soy capaz, yo le puedo a usted aconsejar que compre un Jonathan Meese, pero usted hará con su dinero lo que quiera, le puedo decir que es una buena inversión, pero es su dinero**»

És a dir, que fins que no es començaven a pagar les anualitats de la concessió, el maneig de doblers de la inversió inicial, tot i que hauran de ser retornats com a públics, es

gestionaven de forma absolutament discrecional, sense un control exhaustiu de l'administració.

**Conclusió 18:** La previsió de despesa en comunicació i publicitat de fins a un 2% és una quantitat molt elevada en relació amb el pressupost de les obres, i en canvi la justificació d'aquesta despesa és inexistent. L'existència d'aquests tipus de clàusules en els contractes d'obra pública i el seu presumpte ús de cara al finançament irregular del Partit Popular estan sent investigats en aquest moment en el cas de l'anomenada "Trama Púnica".

### 3.6. L'auditoria de Gerens Hill, una eina infrautilitzada

L'auditoria elaborada per Gerens Hill, per encàrrec de l'administració autonòmica, és un dels documents més exhaustius pel que fa a les irregularitats que s'han descrit en aquest informe, i tenia com a objecte detectar les errades en el procediment fins al moment del seu lliurament, el maig de 2010.

Resulta si més no estrany que una auditoria tan detallada i rigorosa, que a més va costar uns 800.000 euros (d'acord amb el pressupost sol·licitat al Col·legi d'Enginyers de camins), no s'hagi fet servir per part de l'Advocacia de la comunitat autònoma de les Illes Balears en defensa dels interessos de la comunitat autònoma de les Illes Balears, tot i que és evident que no es va elaborar amb finalitats pericials, en els diferents processos judicials oberts, i que tampoc no s'hagi volgut fer servir per a obrir nous processos de reclamació de l'administració contra les constructores, més enllà de si podrien tenir conseqüències penals o no.

Entre les **nombroses irregularitats recollides a l'auditoria** de Gerens Hill, aquestes són algunes de les més destacables:

- La dotació del 2% per a publicitat institucional a la concessió de l'autopista Eivissa-Sant Antoni, abans esmentada, juntament amb l'1% cultural, al Pla economicofinancer (PEF) de la concessió. L'1% cultural finalment ni es va pagar ni s'ha fet repercutir en el desenvolupament de la concessió, incomplint així la Llei de patrimoni.
- L'acord d'adjudicació del contracte de concessió no s'ajusta a dret: el mateix criteri que es va fer servir per eliminar FCC de la licitació de l'accés a l'aeroport, no es va aplicar en el cas d'IBISAN. L'auditoria assenyala (pàg. 39 del document A- Resumen Ejecutivo de la Auditoria) que el concurs s'hauria d'haver declarat desert.
- El fals túnel de Sant Rafel es considera innecessari, i es varen malgastar 29,5 milions d'euros (Íbid., pàg. 48-49).
- Les greus deficiències del projecte d'accés a l'aeroport, sobretot pel que fa a les previsions d'ocupació de sòl i expropiacions, i el fet que a pesar d'haver patit modificacions substancials, el projecte no es va tornar a sotmetre a exposició pública (Íbid., pàg. 40).
- El fet que el tram de la PM801 a l'altura de Ses Figueretes, sobre el qual a FCC se li havia dit que no podia ser explotat, perquè era competència del Consell d'Eivissa, i en canvi MAB el va incorporar al Pla economicofinancer, i es va acceptar.

**Conclusió 19:** L'auditoria de les obres de les autopistes d'Eivissa realitzada per la firma Gerens Hill el 2010 és la

més exhaustiva que s'hi ha realitzat, i assenyala nombroses irregularitats en la contractació, l'execució i la gestió de les autopistes d'Eivissa, però no s'ha utilitzat per part de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears ni de l'Advocacia en la defensa dels interessos públics enfront de les constructores.

#### 4. INDICIS DE POSSIBLES DELICTES I IRREGULARITATS GREUS SORGITS A LA COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ

En el transcurs de la comissió d'investigació s'han constatat nombroses irregularitats en el procés de disseny, planificació, contractació, execució i gestió de les obres de les autopistes d'Eivissa, des dels seus inicis cap al 2004 fins a la passada legislatura 2011-2015.

L'exconseller d'Obres Públiques durant 2007-2011 Jaume Carbonero va afirmar davant la comissió (*Diari de Sessions* núm. 41, 31/01/2017, pàg. 843-844) que es penedia de no haver denunciat les irregularitats detectades en el seu moment davant la Justícia, ja que la Fiscalia el va dissuadir en diverses trobades mantingudes a tal efecte, en base a l'informe de l'auditoria de Gerens Hill i el Dictamen Jurídico Penal de la Universitat Carlos III de Madrid (**Annex 3**). L'exconseller de mobilitat d'Eivissa a la mateixa època, Albert Prats, també es va queixar de la manera en què l'Advocacia de la comunitat autònoma de les Illes Balears havia "despatxat", amb unes simples notes assenyalant que no hi apreciava indicis de delictes, l'auditoria de Gerens Hill esmentada, a pesar de les nombroses irregularitats que s'hi recollien.

A la comissió d'investigació hem pogut aprofundir en aquelles i altres irregularitats, algunes constitutives de possibles delictes que relatam a continuació.

##### 4.1. Mentides davant la comissió no permanent d'investigació

A més de les contradiccions entre compareixents, que podrien obrir vies d'investigació addicionals o aprofundir en determinats aspectes, ha quedat acreditat que han mentit davant la comissió d'investigació, si més no, les següents persones:

- Carlos Jover (en relació amb el seu patrimoni, la relació amb els concessionaris, les escultures i diversos aspectes del procés administratiu).
- Stella Matutes (va negar qualsevol relació amb la gestió de les autopistes d'Eivissa però la seva presència està acreditada a les actes de les comissions de seguiment de les obres).
- Ana García (en relació amb l'encomanda de gestió amb TRAGSA i l'absència de vincles personals o familiars amb aquesta empresa, quan el delegat a Balears és el seu company sentimental).
- Mabel Cabrer (en relació amb el seu paper en la gestió de les factures de publicitat, apuntant el cercle de Jaume Matas i una gestió «centralitzada», quan qui administrava les factures era, segons el Sr. Estrany, la cap de gabinet de la Sra. Cabrer).
- Fernando Areal (que primer va afirmar que ell no decidia amb quines empreses contractava el PP en temes de comunicació/campanyes electorals i després va admetre que va contractar amb Nimbus, empresa lligada al finançament irregular del PP).

- José Bevià, mà dreta d'Enrique Ortiz (Ortiz e Hijos, ara Grupo Cívica, que a pesar de ser l'enginyer més antic de l'empresa, va negar conèixer i que existien les autopistes d'Eivissa a pesar que es tractava d'un dels projectes d'obra més importants del grup i el de major risc financer).
- Joan Mari Tur, qui afirma conèixer molt bé la casa de Ca na Palleva i declara que fou filmada, documentada i "conservada escrita", fet negat pel funcionari cap de Patrimoni, Sr. Joan Ramón Torres, que va declarar que no es va poder documentar Ca na Palleva per les presses a l'obra.
- Antonio Sánchez Soliño (que va negar que el grup d'investigació lligat a la Fundació Betancourt a qui es va encarregar un informe per part de l'administració rebés finançament de les concessionàries).

Aquesta llista podria ser encara més llarga i exhaustiva, i es pot contrastar amb el *Diari de Sessions* de la comissió, que també recull els nombrosos oblits i omissions com els del Sr. Matas i molts altres, que, gairebé tant com les mentides, han dificultat la tasca de la comissió d'investigació.

##### 4.2. Irregularitats en el procés de contractació i adjudicació

En el sentit que s'ha assenyalat anteriorment, l'avantatge competitiu en el cas de la UTE «Accesos Ibiza» del qual disposava l'empresa MAB per l'acord amb la família Matutes per al trasllat de les terres, indicarien no només tràfic d'influències (ja que Matutes és i ha estat un destacat i influent membre del Partit Popular), sinó també informació privilegiada.

Tal i com determina l'auditoria de Gerens Hills, la contractació de l'autopista a Sant Antoni s'hauria de considerar nul·la de ple dret i, per tant, la seva adjudicació com un acte presumpte de prevaricació administrativa.

Les pràctiques constatades en el marc de la comissió apuntarien a un "repartiment" de les concessions que encaixaria amb els tipus de delictes de corrupció recollits als articles 286 i següents del Codi Penal.

##### 4.3. Pagament de comissions

La discrecionalitat amb la qual s'administraven els diners de l'execució de les obres permetia que es poguessin trobar formes d'esquivar de manera relativament fàcil els controls públics, per exemple a través dels pagaments per part de les empreses constructores de factures per despeses de publicitat, una pràctica en consonància amb altres casos de presumpta corrupció relacionats amb el finançament il·legal del Partit Popular, i que ara mateix estan sent investigats, entre d'altres, a la Comunitat de Madrid, com és el cas de l'anomenada "Trama Púnica".

En aquest cas recentment s'ha dictaminat el presumpte pagament de comissions amb la mateixa fórmula del 2% dels contractes d'obra pública destinats a comunicació i publicitat, que finalment servirien a l'objecte del finançament irregular del PP.

En relació amb el mateix tema, i de cara a una possible judicialització de la qüestió, cal apuntar que el Sr. Areal Montesinos va admetre davant la comissió d'investigació haver

participat a una reunió amb accionistes de la SICAV "Balear Ahorro" a l'hotel Convent de La Missió amb accionistes de la mateixa (*Diari de Sessions* núm. 31, 24/01/2017, pàg. 625). Com es va acreditar a la Comissió d'investigació de Son Espases, es va admetre la participació d'alguns adjudicataris d'obra pública, com és el cas de Melchor Mascaró, en aquestes reunions.

#### 4.4. Elaboració d'informes de part que han dut la Justícia a actuar de forma errònia

Aquest aspecte s'ha demostrat amb els informes de 2007 (l'encarregat a la Fundació Betancourt) i el de març de 2013 elaborat pel Sr. Jover en connivència amb les empreses concessionàries, que han servit per sustentar les sentències del Tribunal Superior de Justícia i el Tribunal Suprem contra la comunitat autònoma de les Illes Balears.

El grup que va elaborar l'informe encarregat a la Fundació Betancourt ha estat treballant per a les concessionàries fins a l'any 2015 i, per tant, ha quedat en entredit la imparcialitat d'aquest informe pels interessos compartits amb les constructores. Pel que fa a l'informe elaborat pel Sr. Jover, a la documentació aportada a la comissió es pot comprovar com aquest informe va recollir a la perfecció els interessos de les concessionàries i no els de l'administració, justament en un moment en què la reclamació de les primeres estava judicialitzada (vegeu **Annex 4**).

Per tot l'exposat es proposa que el Parlament de les Illes Balears lliuri a la Fiscalia Anticorrupció juntament amb aquest informe de conclusions i els seus annexos les següents declaracions i documentació:

- Les compareixences recollides al *Diari de Sessions* de totes les persones esmentades en el present informe de conclusions.
- El document notarial presentat pel diputat Abril que acredita que l'equip de Sánchez-Soliño al qual es va encarregar l'informe també ha treballat per a les constructores.
- El resum executiu de l'auditoria elaborada per Gerens Hill.

I trametre també aquestes conclusions al Magistrat de l'Audiència Nacional que investiga el finançament irregular del Partido Popular a Madrid, juntament amb:

- La declaració de Mateo Estrany, FCC.
- L'auditoria de Gerens Hill, en relació amb el 2% de despeses de comunicació i publicitat.

### 5. PROPOSTES DE CANVIS NORMATIUS I DE PROCEDIMENT

5.1. S'han de **revisar els processos i mecanismes de contractació per part de l'administració**, arran de les irregularitats detectades en la licitació de les autopistes d'Eivissa, amb informes elaborats amb data anterior al seu propi encàrrec, per avalar la viabilitat economicofinancera. Les mesos de contractació han d'oferir més garanties en la despesa pública que es fa, sobretot en les licitacions de gran obra pública, i la responsabilitat de les decisions que s'hi prenen té prou entitat com perquè conformin aquestes mesos persones que hagin estat suficientment formades i informades.

En aquest sentit, la desresponsabilització de la Intervenció de la comunitat autònoma de les Illes Balears en les irregularitats i «desviacions» en els grans contractes d'obra pública com és el cas de les autopistes d'Eivissa no és de rebut.

5.2. S'hauria d'elaborar un **codi deontològic de les empreses que contracten amb l'administració** i trobar mecanismes per **penalitzar en l'accés a les licitacions de contractes públics aquelles empreses que hagin demostrat un comportament poc ètic o hagin comès irregularitats**, des de la seva vinculació amb casos de corrupció, passant per la destrucció de patrimoni que s'ha posat de manifest en l'execució de les autopistes d'Eivissa, els incompliments contractuals o el grau de litigiositat amb les administracions, entre d'altres.

5.3. Cal revisar profundament **el paper de les empreses consultores** contractades per l'administració. En tot el procés de les autopistes d'Eivissa s'ha demostrat que donen aparença de rigor a actes que poden tenir conseqüències dramàtiques per a la pròpia administració i per a les arques públiques, una administració que en no disposar, entre d'altres, de personal qualificat per poder gestionar un règim concessional com el que ha ocupat aquesta comissió d'investigació, s'ho juga tot a la carta de l'aval que suposa recórrer als informes de firmes com Ernst & Young i altres de les conegudes com a «big four»<sup>7</sup>. Empreses que aporten un prestigi de marca de cara a les determinacions que pren l'administració, però en cap cas no garanteixen la certesa dels seus pronunciaments ni assumeixen cap mena de responsabilitat quan les coses no van bé.

5.4. **Els contractes d'obra pública, sobretot quan són d'un volum tan important com els tractats en aquesta comissió d'investigació, haurien de tenir una fiscalització més intensiva, i les decisions haurien de ser validades políticament per majories amples i/o per processos de consulta ciutadana, sobretot si tenim en compte que generen un endeutament públic important** de les administracions que es perllonga durant dècades.

La manera en què es varen prendre les decisions pel que fa a les autopistes d'Eivissa apunta a la il·legitimitat d'un deute generat que haurem d'assumir els ciutadans i les ciutadanes i que representa el segon capítol de despesa de tota la comunitat autònoma de les Illes Balears, després de l'hospital de Son Espases, la construcció del qual ha estat judicialitzada i també va ser objecte d'una comissió d'investigació parlamentària el 2015.

5.5. **Pel que fa a la comissió d'investigació i la seva funcionalitat**

De la documentació sol·licitada en relació amb el pla de treball inicial, cal destacar que hi ha documentació que no ha estat tramesa a la comissió, com ara els escrits de l'Advocacia en relació amb els diferents litigis amb les concessionàries, sobretot aquells en què ja existeix sentència ferma.

Així mateix, i pel que fa a la sol·licitud de documentació addicional i sol·licitada el mes de desembre de 2016 a diferents organismes, com l'AEAT, Capitania Marítima, el Reial Club Nàutic de Palma, el Registre d'Índexs, l'Ajuntament de Formentera, l'empresa MAB i la Universitat Politècnica de Madrid, cal assenyalar que **només l'Ajuntament de Formentera i l'AEAT han respost satisfactòriament** a la dita



sol·licitud, tot indicant-ne els límits en atenció al compliment de la normativa vigent. En aquest cas, també cal assenyalar que des de la Mesa de la comissió s'ha hagut de reiterar la sol·licitud de documentació a l'AEAT relativa a les concessionàries, ja que l'administració tributària havia respost negativament aduint que l'administració no participava de les UTE, tot i que sí ho va fer a través de les reunions tant de seguiment de les obres, com del consell d'administració de les concessionàries, tal i com consta a les actes respectives.

Altres organismes o entitats no han facilitat cap informació, i en el cas del Col·legi d'Arquitectes de les Illes Balears s'ha fet servir l'al·lusió a la normativa vigent en matèria de protecció de dades com a excusa per ometre el seu deure de col·laboració amb la comissió d'investigació parlamentària, perquè en cap cas no es demanava informació sobre els seus associats, per tant es podria haver traslladat la informació que se sol·licitava preservant-ne perfectament les dades de caràcter personal.

La creació de comissions d'investigació parlamentària és recollida a la Constitució, i si bé a altres països del nostre entorn, com ara Itàlia, se'ls atorga un caràcter potser menys polític, sempre i en qualsevol cas han d'obeir l'interès general. Aquest interès s'ha de considerar legítim per part dels receptors de peticions de documentació de futures comissions d'investigació, perquè aquesta qüestió ha d'estar per damunt d'interessos particulars o de caràcter econòmic.

L'accés a la informació i el coneixement que té l'administració pública per a la tasca d'una comissió d'investigació resulta clau i determinant. La presentació d'informació, així com la seva estructura, han estat deficientes, probablement pels mals endèmics de l'administració sobre la digitalització i la gestió del coneixement relacionats amb els processos de contractació i el seu seguiment. És necessari remarcar que la informació pública és legalment exigible per part de la comissió.

Sobre les contradiccions manifestades per part del Sr. Jover en relació amb les obres realitzades per una de les concessionàries a una de les cases de la seva cònjuge a l'illa de Formentera, i atenent la documentació tramesa cal destacar que no es tracta d'un pis com es va dir als mitjans de comunicació<sup>8</sup>, sinó d'un habitatge unifamiliar amb terreny i piscina.

Pel que fa a la documentació addicional tramesa per l'AEAT, cal destacar el nombrós increment patrimonial a nom del Sr. Jover, en especial d'aquells béns immobles en els quals sembla no haver hagut de menester fonts de finançament extern, per la qual cosa se n'hauria d'acreditar la procedència i forma de pagament. També crida l'atenció que a l'Impost de Patrimoni no s'hagi declarat a cap dels exercicis la possessió d'obres d'art, quan ell mateix reconeix en seu parlamentària que és propietari d'una col·lecció.

## 6. CONCLUSIONS. RESUM EXECUTIU

**Conclusió 1:** S'ha acreditat la intencionalitat i la voluntat d'assumir el control de tot el procés de disseny, concessió, adjudicació i construcció de les carreteres d'Eivissa per part de determinats dirigents del Partit Popular, així com la vinculació de bona part dels sobre costos a determinades decisions polítiques.

**Conclusió 2:** Hi ha hagut un procés de desresponsabilització política, administrativa i empresarial en les decisions preses, i la voluntat política expressada d'"imprimir velocitat al procediment" s'ha acompanyat de decisions i actes administratius poc fonamentats i d'una assessoria externa que tampoc no ha servit per defensar els interessos de l'administració.

**Conclusió 3:** S'ha acreditat que el procés de contractació, com assenyala l'auditoria de Gerens Hill, i la documentació administrativa aportada a la comissió, no es varen ajustar a dret per les modificacions respecte dels plecs rectors de la contractació incloses per FCC a la seva oferta.

**Conclusió 4:** En el cas de les obres d'accés a l'aeroport d'Eivissa, la UTE "Accesos Ibiza" va comptar amb un avantatge competitiu de cara a la licitació, per mor de l'existència d'acords empresarials entre l'empresa MAB i empreses del Sr. Matutes en relació tant amb el subministrament d'àrids per a les obres, com amb la ubicació de les terres extretes.

**Conclusió 5:** El procés d'expropiació va estar farcit d'irregularitats, no sols en l'ocupació per la força de cases i terrenys de particulars, sinó també per uns "errors" en la qualificació urbanística dels terrenys que varen beneficiar el grup d'empreses del Sr. Abel Matutes.

**Conclusió 6:** Les modificacions en el projecte i la metodologia d'obra, sobretot relacionades amb deficiències en el projecte inicial de les autopistes, varen incrementar els costos de construcció de forma substancial. Aquestes modificacions venien determinades per les "presses" en l'adjudicació i l'execució, així com per la ingerència política a l'hora de prendre determinades decisions.

**Conclusió 7:** La gestió de les terres ha estat beneficiosa des del punt de vista econòmic tant per a la concessionària de l'accés a l'aeroport com per al grup d'empreses del Sr. Matutes. Es tracta d'una qüestió que a més de l'elevat sobre cost que ha representat i representa per a la comunitat autònoma de les Illes Balears, genera i ha generat un impacte paisatgístic que s'agreuja pel fet que no s'han restituit els terrenys a la seva situació inicial.

**Conclusió 8:** És evident que s'ha destruït nombrós patrimoni arqueològic de valor incalculable, fet que no s'hagués produït si les obres de les autopistes d'Eivissa s'haguessin executat d'una altra forma. El departament de Patrimoni del Consell d'Eivissa, juntament amb les empreses responsables de les obres i el director general d'Obres Públiques del Govern, Sr. Jover, són els responsables directes d'aquesta destrucció i de l'incompliment flagrant de la Llei de patrimoni.

**Conclusió 9:** No s'ha pogut acreditar la destinació de l'1% cultural de cap de les dues concessions (més d'1,5 milions d'euros entre ambdues), ni per a tasques de protecció del patrimoni ni per al pagament de les escultures de les rotundes.

**Conclusió 10:** Les empreses adjudicatàries varen comprar les escultures de les autopistes a instàncies del llavors director d'Obres Públiques del Govern, Sr. Jover, qui simultàniament actuava des del vessant privat com a promotor dels autors de les escultures. Aquestes empreses intentaren també que les

escultures fossin pagades per l'administració a càrrec de l'1% cultural, quan es tracta d'una despesa d'ornamentació i jardineria, que si forma part del projecte les escultures haurien de ser retornades a les rotondes per part de les empreses constructores.

**Conclusió 11:** Es varen adjudicar les obres de les autopistes a les empreses que presentaven una opció de rescab més cara, que gairebé feia inviable aquest eventual rescab. Aquest factor, juntament amb el desconeixement del model de règim concessional per part dels tècnics i funcionaris del mateix Govern, ha situat l'administració en una posició de feblesa davant les concessionàries, sobretot davant la gestió d'una concessió amb nombrosos litigis judicials.

**Conclusió 12:** El mateix expedient de les autopistes ha estat gestionat pel Sr. Jover, la mateixa persona que va assumir decisions polítiques que generaren sobre costos importants en les obres, i anys després, durant la passada legislatura, és la mateixa persona qui informa com a cap de departament de la comunitat autònoma de les Illes Balears sobre aquests mateixos sobre costos, per a major benefici de les empreses concessionàries.

**Conclusió 13:** Els problemes de drenatge també han estat un factor de sobre cost de les autopistes d'Eivissa, però no s'han pogut imputar a les empreses concessionàries ja que partien de deficiències en el projecte original encarregat per part del Govern a l'empresa Apia XXI. També s'han detectat a la comissió irregularitats en el procés d'esmena d'aquest problema durant la passada legislatura.

**Conclusió 14:** Els màxims responsables de les empreses concessionàries han admès davant la comissió que allò que permet quadrar els comptes de les constructores és el reconeixement de sobre costos per part de l'administració, la qual cosa explica l'alt grau de litigiositat d'aquestes obres.

**Conclusió 15:** El còmput de vehicles és un element determinant del cànon que l'administració paga a les concessionàries, i s'ha fet servir per part de les empreses constructores des del primer moment perquè se'ls pagàs més del que els pertocava.

