



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ NO PERMANENT D'INVESTIGACIÓ SOBRE LES AUTOPISTES D'EIVISSA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

IX legislatura

Any 2017

Núm. 38

Presidència
de l'Honorable Sr. Vicenç Thomàs i Mulet

Sessió celebrada dia 26 de gener de 2017, a les 16.00 hores

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Compareixença del Sr. Juan Manuel Pérez i Ribas..... 774

EL SR. PRESIDENT:

Bones tardes, senyores i senyors diputats, començam la sessió i, en primer lloc, els demanaria si es produeix alguna substitució.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Sí, Sr. President, Josep Castells substitueix Patricia Font.

LA SRA. RIBAS I RIBAS:

María José Ribas substitueix Sara Ramón.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé.

Compareixença del Sr. Juan Manuel Pérez i Ribas.

L'ordre del dia d'aquesta sessió consisteix en la compareixença del Sr. José Manuel Pérez i Ribas, sol·licitada per aquesta comissió no permanent d'investigació, al qual donam la benvinguda.

El procediment que seguirem s'ajustarà a les regles següents: tots els grups parlamentaris podran formular preguntes a la persona compareixent durant un temps de quinze minuts, aquest temps podrà utilitzar-se en una o dues intervencions. El diàleg entre el portaveu d'un grup parlamentari i la persona compareixent serà interactiu. El grup parlamentari iniciarà i finalitzarà el diàleg.

Els grups parlamentaris, conforme amb l'article 80 del Reglament del Parlament, intervendran de major a menor, tret del grup a què pertany la presidència del Govern el qual intervindrà en darrer lloc.

El diàleg que tindrà lloc entre els portaveus i la persona compareixent ha de discórrer de tal manera que quedin salvaguardats el secret professional, el respecte a la intimitat i a l'honor de les persones, la clàusula de consciència i la resta de drets constitucionals.

I per acabar aquesta qüestió preliminar, únicament hem queda manifestar que el compareixent Sr. José Manuel...

(Se sent una veu de fons que diu: "Juan, Juan Manuel")

... -Juan?, idò perdó, Juan Manuel Pérez i Ribas-, haurà de tenir present el que es disposa al punt 3 de l'article 502 del Codi Penal que prescriu el següent: "El qui, convocat davant una comissió parlamentari d'investigació, falti a la veritat en el seu testimoniatge serà castigat amb la pena de presó de sis mesos a un any o multa de sis a dotze mesos".

Començam, pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Jerez.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Moltes gràcies, Sr. President. Sr. Pérez i Ribas, benvingut a aquesta comissió d'investigació...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Gràcies, bona tarda.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...molt bones tardes, que tracta de fiscalitzar un procés, el procés de planificació, citació, adjudicació, execució de les carreteres d'Eivissa on entenem que vostè va tenir un paper destacat en el que és tot el procés tècnic.

Per això mateix la primera pregunta que li volia demanar era: al llarg dels anys compresos entre el 2003 i 2007 i el 2007 i el 2011, quina era la seva funció, quin càrrec desenvolupava vostè en tot aquest procés?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Correcte. Si em permet parlaré en castellà perquè em surt millor l'explicació.

Muy bien, mire, en principio yo desde el primer momento era ingeniero adjunto de conservación y explotación, digamos que mis funciones básicas eran tanto la dirección de la obra de la carretera Ibiza-San Antonio, como gestionar las expropiaciones, porque -digamos- era el funcionario de mayor rango que gestionaba las expropiaciones de ambas carreteras en estricta colaboración con el... con Abogacía de la comunidad autónoma que es un poco la que nos guiaba, nos tutelaba en las gestiones y los trámites que debíamos hacer.

Posteriormente cuando hubo la siguiente etapa que vino el *pacte*, yo asumí la dirección de obra de la carretera Ibiza-aeropuerto que estaba prácticamente... bueno, muy avanzada, a excepción de los últimos 800 metros que son los que, digamos, conectan con el aeropuerto de Ibiza.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Moltes gràcies, Sr. Pérez i Ribas. Sobre el que ha comentat i les funcions que vostè tenia jo volia insistir-hi, ho he intentat quan ha comparegut aquí el Sr. Morell amb èxit en alguns casos i no amb tant d'èxit en els altres, però com que vostè veig que la responsabilitat la tenia vostè damunt el que li demanava, li formularé també les mateixes preguntes...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Correcte.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...que formulava al Sr. Morell.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Molt bé.