**Conclusió 16:** El canvi de criteri de la Intervenció General de la comunitat autònoma de les Illes Balears està motivat per les determinacions de la SEIC 2010 que varen entrar en vigor el 2014, i que estableixen canvis en les normes de comptabilització del deute públic a partir de les quals els contractes de concessió passen a computar com a deute públic de la comunitat autònoma de les Illes Balears. Aquest canvi de posició va plantejar la clàusula 55 com a limitativa, i a partir d'aquí s'inicia l'expedient de lesivitat.

**Conclusió 17:** Els informes encarregats i/o elaborats per l'administració i que han servit per fonamentar les sentències ratificades pel Tribunal Suprem que condemnin la comunitat autònoma de les Illes Balears a pagar 30 milions d'euros a les empreses constructores es fonamenten en actes fraudulents i en informació parcial.

**Conclusió 18:** La previsió de despesa en comunicació i publicitat de fins a un 2% és una quantitat molt elevada en relació amb el pressupost de les obres, i en canvi la justificació d'aquesta despesa és inexistent. L'existència d'aquests tipus de

clàusules en els contractes d'obra pública i el seu presumpte ús de cara al finançament irregular del Partit Popular estan sent investigats en aquest moment en el cas de l'anomenada "Trama Púnica".

**Conclusió 19:** L'auditoria de les obres de les autopistes d'Eivissa realitzada per la firma Gerens Hill el 2010 és la més exhaustiva que s'hi ha realitzat, i assenyala nombroses irregularitats en la contractació, l'execució i la gestió de les autopistes d'Eivissa, però no s'ha utilitzat per part de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears ni de l'Advocacia en la defensa dels interessos públics enfront de les constructores.

1 El 2013 la Comissió Europea va cridar l'atenció al Regne d'Espanya pel fet de tenir les autopistes més cares de la Unió, amb un preu per quilòmetre d'entre 3 i 5 milions d'euros. En el cas de les autopistes d'Eivissa, si sumam als costos de construcció els costos financers, el cost per quilòmetre en acabar la concessió s'eleva als 26 milions d'euros/km.

2 El Grupo Ortiz, amb seu a Alacant, ara es denomina Grupo Cívica. El seu president i altres càrrecs de l'empresa també han estat jutjats i condemnats per finançament irregular del PP: [http://www.eldiario.es/cv/Enrique-Ortiz-insaciable-corrupcion-valenciana\\_0\\_500800132.html](http://www.eldiario.es/cv/Enrique-Ortiz-insaciable-corrupcion-valenciana_0_500800132.html).

3 De fet, queden encara 2,4 milions pendents de pagament a diferents afectats: <http://www.diariodeibiza.es/pitiuses-balears/2017/02/22/govern-debe-2-millones-expropiaciones/897974.html>.

4 Finques inscrites a nom de Fiesta Hotels & Resorts SL, de la matriu d'empreses de la família Matutes.

5 Vegeu la web corporativa del Grupo Ortiz sobre aquest tema: <http://www.grupoortiz.com/es/negocio/concesiones/carreteras-y-ferrocarriles/proyecto-id-218/>

6 <http://www.lavanguardia.com/vida/20170201/413907492720/grupo-ortiz-niega-informes-hechos-a-medida-y-dice-samuel-carpintero-no-tiene-vinculacion-con-la-empresa.html>.

7 PwC, Deloitte, Ernst & Young i KPMG.

8 <http://www.diariodemallorca.es/mallorca/2016/11/25/comision-autopistas-eivissa-investiga-piso/1168679.html>

### Annexos

Seu del Parlament, 24 de maig de 2017

La secretària primera

Joana Aina Campomar i Orell

El president

Baltasar Picornell i Lladó

### Ordre de Publicació

C)

*Vot particular rebutjat a les conclusions de la Comissió no permanent d'investigació sobre les autopistes d'Eivissa.*

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 16 de maig de 2017, rebutjà, per 20 vots a favor, 31 en contra i 5 abstencions el vot particular esmentat, presentat pel Grup Parlamentari Popular.

Per acord de la Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 26 de maig de 2017, atès l'escrit RGE núm. 6831/17, del Grup Parlamentari Popular, conformement amb l'article 55.6 del Reglament de la cambra, es procedeix a la publicació del vot particular de què es tracta.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

Margarita Prohens Rigo, portaveu del Grup Parlamentari Popular, mitjançant el present escrit i d'acord amb el que es preveu als articles 55 i següents del Reglament del Parlament i un cop analitzades la documentació tramesa pels diferents organismes i administracions públiques i les compareixences dutes a terme en el si de la Comissió no permanent d'investigació sobre les autopistes d'Eivissa, presenta les següents propostes de conclusions.

## PROPOSTES DE CONCLUSIONS

### Introducció

Dia 1 de juny 2016, mitjançant RGE núm. 9616/2016 els Grups Parlamentaris MÉS per Mallorca, MÉS per Menorca, Podem i Gent per Formentera, sol·licitaren al Ple de la cambra la creació d'una comissió no permanent d'investigació sobre la planificació, l'adjudicació, l'execució i la gestió de les autopistes de l'illa d'Eivissa.

Aquest escrit fou admès per la Mesa en sessió de dia 1 de juny de 2016 i publicat en el *Butlletí Oficial del Parlament de les Illes Balears* el dia 3 de juny de 2016 (núm. 49).

La sol·licitud formulada a l'escrit RGE núm. 9616/2016 fou sotmesa a la consideració del Ple de la cambra en sessió de dia 14 de juny de 2016. En aquesta sessió plenària s'adoptà la creació de la comissió no permanent d'investigació de què es tracta amb el vot en contra del Grup Parlamentari Popular.

La Comissió d'investigació es va constituir el dia 12 de juliol de l'any 2016 i s'acordà la celebració de diverses sessions extraordinàries durant el mes de gener de 2017, habilitant els dilluns i els dissabtes per tal que la comissió pogués desenvolupar la seva tasca. Per altra banda la comissió acordà acceptar la sol·licitud que les sessions i els treballs d'aquesta tinguessin caràcter públic.

El 7 de setembre de 2016 la Comissió aprovà el seu pla de treball, pla que fou el presentat pels grups promotors de la Comissió d'investigació rebutjant, en la seva integritat, el que fou presentat pel Grup Parlamentari Popular. En aquella mateixa sessió, el Grup Parlamentari Popular proposà concentrar els plans de treball presentats en un de sol, de tal manera que les tasques a desenvolupar per la Comissió tinguessin la major extensió possible donant cobertura a totes les peticions, sense excepció, a tots i cada un dels plans de treball presentats. D'aquesta manera s'hagués pogut obtenir una visió completa d'acord amb peticions formulades pel conjunt de grups parlamentaris que conformen la cambra.

Aquest fet contrasta radicalment amb la decisió adoptada per la Comissió no permanent d'Investigació creada la

legislatura passada relativa a tot el procés de licitació, adjudicació i construcció de l'Hospital de Son Espases, on el pla de treball aprovat recollia àmpliament les distintes propostes formulades.

La negativa a acceptar, ni tan sols una de les compareixences contemplades en el Pla de treball del Grup Parlamentari Popular suposà l'aprovació d'un pla de treball que de cap manera no podia assolir l'objectiu d'una investigació rigorosa i objectiva, pervertint així l'objecte de la Comissió i l'objectiu pel qual fou creada. En aquest sentit, les compareixences sol·licitades pel Grup Parlamentari Popular, com ara les del Sr. Francesc Antich, expresident del Govern, Sr. Xico Tarrés, expresident del Consell Insular d'Eivissa, o Sr. Jaume Font, exconseller de Medi Ambient, i altres significats càrrecs polítics com ara el delegat del Govern a les Illes Balears Sr. Ramón Socias o el director insular de l'Administració General de l'Estat Sr. Manuel Bar, foren rebutjades.

No solament constitueix un greu dèficit de cara a la consecució de l'objecte de la Comissió sinó que aquest fet s'agreujà, encara més, quan els grups promotors rebutjaren totes i cada una de les sol·licituds de compareixença fetes per aquest grup parlamentari un cop iniciats els treballs de la Comissió però, en canvi, foren acceptades les modificacions del pla de treball proposades pels grups promotors de la Comissió d'Investigació que proposaven nous compareixents; fins i tot reiteraren la compareixença de persones que ja s'havien prestat el seu testimoni amb anterioritat.

De la mateixa manera, es va rebutjar la incorporació de documentació de cabdal importància proposada pel Grup Parlamentari Popular que hagués estat determinant per a la consecució de l'objecte pel qual la Comissió d'Investigació s'interessava.

Tot això ha significat que els treballs s'han desenvolupat sota una única visió de tot un estat de coses.

Per altra banda, cal assenyalar que els grups parlamentaris promotors de la Comissió d'Investigació han volgut, de forma clarament intencionada, desviar l'objecte de la Comissió que fou aprovat pel Ple de la cambra mitjançant la sol·licitud de documentació personal i confidencial dels compareixents que és susceptible d'afectar els seus drets fonamentals reconeguts constitucionalment.

La Comissió inicià els seus treballs el dia 28 d'octubre de 2016, dia en què va tenir lloc la primera compareixença inclosa en el Pla de treball i finalitzà el tràmit de compareixences el dia 17 de febrer de 2017.

En definitiva, i com a conclusió final de tot el que s'ha exposat, es pot determinar clarament que la intenció i l'interès dels grups promotors d'aquesta comissió d'investigació no ha estat fiscalitzar tot el procés que es contempla a l'objecte aprovat pel Ple de la cambra, sinó que ha estat la d'imposar la seva versió sobre uns fets que tant la justícia com la pròpia administració han investigat i fiscalitzat conclouent que no existeix cap tipus d'irregularitat de caràcter penal imputable als responsables de la planificació, la licitació, l'adjudicació i l'execució de les carreteres d'Eivissa durant la legislatura compresa entre els anys 2003-2007. És a dir, els grups

proponents aprovaren la creació de la seva comissió d'investigació, aprovaren el seu pla de treball i, previsiblement, acabaran aprovant les seves pròpies conclusions, sense tenir en compte cap de les aportacions que en aquest document es recullen.

Aquest document de conclusions que el Grup Parlamentari Popular proposa versarà únicament sobre aquells aspectes que, per una raó o una altra, han estat objecte de major debat i controvèrsia, sense perjudici de seguir considerant que el conjunt dels treballs de la Comissió no ha aconseguit assolir l'objectiu pel qual va ser creada.

### I. Conveni de carreteres

#### L'exposició de motius del Conveni de carreteres de 12 de març de 2004 assenyalava el següent:

"...a fi de donar solució als problemes exposats es va subscriure el dia 21 de gener de 1998 entre el Ministeri de Foment i la Conselleria de Foment del Govern de les Illes Balears, un Conveni de Col·laboració, Coordinació i Suport per al finançament i execució d'obres de carreteres a la comunitat balear.

A l'annex I de l'esmentat Conveni es recollien les obres considerades d'interès general que eren objecte del mateix, figurant a l'annex II els seus períodes d'execució i ritmes de finançament.

Transcorreguts prop de sis anys de desenvolupament d'aquest conveni, s'ha produït un desfasament important entre les previsions del mateix i el ritme real d'execució, havent-se invertit únicament 25,71 milions d'euros, estant retinguts o compromesos 12,90 milions d'euros per als exercicis de 2005 i 2005, i contractats o en contractació pel Govern de les Illes Balears, 92,28 milions d'euros. En total 130,89 milions d'euros dels 346,8 milions d'euros del conveni esmentat. És a dir, quedarien 206,59 milions d'euros disponibles per emprendre les actuacions no iniciades.

Per aplicació de les disposicions de la Llei general pressupostària les anualitats del conveni de 21 de gener de 1998 de no consumides són pressupostàriament irrecuperables, el que fa que sigui de summa importància la firma d'un nou conveni que reposi la situació al seu estat anterior, recuperant les partides imprescindibles perquè pugui escometre's la urgent millora d'infraestructures viàries a les Illes Balears.

Per tant i en el marc dels acords existents entre el Govern de la Nació i el govern de les Illes Balears, es fa necessària la firma d'un nou conveni que recuperi les anualitats perdudes del conveni subscrit el 21 de gener de 1998, i que al seu torn incorpori els costos de les expropiacions a semblança amb el subscrit pel Govern Nacional i la Comunitat Autònoma de Canàries.

D'altra banda, donada la imperiosa necessitat d'accelerar les actuacions a realitzar i les limitacions pressupostàries, és precís articular fórmules que permetin agilitzar l'execució dels projectes a través d'actuacions conjuntes entre ambdues administracions."

No obstant aquest conveni, va ser el Govern de l'Estat amb la complicitat del Partit Socialista de les Illes Balears qui va resoldre unilateralment el Conveni de Carreteres de Balears de l'any 2004, impossibilitant el desenvolupament dels projectes que havien de donar solucions viàries a les Illes Balears.

No obstant això, aquesta resolució fou anul·lada per l'Audiència Nacional el 22 de gener de 2008 i ratificada pel Tribunal Suprem el 8 de març de 2011, sentència aquesta darrera que fou ocultada pel Govern de les Illes Balears presidit pel Sr. Francesc Antich a tota la societat i també als seus propis socis de Govern, en aquell moment el Partit Socialista de Mallorca o PSM.

#### Per tot l'esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa les següents conclusions:

1. El Parlament de les Illes Balears constata que la comunitat autònoma de les Illes Balears al tenir encomanada la gestió de la construcció de les carreteres objecte de la comissió, era competent per a la seva construcció.
2. El Parlament de les Illes Balears constata que en el conveni de carreteres entre el Govern i l'Estat de 12 de març de 2004 hi figuren les obres objecte de la Comissió juntament amb la resta d'obres previstes a Mallorca, Menorca i Eivissa amb uns terminis d'execució i uns pressuposts que eren mínimes estimacions i que podien ser licitades abans dels esmentats terminis i amb el pressupost real que, a tal efecte, resultés del projecte constructiu, per a la qual cosa s'havia d'acordar pel Ministeri l'encomana de gestió a la comunitat autònoma de les Illes Balears.
3. El Parlament de les Illes Balears constata que el motiu d'aquestes previsions en el conveni de 12 de març de 2004 obeïa a que el Govern de les Illes Balears havia incomplert i havia perdut una gran part de la quantia del primer conveni de carreteres signat el 21 de gener de 1998 i que s'havia d'haver executat en un termini de 8 anys mitjançant unes quantitats anuals fixes de les que tan sols quedaven disponibles les anualitats del 2004 i del 2005. A l'esmentat conveni ja figurava el nou accés a l'Aeroport d'Eivissa que ja s'hauria d'haver fet en aquells anys, resultant, per tant, infundades les afirmacions de que les obres s'haurien d'haver finalitzat amb posterioritat a la data en que foren executades, afirmacions que, per tant, constitueixen una falsetat.
4. El Parlament de les Illes Balears constata que els imports de les carreteres que figuraven en el conveni de 12 de març de 2004 eren clarament insuficients per a tots els projectes que hi figuraven atès la negativa del Ministeri a augmentar la xifra global del conveni, quedant per a una futura negociació aquest augment de la xifra del conveni.
5. El Parlament de les Illes Balears constata que la comunitat autònoma de les Illes Balears podia avançar l'execució de les obres, avançant els doblers mitjançant el sistema d'encomana de gestió, que així va ser acordada respecte a les carreteres objecte de la comissió d'investigació.
6. El Parlament de les Illes Balears constata que la resolució de l'Audiència Nacional i del Tribunal Suprem esmentades han suposat que l'Estat hagi de reintegrar a la comunitat autònoma de les Illes Balears aquest import pendent per la qual cosa s'ha

pogut recuperar part de l'elevat perjudici que les decisions de l'Estat van causar, en el seu moment, al Govern de les Illes Balears.

## II. Transferència de la competència als consells insulars

La competència de carreteres es trobava transferida als Consells Insulars llevat de la construcció i finançament de les obres del conveni amb l'Estat que havien de ser executades en la forma prevista en el conveni (per l'Estat o per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears si li era encomanada la gestió) i un cop executades havien de transferir-se als Consells per al seu manteniment.

Per tot l'esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa la següent **conclusió**:

1. El Parlament de les Illes Balears constata que donat que el contracte de concessió comporta no tan sols la construcció, sinó també l'explotació i manteniment de la carretera durant 25 anys, i atès que la competència de manteniment de carreteres pertany al Consell d'Eivissa, es va acordar, mitjançant la signatura d'un conveni, la conformitat del Consell amb aquest sistema de concessió a 25 anys.

## III. Procés expropiatori i conflicte social a conseqüència de l'ocupació de les finques expropiades

El procés d'expropiació de les finques es va traduir en una elevada litigiositat. Es van obrir nombrosos processos judicials motivats per denúncies que determinats particulars van interposar per una presumpta ocupació il·legal. El Sr. Juan Manuel Pérez Ribas, enginyer adjunt de conservació i explotació i amb funcions bàsiques de direcció de l'obra de la carretera Eivissa-Sant Antoni, va ser, com a funcionari de major rang, la persona que gestionava les expropiacions d'ambdues carreteres, també la de l'Aeroport, en estricta col·laboració amb l'Advocacia de la comunitat.

En la seva declaració davant la Comissió d'Investigació de les carreteres d'Eivissa, el Sr. Pérez Ribas declarava que tot el procés expropiador s'havia realitzat sempre ajustant-se al màxim amb la legalitat vigent, tot i que entenia que, per tractar-se d'un àmbit territorial reduït, en que es veien afectades zones urbanes i, per tant, les expropiacions tenien efectes sobre la vida quotidiana de les persones, el procés expropiador havia tingut una forta resistència per part dels propietaris i d'altres col·lectius socials.

El propi Sr. Pérez Ribas reconeix que en alguns casos es va haver de reiniciar el procediment expropiador ja que alguns propietaris exigien que se'ls notifiqués, no a l'Ajuntament, que és la pràctica habitual, sinó al terreny que s'havia d'expropiar. Altres propietaris es presentaven amb un notari i es resistien a ser notificats.

El procés expropiador, per tant, va seguir les pautes que marca la legislació vigent, però va sofrir un cert retard degut a la resistència que molts propietaris van exercir per evitar ser notificats i per evitar, en definitiva, a ser expropiats. En qualsevol cas, està acreditat que la immensa majoria de les sentències dictades sobre aquells casos d'expropiacions denunciats davant els Tribunals han acabat donant la raó al

Govern de les Illes Balears, en contra de les pretensions dels seus propietaris.

En aquest sentit es prou aclaridora la declaració efectuada per la Sra. Margarita I. Cabrer en aquesta comissió quan afirmà:

*“Simplemente, decirle que en estos catorce años pues tengo a mi favor, a mi favor, dos archivos de la Fiscalía Anticorrupción, hubo un primer... Izquierda Unida en Ibiza, el Sr. Ramón, o sea denuncia por tráfico de influencias y fue archivada por la Fiscalía Anticorrupción. Luego ha habido otra denuncia ante la Fiscalía Anticorrupción, en este caso de la Plataforma Antiautopista, por un montaje que hizo el Govern, que ahora veremos, porque la Abogacía le dijo que no había posibilidad de ejercicio de acciones penales, entonces tuvieron que hacer un montaje para que quien lo denunciara fuera el GEN, y también esto fue en el 2011, con el famoso informe del catedrático, que hicieron ex professo para desmontar a la Abogacía de la comunidad autónoma, y también se ha archivado por la Fiscalía Anticorrupción, en este caso de Palma, ya fue la Fiscalía de aquí.*

*Aparte, tengo una sentencia de la Audiencia Nacional, pues diciendo que los convenios, pues tenemos competencia, se declara la vigencia, etc. Esa sentencia de la Audiencia Nacional de 2008 luego fue ratificada por una sentencia del Tribunal Supremo, de enero de 2016, fue una de las que el Sr. Carbonero metió en un cajón y no quiso demostrar, a pesar de que es un documento público, obligación del Govern... No sé qué es lo más delictivo o no, si esconder documentos o no. Luego tengo dos sentencias del Tribunal Superior de Justicia declarando la legalidad de las dos declaraciones de urgente ocupación, que es como empieza una carretera, tanto de Ibiza a San Antonio, como el nuevo acceso al Aeropuerto de Ibiza.*

*Tenemos, en cuanto a las sentencias de expropiaciones, que ha habido tanto revuelo con las expropiaciones, pues hubo un total de trece sentencias, o sea, sólo hubo trece juicios, trece contencioso-administrativos, de los cuales se perdieron cuatro, por falta de notificación, pero el resto, pues, se ganaron.*

*Luego, aparte, hay multitud de sentencias de los Juzgados de Instrucción de Ibiza, porque denunciaban que había allanamientos de morada durante la ejecución de las obras, y todos, pues nos dieron la razón, no había ningún delito de allanamientos de morada. Y luego, aparte, para entrar en las fincas, aunque hubiera una acta de expropiación, si el propietario no quería, se necesitaba una orden de entrada; entonces, hay multitud de autorizaciones de los Juzgados de Primera Instancia de Ibiza autorizando la entrada, que ahora sí se tendría que hacer, pues, con la policía.*

*Pero lo digo porque sentencias hay muchísimas y, aparte, pues de todas ellas tengo dos informes de la Abogacía de la comunidad autónoma de las Islas Baleares, firmados por letradas independientes, uno del año 2010 y otro del año 2011, y además el de 2011 pues es totalmente*

*“aborronante” en cuanto a lo que dice del catedrático de derecho penal, como a continuación veremos.”*

Una de les qüestions, en relació a les expropiacions, que va suscitar certa polèmica en la Comissió d'investigació és el fet que en un polígon concret, durant el procés expropiador, es va pagar un import major del que corresponia i que aquest fet, va “beneficiar”, entre d'altres, al Sr. Abel Matutes, qui explicà en la seva compareixença el que va passar:

*“Lo que hubo..., mire usted, cuando se ocupan los terrenos se hace un pago a cuenta y a todos los propietarios de un determinado polígono..., de todo eso me he enterado después, pero por eso mismo ahora le contesto con conocimiento pleno de los hechos, a todos los propietarios del polígono, cuando se hizo el depósito a cuenta de la ocupación, se les pagó un precio por metro cuadrado superior al que estaba establecido, según parece porque los técnicos del Govern miraron en el registro y esos terrenos de este polígono, no los míos, los de todo el polígono, había un senador, el senador... buena persona, el senador de la izquierda de Ibiza y su familia, y otros muchos propietarios se rigieron por el catastro y en el catastro estos terrenos parece ser que figuraban como urbanos. Luego a la hora ya de proceder a la liquidación se dieron cuenta de que el catastro tenía un error y que esos terrenos eran no urbanos, sino urbanizables. (...) Se habían equivocado los oficiales del Govern, pregúntele a ellos, cuando nos dijeron que el precio tenía que ser el otro devolvimos la cantidad inmediatamente antes que ninguno de los otros propietarios”.*

Per tant, es pot determinar que l'error en la valoració ve donat pel fet de que els terrenys del polígon afectat eren a una zona on tenien els plans parcials aprovats i executats, però que encara no havien estat declarats urbans. El cadastre els havia recollit com a urbans i sembla ser que els tècnics van utilitzar el mòdul pels terrenys urbans a l'hora de fer el dipòsit previ. En la liquidació definitiva es va aclarir l'error i els expropiats van haver de tornar la diferència entre la valoració d'urbans i la valoració de rústics, que era la qualificació correcte.

Cal assenyalar que els diners pagats de més, inicialment, motivat per un error, no només va afectar el Sr. Abel Matutes sinó que també afectà, entre d'altres, al Sr. Pere Torres, qui, a les següents eleccions generals va acabar essent elegit Senador en representació d'una coalició de partits d'esquerres. Circumstància que els portaveus dels Grups Parlamentaris que donen suport al Govern han obviat al llarg de tota la Comissió posant única i exclusivament l'accent sobre el cas concret del Sr. Matutes.