EL SR. JEREZ I JUAN:

En primer lloc, en relació amb les expropiacions, vostè entenc que va ser protagonista en primera persona de tot el procés expropiatori...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, desgraciadament sí.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...i m'agradaria saber, perquè sobre això hi ha hagut moltíssima litigiositat, estic convençut que vostè haurà anat obligatòriament a prestar declaració en moltíssimes d'ocasions...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Moltes vegades.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...a distints jutjats a fi de resoldre procediments on hi havia una relació directa amb denúncies per ocupació il·legal, no?

Considera vostè que tot el procés d'expropiació es va desenvolupar ajustant-se a la legalitat o ajustant-se o procurant ajustant-se al màxim a la legalitat? És un procés complex, tots ho entenem, però m'agradaria que em donàs la seva opinió.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo entiendo que sí, es decir, el proceso expropiatorio se realizó como todos, absolutamente todos los procesos que hemos realizado en obras anteriores, lo que pasa es que por razones de sensibilidad, al tratarse de un espacio pequeño, en el que se veían afectadas zonas urbanas, tengamos en cuenta que hasta ahora la mayoría de las carreteras que habíamos hecho, que había hecho el Govern, había sido en zona rústica, digamos que no tiene las consecuencias para la vida, para el desarrollo de la vida de las personas, además en un territorio muy pequeño, tengamos en cuenta que Ibiza es una conurbación en la cual se juntan zonas agrícolas y urbanas continuamente, entonces es muy difícil realizar una obra de esta envergadura sin afectar a los propietarios, lógicamente. Entonces..., pero desde ese punto de vista se hicieron las actas previas, las actas de ocupación y los mutuos acuerdos cuando pudimos de la manera lo más lógica posible.

Otra cosa es que después no se dispuso, no se ha dispuesto desde el primer momento del presupuesto necesario para cerrarlas, y eso creo que a los funcionarios que hemos llevado este tema, pues nos ha supuesto una carga digamos personal y digamos incluso hasta sentimental, por el hecho de no poder atender a las personas que hace unos meses o años les habíamos dicho que "no se preocupe, cuando llegue el mutuo acuerdo nosotros le vamos a pagar", pero en los sucesivos presupuestos de todos los gobiernos no se ha dotado de la cantidad para cerrar esto. Es decir, si se empieza una cosa de esta envergadura hay que tener en cuenta que tiene que haber dinero preparado para pagar a todo el mundo, no se puede

empezar una fiesta sin tener pensado en cómo la recoges y la limpias y te vas.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Sap vostè si hi havia propietaris que es negaven de forma deliberada a rebre les notificacions?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivamente, nosotros... digamos, hay una práctica habitual que era citar a la gente en los ayuntamientos, que era una forma de encontrarlos más fácilmente, ¿qué es lo que ocurrió en Ibiza? Pues que la gente exigió, lo cual estaba en su derecho, pero nos generaba una serie de inconvenientes y dificultades, que citáramos a las personas en el mismo terreno en el cual estábamos... se producía la expropiación, yo también lo entiendo porque la gente quería saber hasta dónde me va a llegar la línea, etc., se lo podíamos explicar en un plano con unas distancias, etc., pero estaban en su derecho y de hecho se tuvo que volver a reiniciar el procedimiento en varias ocasiones por el hecho de que no cumplíamos esa prescripción a la cual (...)

EL SR. JEREZ I JUAN:

(...) alguns propietaris es resistien a ser notificats, no?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Por supuesto, había gente que se presentó con notario diciendo que no cumplíamos tal, que no teníamos que... que nos pedía la documentación, bueno, una historia que yo siempre he sostenido, digamos, el hecho de no firmar, no entrar en el procedimiento creo que no es bueno, es igual que si te llega una multa a casa y te haces el "longuis", pues, lógicamente al final te va a llegar la multa y encima te va a venir el recargo, lo más práctico es plantar cara con todos los argumentos que la ley te amara y defender tus argumentos hasta la última consecuencia, pero creo que eso se llevó mal.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Les empreses constructors en aquell moment... es varen veure immerses en moltíssims procediments judicials en relació amb aquesta qüestió, l'administració sobretot, però em referesc que precisament en aquelles accions de rebel·lia, per dir-ho d'alguna manera, aquesta societat civil, idò bé, promovia i ocupava finques d'una forma totalment, entenc jo que irregular, no? Això va produir a les empreses que estaven executant el projecte haver de presentar-se a determinats procediments i això, entenc jo, que els va significar un sobrecost important... més per temes de seguretat, ja em referesc més a temes de defensa jurídica. Això és així?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Es decir, no es lo mismo realizar una obra en circunstancias normales y corrientes que..., y entendiéndose que las circunstancias normales y corrientes nunca es disponer de la totalidad del terreno a lo largo de toda la obra, eso no existe en ningún sitio, en ninguna obra... en la práctica totalidad de las obras no se