En conseqüència, escàs fonamentació tenen els arguments d'alguns portaveus dels grups parlamentaris que donen suport al Govern. És el cas del Sr. David Abril que diu:

*“No, ignorancia ninguna, aquí tengo auditorías y documentación que me hablan de que... el nivel d'error que hi va haver de 4 milions i mig de més que es varen pagar, 3 milions i mig només varen ser per vostè”, referint-se al Sr. Matutes. Aquest mateix li contesta de forma contundent: “Aquí está el detalle porque teníamos el 70 y pico por ciento del terreno de todo el polígono, porque teníamos más metros expropiados que los otros”.*

En qualsevol cas, una de les notes negatives d'aquest procés expropiador és que el Govern de les Illes Balears, a hores d'ara, encara no ha abonat una part prou important dels imports totals d'aquestes expropiacions.

Altra qüestió també molt polèmica va ser tota la pressió social i mediàtica que es va crear per anar en contra de la construcció de les carreteres i que va desembocar en un conflicte social, aldarulls, violència i actes de vandalisme, per part de determinades persones contraries a la construcció de les noves carreteres, que ho patiren empreses constructores i els cossos i forces de seguretat de l'Estat. Bona part de la mobilització social que es va crear estava encoratjada des de l'esquerra política amb un sol objectiu: fer fora al Partit Popular dels governs de les principals institucions públiques. Tan és així, que els principals activistes d'aquell moviment antiautopista posteriorment van trobar espai, després de les eleccions autonòmiques, en diferents càrrecs públics a les institucions.

En qualsevol cas, aquells aldarulls, aquella conflictivitat va provocar importants destrosses que van desembocar en diferents litigis. En aquests moments, hi ha dues sentències judicials que posen en evidència i quantifiquen els sobre costos provocats, precisament, per aquest conflicte social. Hi ha dues sentències, una per cada carretera, que certifiquen uns sobre costos derivats del conflicte social provocat pels col·lectius anti-autopistes, en 9 milions d'euros d'una banda i 7,5 milions d'euros de l'altra.

Una de les sentències diu el següent:

*“Queda acreditado en este debate que el tramo de ocupación de los terrenos para la construcción del desdoblamiento de la carretera en el tramo de Ibiza al aeropuerto fue objeto de una grave contestación y oposición pública causante de serias alteraciones del orden público que causó innumerables trastornos y actuaciones por las fuerzas públicas en auxilio de la administración expropiante y de los operarios que ejecutaban las obras que vierno muy dificultada la posibilidad de ocupación de los terrenos, habiendo tenido que acudir la administración expropiante a la jurisdicción contenciosa para solicitar los correspondientes autos de entrada para poder acceder a estas fincas privadas, todo ello causó mucho retraso y trastorno durante la ejecución de la obra.”*

Aquestes sentències determinen amb absoluta claredat que a resultes de les revoltes i altercats succeïts durant els mesos en que es van construir les carreteres, es van produir uns sobre costos per honoraris dels lletrats derivats de l'assistència jurídica a causa dels conflictes, hi va haver uns sobre costos per haver de muntar i desmuntar elements estructurals per l'execució de l'obra, com per exemple, plantes de formigó, una planta de “suelo cemento”, de conglomerat asfàltic, etc., hi va haver sobre costos pel fet de que les empreses adjudicatàries van haver de contractar empreses de seguretat. També les sentències destaquen que es va haver de desplaçar a Eivissa un important destacament d'antivalots des de la península, fet que evidencia la dimensió del conflicte social.

El Sr. Maties Arrom Quetglas, gerent de la UTE constructora del tram Eivissa – aeroport, va declarar que aquells moments de fort conflicte social van ser molt desagradables. “Però per a nosaltres va ser una cosa... va ser tremend, per a nosaltres, per a mi i per a tots els meus companys que varen fer l’obra”. Per altra banda, el mateix Sr. Arrom Quetglas va dir que la resistència social havia multiplicat per mil el cost d’excavació de les obres, “perquè nosaltres vàrem arribar a esgotar tots els guàrdies de seguretat d’Eivissa, o sigui haver-te’n d’anar a fer una obra en que hi havia cinquanta o seixanta persones que vetllaven per la seguretat de qualcú, o sigui això no és manera d’anar a fer feina. I és clar, tot això signifiquen sobrecosts”.

En aquest mateix sentit, el Sr. Ramon Torres, cap del Departament d’Arqueologia del Consell d’Eivissa, en la seva compareixença a la Comissió d’Investigació de les carreteres d’Eivissa, va dir que els manifestants no deixaven treballar als arqueòlegs. Fins i tot, el Sr. Ramon Torres parla de que va sentir por i que, per desgràcia, encara no ha pogut oblidar tot el que va passar durant aquells mesos. Va dir també que no podien treballar fins que no arribaven els antiavalots i fins i tot, va arribar a insinuar que aquells aldarulls i l’actitud dels col·lectius de manifestants haurien pogut perjudicar o afectar determinats bens del patrimoni d’Eivissa que, precisament, l’equip d’arqueòlegs volia conservar i protegir.

Per la seva banda, alguns membres destacats del col·lectiu antiautopista, quan van comparèixer davant la Comissió d’Investigació van denunciar la contundència en que s’havien comportat els cossos i forces de seguretat de l’Estat quan van haver de fer front a la conflictivitat i que la seva actuació havia estat del tot desmesurada. La Sra. Fanny Tur, que va ser portaveu del col·lectiu antiautopista, fins i tot, va dir que “alguns comandaments de la Guàrdia Civil d’Eivissa, avui dia jubilats, es varen extralimitar”.

Una altra membre d’aquest col·lectiu, que també va comparèixer a la Comissió d’Investigació va ser la Sra. Neus Prats. Aquesta persona reconegué que les forces i cossos de seguretat de l’Estat havien actuat de forma desmesurada i en la seva opinió rebien ordres directes per part dels seus superiors jeràrquics. Fins i tot va dir que, alguns membres d’aquests cossos i forces de seguretat de l’Estat van estar de baixa per depressió per “haver d’assistir a aquest espectacle que estava donant en contra de les persones que supòs que ells en els seus juraments prometen defensar, i que s’adonaven que no defensaven la ciutadania sinó uns poders... foscos que no tenien res a veure amb l’interès general”.

Els responsables, en aquell moment, dels cossos i forces de seguretat de l’Estat eren el Sr. José Manuel Bar, director insular de l’Administració de l’Estat a Eivissa, i el senyor Ramón Socías, Delegat del Govern a les Illes Balears. Des del Grup Parlamentari Popular es va demanar la seva compareixença a fi d’explicar els motius de l’actuació, segons alguns compareixents absolutament desproporcionada, dels cossos i forces de seguretat de l’Estat durant aquells mesos de conflictivitat social, i fins i tot, per poder-se defensar de les acusacions d’alguns compareixents de que estaven defensant uns “poders foscos” que res tenien a veure amb l’interès general.

En la seva compareixença els membres dels col·lectius antiautopista indicaren la necessitat de que el Sr. José Manuel

Bar i del Sr. Ramón Socías també compareixessin davant aquesta comissió a fi d’explicar si la intensitat que empraren els cossos i forces de seguretat de l’Estat obeïa a una instrucció política. El Grup Parlamentari Popular va atendre aquesta petició i va registrar una modificació del pla de treball per tal que es pogués substanciar aquestes compareixences, però de forma sistemàtica van ser rebutjades pels diputats, membres de la Comissió d’Investigació, dels grups parlamentaris que donen suport al Govern de les Illes Balears. Un fet que, entre altres peticions de compareixences també rebutjades, il·lustra ben a les clares el poc interès dels diputats dels partits que donen suport al Govern a conèixer la veritat d’allò que va passar durant tot el procés de construcció de les carreteres d’Eivissa.

Per tot l’esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa les següents **conclusions**:

1. El Parlament de les Illes Balears constata que la Comissió d’Investigació ha nascut sense una voluntat real de conèixer tot el procés de licitació, adjudicació, construcció i concessió de les carreteres d’Eivissa.
2. El Parlament de les Illes Balears constata que els tribunals de justícia de tots els ordres han desestimat pràcticament (llevat d’algunes de menor calat de caràcter expropiatori) totes les demandes en contra del Govern Balear. Jutjats del contenciós, Tribunal Superior de Justícia, Audiència Nacional i Tribunal Suprem en l’ordre contenciós, així com sentències penals, civils i denúncies a Fiscalia.
3. El Parlament de les Illes Balears considera els testimonis del Sr. José Manuel Bar i del Sr. Ramón Socías eren cabdals per poder explicar els motius que van dur a l’actuació dels cossos i forces de seguretat de l’Estat, per conèixer la magnitud del conflicte social originat i per tenir un detall més proper de la conflictivitat que els grups antiautopistes van infligir contra les empreses constructores.
4. El Parlament de les Illes Balears constata que el vet dels grups parlamentaris promotors de la Comissió d’Investigació a les compareixences d’aquestes dues persones indiquen un intent d’ocultació d’informació i posen en entredit la credibilitat de les conclusions que es puguin aprovar.
5. El Parlament de les Illes Balears constata, per altra banda, que el conflicte social va provocar importants retards a l’obra de construcció de les carreteres, destrosses en maquinària, importants despeses en litigis i en contractació de seguretat privada.
6. El Parlament de les Illes Balears constata que els efectes econòmics derivats de la conflictivitat es contemplen a les dues sentències esmentades amb anterioritat, una per cada carretera, que certifiquen uns sobrecosts derivats del conflicte social provocat pels moviments anti-autopistes, de 9 milions d’euros en una de les sentències i 7,5 milions d’euros de l’altra, per tant, un total de 16,5 milions d’euros de sobrecost que haurà de fer front el Govern de les Illes Balears i que ha vingut provocat precisament pels aldarulls i la situació de conflicte social provocat.
7. El Parlament de les Illes Balears constata també que bona part del conflicte social provocat arrel de la construcció de les carreteres d’Eivissa tenia un clar component polític.

Determinades formacions polítiques de l'illa varen voler capitalitzar un moviment social amb l'objectiu de desallotjar el Partit Popular de les principals institucions d'Eivissa. Tan és així que alguns dels principals promotors de les mobilitzacions van ocupar importants càrrecs electes o de designació després de les eleccions insulars i autonòmiques, quan els partits d'esquerres van aconseguir el poder en el Consell insular d'Eivissa.

8. El Parlament de les Illes Balears constata també que el procés d'expropiació de les terres es va ajustar a la legalitat vigent. A pesar d'això, el procés va derivar en moltíssima litigiositat, ja que alguns propietaris es van oposar al procés d'expropiació i van interposar denúncies per ocupació il·legal. En aquests casos, la major part de les sentències van acabar donant la raó a l'administració. També hi va haver altres casos on es va haver de reiniciar el procediment expropiador, degut fonamentalment a defectes de procediment en les notificacions. En qualsevol cas, el procés expropiador va seguir les pautes que marca la legislació vigent, però va sofrir un cert retard degut a la resistència que molts propietaris van exercir per evitar ser notificats i per evitar, en definitiva, ser expropiats.

9. El Parlament de les Illes Balears constata que no va existir cap tipus de tracte de favor cap al Sr. Abel Matutes en tot el procés expropiador i que el fet de que en un polígon concret els tècnics del Govern, per error, atribuïssin la qualificació dels terrenys d'urbans, enlloc de rústics, va ser un error que no només va afectar al Sr. Matutes sinó a tots els propietaris d'aquell polígon. Aquest error, finalment, es va esmenar, de forma que el Sr. Matutes, immediatament, va retornar a les arques públiques el diferencial entre la valoració inicial i la definitiva.

10. El Parlament de les Illes Balears constata que l'excés en la valoració dels terrenys pertanyents al grup d'empreses del Sr. Abel Matutes també es va donar proporcionalment a la resta de propietaris del polígon afectat, entre els que es trobava el Sr. Pere Torres, qui fou Senador per una coalició de partits d'esquerres.

11. El Parlament de les Illes Balears constata que el Govern de les Illes Balears, a dia d'avui, encara no ha satisfet el pagament dels imports de totes les expropiacions.

#### IV. Patrimoni arqueològic

Els treballs de la comissió d'investigació en relació al patrimoni arqueològic afectat al llarg de l'execució de les obres han resultat del tot infructuosos per valorar la incidència negativa que hagi pogut tenir l'esmentada obra sobre els jaciments descoberts en els indrets afectats.

Aquesta afirmació se sustenta en el fet de que els compareixents citats a la Comissió per oferir el seu testimoni damunt aquesta qüestió es varen contradir en gairebé tots els aspectes, donat que existia i existeix un criteri professional distint i inclús una manifesta enemistat entre ells. Tan és així que preguntat el Sr. López Garí sobre el criteri del seu antecessor en el càrrec de director de Patrimoni del Consell Insular manifestà:

“Bé, a part de la meva formació amb ell, hem estat amics durant moltíssims anys des que jo tenia 14 anys i

aquesta amistat es va rompre justament arran d'aquests fets que varen succeir a les carreteres. Com a arqueòleg i com a professional en el terreny, li segueix tenint una admiració important, ara, com a tècnic de patrimoni i la tasca que va desenvolupar en aquests fets en concret, per a mi el varen desacreditar a nivell personal i com a arqueòleg a nivell personal també, també em va decebre.”

Per altra banda, el Sr. Ramón Torres al ser preguntat sobre quin grau de compliment es va donar a la Llei de patrimoni al llarg de l'execució de les obres, va contestar el següent:

“No sé si és posar nota això de l'1 al 10... idò, si és posar nota de l'1 al 10... ja he dit abans que no puc comparar un inici a una segona ronda, en la qual la nota seria molt baixa, al que es va arribar... amb el temps i l'experiència i les experiències a desenvolupar i aconseguir on la nota tal vegada seria de 8.”

Durant la compareixença del Sr. López Garí i preguntat sobre la mateixa qüestió va dir el següent:

“Bé, jo no puc estar d'acord amb aquesta afirmació de Joan Ramón, crec que a dia d'avui igual... perquè sí que és cert que des de les obres de les carreteres la visió de l'arqueologia a Eivissa ha canviat i ara mateix es podria posar un 8 a com es desenvolupa durant aquestes darreres legislatures, però en aquell moment no, i era un... jo posaria un 2 escàs, perquè a més jo vaig viure en les meves carns tot aquest procés durant les carreteres.”

El relat anterior tan sols és un petit extracte de moltes de les contradiccions que entre un i un altre compareixent varen tenir lloc, circumstància que, com ja s'ha dit, impedeix extreure una conclusió clara i definitiva entorn la qüestió que en aquest apartat s'aborda.

Davant aquesta situació, el Grup Parlamentari Popular sol·licità, novament, la compareixença del Sr. Joan Ramón Torres, sol·licitud que va ser negada pels grups que donen suport al govern i amb això s'impedia el poder aclarir qualsevol dubte relacionada amb totes les contradiccions que en els *Diaris de Sessions* 22 i 29 de la Comissió existeixen.

Per altra banda comparegué el Sr. Joan Marí Tur en la seva condició d'exconseller de Patrimoni del Consell Insular d'Eivissa. Al Sr. Marí Tur se li va retreure, per part dels Grups Parlamentaris que donen suport al Govern, el fet de que en aquell precís moment recaigués sobre ell una imputació per delictes relacionats en la destrucció del patrimoni. Doncs bé, a dia d'avui, cal assenyalar que el Jutjat del Penal núm. 2 d'Eivissa a absolts a qui fou Conseller de Patrimoni, Sr. Joan Marí Tur, d'un delictes contra el Patrimoni històric-artístic, per la destrucció de jaciments arqueològics per a la construcció de les carreteres. Cal assenyalar, així mateix, que aquesta és la segona vegada que la justícia exculpa el Sr. Marí Tur.

La resolució a la que s'ha fet referència no considera acreditats els danys denunciats, tant per l'acusació particular exercida pel GEN com per la pròpia Fiscalia.

Per tots aquests motius el Grup Parlamentari Popular presenta les següents **conclusions**:



1. El Parlament de les Illes Balears constata la impossibilitat de que la Comissió coneguï amb exactitud el nivell d'afectació que provocà l'execució de les obres de la carretera d'Eivissa sobre el patrimoni històric-artístic de l'illa.

2. El Parlament de les Illes Balears constata l'obstrucció dels grups que donen suport al Govern en quan a la sol·licitud de noves compareixences per part del Grup Parlamentari Popular impossibilitant així que una veritat completa sobre la qüestió de que es tracta es pogués conèixer, circumstància aquesta que s'ha repetit en distintes ocasions.

3. El Parlament de les Illes Balears constata que tot i les denúncies instruïdes contra qui fou conseller de Patrimoni del Consell Insular d'Eivissa, Sr. Joan Marí Tur, aquest no ha estat condemnat en cap cas sinó que ha estat absolt en dues ocasions de tot allò del que se l'acusava, fet aquest que ens condueix a concloure que la forma d'actuar del Sr. Marí Tur en tot moment s'ajustà a la llei.

### V. Dipòsit de terres

Una de les qüestions més recurrents de la Comissió d'Investigació de les carreteres d'Eivissa ha estat tot allò referent al dipòsit de terres que es va fer sobre uns terrenys de les empreses del Sr. Abel Matutes. Una de les compareixences més esclaridores sobre aquesta qüestió va ser la del Sr. Joan Lladó el qual es va atribuir la responsabilitat de que aquelles terres acabessin en terrenys del Sr. Matutes. Fins i tot va declarar: *"Yo fui un poco el causante de ese desaguisado"*.

En les seves declaracions el Sr. Lladó explica l'origen i els motius de perquè les terres sobrants de les obres de les carreteres d'Eivissa van acabar en els terrenys del Grup d'hotels Fiesta. Segons les seves declaracions, *"Maties Arrom, éramos amigos, teníamos bastante confianza (...) me preguntó si había alguna finca o algo así, o si yo conocía algún propietario que tuviera alguna finca en las inmediaciones de las obras, porque habitualmente las constructoras lo que hacen es coger, mientras ejecutan la obra, se llevan los materiales, las excavaciones, y las sitúan cerca porque si necesitan meter añadidos o si intentan mientras tanto valorizar alguna de las cosas que van sacando, si las van vendiendo, van vendiendo, para eliminar el mínimo posible, eso suele ser habitual"*. I segueix dient: *"lo que pidió MAB, o a mí me pidió, para poder dejar provisionalmente las tierras, es cerca de la autovía para poderlas reutilizar si les hacían falta, y me supongo valorizar lo que fuera valorizable y si no, pues eliminarlo"*.

El Sr. Lladó va dir també que quan va conèixer la necessitat de Maties Arrom de poder tenir disponible un terreny prop de les obres, li va dir *"(...) déjame hablar con Abel, y yo seguramente comenté esto con Abel o con un hermano suyo o con quien sea"*. I segueix dient: *"Había un problema de que al estar todas las carreteras patas arriba, él vendió o me ofreció, me dijo esto, primero, para el ajuste de obra, y luego también para evitar que el tráfico en verano, que era, me parece que eso debía ser en primavera o a principio de verano, ese tráfico se incrementara..."*

En aquest mateix sentit, el Sr. Abel Matutes és molt explícit: *"Lo cierto es que estas tierras se dejaron depositar, a instancias de las compañías constructoras en unos momentos*

*en que, por haberse cortado la carretera que iba al aeropuerto y a Las Salinas, en plena temporada estival, yo creo que era mayo o junio de 2005, se producía un atasco de cien camiones para llevar estas tierras a un vertedero que estaba situado cerca de Cala llonga, atravesando toda Ibiza. Entonces, la única condición que se les puso es que, terminada la temporada y en cuanto se hubiera restablecido mínimamente el tráfico a través de esa carretera, que esas colas de cincuenta camiones, etc., durante el invierno, que hay poco tráfico, se llevaran, se llevaran fuera de nuestros terrenos"*.

De tot l'anterior es desprèn que existia una necessitat urgent de poder disposar d'un espai, relativament pròxim a les obres, per poder dipositar les terres, davant l'imminent arribada de l'estiu i poder evitar així, entre altres, els problemes de trànsit que es podrien ocasionar si no s'haguessin pogut traslladar aquelles terres. I el Sr. Lladó afegeix *"el motivo fue éste y la casa (Grupo Matutes) entendió que era un motivo razonable y les dejó colocar tierra en esa zona"*.

Per altra banda, és el propi Sr. Lladó qui nega que hi hagués cap tipus de relació en acceptar el dipòsit de terres i el projecte de camp de golf que el Grup Matutes volia construir a aquells terrenys. *"En aquel momento que yo planteé esto y que le dieron permiso no había ni campo de golf ni idea de que se tuviera que hacer"*, va dir el Sr. Lladó.

És més, el Sr. Joan Lladó reconeix en diferents ocasions que l'abocament de les terres va ser perjudicial pels interessos del Sr. Matutes, tal i com una sentència així mateix ho corrobora. El propi Sr. Abel Matutes, al respecte diu: *"Ahora, en términos económicos tengo que decir que los perjuicios que se me han causado y que todavía se me están causando, los ha evaluado el Tribunal Supremo, precisamente como consecuencia de no haber evacuado las tierras que están depositadas en mis propiedades y de las que el Gobierno balear, como responsable subsidiario, está obligado a pagar unos 100.000 euros aproximadamente, cada año"*.

Hi va haver, per part dels grups que donen suport al Govern, un intent infructuós, de voler vincular el dipòsit de terres sobre els terrenys propietat del Grup Matutes amb la intenció per part d'aquest grup d'empreses de construir un camp de golf. El Sr. Abel Matutes va desmuntar aquesta teoria amb dades i amb documents perfectament demostrables. En aquest sentit, va declarar: *"Como pasó, efectivamente, el verano ya entre el verano de 2006 y el verano de 2007 no empezaba la retirada de vertidos y le hicimos notificaciones por escrito a esas compañías constructoras con acuse de recibo firmado, y que tengo aquí a su disposición si alguien quiere una copia, el 23 de octubre del 2006, ya terminada la temporada estival, el 15 de enero de 2007, el 20 de marzo de 2007 y el 26 de marzo de 2007. Como firmaban el acuse de recibo, pero no movían la tierra, ya les hicimos una acta notarial el 8 de junio de 2007 amenazándoles que de no proceder a esta retirada les pondríamos una demanda, que es ésta a la que me he referido y sobre la que ya se ha pronunciado el Tribunal Supremo"*.

Queda clar que, des del primer moment, des del Grup d'empreses Matutes sempre es va considerar que el dipòsit de terres era provisional i la prova és que de forma insistent van exigir a les empreses constructores la retirada d'aquestes terres,

fins que es van veure obligats a posar una demanda a fi d'obligar als constructors a retirar les esmentades terres.