dispone de todas las fincas entre otras cosas porque muchas veces no se encuentra al propietario, ni siquiera porque haya voluntad de parar la obra, entonces creo que esto ha sido exacerbado o aprovechado por parte de las empresas para sacar el máximo rédito a esta situación.

Digamos que lógicamente la empresa se agarra, yo si estuviera en el otro lado, pues lógicamente intentaría agarrarme a todos los argumentos posibles para sacar el máximo rédito de esta situación irregular, por decirlo de alguna manera. Pero creo que esto... a raíz de las sentencias que hemos perdido, que hemos sido condenados es absolutamente desproporcionado entre otras cosas porque ya se había reconocido en las liquidaciones que nosotros les abonamos.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Em referiré ara a l'accés a l'aeroport, que vostè coneix perfectament bé...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Perfectament, sí.

EL SR. JEREZ I JUAN:

... i en particular en el darrer tram, que és aproximadament d'un quilòmetre, vostè diu 800 metres, on es va produir un modificat que va passar de quatre carrils amb mitjana a dos carrils sense mitjana. Allò, clar, va deixar aquella carretera en un estat que no era homogeni, perquè es partia d'un determinat model i acabava amb un model absolutament distint, i a més modificava...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Se lo puedo explicar...

EL SR. JEREZ I JUAN:

...i a més modificava el projecte original.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Claro.

EL SR. JEREZ I JUAN:

La pregunta és clara, és a dir, vostè... pensa que allò va obeir a una raó estrictament tècnica? Hi havia una justificació tècnica que avalàs aquell canvi...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

De secció.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...de secció? O bé de tram. O bé era una decisió estrictament política...?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Jo li puc...

EL SR. JEREZ I JUAN:

...estrictament política com a conseqüència d'un canvi de govern.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Jo li puc dir que les dues coses. Si no hagués estat una solució tècnica jo no l'hagués assumida, assolida, és a dir, jo no hauria firmat el projecte en aquestes condicions. El que passa és que en això s'ajunten dues coses. Jo li ho puc explicar. Si tens una línia elèctrica d'enllumenat, lògicament els primers trams de cable és més gruixat; a mesura que et vas aproximant a la darrera farola, lògicament el gruix del cable és més fi. *En definitiva, hay un tráfico conectado a la autopista, o a la autovía, o como lo queramos llamar... Realmente no es una autovía; es que ese tema de las autopistas y autovías si me da tiempo lo podría explicar. Es decir, una autopista, digamos, es el desideratum de cualquier carretera: dos carriles, unos radios maravillosos, unas pendientes muy suaves, no hay accesos por los lados, no se puede entrar...*

EL SR. JEREZ I JUAN:

Expliqui'm vostè (...).

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Vale. En definitiva, llamémosle como le queramos llamar, esa carretera a medida que tu vas avanzando por Sant Jordi, Playa d'en Bossa, vas acercándote a... perdón, al hipódromo, te vas acercando a toda..., vas atravesando una serie de zonas, pues automáticamente el tráfico ya es más residual y queda exclusivamente el del aeropuerto. Entonces tiene plena lógica, y a las pruebas me remito -no se han producido atascos, ni se han producido problemas-, que a medida que tu llegas al último tramo del cable, por decirlo de alguna manera, entre comillas, de la línea, lógicamente no necesitas la misma sección que cuando estás cerca de Ibiza. Es un tema de pura lógica.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Vostè avala aquest model, segons veig. Em diu que també...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, y le añado otra razón; hay una razón política o práctica: el aeropuerto no estaba dispuesto a ceder más de 2 metros o 10 metros para que hiciéramos la carretera. Es decir, nos encontrábamos ante...

EL SR. JEREZ I JUAN:

(...) expropiar l'altra banda de la carretera.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivamente, y nosotros no podíamos expropiar el ministerio, tenía que haber un mutuo acuerdo, es un bien demanial, es un bien público en el cual no se pueden entrar a saco, como podíamos entrar en otra propiedad privada. Entonces nosotros teníamos que respetar las condiciones que nos impusiera el aeropuerto. Usted sabe el peso que tiene el aeropuerto de Ibiza. Entonces lógicamente no podíamos entrar con una autopista de cuatro carriles si el aeropuerto no la quería ni la necesitaba.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Vostè avala aquest model en forma d'embut, per dir-ho d'alguna manera?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí. Yo tal y como... No, embudo no, embudo no. Es decir, es una sección secuencial.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Molt bé. Vostè l'aval, veig, però en qualsevol cas...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Perdone, le voy a explicar...

EL SR. JEREZ I JUAN:

És que només vull...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, no, me gustaría que no le costara el tiempo a la persona que me... esto, para que yo lo pueda explicar. Es decir... No, es que a lo mejor..., yo no quiero perjudicar el tiempo, pero creo que necesita, requiere una explicación. Es decir, si tú tienes un tráfico de 5.000 vehículos del aeropuerto y la salida de Ibiza tiene 20.000, lógicamente no necesitas 20.000 para llegar al aeropuerto porque los otros 15.000 se reparten a lo largo del trazado.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Sr. Pérez Ribas, ho he entès perfectament, i gràcies...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Ya está.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...per l'afegit.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no; lo digo porque como dice que avalo, parece que quiero defender una cosa indefendible.

EL SR. JEREZ I JUAN:

No, no, no. Veig que està vostè conforme també amb aquest model i està còmode amb aquest model...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Hombre, sí, porque lo que no me perdonaría yo...

EL SR. JEREZ I JUAN:

Sí, sí, sí, sí...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...es hacer una autopista de ocho carriles...

EL SR. JEREZ I JUAN:

(...) pregunta...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...para un aeropuerto que necesita dos.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Que no li he fet una pregunta. La pregunta ve ara: vostè també estaria conforme i avalaria si el model original de dos carrils amb mitjana s'hagués completat fins al final?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Mire, yo creo que planificar de cara al futuro para un crecimiento del aeropuerto de Ibiza futuro, creo que sí; pero creo que han pasado diez o doce años, incluso más, y este modelo no se ha quedado..., digamos la sección que nosotros diseñamos, no se ha quedado pequeña. Piense que en definitiva el embudo lo tendríamos que hacer al llegar al aeropuerto, cuando llegamos al parking. En definitiva, hacerlo en el parking o hacerlo 700 metros antes no tiene ningún sentido.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Això va produir, aquest canvi de model, un sobrecost?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, en absoluto. Eso, al revés, supuso un coste menor, porque la sección prevista era mayor. Lo que pasa es que efectivamente hubo otros costes superiores que compensaron esta minusvaloración, y efectivamente hubo un exceso de obra global en toda la liquidación de la obra de un 7 o un 8%.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Per què no es va acabar el túnel de Sant Rafel?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Vale. El túnel de San Rafael no se acabó porque hubo una comisión del Parlament, o hubo una resolución del Parlament,

en la que se nos dijo que no se quería eso. Eso sí que fue una decisión puramente política.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Vostè estava d'acord que no s'acabàs el túnel de Sant Rafel?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo creo que es una pena; nos habíamos metido en un berenjenal muy gordo como para haberlo dejado. De todas maneras ese túnel, digamos, es una cosa que nunca la he entendido, porque he entendido que el falso túnel para mí era una ventaja para San Rafael en el sentido que disponía de un esponjamiento de la población de manera que la gente podría pasear por el bulevar y la carretera iría por debajo. Digamos que eso, para mí, desde el punto de vista... Además me quedé muy contento desde el momento que nosotros ajardinamos, hicimos aceras y dejamos aquello en condiciones, porque era una manera de que la gente de San Rafael pudiera pasear por un sitio y tal. Si eso se hubiera continuado, efectivamente... Lo que pasa es que también hay que valorar el coste de las cosas y el coste beneficio...