El Sr. Matutes insisteix també en que no tenien res a veure les terres amb l'interès del seu grup d'empreses de construir un camp de golf en aquells terrenys. En aquesta línia va declarar: *"Y está claro que no tenía nada que ver esta... este favor, esta atención con los deseos de construir un campo de golf, porque estas tierras no servían, eran tierras que tenían detritus asfáltico, detritus de vallas de obra y de otros materiales contaminantes, por lo tanto, no servían. Se dice que cuando no nos dieron el permiso para el campo de golf fue cuando dijimos que sacaran las tierras. Cómo ustedes verán por todas estas notificaciones, que son del 23 de octubre de 2006 hasta principios de verano del 2007, nosotros seguíamos pensando en construir el campo de golf y, por lo tanto, no contábamos con estas tierras. Y tienen que saber, para que vean que las cifras cuadran, que el campo de golf cuando se nos denegó fue en agosto de 2009, por lo tanto, dos años y pico después se nos denegó cuando ya llevábamos dos años pidiendo que retiraran las tierras. Por lo tanto, mal podíamos decir que retiraran las tierras porque nos habían denegado el campo de golf porque tenían que transcurrir todavía casi tres años para que nos denegaran el campo de golf. El campo de golf estaba como un proyecto activo y nosotros estábamos exigiendo hasta el punto de poner una demanda judicial que retiraran esas tierras. Por lo tanto, no pensábamos utilizarlas en el campo de golf"*. En aquesta mateixa línia el senyor Matutes llegeix un informe del dissenyador del camp de golf projectat als terrenys, el Sr. Marco Martini, que diu: *"no era necesaria ninguna aportación de tierra exterior al proyecto del campo de golf, el simple moldeo del campo con el desmonte y terraplén compensaba en la propia finca las necesidades de tierra para el diseño del campo de golf"*.

No obstant això, el Sr. Matutes explica que les empreses constructors van fer un anunci públic, a la premsa, anunci que el propi Sr. Matutes va exhibir a la Comissió per a la seva constància, oferint terra vegetal a tots els que hi estassin interessats. Un anunci al qual el Grup d'empreses Matutes s'hi va adherir i hi va sol·licitar 200.000 m<sup>3</sup>. El Sr. Matutes deia: *"(...) nosotros, efectivamente, les escribimos una carta a los constructores donde les decíamos que, bueno, en virtud de nuestra autorización han estado ustedes extrayendo y depositando en nuestras fincas tierras por más de 800.000 m<sup>3</sup>. Como han hecho esta oferta urbi et orbi pues tengan en cuenta que si son capaces de delimitar 200.000 de esos m<sup>3</sup> de tierra esos podríamos quizás aprovecharlos en nuestros cultivos en toda esta zona. La verdad es que ni nos contestaron. Pero en esa misma carta que yo le pido esto, y que la tiene a su disposición por si la quiere ver, y se la cedo a la comisión, ni fue contestada, pero les dejamos claro una vez más que ellos están obligados a sacar toda la tierra y el hecho de que no la considerábamos nuestra es que les pedimos el permiso para que nos reserven 200.000 m<sup>3</sup>. Eso es la mejor prueba de que no podíamos apropiarnos de esta tierra que no era nuestra"*.

De forma expressa, i com ja s'ha reiterat, el Grup d'empreses Matutes s'adherí a l'anunci fet públic a través dels mitjans de comunicació per part de les empreses constructors, oferint terra vegetal, i per la qual es va sol·licitar 200.000 m<sup>3</sup> d'aquesta terra. Això va servir, no obstant, perquè la sentència 45/2011 del Tribunal Suprem declarés que hi havia hagut un acord entre el Sr. Matutes i el Sr. Maties Arrom per tal de

dipositar les terres sobre els terrenys propietat de la Cadena Fiesta, qüestió que el Sr. Matutes nega de forma categòrica i que la documentació aportada així ho constata. A la carta enviada pel Grup d'empreses Matutes queda molt clar que se segueix exigint la retirada de les terres però que, no obstant, el Grup Matutes estaria disposat a quedar-se amb 200.000 m<sup>3</sup> de les terres ja dipositades.

Per altra banda, la Sentència de la Sala del Contenciós-Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Balears, núm. 788, de 15 de novembre de 2012 l'esmentada sentència dictada en el procediment ordinari 316/2010 on "Nous accessos a l'Aeroport d'Eivissa" impugnava la resolució del Conseller d'Habitatge i Obres Públiques de dia 14 d'abril de 2010 per la qual s'ordenava a la concessionària la retirada de les terres dipositades en terrenys de Fiesta Hoteles & Resorts, S.L. A l'esmentada sentència, que desestima el recurs interposat per la UTE, es reconeixen una a una les ordres del Director d'Obres durant la construcció de la carretera. Així diu textualment:

*"Segundo. Siendo pacífico el contenido de las cláusulas a que el contrato administrativo del caso se sujetaba, así como el depósito de tierras sobre el que versa la orden impugnada, extremo ya señalado en los informes del director de obra de 28 y 29 de agosto de 2008, y de cuyas previas anotaciones en el libro de obras -30 de agosto de 2005, 6 de septiembre y 17 de octubre de 2006 y 16 de junio de 2007- se desprendía lo que del contrato ya resultaba, esto es, que no había cambio en la ejecución del proyecto sin previa autorización expresa, al fin, formando parte de las obligaciones del contratista el traslado al vertedero, esa variante tuvo que ser considerada a la hora de seleccionar la oferta de la ahora recurrente, con lo que la alteración llevada a cabo al margen del contrato, esto es, sin expresa autorización del director de la obra, suponía que se incumplía el contrato e influía en el equilibrio económico-financiero de la concesión de la obra pública."*

Per tot l'esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa les següents **conclusions**:

1. El Parlament de les Illes Balears constata que el dipòsit de les terres en terrenys propietat del Grup d'empreses Matutes es va fer a petició del Sr. Joan Lladó, que es tractava d'un dipòsit provisional i que tenia com a objectiu evitar el trànsit de centenars de camions durant l'estiu i poder accelerar, agilitar i, en conseqüència poder complir amb l'execució de l'obra i posar en servei la via el més aviat possible .
2. El Parlament de les Illes Balears constata que existia el compromís verbal, entre l'empresa Matías Arrom Bibiloni, S.L. de, una volta acabada la temporada d'estiu, retirar els 800.000 m<sup>3</sup> de terres abocades sobre els terrenys del Grup d'empreses Matutes. Aquest compromís verbal no es va complir i, precisament, per això el Grup Matutes en diferents ocasions va exigir aquesta retirada de les terres, acabant amb un procés judicial que ha implicat que el Govern de les Illes Balears hagi d'indemnitzar amb uns 100.000 euros anuals al Grup d'empreses Matutes.
3. El Parlament de les Illes Balears constata que l'abocament de terres en terrenys propietat del Grup d'empreses Matutes no va tenir cap tipus de relació amb l'interès de construir en

aquelles parcel·les un camp de golf. La prova més evident és que mentre s'exigia, mitjançant cartes certificades i fins i tot mitjançant demandes judicials, la retirada de les terres, el projecte de camp de golf se seguia tramitant. Es va començar a exigir la retirada de les terres el mes d'octubre de 2006 i, en canvi, la denegació definitiva del camp de golf va ser al mes d'agost de 2009. Per tant, és falsa l'acusació de que es demanava la retirada de les terres quan ja s'havia denegat la construcció del camp de golf.

4. El Parlament de les Illes Balears constata que el projecte de camp de golf presentat no necessitava cap aportació extra de terra, tal i com ho explica el propi dissenyador del projecte. I que només es va optar per demanar 200.000 m<sup>3</sup> quan les empreses constructores van anunciar que oferien terra vegetal a tothom que hi estès interessat, i sempre amb l'objectiu de que es retiressin la resta de m<sup>3</sup>.

5. El Parlament de les Illes Balears constata que l'únic acord que hi va haver entre el Grup d'empreses Matutes i Maties Arrom Bibiloni, S.L. va ser un acord verbal d'abocar 800.000 m<sup>3</sup> de terres d'excavació dins els terrenys propietat d'una societat del Sr. Matutes, un abocament que havia de ser provisional i del qual en va ser intermediari el Sr. Joan Lladó.

6. El Parlament de les Illes Balears constata que el Grup d'empreses Matutes va demanar, mitjançant una carta, 200.000 m<sup>3</sup> de terra vegetal, qüestió que els Tribunal Suprem interpreta com un acord entre ambdues parts, a pesar de que aquesta carta mai va tenir contesta per part de l'empresa Matías Arrom Bibiloni, S.L. i en la que també se seguia insistint en la retirada de les terres.

7. El Parlament de les Illes Balears constata que el Govern de les Illes Balears de l'etapa del Partit Popular durant la construcció de la carretera de l'Aeroport no només no va autoritzar mai cap dipòsit de terres a favor del Sr. Abel Matutes, sinó que va ordenar en el Llibre d'Ordres a la constructora que es duguessin les terres a l'abocador tal i com estava previst en el plec de condicions del contracte. Es constata, per tant, les falses i reiterades afirmacions de que el Govern estava en connivència amb una actuació per beneficiar el Sr. Matutes.

## **VI. Règim concessional i finançament de les carreteres d'Eivissa**

El Govern de les Illes Balears aprovà la construcció i l'explotació de les carreteres sota la fórmula de contracte de concessió pública. Tal i com es desprèn de l'auditoria, l'elecció d'aquesta fórmula responia a criteris relacionats amb un finançament pressupostari diferit. Es tracta d'un model en que la retribució al concessionari és assumida pel Govern, en substitució dels usuaris reals de la infraestructura, amb caràcter, per tant, variable segons la utilització de la via. La retribució del concessionari es calcula aplicant al nombre de vehicles a l'any que circulen per la carretera una tarifa unitària incrementada anualment d'acord amb l'IPC.

Segons es desprèn de la pròpia auditoria, el contracte de concessió d'obra pública esmentat troba un perfecte encaix a les necessitats i compromisos de l'Administració i constitueix un bon sistema d'inversió i gestió de la infraestructura i al més adequat a la seva tipologia.

El model elegit és l'anomenat "peatge a l'ombra" que, en aquest cas, permet a l'administració assumir de forma progressiva durant un període de 25 anys l'impacte de la inversió i el seu finançament.

Com ja s'ha dit, les carreteres d'Eivissa es van adjudicar mitjançant aquest sistema que, entre altres coses traslladava l'assumpció del risc de l'operació a les concessionàries, de forma que són ells els que construeixen les infraestructures i són ells els que també s'encarreguen del seu manteniment durant els 25 anys que dura la concessió (asfalt, jardineria, il·luminació, senyalització vertical i horitzontal, etc.). A canvi, l'administració pública abona anualment un cànon que, en aquest cas, ve determinat en funció del trànsit que circuli per aquestes carreteres. A tal efecte, i perquè es pugui determinar aquest cànon, es van col·locar una sèrie de punts de conteig a fi de saber el nombre de vehicles que circulen per aquestes carreteres i així calcular l'import que les administracions han de pagar.

Per altra banda, s'ha de tenir en compte que, el contracte de la concessió determina uns imports màxims a pagar anualment per part de l'administració pública, de forma que, arribats a un nivell de circulació de vehicles, l'import ja no pot pujar més, amb independència que hi hagi més vehicles que circulin per aquestes vies.

Es va posar en qüestió, no obstant, el fet de la pròpia existència d'aquests imports màxims, que venien marcats precisament a l'Estudi Econòmicofinancer de la concessió.

De fet, en aquest sentit cal recordar que el conseller d'Obres Públiques, Sr. Jaume Carbonero, va signar dues resolucions, en contra del criteri dels serveis jurídics de la pròpia conselleria, en contra del criteri de l'Auditoria que ell mateix va encomanar, en contra del criteri de l'Advocacia i en contra del criteri de Intervenció, que reinterpreta la clàusula 55.5 del plec de clàusules administratives i particulars de forma que el que tenia que pagar l'administració a les concessionàries passava de tenir un límit màxim, a tenir un límit estimatiu. Aquesta qüestió, que serà objecte d'anàlisi més endavant, va obligar al Govern de les Illes Balears a iniciar una reclamació de lesivitat davant els tribunals, els quals van donar la raó al Govern, mitjançant dues sentències que ara només estan a l'espera de la seva confirmació per part del Tribunal Suprem.

Per tant, s'ha confirmat que els imports que el Govern ha de pagar a les concessionàries en concepte de cànon tenen una limitació màxima i que la reinterpretació que es va fer, mitjançant les dues resolucions del conseller Jaume Carbonero, eren errònies i suposaven un perjudici a les arques públiques d'uns 100 milions d'euros, tal i com ve confirmat per les dues sentències abans esmentades.

Una de les qüestions que va abordar la Comissió d'Investigació de les carreteres d'Eivissa és el nombre de punts de comptatge i la seva ubicació. De fet, sembla ser que, el nombre de punts de comptatge, era una qüestió que no estava gens definida i que donava peu a diferents interpretacions.

En aquest sentit, el Sr. Juan Salvador Iriarte deia que, fins i tot, van fer una pregunta per escrit a l'Advocacia a fi de determinar si s'havien de col·locar més punts de comptatge. El Sr. Juan Salvador en aquest respecte deia: "Yo, insisto, después

*de la etapa del director Armengol pasaron dos años y luego yo cogí esa responsabilidad. Yo ese expediente no lo vi nunca; lo que no es menos cierto es que lo hice con el tema de los puntos de conteo sí que fue hacer una pregunta a la Abogacía de la comunidad autónoma; hice la correspondiente pregunta por escrito en el sentido ese de si correspondía o no correspondía colocar más puntos de conteo o no y en caso de hacerlo, como se sustanciaba eso. Esa pregunta la hice y no obtuve respuesta, se hizo en 2015, y bueno, supongo que la respuesta la tendrán ahora, digo yo”.*

En qualsevol cas, el Sr. Juan Salvador va mostrar el seu convenciment de que hi havia d’haver un únic punt de comptatge, tal i com ho afirmava el seu departament jurídic. Així i tot, diferents informes derivats de l’estudi dels plec de condicions, afirmaven xifres diferents. En aquest sentit deia: *“A ver, nosotros el departamento jurídico... la parte jurídica del departamento tenía el convencimiento de que se adjudicó con un punto de conteo y como se adjudicó con un punto de conteo, pues no había nada más que discutir. Eso era lo que había. No es menos cierto que teníamos también una orden de..., no sé si era una orden, ahora no recuerdo lo que era, del Sr. Carbonero, que también decía algo al respecto. Y entonces al final caben esas dudas y dices bueno, vamos a ver que es lo que hay que hacer. Nuestro departamento jurídico decía una cosa y había otras interpretaciones. Ante eso, pues tratamos de aclararlas. (...) Es que el pliego, en la parte que yo leí de esta historia, tampoco era tan claro. Es decir, qua al final y luego ha habido muchos informes detrás, que uno hablaba de 3 estaciones de aforo, otro llegó a hablar de 17, otro llegó a hablar de 13, otro llegó a hablar de 9...”*

Per altra banda, tot i que és cert que tenir major nombre de punts de comptatge pot donar una visió més ajustada del tràfic a les carreteres i discernir amb més precisió el nombre total mitjà de vehicles que circulen per les carreteres, no és menys cert que el fet de que els imports que el Govern ha de pagar a les concessionàries té un sostre màxim, el fet de tenir més punts de comptatge és del tot relatiu. En aquest sentit, el Sr. Juan Salvador deia: *“Bueno, en la realidad, una vez que ya la lesividad cuando venga firme, esa lesividad, si es que es así, realmente tampoco importa demasiado, porque nunca se podrá superar el número de coches que marca el pliego de condiciones y entonces en el pliego correspondiente. Por lo tanto, que haya 1 o 10 nos da lo mismo, porque siempre estará por debajo..., estará limitado y capado por la parte de... (...) Con un solo punto de conteo probablemente ya superamos el umbral que dice el pliego de condiciones. Por lo tanto, jamás llegaremos a pagar lo que dice ese único punto de conteo, se pagará menos.*

Per tot l’esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa les següents **conclusions**:

1. El Parlament de les Illes Balears constata que l’opció pel sistema de peatge en ombra es degut a que les carreteres objecte de la comissió foren les més retardades del conveni de 2004 en la seva tramitació, atès el constant intent i voluntat, per part de l’Administració, de que es poguessin consensuar amb els afectats i partits polítics. Aquest retard i l’obligat avançament del finançament per part del Govern de les Illes Balears de pràcticament totes les carreteres del conveni (degut a l’incompliment del conveni de 1998 que va obligar a l’encomana de gestió davant la gravetat i perillositat de les

carreteres de Balears que no s’havia solucionat en les dates previstes) originà que el Govern decidís afrontar aquest finançament mitjançant sistemes de pagament aplaçats, via concessió d’obra pública, que foren fiscalitzats per la intervenció de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i de la pròpia Administració de l’Estat que així ho va autoritzar.

2. El Parlament de les Illes Balears constata que el nombre de punts de comptatge era una qüestió sobre la qual hi havia diferents interpretacions. De fet, diferents informes, contradictoris entre si, apuntaven a que hi havia d’haver un nombre de punts de comptatge totalment diferent, en funció de l’informe. Així i tot, l’adjudicació es va fer tenint en compte un únic punt de comptatge.

3. El Parlament de les Illes Balears constata també que els imports a pagar a les concessionàries per part del Govern tenien una limitació màxima, tal i com ha vingut referendat per dues sentències del Tribunal Superior de Justícia després de que el Govern iniciés la demanda de lesivitat. Aquest fet desmunta la teoria que a major nombre de punts de comptatge major precisió en el càlcul del cànon atès que l’import a pagar per part del Govern sempre tindrà un límit màxim, del qual no podrà passar mai.

## VII. Auditoria i informes sobre la inexistència de responsabilitats penals

El Sr. Francesc Antich, qui fou President del Govern de les Illes Balears i el qui fou Conseller d’Obres Públiques, Sr. Jaume Carbonero, van promoure amb doblers públics una Auditoria que significà una despesa de prop d’un milió d’euros per tal d’auditar el procés de licitació, adjudicació i execució de les carreteres d’Eivissa. De les conclusions de la mateixa no es desprenia cap indicati penal com així va posar de manifest l’Advocacia de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, amb la signatura de dues lletrades de reconegut prestigi i independència, quan se’ls hi va remetre l’auditoria per part del Director General d’Obres Públiques (Registre de Sortida de la Conselleria d’Obres Públiques 3361/2010, de 3 de setembre i Registre d’Entrada en l’Advocacia núm. 708 de 3 de setembre de 2010, tal com consta en la documentació de la Comissió) per a informe. Aquest informe, de data 4 de novembre de 2010 i que consta en la documentació de la Comissió a la seva conclusió final afirma:

*“Conclusión:*

*Única. Por tanto, esta Abogacía considera que, visto el resultado de la Auditoría, debe procederse, como hemos detallado, a seguir las recomendaciones que obran en los Documentos “A” de la misma, con las matizaciones que resultan del presente informe.*

*De la documentación examinada, y tal y como resulta de la Auditoría, no se desprende que haya indicio alguna de infracción penal que haga necesaria denuncia o actuación alguna al respecto.*

*Palma, 4 de noviembre de 2010  
Las Abogadas de la CAIB  
Mariángeles Berrocal  
M<sup>a</sup> Ángeles González Amate. “*

El Grup Parlamentari Popular va sol·licitar per via parlamentària còpia d'aquest informe al Conseller Sr. Jaume Carbonero, mitjançant l'escrit RGE en el Parlament 5710/2010, aquest va negar que hagués rebut cap tipus d'informe de l'Advocacia.

Tot i haver sol·licitat aquesta documentació, es nega l'existència de l'esmentat informe de l'Advocacia, faltant a la veritat als diputats per escrit. El mes de març de 2011 s'encarrega un informe extern ad hoc, prèvia sol·licitud del Conseller d'Eivissa, Sr. Albert Prats, sol·licitud redactada per la pròpia Conselleria del Sr. Jaume Carbonero, per tal de justificar aquella contractació externa "a dit" i que en menys d'una setmana s'elabora un informe de caràcter jurídic penal signat pel Sr. Francisco Javier Álvarez García, Catedràtic de la Universitat Carlos III de Madrid, acusant falsament i de manera burda (arribant a extrems inaudits amb flagrants errades), de multitud de delictes comesos suposadament pel Govern anterior. Un informe per contradir l'Advocacia pública de la CAIB i que es fa d'esquenes a aquesta.

Aquest informe torna a ocultar-se no tan sols a l'opinió pública sinó al propi President del Consell d'Eivissa, Sr. Xico Tarrés, el qual en declaracions en premsa manifestà la seva sorpresa i incredulitat pel desconeixement que tenia d'aquesta informació.

El mes de maig de 2011, des de la Conselleria d'Obres Públiques es va provocar que el GEN demanés per escrit còpia de l'informe (Informe que ningú coneixia, ni tan sols en el traspàs de poders s'informà al nou Conseller de la seva existència). A finals del mes de juny de 2011 el GEN ho fa públic, ho remet a fiscalia, penjant-lo en la seva web com si es tractés d'un document propi. Tal i com consta en la documentació de la Comissió, el document del GEN, porta data de 2 de juny de 2011 (RGE núm 20838, de 2 de juny de 2011), quan el Govern del Sr. Francesc Antich estava en funcions, i la Conselleria remet al GEN per MRW aquella documentació amb contestació Registre de Sortida de la Conselleria d'Obres Públiques núm. 2508/2011, de 13 de juny.

Per tot l'anterior, el Grup Parlamentari Popular proposa les següents **conclusions**:

1. El Parlament constata que el Conseller Sr. Jaume Carbonero, va faltar a la veritat al Parlament de les Illes Balears en la contestació a la sol·licitud de documentació RGE núm. 5710/2010, contestació que porta signatura de data 19 de novembre de 2010 i on declara que la seva Conselleria no ha rebut cap informe i en canvi, consta acreditat en la documentació de la Comissió que el Director General d'Obres Públiques ho va rebre per correu electrònic el 4 de novembre de 2010.

2. El Parlament constata que, tal i com consta en la documentació de la Comissió, l'Advocacia de la CAIB, a la vista de les greus afirmacions de l'informe extern sol·licitat ad hoc al Sr. Javier Álvarez García, elabora, per segona vegada, un extens informe jurídic, de data 1 d'agost de 2011, analitzant punt per punt aquest Dictamen extern del qual destaquen les següents consideracions:

*“Todo lo expuesto, en especial la actuación del propio Ministerio de Fomento, que fue quien intentó resolver*

*unilateralmente los Convenios, desmonta la teoría conspirativa expuesta en el Dictamen; una vez más, sin base fáctica alguna; pero es más, la rotunda afirmación que en aquel se reitera de que se ha hurtado el conocimiento y supervisión de las obras al Estado queda desmentido por el contenido del oficio remitido por la Intervención General del Estado al Viceinterventor General de la Comunidad Autónoma, en fecha 20 de abril de 2007, y en el que se deja dicho:*

...

*Por tanto, es de difícil inteligencia que pueda nada menos que imputarse una actuación delictiva –el autor del Dictamen afirma sin matices que la firma de los Convenios con el Ministerio tenía como intención “dolosa” su inmediato incumplimiento por esta Administración- sin hacer gala de un conocimiento mínimo del reparto de competencias entre la Comunidad Autónoma y los Consejos Insulares, y desconociendo el contenido de la Ley 16/2001, de 14 de diciembre, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de carreteras y caminos.*

...

*Negamos rotundamente que, de la documentación examinada pueda deducirse, como hace el Dictamen, que toda la actuación de la Comunidad Autónoma se ha realizado “a sabiendas (no podía ser de otra manera) de que, como se acaba de indicar, conculcaría diversas cláusulas del Convenio y de la legislación aplicable al caso (fundamentalmente las leyes sobre contratación pública)...”; antes al contrario, de la lectura del Dictamen se desprenden ciertas incorrecciones sobre el conocimiento de la contratación administrativa seguido.*

...

*Y es aquí donde el Dictamen, sin ninguna prueba (no se citan indicios, ni autores directos de la supuesta conducta delictiva) se lanza a imputar a la Mesa de Contratación un delito de prevaricación, citando el artículo 404 del CP, cuando ni siquiera los auditores habían propuesto ninguna actuación en sus recomendaciones finales, en relación con este punto.*

*Todas las afirmaciones del Dictamen en las que se imputan tanto el delito de prevaricación como el de malversación están huérfanas de elementos objetivos en qué basarlas, tratándose de prospecciones del autor del mismo sobre la voluntad de terceros...*

...

*Por tanto, y remitiéndonos en el resto al informe técnico de fecha 30 de junio de 2011, es el Dictamen examinado el que adolece de graves incorrecciones sobre hechos constatables y documentos obrantes en el expediente; así, y ya para finalizar, yerra incluso respecto al contenido de los informes técnicos emitidos por el departamento de obras públicas sobre la advertencia de que, si resultaba adjudicataria de las obras las UTE Matías Arrom Bibiloni y Ortiz Construcciones y Proyectos debería procederse a tramitar un modificado. Dicha advertencia venía referida a las otras ofertantes, no a la oferta de quien resultó adjudicataria.*

III

*Sobre el control jurisdiccional de las obras objeto de este informe*

*Debemos insistir, ante la gravedad de las afirmaciones que se contienen en las conclusiones del Dictamen, en un hecho incontestable: los procedimientos judiciales relacionados con diferentes trámites de la construcción de ambas obras no han detectado nunca ningún indicio de lo que tan claramente deduce el Dictamen; y así el Acuerdo de declaración de urgente ocupación de la obra consistente en “nuevo acceso al Aeropuerto” fue objeto de los Procedimientos Ordinarios 301/2005 y 326/2005, acumulados, en los que recayó Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears núm. 184, de 9 de marzo de 2010, desestimatoria del recurso.*

*Asimismo, el acuerdo de urgente ocupación de la obra consistente en “desdoblamiento de la carretera Ibiza-San Antonio” fue objeto de los Procedimiento Ordinario núm. 499/2005 en el que recayó Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears de fecha 4 de marzo de 2009, desestimatoria del recurso.*

*Y respecto de los expedientes de expropiación:*

*-En relación con los expedientes de expropiación relativos a las obras de “nuevo acceso al aeropuerto de Ibiza”, se interpusieron once recursos contencioso-administrativo, en los que se alegaba por los recurrentes vía de hecho, siendo así que sólo en dos de ellos ha recaído sentencia estimatoria del recurso, por defectos de notificación, y, en el resto, o bien ha recaído sentencia desestimatoria, o bien han finalizado por el desistimiento de los recurrentes.*

*-En relación con los expedientes de expropiación relativos a las obras de “desdoblamiento de la carretera Ibiza-San Antonio”, se interpusieron seis recursos contencioso-administrativos, de los que dos fueron estimados por defectos de notificación, y el resto fueron desestimados, quedando, a fecha de hoy, uno pendiente de sentencia.*

...

*Además, debe señalarse que, el número de recursos contencioso-administrativo interpuestos, en relación a la cantidad de fincas afectadas por el proyecto es ciertamente mínimo.*

## CONCLUSIÓN

*ÚNICA. Por tanto, esta Abogacía considera que, visto el contenido de la documentación adjunta a la petición de informe, no se desprende que haya indicio alguno de infracción penal que haga necesaria denuncia o actuación alguna la respecto, reiterando las conclusiones expuestas en nuestro anterior informe de fecha 4 de octubre de 2010.”*

3. El Parlament de les Illes Balears constata que l'informe de l'Advocacia de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears constitueix un informe contudent i que posa en evidència el Dictamen extern que va costar, ni més ni manco, que 21.228,20 Euros.

4. El Parlament de les Illes Balears constata que, tal i com figura en la documentació de la Comissió, la contractació i ràpid pagament (en menys de dos mesos) de l'informe extern constitueix una despesa que es susceptible de ser considerat

com un malbaratament de cabdals públics, que es realitza tot i tenir recursos propis, funcionaris i advocats de prestigi, que es realitza amb ànim de contravenir a la pròpia Advocacia. El Parlament de les Illes Balears constata també que aquest informe extern va ser ocultat de forma interessada i únicament va ser lliurat al GEN perquè en fes ús.

5. El Parlament de les Illes Balears constata que l'actuació del Conseller Sr. Jaume Carbonero, en funcions, és susceptible de vulnerar el que determina la Llei 4/2011, de 31 de març, (aprovada tan sols dos mesos abans a iniciativa del Govern del que formava part) de la bona administració i del bon govern de les Illes Balears, i en concret el seu article 32.1 i 32.2 tant pel que fa a la resolució del Conseller d'Habitatge i Obres Públiques, de 1 de juny de 2011, que aprovà els criteris interpretatius dels límits retributius del PCAP del contracte de concessió de l'obra pública “Desdoblament de la carretera Eivissa-Sant Antoni” quan per l'ocultació al nou Conseller d'Obres Públiques, Sr. Simón Gornés, de l'informe del Sr. Francisco Javier Álvarez García, que ningú, (ni Sr. Tarrés, ni el PSOE d'Eivissa) coneixia i que havia estat remès al GEN estant en funcions.

La possible vulneració de la Llei del Bon Govern per part del Sr. Jaume Carbonero es centra en dos preceptes que es transcriuen a continuació:

"Article 32

El Govern en funcions

1. El Govern en funcions s'abstindrà de prendre decisions que excedeixin de les imprescindibles per al funcionament habitual de l'Administració o que condicionin l'actuació del Govern entrant, llevat en el supòsits de caràcter urgent establerts legalment.

2. El govern sortint ha de garantir l'estat de la documentació necessària per al govern entrant i ha de fer inventaris dels documents bàsics, en qualsevol suport, per facilitar el traspàs de poders. Amb aquesta finalitat, s'han d'elaborar documents informatius de l'estat concret dels arxius de cada unitat administrativa, els quals han de ser públics i transparents."

6. El Parlament de les Illes Balears constata que les auditories de les carreteres no indicaren cap de les greus i infundades afirmacions que durant anys formaren part d'un discurs inventat, no iniciaren cap actuació judicial, corroboraren el compliment de la Llei de Contractes i, en definitiva, validaren, amb caràcter general, les carreteres auditades, ajustant-se, les seves conclusions, a qüestions tècniques de discrepància o solucions a adoptar en la finalització d'aquestes.

7. El Parlament de les Illes Balears constata que l'informe de l'Advocacia que es va realitzar, no fou exposat al públic com sí s'havia fet amb l'auditoria, i no tan sols no es va exposar al públic sinó que es va negar, en seu parlamentària, la seva existència i es va ocultar en un calaix, com també es va ocultar la Sentència del Tribunal Suprem que ratificà l'anul·lació de l'ordre de la Ministra de Foment de resolució dels convenis de carreteres.

8. El Parlament de les Illes Balears constata que l'Exconseller Sr. Jaume Carbonero va acusar la Fiscalia Anticorrupció, sense

cap tipus de prova ni concreció de persones o dates o llocs, d'haver-se negat a investigar les carreteres d'Eivissa per excés de treball, acusació greu i increïble, a més, falsa, tota vegada que una acusació després de 6 anys després d'haver cessat com a Conseller i sense prova alguna, no és més que una acusació injuriosa que ha de ser reprovada per aquest Parlament.

9. El Parlament de les Illes Balears, en conseqüència, constata que el Sr. Jaume Carbonero ha pogut cometre un delictes de fals testimoni en la Comissió d'Investigació de que es tracta i, per tant, s'acorda que es procedeixi a denunciar judicialment la falsedat de la seva declaració, atesa la gravetat de les falsedats emeses contra l'Administració de Justícia de les Illes Balears.

10. El Parlament de les Illes Balears constata que els expedients de les carreteres tenien tots els informes favorables exigits per la Legislació tal com queda reflectit en els informes de fiscalització i en les sentències del Tribunal Superior de Justícia.

11. El Parlament de les Illes Balears constata que els modificats dels contractes de la concessió foren fiscalitzats i aprovats pel Govern del Sr. Francesc Antich, responsable, per tant, de la seva aprovació i contingut.

12.- El Parlament de les Illes Balears constata que les obres de les carreteres objecte de la present comissió d'investigació foren recepcionades pel Govern del Sr. Francesc Antich, essent responsable de la procedència d'aquesta recepció i, per tant, de l'adequació de les obres al projecte i modificats aprovat.

### VIII. Procediments contenciosos i expedient de lesivitat

El 20 de maig de 2011, a dos escassos dies de les eleccions autonòmiques celebrades el diumenge 22 de maig de 2011, el llavors Conseller d'Habitatge i Obres Públiques, el Sr. Carbonero, dicta una resolució per la qual aprova els criteris interpretatius dels límits retributius del Plec de Clàusules Administratives Particulars del contracte de concessió de l'obra pública "Nou Accés a l'Aeroport d'Eivissa". I l'1 de juny de 2011, estant ja en funcions, va fer el mateix en relació amb el contracte de concessió de l'obra pública "Desdoblament de la carretera Eivissa-Sant Antoni".

En virtut d'aquestes dues resolucions interpretatives tant els valors absoluts de tràfic que figuraven en l'Estudi de Viabilitat Econòmica i Financera, com les anualitats pressupostàries establertes en la clàusula 55.5 del Plec de Clàusules Administratives Particulars, van passar a ser considerades com a quantitats **no limitatives** de la retribució que havien de percebre les empreses concessionàries.

Aquestes dues resolucions del Sr. Carbonero es dicten fent cas omís a:

- Un informe de la pròpia Conselleria d'Habitatge i Obres Públiques, de data 17 de maig de 2010, que conclouia que la clàusula 55.5 tenia caràcter limitatiu, doncs les quanties fixades constituïen els imports màxims que d'acord amb l'Estudi de Viabilitat Economicofinancera havia de pagar-se a la concessionària.
- Un informe de l'Advocacia de la CAIB, de data 26 de maig de 2010, que assumint l'elaborat per la Conselleria també va considerar que les clàusules 55.4 i 55.5 del plec eren limitatives de la retribució a percebre per la concessionària.

- L'informe emès per la Intervenció General de la CAIB el 25 de gener de 2011, en el qual s'indicava:

"Respecte de l'altre consulta, sobre si les anualitats pressupostàries previstes a la clàusula 55.5 dels plecs són els imports màxims retributius fixats al contracte com a retribució del concessionari per a cada anualitat hi ha que dir que aquesta clàusula recull el càlcul de l'estimació inicial del preu del contracte que l'òrgan de contractació va realitzar aplicant la tarifa de licitació als estudis de trànsit disponible. Vaig explicar un càlcul de la despesa que l'Administració va considerar previsible suportar, per poder determinar el preu del contracte (per poder determinar els mecanismes necessaris de publicitat, poder realitzar les oportunes reserves de crèdit pressupostari). En cap cas, l'esmentat càlcul suposa directament, un límit (ni màxim, ni mínim) de la contraprestació a suportar per l'administració, ja que el preu s'abonarà en funció de la prestació realitzada amb els límits i deduccions que els plecs estableixin, com per exemple els que fixen els clàusules 55.4 i 55.3.1 in fine i les revisions de tarifes que pertoquin".

La Intervenció General de la CAIB, a petició de la Secretaria General de la Conselleria d'Administracions Públiques, va aclarir aquest punt quart en un informe posterior, emès el 10 d'abril de 2013. En aquest nou informe la Intervenció General de la CAIB assenyala que resultava evident de les clàusules 55 a 57 del PCAP i de les prescripcions contingudes en els EVEF, que tenien com a objecte i finalitat restringir els beneficis del concessionari, establint uns límits màxims de pagament dels quals respondria l'Administració com a garantia i protecció de l'interès públic; cosa que va corroborar el llavors Viceinterventor Sr. José Amengual Antich en la seva compareixença parlamentària, celebrada el 4 de novembre de 2016:

"els motius que varen dur a aplicar una interpretació diferent clarament de l'informe jurídic de la conselleria i de l'Advocacia, clarament, i del nostre en part, (...) així, no sé quines són les motivacions, és a dir, no sé si aquest informe d'Ernst & Young es va demanar ad hoc, no li ho puc dir. El que sé és que els informes que nosaltres manejàvem de 2006 anaven en una línia semblant a la nostra: constituïen un límit màxim".

A més d'aquests informes interns, resulta que la pròpia auditoria encarregada –i pagada amb diners públics– pel Sr. Carbonero amb la clara finalitat de detectar irregularitats en els dos procediments concessionals que ens ocupen, va concloure sobre aquest extrem, al maig de 2010, és a dir, amb anterioritat a que es dictessin les dues resolucions interpretatives a les quals s'ha fet referència, el següent:

"En tot cas, i en la nostra opinió, cal tenir en compte que els imports que la clàusula 55.5 del plec identifica per a cada any de vigència de la concessió constitueixen els imports màxims que l'Administració Pública concedent ha d'abonar al concessionari, en la mesura en què es corresponen amb les despeses plurianuals aprovades per part del Consell de Govern de les Illes Balears d'acord amb la legislació pressupostària aplicable, i obeeixen exactament al previst en l'estudi de viabilitat econòmic financera del que deriva el règim retributiu del concessionari plasmat en el plec". (Documento F -"Anàlisi del cànon i termini de l'adjudicatari"- de l'auditoria elaborada per Gerens Hill Internacional i Ramón y Cajal Advocats).

Malgrat disposar de tots aquests informes, que coincidien plenament en la consideració del caràcter limitatiu de la clàusula 55.5 del plec, el llavors Conseller d'Habitatge i Obres Públiques, el Sr. Carbonero, va sol·licitar un nou informe a la consultora Ernst&Young, que acaba conclouent que les anualitats contemplades en aquesta clàusula han de considerar-se com merament estimatives, apartant-se sorpresivament del criteri unànim expressat en tots els informes precedents.

I basant-se en aquest únic informe extern, i ignorant tots els altres informes, el Sr. Carbonero dicta les dues resolucions interpretatives indicades, que en el que aquí interessa estableixen, per a les dues concessions, que “els increments interanuals que estableix l'EVEF són els límits màxims d'increment interanual de tràfic i s'han d'aplicar a partir del primer any natural complet d'explotació en què es disposi de tràfics reals, sense ser limitatius els valors absoluts de tràfic previstos en l'EVEF ni les anualitats pressupostàries previstes en la clàusula 55.5 del PCAP”.

Així mateix, les dues resolucions van contemplar “regularitzar els pagaments a compte realitzats fins avui des de l'inici de l'explotació de conformitat als anteriors criteris”, la qual cosa en la pràctica va suposar deixar d'observar els límits retributius previstos en aquesta clàusula des del principi, és a dir, des de la posada en explotació de les dues carreteres.

Aquesta interpretació, adoptada per un conseller sortint vistes les dates en les quals ambdues resolucions es van adoptar, va venir a suposar un considerable augment de les retribucions a pagar a les dues concessionàries, augment que, a més, no comptava amb la corresponent previsió pressupostària i superava les despeses plurianuals en el seu moment aprovades. És més, la consideració de les quantitats que figuraven en la referida clàusula 55.5 com merament estimatives, en lloc de limitatives, suposava en la pràctica desconèixer quan havia de pagar-se a les concessionàries –doncs estaria en funció de les xifres de tràfic-, i quant costarien finalment les dues carreteres. Com va explicar de forma molt eloqüent el Sr. Amengual Antich en la seva compareixença:

“Miri, per exemple el 2016 anualitat fixada ja Eivissa-Sant Antoni eren 4.725.000, se'n paguen 2.218.000, per davall; en el 2008, 7.400.000 i es paguen 6.867.000, per davall; en el 2009 l'anualitat eren 7.737.000, se'n paguen 14.894.000, però hi ha 7.705.000 que és un pagament al contractista acordat per Consell de Govern el 29 de desembre del 2009, i s'ha de fer, per poder-lo assumir, una modificació de crèdit, i entre els dos expedients sumen 13.347.000. En el 2010 es paga el just, 8.111.000 que és l'anualitat; **en el 2011 ja entram dins la resolució interpretativa, tenim una anualitat de 8.504.000 i pagam 12.922.000. S'ha de fer necessàriament una modificació de crèdit de 5.806.000 per ajustar l'anualitat i així successivament cada any**”.

Concloent el Sr. Amengual, a preguntes sobre les irregularitats que en la seva opinió van poder donar-se en aquests procediments, que “la pitjor” sens dubte era la relativa a la interpretació donada a la clàusula 55.5 del plec.

En suposar aquestes resolucions interpretatives un notable increment de les retribucions de les concessionàries, sense

previsió pressupostària alguna i per damunt fins i tot de l'import màxim del contracte previst en els plecs, després de successives actuacions i informes de l'Advocacia de la CAIB i dels Serveis Jurídics de la Conselleria d'Administracions Públiques, la Secretaria General de la Conselleria d'Agricultura, Medi ambient i Territori, actuant per delegació del Conseller, va resoldre iniciar sengles procediments de declaració de lesivitat de les resolucions del Conseller d'Habitatge i Obres Públiques, de 20 de maig de 2011 i 1 de juny de 2011, respectivament.

Una vegada declarades lesives ambdues resolucions i instal·lada la controvèrsia en seu judicial, la Sala contenciosa administrativa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears ha estimat els recursos interposats per la CAIB i declarat lesives per a l'interès públic aquestes resolucions en les sentències nº 714/2015, de 17 de desembre –corresponent a la resolució de 20 de maig de 2011 relativa al contracte de el “Nou Accés a l'Aeroport d'Eivissa”- i nº 585/2015 de 7 octubre –corresponent a la resolució d'1 de juny de 2011 relativa al contracte de el “Desdoblament de la carretera Eivissa- Sant Antonio”-. La primera d'elles és clara quan afirma:

*“Como ya hemos dicho antes, la declaración de lesividad, regulada en el artículo 103 de la Ley 30/1992 y de la que cabe recordar que ha de afectar al interés público de forma clara y evidente, esto es, no de forma abstracta o posible, a modo de hipótesis o futurible, en definitiva, constituye un mero presupuesto procesal para la interposición del recurso contencioso-administrativo por parte de la Administración contra sus propios actos favorables o declarativos de derechos.*

*Es precisamente en este proceso, pues, promovido con base en la declaración de lesividad producida el 18 de febrero de 2014, donde ha de resolverse si efectivamente concurre causa de anulabilidad en el acto declarado lesivo.*

*Residiendo la razón de ser del proceso de lesividad en la concreción del interés público al que se refiere el artículo 43 de la Ley 29/1998, cabe ahora recordar que, al respecto, la STS de 28 de junio de 2011 (recurso nº, 957/2009) ha señalado lo siguiente:*

*"En la medida en que el proceso de lesividad aspira a destruir la legalidad de un acto administrativo previo y declarativo de derechos, esto es, aspira a ser una excepción al principio de legalidad y de no ir contra los propios actos, se le exige a la Administración una especial determinación o prueba de que el acto que pretende que sea anulado por un juez o tribunal, efectivamente, no se ajusta al Ordenamiento Jurídico, y que justamente dicho Ordenamiento quedó infringido con la aprobación del mismo. Debiendo recordarse que lo trascendente es que dicho acto, que debe ser declarativo de derechos es "lesivo a los intereses públicos o generales de la Administración autora del mismo", es decir, repercute o afecta negativamente a los mismos y se impugna para pedir su anulación ante la jurisdicción contencioso-administrativa. Y siendo necesario que "la Administración ha de acreditar cumplidamente las aseveraciones que la llevaron a la declaración de lesividad, por ser necesario demostrar que hubo manifiesta vulneración de normas de derecho necesario, repercutiendo ello desfavorablemente en los intereses públicos" (STS de 25 de febrero de 1983); intereses*



que pueden ser "de índole económica o de otra naturaleza" ( STS de 4 de enero de 1983 ). Y sin olvidar, prima facie, como ha exigido la jurisprudencia, desde antaño que "la facultad por ser excepcional ha de aplicarse sólo en los casos en que la lesión resulta palmaria e indiscutible" (SSTS de 2 de junio de 1934 y 9 de marzo de 1948 ) y el acto declarativo de derechos, adolece de una nulidad relativa, es decir, es meramente anulable en el sentido del art. 103 y 63.1 de la LRJAP -PAC."

El contrato de concesión de la obra pública del caso se suscribió bajo el principio de riesgo y ventura para Accesos Ibiza, SA, y así lo demuestra la cláusula 30-2 del PCAP. La asunción del riesgo y ventura supone que Autopistas Ibiza, SA, primero, aceptó que pudieran producirse contingencias generadoras de daño; y, segundo, aceptó asumir ese riesgo en la concertación del contrato.

Autopistas Ibiza, SA, también asumía la posibilidad de contingencias que pudieran obrar un bien, es decir, se arrogaba así la ventura, con provechos y réditos que generasen mayores beneficios de los esperados.

En uno y otro caso, opera como freno o limite el equilibrio económico financiero que debe presidir el contrato.

En tanto en cuanto que las cláusulas particulares son ley entre las partes y deben ser cumplidas al tenor de las mismas, la prerrogativa que ostenta la Administración de poder interpretar el contrato y sus cláusulas, en definitiva, no permite deformarlas.

**En este caso, la resolución de la Administración de la CAIB de 20 de mayo de 2011, en exclusivo beneficio de Autopistas Ibiza, SA, llevó a cabo una interpretación que deformó el PCAP y trastornó el interés público.**

En efecto, la cláusula 55, apartados cuarto y quinto, establece el importe máximo de la retribución variable que debe obtener el concesionario. Por lo tanto, ambos apartados han de interpretarse: (i) con carácter limitativo y (ii) como cuantía máxima a obtener por el concesionario y como máximo que ha de abonar la Administración por ese contrato anualmente. Con ello no se cercena la posibilidad de que la concesionaria obtenga beneficios. En efecto, los beneficios podrán obtenerse, pero su extensión o alcance puede ser únicamente hasta el límite máximo pactado. No es posible, pues, una interpretación jurídica que conlleve, permita o tolere la generación de un gasto público indebido, ni su correlato para el caso, es decir, unos beneficios del concesionario desmedados o desmedidos, precisamente por superiores a aquellos por los que se adjudicó el contrato.

La retribución variable se obtiene, según la cláusula 55-4 del PCAP, del resultado de aplicar las tarifas fijas propuestas en la oferta por la concesionaria sobre el tráfico real que circule por la carretera. Y el incremento anual de esa retribución variable se calculará teniendo en cuenta:

1. Los incrementos interanuales de tráfico previstos en el EVEF a partir del primer año natural completo de

explotación, pero siempre y cuando esos incrementos superen los importes máximos de tráfico previstos en el EVEF. Si no es así, entonces se estará a la contabilización del tráfico real que por la carretera discurra.

2. Las anualidades presupuestarias o flujo de aportaciones que debe realizar anualmente el Govern Balear.

Como quiera que la cláusula 26.2 del PCAP señala que el Plan Económico Financiero y los instrumentos de financiación serán los correspondientes a lo ya previstos por el adjudicatario en su oferta, y "en ningún caso podrán variarse según las características del mismo que difieran de lo adjudicado y resulten perjudiciales para la Administración en opinión del propio órgano contratante , la conclusión que de ello se extrae es que ambos datos o premisas sobre los que ha de obtenerse la retribución variable tienen un carácter limitativo o de máximo, y no meramente estimativo; y ello por cuanto que lo que no ha de superarse ni desbordarse es la previsión financiera de gastos presupuestarios anuales, que sumados todos ellos han de coincidir con el total del importe por el cual fue adjudicado el contrato de concesión.