EL SR. JEREZ I JUAN:

Vostè considera...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...y eso es una tarea que no me compete a mí sino a los políticos

EL SR. JEREZ I JUAN:

Arribat a aquestes circumstàncies, com estava d'avançada l'obra, les dificultats que va haver-hi per perforar, perquè és cert que..., vostè coneix que l'empresa va trobar un inesperat, allí... Considera que possiblement fos un error polític que es paralitzàs l'obra i es deixàs inacabada?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo le digo una cosa, estoy de acuerdo, pero a mí, egoístamente como ingeniero o como funcionario, que es lo que soy, es decir, yo no estoy adscrito a ningún partido ni nada...

EL SR. JEREZ I JUAN:

No li he demanat això...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, lo digo por eso, porque posicionarme en una situación u otra puede parecer que tal. Simplemente quiero decir una cosa...

EL SR. JEREZ I JUAN:

No, no, no ho pareix.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...que no hacer la segunda parte del túnel para mí fue un alivio por una razón, porque no había desvío posible; es decir, la carretera, mientras se hubiera construido el túnel, la gente hubiera tenido que ir por otra... La comunicación entre Ibiza...

EL SR. JEREZ I JUAN:

Si, però això era una qüestió circumstancial del moment; jo em referesc a llarg termini, si vostè considera que...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, l'obra de la segona fase del túnel hagués estat un any, any i busques. Aquest any i busques...

EL SR. JEREZ I JUAN:

D'acord.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...la gent no hagués pogut passar per la carretera Eivissa-Sant Antoni.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Un any i busques haguéssim tengut una circumstància complexa...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivament.

EL SR. JEREZ I JUAN:

...però jo em venc a referir...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

A la llarga, (...) a la llarga.

EL SR. JEREZ I JUAN:

A la llarga, si allò hagués beneficiat el poble de Sant Rafel, si hagués beneficiat...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

A la llarga, efectivament; el que passa és que això també la gent políticament ho ha d'assolir, perquè ara costa...

EL SR. JEREZ I JUAN:

Això és una altra qüestió.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Això és una qüestió.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Jo li dic tècnicament.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Tècnicament a mi m'agrada fins i tot la carretera de l'aeroport. A mi em pareix un luxe, em pareix meravellosa perquè s'ha fet sense envair... tal. Ja m'agradaria que la via de cintura estigués... El que passa és que s'ha de valorar el cost; és a dir, el cost benefici també s'ha de tenir en compte, perquè a tots ens agradaria que ens duguessin a l'aeroport en helicòpter, però no és possible.

EL SR. JEREZ I JUAN:

No hi ha més preguntes, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Jerez. Pel Grup Parlamentari Podem Illes Balears té la paraula el Sr. Morrás.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Gracias, Sr. Presidente. Buenas tardes...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Buenas tardes.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

...Sr. Pérez Ribas.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Buenas tardes.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Bueno, usted ha dicho que participó en la dirección del obra del tramo Ibiza-Sant Antoni, que también participó en las expropiaciones de las dos carreteras.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivamente.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Participó también en la dirección de obra en el segundo período del Accesos de Ibiza.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, digamos que tuve que heredar, entre comillas, una obra que ya estaba empezada, o casi..., bastante avanzada, sí.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Bien, ¿había tenido algún conocimiento de esa obra antes de...?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues mire, exclusivamente por pasar... venir del aeropuerto, pasar por delante, preguntar a mis compañeros y poco más; y luego, por supuesto, cuando llevas las expropiaciones de una obra tienes contacto con la obra, también, porque de rebote te enteras de una serie de cosas que pasan, efectivamente.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Cierto conocimiento... cierto conocimiento antes, de acuerdo. ¿Usted participó en las adjudicaciones de las autopistas?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues gracias..., no, no participé, no tuve esa... Afortunadamente tuve la suerte de no participar, sí, gracias.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

No participó en...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Procuro no (...).

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Puede explicar brevemente en qué consiste una concesión administrativa?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, vamos a ver, una concesión administrativa es una manera de pagar una obra cuando no se tiene dinero para hacerla, así de claro. Es decir, tu lo que haces es pagar una obra que se realiza en dos, tres años, pagarla en veinticinco años, de manera que la acaban pagando tus hijos, tus nietos, etc. En definitiva, tu lo que haces es, en esos tres años, meter una serie de costes y luego incorporar una serie de ingresos en los próximos veinticinco años. Esos ingresos los anualizas al año cero, los pasas con el coeficiente de..., perdón, el cociente del IPC, el coste del IPC, y lo anualizas al año cero, de manera que comparas peras con peras o manzanas con manzanas, porque no puedes comparar pesetas o euros del año 2025 con pesetas o euros del año...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Tiene una actualización lógica...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivamente, tu esto lo puedes comparar. Entonces lo que haces es sacar..., en función de los coches que pasan tu pagas, digamos, tu pagas una tarifa por cada coche que pasa, aunque

él no se entera ni lo paga, y lo acabas pagando al cabo de 25 años con un interés que le das al accionista de esa empresa, que es esa empresa que ha puesto el dinero, a un determinado interés. Ese es un poco el resumen. El problema es que todos los que estábamos implicados en este tipo de sistema novedoso no teníamos ningún conocimiento, se adjudicó eso y los funcionarios lo tratamos desde un primer momento como si fuera una obra convencional.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Ese tipo de interés que se va aplicando en el IPC constantemente el otro día, no ayer, el señor... el representante del Grupo Ortiz...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, sí.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... dijo, y bueno también Matías Arrom Quetglas y Matías Arrom Bibiloni, especificaron que las obras no les habían sido rentables a pesar de decir que tenían previsto un beneficio de... o un rendimiento de un 6,3% anual. ¿Usted cree que, tal como estaba planteada la obra y tal como está planteada esa concesión administrativa, ese beneficio es real? O sea...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Mire, yo llevo 30 y pico de años trabajando en esto y jamás he oído a ninguna empresa que diga que gana dinero en una obra, lógicamente eso forma parte del, del... forma parte del negocio, del juego.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Pues aquí lo han dicho todas que no han...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Me imagino. De todas maneras, yo tengo entendido que la página web de los concesionarios, precisamente para que la gente invierta como accionista, dice que va todo muy bien. Entonces, que aten esa mosca por el rabo.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Pues... se contradicen con lo expresado en esta comisión.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

De todas maneras, no me parece mal que ganen dinero, es decir, el problema es que lo ganen a costa de obras no ejecutadas. Yo me quito el sombrero con una empresa que trabaja y gana dinero, el problema es que no nos lo quiten...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Primero... por ejemplo...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... de trabajo, no lo cobren por trabajos no ejecutados, que eso me sentaría peor.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

No hubo... claro, paradójicamente se elimina el tramo del falso túnel que, ¿cuál es la longitud? Esta mañana...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

El falso túnel tenía...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... podía ser un quilómetro, ¿no?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... un quilómetro cien, un quilómetro de ese orden y se ha quedado en 600 metros. Eso es un motivo siempre de queja de todo el mundo porque dicen, ¿cómo una cosa que es más corta puede costar más? Pues mire, es muy fácil...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Claro porque, disculpe, se ha incrementado un 7%, o sea, en vez de haber un reequilibrio financiero del contrato reduciendo, o sea, eliminando esa parte de coste de la construcción...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivamente.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... ha aumentado un 7%.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues fíjese usted que el juez les ha dado además un 20% más, ¡eh!, la sala les ha dado un 20% más. Entonces, ese es nuestra tal. Nosotros intentamos recoger en el proyecto modificado todas aquellas... todos aquellos problemas que había sufrido la concesionaria para intentar adecuar nuestro, digamos, los costes reales, los que entendíamos reales, porque efectivamente esta obra tuvo problemas, no tanto de expropiaciones ni de ocupaciones como tuvo el acceso al aeropuerto, porque efectivamente estaba más cerca de Vila y en consecuencia era más fácil que hubiera más afectados, más zona urbana...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sí.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... sin embargo, ellos se apuntaron al carro perfectamente y reclamaron, pero hay cosas que efectivamente el tema del colegio y del túnel, pues ha costado mucho dinero. Pero en el

túnel creo recordar, yo tengo los presupuestos comparados de las dos soluciones, pues mire, yo creo que en el túnel aproximadamente nos ahorramos del orden de 19 a 24 millones, es decir, ahorramos 5 millones de euros.

Lo que pasa es que luego surgieron otras partidas, por ejemplo, que se hicieron, por ejemplo, el tema de las (...), es decir, la carretera estaba pensada con dos barreras metálicas, lo cual hubiera sido desde el punto de vista de imagen de toda la carretera terrible porque en ese espacio entre las dos barreras de seguridad metálicas hubiera sido un nido de papeles, de hierbas, de porquería, y aparte el riesgo de mantenimiento porque ellos se quejan de que tienen que ajardinar, pero imagínese usted lo que costaría limpiar ese espacio entre dos barreras metálicas durante 25 años.