Por otro lado, el Plan Económico Financiero presentado por la concesionaria en su día no reflejaba cantidades superiores a las del Pliego de Condiciones Particulares, ya que es tan lógico como jurídico que el Plan Económico ha de ser acorde y debe ajustarse al EVEF y al mismo PCAP.

**La interpretación de la cláusula 55-5, pues, ha de tener un carácter limitativo. No es por tanto ajustada a Derecho la interpretación realizada por el Conseller de Vivenda i Obres Públiques en la resolución de 20 de mayo de 20011. Esa interpretación condujo a un gasto público indebido y, al tiempo, desbordante, que, además, se conjugaba con la obtención por la concesionaria de un beneficio, ante todo, injusto e inmerecido, precisamente por estar por encima del inicialmente pactado.**

Establecido el precio máximo del contrato, la interpretación alojada en la resolución administrativa declarada lesiva conduce a que el precio de la concesión que tendría que pagar la Administración de la CAIB sería, como decíamos, desmesurado, esto es, muy superior al aceptado al adjudicarse el contrato, y también mucho más de lo que se fijó en el PCAP como precio máximo del contrato.

**La interpretación contenida en la resolución de 20 de mayo de 2011 es contraria también al principio de igualdad de trato que la Administración ha de dispensar a todos los licitantes.** En efecto, esa interpretación supuso una modificación de facto de las cláusulas particulares que regían el contrato concesional, de forma que se dispensó a Autopistas Ibiza, SA, un trato ni previsto ni recibido por los demás participantes, haciéndose nacer con ello efectos ni queridos ni anunciados, ni en el contrato y ni en el Pliego de Condiciones. Y todo ello sin justificación alguna.

Habiendo sido la interpretación hospedada en la resolución de 20 de mayo de 2011 la que produjo el trato diferenciado al que acabamos de referirnos, tenía

*igualmente, pues, razón y sentido la declaración de lesividad.*

*En consecuencia, cumple, pues, la estimación de la demanda de lesividad interpuesta por la Administración de la CAIB”.*

Per la seva banda, la sentència nº 585/2015, de 7 octubre és igual d'eloqüent quan analitza la resolució interpretativa d'1 de juny de 2011, sobretot en centrar allò que és objecte de controvèrsia:

*“Instalada la controversia en sede jurisdiccional se debate en autos si conforme a lo indicado en las cláusulas 55-4 y 55-5 del PCAP la retribución variable a percibir por el concesionario suponen la fijación de un límite máximo de los pagos que puede realizar la Administración y el correlativo tope máximo de ingresos por parte del beneficiario, en particular en relación a si las anualidades presupuestarias previstas en la cláusula 55-5 del PCAP no serían limitativas. La Administración declara lesiva la interpretación efectuada en la Resolución de 1 de Junio de 2011 al no reconocer esa limitación presupuestaria anual, dándole aquella interpretación un carácter meramente estimativo pero no limitativo. Si el importe máximo del contrato previsto en los Pliegos era de 313.192.111'08 con IVA corregido, y la oferta del concesionario aceptada y adjudicada fue de 292.450.954'90 euros con IVA corregido, con la interpretación que aquí se cuestiona el importe final asciende a 376.308.719'62 euros con IVA corregido, muy por encima de la adjudicación efectuado pues con arreglo a ese criterio las nuevas anualidades presupuestarias resultantes son significativamente superiores a las reflejadas en el Pliego, obteniéndose un presupuesto total de un 20'2% superior”.*

I igual que l'anterior, conclou que:

*“Ciertamente la interpretación efectuada por el Conseller de vivienda en Resolución de 1 de junio de 2011 da como consecuencia un resultado que se aparta de las obligaciones pactadas entre las partes y ordenadas en el PCAP”. Y, además, resulta ser “contraria al principio de igualdad de trato que la Administración ha de dispensar a todos los licitantes, en tanto que esa interpretación supuso una modificación de facto de las cláusulas particulares que rigen el contrato concesional, de forma que con tal interpretación se dispensa a la concesionaria y se producen unos efectos distintos de los establecidos en el contrato y Pliego de Condiciones para el resto de licitantes, lo cual carece de total justificación”.*

Per tot l'esmentat el Grup Parlamentari Popular proposa la següent **conclusió**:

El Parlament de les Illes Balears constata que si alguna cosa ha revelat aquesta comissió d'investigació és que en relació amb aquests projectes viaris l'única decisió que ha estat realment onerosa i lesiva per als interessos públics és l'adoptada per qui va ser Conseller d'Habitatge i Obres Públiques, el Sr. Carbonero.

## Conclusions finals

- El Parlament de les Illes Balears constata que la Comissió d'Investigació ha suposat una nova despesa pública innecessària per als interessos de la ciutadania de les Illes Balears.
- El Parlament de les Illes Balears constata que des de la sessió en que es va aprovar el Pla de Treball, la pròpia comissió ha estat conduïda pels interessos dels grups parlamentaris promotors i que donen suport al Govern i que ostenten la majoria, negant, des del primer dia, al Grup Parlamentari Popular qualsevol aportació per assolir l'objecte de la comissió.
- El Parlament de les Illes Balears constata que al llarg dels treballs de la comissió i de la documentació analitzada es desprèn que la sospitosa actuació del Sr. Jaume Carbonero al front de la Conselleria d'Obres Públiques és, de tot, allò que més dubtes ha generat.
- El Parlament de les Illes Balears acorda la remissió dels presents treballs i acords de la Comissió d'Investigació a fi de que la Fiscalia Anticorrupció pugui procedir, si escau, a obrir diligències per tal d'analitzar les resolucions de l'Exconseller Sr. Jaume Carbonero, interpretant, a gratient i estant en funcions, les clàusules del contracte sobre el cànon màxim a abonar i que han estat objecte d'anul·lació per sentències del Tribunal Superior de Justícia, prèvia lesivitat declarada pel Govern de les Illes Balears i que es troben pendents de recurs de cassació davant el Tribunal Suprem un cop s'han recorregut per les concessionàries les sentències del Tribunal Superior de Justícia. Un cop el Tribunal Suprem resolgui els recursos de cassació, en cas de confirmar les sentències, s'ha d'investigar a fons per la Fiscalia els motius pels quals un Exconseller dicta unes resolucions en funcions amb un enriquiment desproporcionat a favor de les constructores i que, si el Govern de les Illes Balears denunciat, suposaria una despesa anual que, en paraules de l'interventor, és la pitjor actuació administrativa que existeix en tots els expedients d'aquestes carreteres d'ençà que s'inicià la seva tramitació.

A la seu del Parlament, 31 de març de 2017

La portaveu

Margarita Prohens Rigo

## Ordre de Publicació

D)

**No-presa en consideració de la Proposició de llei RGE núm. 3963/17.**

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, després del debat de totalitat corresponent, no prengué en consideració, per 24 vots a favor, 33 en contra i 2 abstencions, la proposició de llei esmentada, presentada pel Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, de règim patrimonial del matrimoni.

Palma, a 31 de maig de 2017

El president del Parlament

Baltasar Picornell i Lladó

**Ordre de Publicació**

E)

**Procediment directe i en lectura única per a la Proposició de llei RGE núm. 4500/17, de modificació de la Llei 30/1998, de 29 de juliol, del règim especial de les Illes Balears.**

El Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, acordà, per assentiment, que la proposició de llei esmentada, es tramitès pel procediment directe i en lectura única.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

**2. COMISSIONS PARLAMENT****2.4. COMPAREIXENCES****Ordre de Publicació**

A)

**Compareixença de la Sra. Consellera de Presidència, davant la Comissió d'Assumptes Institucionals i Generals, sobre el desenvolupament de les accions d'impuls normatiu i d'execució de les polítiques LGTBI en compliment de la Llei 8/2016, de 30 de maig, per garantir els drets de lesbianes, gais, trans, bisexuals i intersexuals i per eradicar l'LGTBI fòbia (RGE núm. 5506/17).**

A la Comissió d'Assumptes Institucionals i Generals del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, tengué lloc la compareixença de la Sra. Consellera de Presidència, qui, acompanyada de la secretària general, de les directores generals de Coordinació del Govern i de Relacions amb el Parlament, de la directora de l'Institut Balear de la Dona, de la cap de Gabinet, de la cap de Coordinació i Atenció a la Diversitat Sexual i de Gènere, del responsable de Comunicació i de l'assessor tècnic, informà sobre el tema indicat.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

**Ordre de Publicació**

B)

**Compareixences del Sr. Adrián Salazar i de la Sra. Nuria Calzada, davant la Comissió de Salut, sobre el Pla de treball de la Ponència d'estudi per a la regulació dels clubs socials de cànnabis (CSIC) i l'ús terapèutic del cànnabis.**

A la Comissió de Salut del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 17 de maig de 2017, tengueren lloc les compareixences del Sr. Adrián Salazar, fiscal en cap antidroga de les Illes Balears, i de la Sra. Muria Calzada, membre

d'Energy Control -programa de reducció de riscos de l'Asociación Bienestar y desarrollo (ABD)- i coordinadora estatal, que informaren sobre el tema indicat.

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

**3. TEXTOS EN TRAMITACIÓ****3.9. MOCIONS****Ordre de Publicació**

*La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit la moció següent.*

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

A)

**RGE núm. 7015/17, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a model de transport públic, derivada de la Interpel·lació RGE núm. 2562/17.**

D'acord amb el que es preveu a l'article 161 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears presenta, subsegüent a la Interpel·lació RGE núm. 2562/17, relativa a model de transport públic, la moció següent.

1. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a modificar, en un termini màxim de 6 mesos, el Pla director sectorial de transports de les Illes Balears per tal de definir els canvis i les ampliacions necessàries per convertir, amb garanties de futur, l'actual sistema en un vertader servei públic, amb capacitat de ser una autèntica alternativa a l'ús del transport particular.

2. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a iniciar, a partir de la modificació del Pla director sectorial de transports de les Illes Balears esmentada al punt anterior, la planificació del sistema de transport públic de les Illes per als pròxims 20 anys, que inclogui, entre d'altres qüestions, l'ampliació de les línies ferroviàries actuals i millori les actuals connexions amb els principals punts neuràlgics de les illes (aeroports, hospitals,...).

3. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a posar en marxa accions per afavorir l'ús de vehicles elèctrics a les Illes que incloguin acords amb tots els ajuntaments de la comunitat per a la instal·lació de punts de recàrrega a tots els municipis i per convertir Formentera en la primera illa elèctrica.

4. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a fer els canvis normatius necessaris per modificar la Llei de transports per lluitar contra la competència deslleial que suposa el transport no regulat.

5. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a posar els mecanismes necessaris per evitar la concentració en grans empreses de les concessions de transport públic.

6. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a promoure les iniciatives normatives necessàries per tal d'aclarir les possibilitats d'intermediació que tenen els titulars d'una llicència o autorització de transport públic de viatgers en el transport discrecional de viatgers.

Palma, a 25 de maig de 2017  
El portaveu  
Jaume Font i Barceló

### 3.10. PREGUNTES AMB SOL·LICITUD DE RESPOSTA ESCRITA

#### Ordre de Publicació

*La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit les preguntes amb sol·licitud de resposta escrita següents.*

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

A) **RGE núm. 6968/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sgreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a indústries càrnies.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines ajudes ha donat la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca a indústries càrnies l'any 2015? Feu-ne constar el nom de l'empresa beneficiària i la quantitat.

Palma, a 22 de maig de 2017  
La diputada  
Isabel Maria Oliver i Sgreras

B) **RGE núm. 6969/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sgreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a indústries agrícoles.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines ajudes ha donat la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca a indústries agrícoles l'any 2015? Feu-ne constar el nom de l'empresa beneficiària i la quantitat.

Palma, a 22 de maig de 2017  
La diputada  
Isabel Maria Oliver i Sgreras

C) **RGE núm. 6970/17, de la diputada Isabel Maria Oliver i Sgreras, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ajudes a SAT.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines ajudes ha donat la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca a les SAT l'any 2015? Feu-ne constar el nom de les SAT beneficiàries i la quantitat.

Palma, a 22 de maig de 2017  
La diputada  
Isabel Maria Oliver i Sgreras

D) **RGE núm. 7021/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines mesures d'estabilitat estan preparant per als docents interins davant la voluntat expressa del Govern de l'estat de reduir la taxa d'interinatge?

Palma, a 25 de maig de 2017  
La diputada  
Maria Antònia Sureda i Martí

E) **RGE núm. 7022/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, II.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quantes places de reposició hi ha hagut aquest curs 2016/2017 a educació i quantes s'han ocupat?

Palma, a 25 de maig de 2017  
La diputada  
Maria Antònia Sureda i Martí

F)

**RGE núm. 7023/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, III.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quantes places vacants hi ha hagut en educació aquest curs 2016/2017 i quantes s'han ocupat?

Palma, a 25 de maig de 2017

La diputada

Maria Antònia Sureda i Martí

G)

**RGE núm. 7024/17, de la diputada Maria Antònia Sureda i Martí, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a docents interins, IV.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quantes places vacants en comissió de serveis en educació hi ha hagut aquest curs 2016/2017 a educació i quantes s'han ocupat?

Palma, a 25 de maig de 2017

La diputada

Maria Antònia Sureda i Martí

H)

**RGE núm. 7033/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres en el pont del Torrent dels Jueus.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 100.000 euros en el pont del Torrent dels Jueus.

Ens pot informar en quin estat es troba aquesta inversió? En quina situació es troben les obres en el pont del Torrent dels Jueus?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

I)

**RGE núm. 7034/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres en el pont del Torrent dels Jueus (2).**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 20.000 euros per a l'adquisició d'uns terrenys propers al pont del Torrent dels Jueus.

S'han adquirit aquests terrenys? S'hi han realitzat les obres previstes?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

J)

**RGE núm. 7035/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per al corredor paisatgístic del carrer Bellamar i a l'aparcament de Can Pastilla en el solar de correus.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió per al corredor paisatgístic del carrer Bellamar i a l'aparcament de Can Pastilla en el solar de correus.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

K)

**RGE núm. 7036/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per substitució de l'empedrat del carrer Marbella.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va

anunciar una inversió de 350.000 euros per a la substitució de l'empedrat del carrer Marbella per asfalt.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

L)

**RGE núm. 7037/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a inversió per a un aparcament a Lluçmajor.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 250.000 euros per a un aparcament a Lluçmajor.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

M)

**RGE núm. 7038/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a informes de viabilitat d'ornamentació paisatgística.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 30.000 euros per a la realització d'uns informes sobre la viabilitat d'ornamentació paisatgística en el Torrent dels Jueus.

En quina situació es troba aquesta inversió? S'han realitzat aquests estudis? Qui ha estat la persona o l'empresa adjudicatària que ha realitzat l'informe?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

N)

**RGE núm. 7039/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a corredor paisatgístic del Passeig de les Meravelles.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 100.000 euros per a un corredor paisatgístic en el Passeig de les Meravelles.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

O)

**RGE núm. 7040/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a ampliació de les voreres al Club Nàutic de S'Arenal.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 100.000 euros per a l'ampliació de les voreres del Club Nàutic de S'Arenal.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

P)

**RGE núm. 7041/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a corredor paisatgístic en els carrers Acapulco, Trobadors i Les Meravelles.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 200.000 euros per a uns corredors

paisatgístics en els carrers Acapulco, Trobadors i Les Meravelles.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

Q)

**RGE núm. 7042/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a reparació de deficiències a l'escultura "Vent" i a les pistes esportives de l'Avinguda Amèrica.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

A la sessió de la Comissió de Turisme del passat 1 de desembre de 2016, el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme va comparèixer per informar sobre el Consorci Platja de Palma. A l'esmentada compareixença va anunciar una inversió de 100.000 euros per a la reparació de deficiències a l'escultura "Vent" i a les pistes esportives de l'Avinguda Amèrica.

En quina situació es troba aquesta inversió?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

R)

**RGE núm. 7043/17, del diputat Álvaro Gijón i Carrasco, del Grup Parlamentari Popular, relativa a recaptació en concepte de drets urbanístics per part del Consorci Platja de Palma.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quina quantitat ha recaptat el Consorci Platja de Palma en concepte de drets urbanístics des de maig de 2015 fins a 30 d'abril de 2017?

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Álvaro Gijón i Carrasco

S)

**RGE núm. 7051/17, del diputat Antoni Reus i Darder, del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, relativa a estat de tramitació del Pla d'infraestructures sanitàries d'atenció primària.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat

sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Dins el Pla d'infraestructures sanitàries d'atenció primària presentat enguany s'hi troben una sèrie d'actuacions identificades en color taronja, on s'especifica que "l'ajuntament ja disposa d'un espai definit però falta formalitzar-lo com a zona sanitària o falta tramitar el permís de la reforma", són concretament les següents: CS Nuredduna (Artà), CS Pollença, CS Es Trencadors (S'Arenal de Llucmajor), SA Es Banyer (Alaior), CS Dalt Sant Joan (Maó), UBS Bunyola, UBS Calonge (Santanyí), UBS Consell, UBS Montuiri, UBS Sant Joan, UBS Santa Margalida, UBS Sant Llorenç d'Es Cardassar.

En relació amb aquestes actuacions, en quin estat es troba la tramitació de cadascuna i quines actuacions hi ha pendents?

Palma, a 26 de maig de 2017

El diputat

Antoni Reus i Darder

T)

**RGE núm. 7057/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a projecte per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

En quin estat es troba el projecte adjudicat per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa?

Palma, a 26 de maig de 2017

La diputada

María Tania Marí i Marí

U)

**RGE núm. 7058/17, de la diputada María Tania Marí i Marí, del Grup Parlamentari Popular, relativa a actuacions per executar el projecte per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines actuacions ha portat a terme el Govern per executar el projecte per oferir el senyal de TDT a punts negres de Sant Carlos i Santa Agnès a Eivissa?

Palma, a 26 de maig de 2017

La diputada

María Tania Marí i Marí

V)

**RGE núm. 7059/17, de la diputada María Tania Mari i Mari, del Grup Parlamentari Popular, relativa a zones d'Eivissa sense senyal de TDT.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quines zones d'Eivissa es troben actualment sense senyal de TDT? Per quin motiu no arriba el senyal a aquestes zones?

Palma, a 26 de maig de 2017  
La diputada  
María Tania Mari i Mari

W)

**RGE núm. 7060/17, de la diputada Margaret Mercadal i Camps, del Grup Parlamentari Popular, relativa a al·legacions presentades al Decret de protecció de la posidònia.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

Quantes al·legacions s'han presentat al projecte de decret de protecció de la posidònia? Quantes han estat acceptades?

Palma, a 26 de maig de 2017  
La diputada  
Margaret Mercadal i Camps

X)

**RGE núm. 7061/17, de la diputada Margaret Mercadal i Camps, del Grup Parlamentari Popular, relativa a participació ciutadana en el Decret de protecció de la posidònia.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta escrita.

En què s'ha concretat la participació ciutadana en el procés d'elaboració del decret de protecció de la posidònia?

Palma, a 26 de maig de 2017  
La diputada  
Margaret Mercadal i Camps

### 3.11. PREGUNTES AMB SOL·LICITUD DE RESPOSTA ORAL DAVANT PLE

#### Ordre de Publicació

*La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, ratifica l'admissió per delegació de les preguntes amb sol·licitud de resposta oral davant el Ple següents.*

*Palma, a 31 de maig de 2017.  
El president del Parlament:  
Baltasar Picornell i Lladó.*

A)

**RGE núm. 7069/17, del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a control del transport de passatgers als aeroports.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Pot el Govern garantir aquest estiu el control del transport "pirata" als aeroports?

Palma, a 29 de maig de 2017.  
El diputat:  
Jaume Font i Barceló.

B)

**RGE núm. 7070/17, del diputat Xavier Pericay i Hosta, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a dissolució del Consorci Platja de Palma.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Sra. Presidenta del Govern, pot explicar als ciutadans per què aquest govern dissol el Consorci de la Platja de Palma?

Palma, a 29 de maig de 2017.  
El diputat:  
Xavier Pericay i Hosta.

C)

**RGE núm. 7077/17, del diputat Alberto Jarabo i Vicente, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a contractació temporal fraudulenta.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.



Com afrontarà el Govern aquest estiu la lluita contra la contractació temporal fraudulenta?

Palma, a 29 de maig de 2017.

El diputat:

Alberto Jarabo i Vicente.

D)

**RGE núm. 7078/17, del diputat Salvador Aguilera i Carrillo, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a manca de metges d'urgències a Can Misses.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al conseller corresponent del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quines mesures pensa posar en marxa la Conselleria de Salut davant el problema que pateix Can Misses per cobrir la falta de metges d'urgències?

Palma, a 29 de maig de 2017.

El diputat:

Salvador Aguilera i Carrillo.

E)

**RGE núm. 7079/17, del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a renúncies de metges en el servei d'urgències de Can Misses.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al conseller corresponent del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Sra. Consellera de Salut, quines mesures ha adoptat per tal d'evitar les renúncies dels metges en el servei d'urgències de l'Hospital de Can Misses?

Palma, a 26 de maig de 2017.

El diputat:

Vicent Serra i Ferrer.

F)

**RGE núm. 7080/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a manteniment de la bonificació del 25% en el transport marítim entre illes.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Garanteix el Govern de les Illes Balears mantenir el 25% de bonificació en el transport marítim entre illes?

Palma, a 29 de maig de 2017.

La diputada:

Margarita Prohens i Rigo.

### Ordre de Publicació

*La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit les preguntes amb sol·licitud de resposta oral davant el Ple següents.*

*Palma, a 31 de maig de 2017.*

*El president del Parlament:*

*Baltasar Picornell i Lladó.*

G)

**RGE núm. 7097/17, de la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a transport marítim de passatgers de "baix cost".**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Com pensa actuar aquest govern per protegir els drets dels consumidors del nostre arxipèlag davant l'intrusisme de les navilieres denominades de "baix cost" que operen línies de transport regular de passatgers entre illes?

Palma, a 29 de maig de 2017

La diputada

Sílvia Tur i Ribas

H)

**RGE núm. 7116/17, del diputat Nel Martí i Llufrí, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a actuacions perquè l'Estat compleixi amb el previst a l'Estatut quant a inversió.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quines actuacions durà a terme el Govern perquè l'Estat compleixi amb el previst a l'Estatut d'Autonomia quant a inversió a les Illes Balears?

Palma, a 30 de maig de 2017

El diputat

Nel Martí i Llufrí

I)

**RGE núm. 7117/17, complementada amb l'escrit RGE núm. 7141/17, de la diputada María Consuelo Huertas i Calatayud, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a comissió del Pla de Sant Jordi.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada

sotassignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quines mesures ha acordat la Comissió del Pla a les seves reunions?