Entonces, digamos, hay unas partidas al alza y otras baja. Otra cosa muy importante, cuando en un túnel, que tiene un kilómetro, tiene unos servicios de seguridad, de control, etc., si tu reduces ese túnel a la mitad los servicios de control, de mantenimiento, los sistemas eléctricos y tal son los mismos, tendrás que reducir en longitud de cable, pero eso es el chocolate del loro, hay otras partidas. Bueno, a pesar de que ahí redujimos, tuvimos en la trinchera del túnel la diferencia es de 20 anclajes que había en el proyecto original a 400 o 500...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Se han, bueno, comentando...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... lo que digo, no lo tengo delante, pero centenares, centenares de anclajes, ¿por qué?, porque no podíamos...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Aprovechando el conocimiento técnico...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... se nos mandó reducir la, digamos, la anchura de la expropiación a mucho menos para no afectar a menos gente. Eso supuso contener unos taludes verticales que a lo mejor tenían 20 metros de altura, es que era impresionante verlo cuando estabas dentro, o sea, era una montaña sujeta absolutamente por anclajes. Eso se reconoció y se pagó en la liquidación y nosotros teníamos la confianza de que la empresa si reclamara pues se le daría...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

(...) reclamó esa cantidad.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... yo admito que había partidas que podían haber ganado, había 1 millón de euros, por ejemplo, porque ellos plantearon, ellos no nosotros, un sistema...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Disculpe...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Perdón.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... está siendo un poco exceso y no tengo... es que es por el tiempo, eh...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Perdone. No, no, no quiero quitarle...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... y está siendo ilustrativa la...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... no quiero robarle su tiempo. Sí, dígame.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Aprovechando todo este conocimiento técnico que se ve que tiene de la construcción de ese tramo en concreto, una de las carencias que hemos visto y que existe es que tiene que haber 13 puntos de conteo del aforo de coches, mientras que únicamente existe uno que creemos que está en el kilómetro 0,50, 0,500 de la autopista.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, ese es un tema que...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Sabe dónde está exactamente ese punto?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues mire, está en la salida de Ibiza en la zona de Blanca Dona, entonces ellos...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Antes de la...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... la oferta que presentaron ellos, a pesar de que el pliego establecía que tenía que haber, porque lo lógico es que tú caracterices el tráfico a lo largo de la salida de Ibiza lógicamente hay un tráfico muy alto y a medida que te alejas de Ibiza baja y cuando te acercas a San Antonio sube, ¿por qué?, porque hay un tráfico, digamos, generado por los dos núcleos de población. Bueno, pues para eso, para caracterizar ese tráfico, necesitas dividir...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Parcializar, sí.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... parcializar esa carretera y asignarle a cada tramo un tráfico. ¿Qué es lo que hicieron? En la oferta que ellos presentaron sólo presentaron una estación de aforo, que estaba situada a la salida de Ibiza. Lógicamente, si le aplicamos a toda la carretera el tráfico de la salida de Ibiza lógicamente va a salirnos...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Es el máximo valor.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... ingresos muy superiores. Lo hemos calculado y es del orden del 17% superior al que cabría...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Y cómo una empresa que no está contemplando las condiciones del pliego de contratación puede llegar a ser adjudicataria de ese contrato cuando lo está incumpliendo a todas luces, además poniendo un solo punto de...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Vale, yo le he dicho que yo no estaba en la Mesa de contratación, a mí...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sé que no estaba, sí.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... se me obligó, bueno, a mí se me obligó no, yo asumí la dirección de obra cuando me tocó y tuve que, con esos mimbres, intentar tal, y entonces, la empresa, lógicamente, el primer día, bueno, el primer día no, cuando acabó la obra, pues dijo: voy a poner mi estación de aforo. Y ¿dónde la pones? Aquí. Y digo: y ¿no hay más? Pues yo, sinceramente, todos esos matices que hemos ido viendo a lo largo del tiempo de jugar, es decir, estábamos jugando al póker sin saber las reglas...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sí, pero...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... como funcionario, porque hasta ese momento nosotros hacíamos exclusivamente obras, pero cuando es una concesión en la que tienes que meter... metes tráfico y metes ingresos automáticamente...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Es posible que alguien, que alguien haya dejado sus funciones o haya cometido dejadez de funciones al admitir un... o sea, al adjudicar a una empresa que no cumplía los pliegos en cuanto a una parte importante que es la del control del aforo?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo creo que el problema es que, repito, que igual que yo estaba jugando al póker sin saber las reglas, creo que estábamos casi todos, y ahí creo que eso el error, fue poner, digamos, el ordenar un sistema de contratación como éste, una concesión, que además es un matrimonio, es un matrimonio a 25 años sin ningún tipo digamos de conocimiento por parte tanto de la parte económica como de la ponencia técnica, porque tanto las mediciones como el presupuesto se rigen por otro tipo de reglas de las que nosotros aplicábamos, es decir, a riesgo y ventura. Cuando las cosas salen mal, mal, y cuando salen bien, bien.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Bueno, vamos a las expropiaciones, ya que usted también ha participado en ellas. ¿Por qué no se comunicaron muchas de ellas a los verdaderos propietarios?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues mire usted, porque había una resistencia de mucha gente que no quería que se le comunicara, que eso fue el error, creo que se favoreció a la gente que no... que digamos huyeran del procedimiento. Creo que eso es como si yo, lo he dicho antes, si me llega una multa...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Lo que ha explicado antes.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... y me escondo es lo peor que puedo hacer. Tengo que...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sin embargo...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... recurrirla, o pagarla o recurrirla.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sí, pero sin embargo otro tipo de... otras expropiaciones han sido más que de hacerlas de una forma correcta administrativa ha sido por vía de...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, pero yo le voy a dar una explicación...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... de hechos consumados, perdón...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... le voy a dar una explicación...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... ¿puede ser lo que ha comentado usted antes de entrar a saco?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No. Yo le puedo explicar el por qué también es cierto. Mire, nosotros nos regíamos, o el proyectista en este caso se regía por el catastro, porque la información que tiene el registro, ahora no, ahora está actualizada y ya funciona con coordenadas, gracias a Dios, porque hemos estado como toda la vida prácticamente, el registro y el catastro eran dos mundos totalmente independientes, entonces, cuando se redacta el proyecto se le pide al catastro que facilite un plano catastral con la relación de propietarios, eso se superpone a la obra, y automáticamente trazamos y cortamos con el catastro.