Palma, a 30 de maig de 2017  
La diputada  
María Consuelo Huertas i Calatayud

J) **RGE núm. 7118/17, del diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, relativa a manteniment de Son Real.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Considera el Govern que el manteniment i la dotació de Son Real i el seu centre d'interpretació són correctes?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Josep Melià i Ques

K) **RGE núm. 7119/17, del diputat Jaume Font i Barceló, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, relativa a descompte del transport de mercaderies.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quina estratègia pensa dur endavant el Govern per aconseguir a les Illes Balears el mateix 100% de descompte en el transport de mercaderies que tindran les Canàries?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Jaume Font i Barceló

L) **RGE núm. 7125/17, del diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a programa de detecció precoç del càncer colorectal.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Per quina raó el programa de detecció precoç del càncer colorectal, implantat el 2015, no avança?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Vicent Serra i Ferrer

M) **RGE núm. 7126/17, del diputat Antoni Camps i Casanovas, del Grup Parlamentari Popular, relativa a Catalunya com a mirall de les Illes Balears.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Creu la consellera de Cultura, Participació i Esports que Catalunya és un mirall per a les Illes Balears?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Antoni Camps i Casanovas

N) **RGE núm. 7127/17, del diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a deficiències en els contractes formalitzats amb el Sr. Jaume Garau.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Considera el vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme que el fet que cinc dels sis contractes formalitzats amb el Sr. Jaume Garau, i que han estat analitzats per la Intervenció general de la CAIB, tinguin deficiències, algunes d'elles molt greus, és motiu de satisfacció?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Antoni Gómez i Pérez

O) **RGE núm. 7128/17, de la diputada Maria Núria Riera i Martos, del Grup Parlamentari Popular, relativa a cobrament íntegre de la nòmina per part dels docents que es troben de baixa per malaltia.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotassignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Per què la Conselleria d'Educació no ha retornat encara el cobrament íntegre de la nòmina als docents quan es troben de baixa per malaltia?

Palma, a 30 de maig de 2017  
La diputada  
María Núria Riera i Martos

P)

**RGE núm. 7129/17, del diputat Rafel Nadal i Homar, del Grup Parlamentari Popular, relativa a solució de les deficiències que afecten la línia ferroviària en el municipi de Sineu.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quines actuacions té previst realitzar el Govern per solucionar les deficiències que afecten la línia ferroviària en el municipi de Sineu?

Palma, a 30 de maig de 2017  
El diputat  
Rafel Nadal i Homar

Q)

**RGE núm. 7130/17, de la diputada María Tania Mari i Mari, del Grup Parlamentari Popular, relativa a servei de neteja amb barques del litoral de les Illes Balears.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quan té previst la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca iniciar el servei de neteja amb barques del litoral de les Illes Balears?

Palma, a 30 de maig de 2017  
La diputada  
María Tania Mari i Mari

R)

**RGE núm. 7131/17, de la diputada Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, relativa a proposta de nou REB per a les Illes Balears.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Sra. Presidenta del Govern, quan pensa presentar la proposta de nou REB per a les Illes Balears?

Palma, a 30 de maig de 2017  
La diputada  
María Tania Mari i Mari

S)

**RGE núm. 7135/17, de la diputada Marta Maicas i Ortiz, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a SUAP d'Eivissa.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, la diputada sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Quan pensa la Conselleria de Salut dotar dels mateixos recursos humans i materials els SUAP d'Eivissa com els que tenen a Mallorca?

Palma, a 31 de maig de 2017  
La diputada  
Marta Maicas i Ortiz

T)

**RGE núm. 7136/17, del diputat Alberto Jarabo i Vicente, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a falta de finançament.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula a la presidenta del Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Considera vostè que les almoines dels milionaris són la solució a la falta de finançament de la nostra comunitat autònoma?

Palma, a 31 de maig de 2017  
El diputat  
Alberto Jarabo i Vicente

U)

**RGE núm. 7137/17, del diputat Carlos Saura i León, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, relativa a llibertat d'expressió a la UIB.**

D'acord amb el que preveuen els articles 162 i 163 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el diputat sotasignant formula al Govern de les Illes Balears la pregunta següent amb sol·licitud de resposta oral davant Ple.

Què opina el Govern sobre la situació de la llibertat d'expressió a la Universitat de les Illes Balears?

Palma, a 31 de maig de 2017  
El diputat  
Carlos Saura i León

### 3.14. PROPOSICIONS NO DE LLEI DAVANT COMISSIÓ

#### Ordre de Publicació

*La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit les proposicions no de llei següents, a tramitar davant comissió.*

*Palma, a 31 de maig de 2017  
El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó*

A)

**RGE núm. 6978/17, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a declaració de continuïtat ecològica dels LIC marítims de l'illa de Formentera per part de l'Estat, davant la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial.**

D'acord amb el que preveuen els articles 172 i següents del Reglament del Parlament de les Illes Balears, el Grup Parlamentari Mixt presenta la proposició no de llei següent perquè sigui tramitada davant la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial.

Els Llocs d'Importància Comunitària i Zones Especials de Conservació són aquells espais del conjunt del territori nacional o del medi marí, juntament amb la zona econòmica exclusiva i la plataforma continental, aprovats com a tals, que contribueixen de forma apreciable al manteniment o, en el seu cas, al restabliment de l'estat de conservació favorable dels tipus d'hàbitats naturals i els hàbitats de les espècies d'interès comunitari, que figuren respectivament en els annexos I i II de la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del Patrimoni natural i de la biodiversitat, en la seva àrea de distribució natural.

Segons allò que preveu aquesta llei, correspon a les comunitats autònomes la proposta de LIC i la declaració de Zones Especials de Conservació (ZEC) i ZEPA sempre que existeixi continuïtat ecològica de l'ecosistema marí amb l'espai natural terrestre objecte de protecció avalada per la millor evidència científica.

Una vegada aprovades o ampliades les llistes de LIC per la Comissió Europea, aquests seran declarats per part de les administracions competents, com ZEC el més aviat possible i com a màxim en un termini de sis anys, juntament amb l'aprovació del corresponent pla o instrument de gestió.

Així mateix es recull en l'article 38.1 de la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO), que preveu que el Govern de les Illes Balears ha de fixar les mesures de conservació necessàries que impliquin, si n'és el cas, plans de gestió adequats, específics o integrats en altres instruments de planificació, i les apropiades mesures reglamentàries, executives o contractuals, que responguin a les exigències ecològiques dels tipus d'hàbitats i de les espècies d'interès comunitari presents en les zones que formin part de la xarxa ecològica europea Natura 2000, que seran aprovats per decret per part del Govern de les Illes Balears.

En el cas de Formentera, hi ha un total de cinc LIC aprovats el juliol de 2006 per part de la Comissió Europea, que gairebé onze anys després encara no compten amb el corresponent instrument de gestió aprovat.

Es tracta dels LIC ES5310109 Àrea marina de Cala Saona, ES5310110 Àrea marina platja de Tramuntana, ES5310111 Àrea marina platja de Migjorn, ES5310025 Cap de Barberia i ES5310024 la Mola, tots ells indrets amb espècies de fauna i flora d'alt valor ecològic i d'hàbitats representatius de la bioregió mediterrània.

Així mateix, i tenint en compte les reduïdes dimensions geogràfiques de l'illa, la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat, responsable de la redacció, la tramitació i la implantació dels plans de gestió corresponents, ha considerat oportú el fet d'incloure les mesures de conservació i planificació per a la gestió d'aquests LIC en un únic pla que s'haurà d'aprovar per un decret de govern, i que, prèviament requereix d'un informe per part de l'Institut Espanyol d'Oceanografia on es constati l'existència de continuïtat ecològica entre l'ecosistema marí i l'espai natural terrestre objecte de protecció.

La Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca està duent a terme les negociacions necessàries amb el Ministeri de Medi Ambient per reclamar agilitat pel que fa als informes de continuïtat ecològica que ha de dur a terme l'IEO respecte d'un total de tretze plans de gestió pendents d'aprovar a les illes, però malgrat la insistència de la nostra comunitat, la lentitud de l'administració estatal en aquesta matèria està provocant un endarreriment preocupant en l'aprovació dels plans de gestió de la gran majoria dels LIC a les Balears.

Davant aquesta situació, és indispensable el compromís absolut de totes les administracions pròpies de la nostra Comunitat Autònoma, així com també de totes les formacions polítiques per exigir al Ministeri de Medi Ambient que faciliti la tasca que ha de dur a terme la conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca del Govern per donar compliment a allò que preveuen les competències pròpies en matèria de medi ambient i de conservació dels espais naturals protegits en l'àmbit de la xarxa europea natura 2000.

Per tot això el Parlament de les Illes Balears insta al Ministeri d'Agricultura, Pesca, Alimentació i Medi Ambient a:

1. Traslladar d'urgència davant l'Institut Espanyol d'Oceanografia la sol·licitud d'informe de continuïtat ecològica tramitada per part del Govern de les Illes Balears respecte dels LIC que encara no compten amb el pla de gestió aprovat a l'illa de Formentera.

2. Contribuir a l'estratègia de conservació dels LIC marins declarats a les Illes Balears, facilitant la tasca de la nostra comunitat autònoma en la seva obligació d'aplicar els instruments de planificació i conservació previstos en la llei per als espais marins protegits que es troben en l'àmbit de la Xarxa Natura 2000.

Així mateix, el Parlament de les Illes Balears insta la Delegació del Govern de l'Estat a les Illes Balears a:

3. Mostrar el seu compromís ferm i la seva col·laboració en la defensa de les competències de la nostra comunitat autònoma en matèria de gestió dels espais naturals protegits, i a facilitar les accions necessàries perquè l'Administració de l'Estat agiliti l'expedició dels informes de continuïtat ecològica corresponents als plans de gestió dels LIC pendents d'aprovació a les Illes Balears.

Palma, a 23 de maig de 2017

La diputada

Sílvia Tur i Ribas

El portaveu suplent

Xavier Pericay i Hosta

B)

**RGE núm. 7046/17, dels Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears i MÉS per Mallorca, relativa a reconeixement de drets de professorat interí, davant la Comissió de Cultura, Educació i Esports (procediment d'urgència).**

D'acord amb el que preveuen els articles 172 i següents del Reglament del Parlament de les Illes Balears, els Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears i MES per Mallorca presenten la proposició no de llei següent perquè sigui tramitada davant la Comissió de Cultura, Educació i Esports.

Motivació del procediment d'urgència: Per evitar greuges comparatius i restablir els principis d'igualtat entre el personal docent per poder accedir a la funció pública docent sense haver de renunciar a altres.

La decisió de dedicar-se a l'exercici d'activitats de caràcter polític i càrrecs de gestió política és personal i individual però -si volem que aquesta dedicació no es transformi en una professió i hagi una rotació de persones per poder evitar temptacions de consolidació de càrrecs i intents de permanència- hem de vetllar perquè totes les persones, lliurement, decideixin entrar en llistes electorals i ser elegits com a càrrecs de caràcter polític i temporal, puguin fer-ho sense que aquesta decisió afecti de manera significativa la seva carrera professional posterior.

És a dir, hem de vetllar per permetre que, després de l'exercici d'un càrrec polític, hom pugui retornar a la seva vida laboral i professional anterior amb les mateixes condicions que quan la va aturar per dedicar-se a una activitat de servei públic com és ser un càrrec polític.

Els treballadors de la funció pública tenen reconegut aquest dret i, a les diferents lleis de funció pública es reconeix la situació de "serveis especials" i a l'EBEP, al seu article 87, es regula la figura de serveis especials de funcionaris de carrera. Ara bé a l'article 99 de la Llei 3/2006 de la funció pública es parla de "personal funcionari" sense especificar si aquest ha funcionari de carrera o interí i al seu punt dos, on es parla de del dret a reserva del lloc de feina i que "el temps de feina serà computable a l'efecte de triennis, consolidació de grau personal, promoció i carrera administrativa" es refereix a "personal funcionari" sense especificar.

Així doncs, dins del món de l'educació existeix un nombre important de personal funcionari interí" a causa de la manca de convocatòries de processos d'accés a la funció pública docent. Això fa que totes aquelles persones que es vulguin dedicar de manera temporal a càrrecs de naturalesa política, han de renunciar a la seva vida laboral i la seva carrera docent. Per poder treballar de professorat interí es té molt en compte l'experiència computada com a temps treballat, per la qual cosa, qualsevol persona que passi a la situació assimilada a "serveis especials" per al personal funcionari de carrera, veu minvada la seva possibilitat de retornar a la seva carrera docent ja que perd el reconeixement d'antiguitat en el cos i, per la qual cosa, veu com es redueixen les seves possibilitats de continuar amb la seva feina.

Aquesta situació fa que s'hagi de triar entre un servei públic com és l'exercici de càrrecs polítics o el servei públic docent.

Per tot això, els grups parlamentaris sotassignants presenten la següent

### Proposició no de llei

1. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a realitzar els canvis reglamentaris necessaris perquè el personal docent interí que deixa l'activitat docent directa per assumir a la situació "assimilada" a serveis especials no perdi els drets d'antiguitat en la funció docent i pugui mantenir el seu lloc als llistats de professorat interí fins a que retorni a la seva feina com a docent.

2. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a realitzar els canvis necessaris per poder reconèixer als professors l'antiguitat en el cos docent des del moment d'elecció com a càrrec de caràcter polític i amb efectes retroactius si escau.

3. El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a realitzar els canvis normatius necessaris a la llei de Funció Pública per poder reconèixer aquesta situació de serveis especials a tot el personal funcionari sense distinció entre interí i de carrera.

Palma, a 25 de maig de 2017

El diputat

Enrique Casanova i Peiro

Els portaveus

Andreu Alcover i Ordinas

Laura Camargo i Fernández

David Abril i Hervás

## 3.15. RESPOSTES A PREGUNTES

### Ordre de Publicació

A)

A la Pregunta **RGE núm. 2529/17**, presentada pel diputat **Álvaro Gijón i Carrasco**, del Grup Parlamentari Popular, relativa a recaptació de l'impost turístic durant el 2016 i import dels projectes que s'han de finançar al seu càrrec.

La suma total dels projectes que s'han de finançar amb càrrec a l'impost de turisme sostenible és de 30.000,000€.

Pel que fa a la recaptació total, és una informació que correspon a la Conselleria d'Hisenda i Administracions Públiques.

Palma, 2 de maig de 2017.

El vicepresident i conseller d'Innovació, Recerca i Turisme  
Gabriel Barceló i Milta

#### Ordre de Publicació

B)

**A la Pregunta RGE núm. 3651/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a augment de recursos humans a salut mental.**

Un psicòleg a l'Hospital Son Espases per a l'atenció de nens, joves i adults transsexuals. Acompanyament i assessorament en tot el procés de canvi d'identitat sexual. IBSMIA-ADULTS.

Un psiquiatre per a IBSMIA. Per a reforç de l'Equip d'Atenció a la Discapacitat de l'Institut Balear de Salut Mental de la Infància i l'Adolescència (EADIBSMIA). Realitza a més reforç a la Unitat Comunitària de Salut Mental de la Infància i l'Adolescència (UCSMIA) de Manacor i Inca.

Equip de Suport Asseriu Comunitari (ESAC) a l'àrea de Manacor, format per una psiquiatra; una infermera especialista en salut mental; un terapeuta ocupacional; un treballador social.

Un psiquiatre a l'Hospital de Son Llàtzer que permet millorar la cobertura dels ESACs.

Previsions any 2017:

Equip de suport Asseriu Comunitari (ESAC) a Menorca format per una psiquiatra; una infermera especialista en salut mental; un terapeuta ocupacional; un treballador social.

Un psicòleg clínic dins del projecte de prevenció del suïcidi (primera fase de creació de l'observatori de suïcidi de les Illes Balears). IBSMIA-ADULTS.

Equip Hospital de Dia de psiquiatria a l'àrea de Manacor per donar suport a usuaris amb trastorn mental com a recurs intermedi entre l'hospitalització i la Unitat de Salut Mental. Compositat pels següents professionals:

- Un psiquiatre/a.
- Un psicòleg/a clínic/a.
- Un infermer/a especialista en salut mental.
- Un terapeuta ocupacional.
- Un treballador/a social.
- Un auxiliar d'infermeria.

Palma, 6 d'abril de 2017

La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

#### Ordre de Publicació

C)

**A la Pregunta RGE núm. 3652/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a espais destinats a associacions sociosanitàries en la redistribució de l'antic Can Misses.**

El Pla d'usos de l'Edifici J contempla un espai d'aproximadament 750 m<sup>2</sup> per a les associacions que ofereixen actualment activitat sanitària complementària a la nostra cartera de serveis.

Palma, 6 d'abril de 2017

La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

#### Ordre de Publicació

D)

**A la Pregunta RGE núm. 3653/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a espais destinats a associacions sociosanitàries en la redistribució de Son Espases.**

Son Espases és un hospital per atendre a persones amb malaltia aguda. Per tant, no es planteja cap recurs sociosanitari en aquest espai.

Palma, 6 d'abril de 2017

La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

#### Ordre de Publicació

E)

**A les Preguntes RGE núm. 3781/17 a 3789/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de Cala Tarida (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

L'Agència Balear de l'Aigua i de la Qualitat Ambiental (ABAQUA) ha executat les obres de sanejament i depuració de la zona Cala Tarida, a l'objecte de donar servei a les urbanitzacions costaneres, i amb una capacitat per a 14.070 habitants equivalents i 3.518 m<sup>3</sup>/dia de cabal.

Les actuacions associades s'han dut a terme mitjançant dos expedients d'obra:

- Títol: Obres de l'emissari marítimoterrestre de l'EDAR de Cala Tarida (T.M. Sant Josep de Sa Talaia, Eivissa) núm. expedient: SA/OB/15/02.
  - Descripció general: inclou la construcció del tram terrestre (842 m) i submarí (1098 m) de l'emissari, l'estació de bombament (EBAR) principal de Cala Corral i la canonada d'impulsió fins a l'estació depuradora (956m). El projecte també contempla les instal·lacions d'alimentació elèctrica de l'EBAR.
  - Inversió inicial (sense IVA): 1.365.890€
  - Situació actual: Instal·lacions en funcionament des de la connexió de la xarxa de clavegueram municipal a l'EBAR de Cala Corral, el 21 de novembre de 2016. Obres recepcionades de forma definitiva en data de 3 de març de 2017.

- Títol: Projecte de Nova Edar de la Cala Tarida (T.M. Sant Josep de Sa Talaia, Eivissa) núm. expedient: SA/OB/07/10.
  - Descripció general: Les instal·lacions projectades preveuen dues línies de tractament per fangs actius en aireig perllongat, amb reducció de nutrients i desinfecció final.
  - Inversió inicial (sense IVA): 3.385.864€
  - Situació actual: Instal·lacions en funcionament provisional mitjançant grups electrògens des del 21 de novembre de 2016. Pendants del subministrament elèctric definitiu.

En conseqüència de l'anterior, durant el període comprès entre l'1 de juny de 2016 a 21 de novembre de 2016 les instal·lacions referides encara no estaven en funcionament.

Des de la posada en funcionament, 21 de novembre de 2016 fins al 28 de febrer de 2017, s'estima que ha arribat a l'EDAR un cabal total d'uns 14.400 m<sup>3</sup>, la qual cosa representa un cabal diari mitjà d'uns 160 m<sup>3</sup>/dia i un 4,5% respecte a la capacitat nominal de les instal·lacions.

Amb els cabals d'entrada anteriors encara no s'han pogut assolir els valors dels paràmetres de funcionament del reactor biològic (fangs actius en aireig perllongat). Actualment, l'operació de planta consisteix, fonamentalment, en la recirculació dels fangs sedimentats en el decantador secundari a l'objecte d'augmentar la concentració dels llots del reactor biològic. Una vegada s'arribi a les concentracions de funcionament, entrarà en funcionament la línia de fang (decantació, espessiment i deshidratació) i s'iniciarà a transportar el llot deshidratat al seu destí final.

Palma, 5 d'abril de 2017

El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

### Ordre de Publicació

F)

**A la Pregunta RGE núm. 3790/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de Cala Tarida (Eivissa) a l'abocador insular.**

L'Agència Balear de l'Aigua i de la Qualitat Ambiental (ABAQUA) ha executat les obres de sanejament i depuració de la zona Cala Tarida, a l'objecte de donar servei a les urbanitzacions costaneres, i amb una capacitat per a 14.070 habitants equivalents i 3.518 m<sup>3</sup>/dia de cabal.

Les actuacions associades s'han dut a terme mitjançant dos expedients d'obra:

- Títol: Obres de l'emissari marítimo-terrestre de l'EDAR de Cala Tarida (T.M. Sant Josep de Sa Talaia, Eivissa) núm. expedient: SA/OB/15/02.
  - Descripció general: Inclou la construcció del tram terrestre (842 m) i submarí (1098 m) de l'emissari, l'estació de bombament (EBAR) principal de Cala Corral i la canonada d'impulsió fins a l'estació depuradora (956m). El projecte també contempla les instal·lacions d'alimentació elèctrica de l'EBAR.
  - Inversió inicial (sense IVA): 1.365.890€

- Situació actual: Instal·lacions en funcionament des de la connexió de la xarxa de clavegueram municipal a l'EBAR de Cala Corral, el 21 de novembre de 2016. Obres recepcionades de forma definitiva en data de 3 de març de 2017.

- Títol: Projecte de Nova Edar de la Cala Tarida (T.M. Sant Josep de Sa Talaia, Eivissa) núm. expedient: SA/OB/07/10.
  - Descripció general: Les instal·lacions projectades preveuen dues línies de tractament per fangs actius en aireig perllongat, amb reducció de nutrients i desinfecció final.
  - Inversió inicial (sense IVA): 3.385.864€
  - Situació actual: Instal·lacions en funcionament provisional mitjançant grups electrògens des del 21 de novembre de 2016. Pendants del subministrament elèctric definitiu.

En conseqüència de l'anterior, durant el període comprès entre l'1 de juny de 2016 a 21 de novembre de 2016 les instal·lacions referides encara no estaven en funcionament.

Des de la posada en funcionament, 21 de novembre de 2016 fins al 28 de febrer de 2017, s'estima que ha arribat a l'EDAR un cabal total d'uns 14.400 m<sup>3</sup>, la qual cosa representa un cabal diari mitjà d'uns 160 m<sup>3</sup>/dia i un 4,5% respecte a la capacitat nominal de les instal·lacions.

Amb els cabals d'entrada anteriors encara no s'han pogut assolir els valors dels paràmetres de funcionament del reactor biològic (fangs actius en aireig perllongat). Actualment, l'operació de planta consisteix, fonamentalment, en la recirculació dels fangs sedimentats en el decantador secundari a l'objecte d'augmentar la concentració dels llots del reactor biològic. Una vegada s'arribi a les concentracions de funcionament, entrarà en funcionament la línia de fang (decantació, espessiment i deshidratació) i s'iniciarà a transportar el llot deshidratat al seu destí final.

Palma, 5 d'abril de 2017

El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

### Ordre de Publicació

G)

**A les Preguntes RGE núm. 3791/17 a 3799/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Antoni de Portmany des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

Segons les dades que consten a l'àrea de gestió de sanejament de l'Agència Balear de l'Aigua i de la Qualitat Ambiental, durant els mesos de juny de 2016 a febrer de 2017 s'han traslladat a la Península, procedents de la depuradora de Sant Antoni de Portmany

Mes	Tones
Juny 2016	315,09
Juliol 2016	463,99
Agost 2016	418,61
Setembre 2016	498,9
Octubre 2016	421,46
Novembre 2016	544,64

Desembre 2016	310,49
Gener 2017	266,38
Febrer 2017	29,13

S'ha de tenir en compte que la densitat dels llots és propera a la unitat encara que un poc inferior i, per tant, el nombre de m3 traslladats serà un poc major.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

H)  
**A la Pregunta RGE núm. 3800/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de Sant Antoni de Portmany per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

En cap cas no s'han dut llots de cap depuradora a l'abocador insular, ja que a aquest no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

I)  
**A les Preguntes RGE núm. 3801/17 a 3809/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Josep de Sa Talaia (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

La depuradora de Sant Josep de Sa Talaia (Eivissa) és un biodisc i no produeix llots.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

J)  
**A la Pregunta RGE núm. 3810/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Sant Josep de Sa Talaia per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

La depuradora de Sant Josep de Sa Talaia (Eivissa) consisteix en un biodisc i no produeix llots. Per tant, no s'han enviat llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació.

A més, s'ha de deixar constància que a l'abocador insular no es poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

K)  
**A les Preguntes RGE núm. 3811/17 a 3819/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Can Bossa (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

Segons les dades que consten a l'àrea de gestió de sanejament de l'Agència Balear de l'Aigua i de la Qualitat Ambiental, durant els mesos de juny de 2016 a febrer de 2017 s'han traslladat a la Península, procedents de la depuradora de Can Bossa (Eivissa):

Mes	Tones
Juny 2016	232,34
Juliol 2016	516,58
Agost 2016	308,27
Setembre 2016	393,04
Octubre 2016	220,66
Novembre 2016	268,62
Desembre 2016	130,14
Gener 2017	217,84
Febrer 2017	90,84

S'ha de tenir en compte que la densitat dels llots és propera a la unitat encara que un poc inferior i, per tant, el nombre de m3 traslladats serà un poc major.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

L)  
**A la Pregunta RGE núm. 3820/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Can Bossa (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

En cap cas no s'han dut llots de cap depuradora a l'abocador insular, ja que a aquest no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

M)  
**A les Preguntes RGE núm. 3821/17 a 3829/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de la ciutat d'Eivissa des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

Segons les dades que consten a l'àrea de gestió de sanejament de l'Agència Balear de l'Aigua i de la Qualitat Ambiental, durant els mesos de juny de 2016 a febrer de 2017 s'han traslladat a la Península, procedents de la depuradora de la ciutat d'Eivissa



Mes	Tones
Juny 2016	20,29
Juliol 2016	51,03
Agost 2016	63,53
Setembre 2016	50,74
Octubre 2016	20,29
Novembre 2016	43,97
Desembre 2016	43,97
Gener 2017	54,12
Febrer 2017	20,29

S'ha de tenir en compte que la densitat dels llots és propera a la unitat encara que un poc inferior i, per tant, el nombre de m<sup>3</sup> traslladats serà un poc major.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

N)  
**A la Pregunta RGE núm. 3830/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de la ciutat d'Eivissa per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

En cap cas no s'han dut llots de la depuradora de la ciutat d'Eivissa a l'abocador insular, ja que a aquest no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

O)  
**A les Preguntes RGE núm. 3831/17 a 3839/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Cala Llonga (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

La depuradora de Cala Llonga (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

P)  
**A la Pregunta RGE núm. 3840/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Cala Llonga (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

La depuradora de Cala Llonga (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

A més, s'ha de deixar constància que a l'abocador insular no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

Q)  
**A les Preguntes RGE núm. 3841/17 a 3849/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Miquel (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

La depuradora de Sant Miquel (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

R)  
**A la Pregunta RGE núm. 3850/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrets de la depuradora de Sant Miquel (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

La depuradora de Sant Miquel (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

A més, s'ha de deixar constància que a l'abocador insular no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

S)  
**A les Preguntes RGE núm. 3851/17 a 3859/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrets de la depuradora de Sant Joan de Labritja des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

La depuradora de Sant Joan de Labritja (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

T)

**A la Pregunta RGE núm. 3860/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrems de la depuradora de Sant Joan de Labritja per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

La depuradora de Sant Joan de Labritja (Eivissa) no té assecatge de llots i els llots que produeix es traslladen per a la seva digestió i assecatge a les plantes de Santa Eulària des Riu o Can Bossa, segons les disponibilitats. Per tant, no s'han enviat directament llots d'aquesta depuradora a cap instal·lació que no sigui de l'ABAQUA.

A més, s'ha de deixar constància que a l'abocador insular no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

U)

**A les Preguntes RGE núm. 3861/17 a 3869/17, presentades pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relatives a llots extrems de la depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) des del mes de juny de 2016 fins al mes de febrer de 2017.**

La depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) és una depuradora de llacunatge i aquest tipus de depuradores no produeixen llots.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

V)

**A la Pregunta RGE núm. 3870/17, presentada pel diputat Miquel A. Jerez i Juan, del Grup Parlamentari Popular, relativa a llots extrems de la depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) per al seu dipòsit a l'abocador insular.**

La depuradora de Cala Sant Vicent (Eivissa) és una depuradora per llacunatge i aquest tipus de depuradores no produeixen llots.

A més, s'ha de deixar constància que a l'abocador insular no s'hi poden dipositar llots procedents de depuradores.

Palma, 5 d'abril de 2017  
El conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca  
Vicenç Vidal Matas

#### Ordre de Publicació

W)

**A la Pregunta RGE núm. 3884/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas.**

La comunitat autònoma de les Illes Balears està personada, com a perjudicada per delictes, en tots els procediments que es troben en tràmit davant els jutjats de la jurisdicció penal oberts com a conseqüència de la presumpta comissió de delictes contra l'Administració Autònoma.

Concretament, i en relació a les causes obertes respecte a fets comesos en el període 2003-2007, el Govern de les Illes Balears, a través de l'Advocacia, està personal en els següents procediments:

- Diligències Prèvies núm. 2677/2008, seguides davant el Jutjat d'Instrucció núm. 3 de Palma (denominat "cas Palma-Arena") i de les que s'han derivat 28 peces separades. 15 d'aquestes peces, entre les quals hi ha el Cas Noós, el Cas Over Marketing i el Cas Son Espases, es refereixen a delictes contra l'Administració pública autònoma les següents. Recentment quatre d'aquestes peces han estat acumulades en dues.
- Procediment abreujat 729/2009, anomenat "Cas Ibatur"
- Procediment abreujat 74/2015, peça del "Cas Ibatur".
- Procediment abreujat 4585/2015, peça del "Cas Ibatur".
- Procediment abreujat 65/2012, "Cas Turisme Jove".
- Procediment abreujat 3890/2013, anomenat "Cas Turisme Jove 2".

Palma, 3 de maig de 2017  
La consellera de Presidència  
Pilar Costa i Serra

#### Ordre de Publicació

X)

**A la Pregunta RGE núm. 3885/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas.**

A dia d'avui han estat dictades i guanyant fermesa tres sentències per delictes relacionats amb l'expresident Matas i altres membres del seu Govern:

1. Sentència del Tribunal Suprem de 17 de juliol de 2013, que condemnà al Sr. Matas per tràfic d'influències. En aquesta Sentència la condemna de restitució de responsabilitat civil es fixà en 11.550,00€, dels que s'han recuperat 4.766,66€
2. Sentència del Tribunal Suprem de 7 de maig de 2014, que condemnà al Sr. Cardona (conseller del govern Matas) i d'altres pel conegut com a "Cas Scala". Els condemnats estan obligats a tornar la quantitat de 6.119.958,62€, dels quals s'han

recuperat hores d'ara 865.958,79€. L'execució d'aquesta sentència segueix oberta.

3. En el procediment abreujat 74/2015, ha recaigut Sentència de l'Audiència Provincial d'11 de juliol de 2016, que condemnà al Sr. Alía, Sr. Alabern, Sr. Bonet, Sra. Kamal Dorai, Sr. Jaume, Sr. Morey i Sr. Espinar a la restitució de 60.289€ per responsabilitat civil, en una de les peces el cas Ibatour. S'han recuperat de moment 26.252€ i s'està pendent de l'execució de la sentència per recuperar la totalitat.

4. En el procediment abreujat 4585/2015, s'han recuperat de moment 26.470€, queda pendent de recuperar 13.235€.

5. En el procediment abreujat 729/2009, hi ha hagut Sentència de l'Audiència Provincial de 25 de febrer de 2014, en què condemna a la restitució de 95.536,93€. Aquesta quantia ha s'ha recuperat.

6. En el procediment abreujat 65/2012, la Sentència de l'Audiència Provincial, de 13 de gener de 2014, condemnà als Srs. Gálvez i Sr. Gonsálbez a la restitució de 267.580,81€. La sentència està actualment en execució, de moment s'han recuperat 92.023€.

Palma, 3 de maig de 2017  
La consellera de Presidència  
Pilar Costa i Serra

#### Ordre de Publicació

Y)

**A la Pregunta RGE núm. 3886/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas.**

Actualment i en els processos que es troben en tramitació i que ja s'hagi pogut determinar la responsabilitat civil, estan reclamades les següents quantitats:

- En els processos derivats de la DD.PP 2677/2008, seguides davant el Jutjat d'Instrucció núm. 3 de Palma (denominat "cas Palma-Arena"), sense comptar el "Cas Noos", la suma total de 1.288.872,80€, més interessos i costes.
- En el denominat "Cas Noós" es reclamen 2.650.566,13€
- El Procediment abreujat 3890/2013, "Cas Turisme Jove".
- Procediment abreujat 3890/2013, anomenat "Cas Turisme Jove 2", està encara en tramitació.

És a dir, a dia d'avui, i sense perjudici que aquesta xifra pugui augmentar a mesura que es tanquin les peces que encara no hi ha finalitzades, es reclamen 3.939.438,93€

Palma, 3 de maig de 2017  
La consellera de Presidència  
Pilar Costa i Serra

#### Ordre de Publicació

Z)

**A la Pregunta RGE núm. 3887/17, presentada per la diputada Sílvia Tur i Ribas, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a corrupció del Govern Matas.**

No.

Palma, 3 de maig de 2017  
La consellera de Presidència  
Pilar Costa i Serra

#### Ordre de Publicació

AA)

**A la Pregunta RGE núm. 3966/17, presentada pel diputat Nel Martí i Llufríu, del Grup Parlamentari MÉS per Menorca, relativa a part de la recaptació per impost sobre el joc relacionat amb activitats esportives gestionades per la CAIB derivada (2013-2017) als consells insulars.**

La distribució dels percentatges es realitza segons el que disposa l'article 5 del Reial Decret 2873/79, de 17 de desembre i l'article 20 de la Llei 10/97, de 23 de desembre, juntament amb l'acord del consell executiu del Consell Insular d'Eivissa, de 19 de maig de 2014, i de la Comissió de Govern del Consell Insular de Formentera de 12 de juny de 2014.

Palma, 12 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespí

#### Ordre de Publicació

AB)

**A la Pregunta RGE núm. 3981/17, presentada pel diputat Antonio Gómez i Pérez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compromisos econòmics amb el Teatre Principal d'Inca.**

La Conselleria té prevista la quantitat de 206.127,25€ per any.

Palma, 29 de març de 2017  
La consellera de Transparència, Cultura i Esports  
Ruth Mateu Vinent

#### Ordre de Publicació

AC)

**A la Pregunta RGE núm. 4244/17, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (1).**

Davant la problemàtica d'aquest sector i el caràcter essencial d'aquest servei, s'estan estudiant totes les possibilitats per tal de garantir la qualitat precisa en aquest servei.

Palma, 11 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez i Picard

**Ordre de Publicació**

AD)

A les Preguntes **RGE núm. 4245/17 a 4249/17**, presentades pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relatives a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (2 a 6).

A dia d'avui, no està previst cap dels supòsits que planteja la pregunta.

Palma, 21 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

**Ordre de Publicació**

AE)

A la Pregunta **RGE núm. 4250/17**, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears (7).

Si el Servei de Salut detecta que determinats serveis externalitzats no assoleixen la qualitat requerida, es podria rescindir el contracte i, en comptes de tornar a convocar un concurs, assumir aquests del propi Servei de Salut.

Per aquest motiu, el 31 de desembre es va crear, mitjançant la Llei de pressuposts de la comunitat autònoma per a 2017, l'entitat pública empresarial Gestió Sanitària i Assistencial de les Illes Balears.

Davant la problemàtica en el sector del transport sanitari terrestre i el caràcter essencial d'aquest servei, s'estan estudiant totes les possibilitats per tal de garantir la qualitat precisa en aquest servei.

Palma, 11 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

**Ordre de Publicació**

AF)

A la Pregunta **RGE núm. 4251/17**, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears.

En aquests moments s'ha posat a disposició de l'Administració la totalitat de la flota oferta. El 100% dels vehicles es troben ja a Mallorca.

Palma, 11 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

**Ordre de Publicació**

AG)

A la Pregunta **RGE núm. 4252/17**, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears.

Aquest mes d'abril s'ha iniciat la revisió dels vehicles i el control diari i exhaustiu de les tasques de muntatge que du a terme la Gerència del 061. Es preveu un resultat favorable de les auditories.

Palma, 11 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

**Ordre de Publicació**

AH)

A la Pregunta **RGE núm. 4253/17**, presentada pel diputat Vicent Serra i Ferrer, del Grup Parlamentari Popular, relativa a prestació dels serveis de transport sanitari terrestre urgent o no urgent al territori de les Illes Balears.

Tal i com ja s'ha informat en el pregunta 4251/2017, la totalitat de la flota es troba a disposició de l'Administració.

Palma, 11 d'abril de 2017  
La consellera de Salut  
Patricia Gómez Picard

**Ordre de Publicació**

AI)

A la Pregunta **RGE núm. 4277/17**, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a recaptació per municipis de l'impost sostenible 2016.

L'Agència Tributària de les Illes Balears està treballant en l'obtenció de les dades de la recaptació per municipis de l'impost sobre estades turístiques i de mesures d'impuls del turisme sostenible. Ara bé, a l'operativa habitual de l'ATIB, no existeix cap precedent de cap tribut de gestió autonòmica que hagi de requerir aquest nivell de detall quant a la recaptació obtinguda. Si més no, i malgrat la implantació recent de l'impost, l'ATIB treballa per obtenir dades fefaents en aquest respecte.

En qualsevol cas, les dades més detallades quant a la recaptació són les següents:

- Recaptació de l'impost turístic a Mallorca: 29.165.802,04€
- Recaptació de l'impost turístic a Menorca: 3.962.686,89€
- Recaptació de l'impost turístic a Eivissa: 6.326.914,05€
- Recaptació de l'impost turístic a Formentera: 570.577,37€

Palma, 21 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespí

**Ordre de Publicació**

AJ)

A la **Pregunta RGE núm. 4278/17**, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a cost de demolició de la parcel·la de Son Serra de Marina.

La demolició de l'estructura existent a la parcel·la de Son Serra de Marina, adquirida pel Govern de les Illes Balears, la va efectuar l'empresa pública Diversitat 21, SA i va tenir un cost de 105.497,12€.

Palma, 21 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AK)

A la **Pregunta RGE núm. 4279/17**, presentada pel diputat Josep Melià i Ques, del Grup Parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, relativa a cost de la finca de Son Real.

La compra de Son Real es va dur a terme mitjançant l'empresa pública Diversitat 21, SA i el seu cost fou:

- Finca: 9.364.367,00€
- Cases: 2.535.633,00€

D'altra banda, les despeses associades a l'adquisició i reforma que es varen realitzar posteriorment varen incrementar el cost fins als 17.382.056€

Palma, 21 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AL)

A les **Preguntes RGE núm. 5014/17 a 5017/17**, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a deute del Govern amb el consells insulars d'Eivissa, de Formentera, de Mallorca i de Menorca a 1 d'abril de 2017.

Deute del Govern de les Illes Balears amb els consells insulars a 1 d'abril de 2017

Consell Insular de Mallorca	20.730.610,39€
Consell Insular de Menorca	3.736.946,19€
Consell Insular d'Eivissa	4.341.062,78€
Consell Insular de Formentera	1.715.692,27€

Palma, 24 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AM)

A les **Preguntes RGE núm. 5018/17 a 5084/17 i 5089/17 a 5155/17**, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a pagaments pendents i a deute del Govern en relació amb diversos municipis de les Illes Balears a 1 d'abril de 2017.

Ateses les característiques de la resposta, la podeu consultar en els enllaços següents:

5018-5039  
5040-5062  
5063-5084  
5089-5105  
5106-5128  
5129-5155

Palma, 24 d'abril de 2017.  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AN)

A les **Preguntes RGE núm. 5085/17 a 5088/17**, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a pagaments pendents als consells insulars a 1 d'abril de 2017.

Pagaments pendents als consells insulars a 1 d'abril de 2017

Consell Insular de Mallorca	20.730.610,39€
Consell Insular de Menorca	3.736.946,19€
Consell Insular d'Eivissa	4.341.062,78€
Consell Insular de Formentera	1.715.692,27€

Palma, 24 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AO)

A les **Preguntes RGE núm. 5156/17 a 5159/17**, presentades pel diputat Andreu Alcover i Ordinas, del Grup Parlamentari Socialista, relatives a import de les operacions comunicat a l'Administració General de l'Estat en sanitat, en educació, en serveis socials i import de les operacions comunicat a l'Administració General de l'Estat el mes de març de 2017.

Import de les operacions comunicat a l'Administració General de l'Estat el mes de març-2017 (deute comercial)

Àmbit	Imports (milers d'euros)
Sanitat	132.362,28
Educació	8.372,91
Serveis Socials	1.992,73
Resta	35.080,20

Palma, 25 d'abril de 2017  
La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

**Ordre de Publicació**

AP)

A la **Pregunta RGE núm. 5160/17**, presentada pel diputat **Andreu Alcover i Ordinas**, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a import d'operacions del pendent de pagament computat a efectes del càlcul del període de pagament el març.

L'import és: 14.953,93 milers d'euros.

Palma, 25 d'abril de 2017

La consellera d'Hisenda i Administracions Públiques  
Catalina Cladera Crespi

de 2017, per les preguntes RGE núm. [7077/17](#), [7079/17](#), [7080/17](#), [7070/17](#), [7078/17](#) i [7069/17](#), respectivament.

Palma, a 31 de maig de 2017

El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó

**Ordre de Publicació**

B)

**Retirada de la sol·licitud de compareixença RGE núm. 4597/17.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit l'escrit RGE núm. 7032/17, presentat pel Grup Parlamentari Popular, i accepta la retirada de la sol·licitud de compareixença esmentada, sobre la contractació de la Conselleria de Transparència, Cultura i Esports amb les empreses vinculades al Sr. Jaume Garau Taberner.

Palma, a 31 de maig de 2017

El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó

**3.16. SOL·LICITUDS DE COMPAREIXENÇA****Ordre de Publicació**

A)

**RGE núm. 6953/17**, del Govern de les Illes Balears, relatiu a sol·licitud de compareixença de la Sra. Consellera de Serveis Socials i Cooperació sobre els canvis en els serveis del SEPAP.

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, conformement amb l'article 183 del Reglament de la cambra, admet a tràmit l'escrit esmentat, que sol·licita la compareixença de la Sra. Consellera de Serveis Socials i Cooperació, davant la Comissió d'Assumptes Socials i Drets Humans, per tal d'informar sobre els canvis en els serveis del SEPAP.

Palma, a 31 de maig de 2017

El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó

**Ordre de Publicació**

C)

**Tramitació davant la Comissió d'Assumptes Socials i Drets Humans per a la Proposició no de llei RGE núm. 4368/17.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit l'escrit RGE núm. 7075/17, presentat pel Grup Parlamentari MÉS per Menorca, i accepta la proposició no de llei esmentada, contra la transfòbia i les expressions d'odi contra les persones, a tramitar pel procediment d'urgència, es tramiti davant la Comissió d'Assumptes Socials i Drets Humans.

Palma, a 31 de maig de 2017

El president del Parlament  
Baltasar Picornell i Lladó

**3.17. INFORMACIÓ****Ordre de Publicació**

A)

**Substitució de les preguntes amb sol·licitud de resposta oral davant el Ple RGE núm. 6924/17, 6982/17, 6987/17, 6988/17, 6990/17 i 6993/17.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, conformement amb l'article 166 del Reglament de la cambra, es dóna per assabentada de la substitució de les preguntes esmentades, presentades pels diputats Alberto Jarabo i Vicente, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, Vicent Serra i Ferrer, Margarita Prohens i Rigo, del Grup Parlamentari Popular, Xavier Pericay i Hosta, del Grup Parlamentari Mixt, Salvador Aguilera i Carrillo, del Grup Parlamentari Podem Illes Balears, i Jaume Font i Barceló, del grup parlamentari El Pi-Proposta per les Illes Balears, incloses a l'ordre del dia de la sessió plenària de dia 30 de maig

**Ordre de Publicació**

D)

**Admissió i qualificació de l'escrit RGE núm. 7072/17, presentat pel Govern de les Illes Balears, de tramesa del Decret llei 2/2017, de 26 de maig, de mesures urgents en matèria de transports terrestres.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, havent estat publicat en el BOIB núm. 65, de 27 de maig de 2017, el Decret llei 2/2017, de 26 de maig, de mesures urgents en matèria de transports terrestres, acorda, conformement amb l'establert als articles 49.2 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears i 148 del Reglament del Parlament de les Illes Balears, preveure'n el debat i la votació de totalitat per a la validació expressa pel Ple del

Parlament en el termini improrrogable de trenta dies subsegüents al de la promulgació.

*Palma, a 31 de maig de 2017*  
*El president del Parlament*  
*Baltasar Picornell i Lladó*

### Ordre de Publicació

E) **Procediment d'urgència per a la Proposició no de llei RGE núm. 894/16.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit l'escrit RGE núm. 7110/17, presentat pel Grup Parlamentari Popular, i, conformement amb l'article 100 del Reglament de la cambra i la Resolució de Presidència reguladora de l'aplicació del procediment d'urgència a les iniciatives no legislatives, acorda que la proposició no de llei esmentada, relativa a reducció del sector públic instrumental, sigui tramitació per aquest procediment.

*Palma, a 31 de maig de 2017*  
*El president del Parlament*  
*Baltasar Picornell i Lladó*

### Ordre de Publicació

F) **Procediment d'urgència per a la Proposició no de llei RGE núm. 12576/16.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 31 de maig de 2017, admet a tràmit l'escrit RGE núm. 7111/17, presentat pel Grup Parlamentari Popular, i, conformement amb l'article 100 del Reglament de la cambra i la Resolució de Presidència reguladora de l'aplicació del procediment d'urgència a les iniciatives no legislatives, acorda que la proposició no de llei esmentada, relativa a règim especial de les Illes Balears, sigui tramitació per aquest procediment.

*Palma, a 31 de maig de 2017*  
*El president del Parlament*  
*Baltasar Picornell i Lladó*

### Ordre de Publicació

G) **Fixació de les dates dels propers períodes de sessions.**

La Mesa del Parlament de les Illes Balears, constituïda com a tal a la sessió de la Junta de Portaveus de dia 31 de maig de 2017, i un cop oïda aquesta, acorda de fixar, en aplicació de l'article 32.1.6 del Reglament de la cambra, el calendari per als propers períodes de sessions de la present legislatura:

- De dia 11 de setembre a dia 22 de desembre de 2017, ambdós inclosos.
- De dia 1 de febrer a dia 15 de juny de 2018, ambdós inclosos.

*Palma, a 31 de maig de 2017*  
*El president del Parlament*  
*Baltasar Picornell i Lladó*

---



**BUTLLETÍ OFICIAL**  
**DEL**  
**PARLAMENT**  
**DE LES**  
**ILLES BALEARS**