¿Qué pasa? Que las personas que figuraban en el catastro habían fallecido años atrás o ya no eran los propietarios. ¿Cuál es la única manera de saber? El registro, pero si vas al registro la única información que tienes es, linda con la finca tal y cual, entonces, en definitiva, era imposible. Entonces, nosotros nos regimos por el único argumento que teníamos... el único dato que teníamos disponible que era el catastro.

Efectivamente, si se hubiera hecho esto con un poco más de tiempo habríamos aumentado, pero le advierto que a fecha de hoy...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Había prisa política?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... pero le digo que a fecha de hoy, que han pasado ya doce años, hay todavía fincas de las cuales desconocemos el propietario.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Había prisa política por detraer estas fincas y comenzar la obra?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Absoluta, eso se lo puedo decir yo, absoluta, es decir..., la prisa por parte de... la prisa política de la consellera era absoluta.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Se dieron órdenes concretas de entrar en fincas aun no teniendo la documentación?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, eso no se puede dar porque eso es una ilegalidad, es decir, no, pero es cierto que una vez que se había entrado, había que empezar la obra a todo sac..., a toda prisa y había que continuar y había que correr, eso sí que es cierto.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Hay un tramo, que es el quilómetro duplicado, que es el segundo cinturón de ronda, el último tramo hasta Can Cifre, de Can Misses a Can Cifre, y de Can Cifre al aeropuerto, ¿no?, hay un quilómetro ahí que está duplicado, y que la empresa que ha realizado esa obra, que es la misma, dice o niega haberlo cobrado dos veces. ¿A usted le consta que ha habido un equilibrio o que...?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, eso se ha descontado de las dos obras, eso es una cosa recurrente y, de hecho, cuando se hizo la auditoría una de las cosas que se le pidió, que es una pena porque estas auditorías, si se hubieran utilizado en los juicios contra las concesionarias, si se hubieran utilizado las conclusiones de la auditoría, se hubiera demostrado que le habíamos... bueno, perdón, voy a su pregunta, en definitiva, a la auditoría, una de las cosas que se le pidió es que comprobara ese factor y ese hecho de superposición y la auditoría dijo que eso no había ocurrido.

Ahora bien, le digo que esa auditoría no se hubiera utilizado en los juicios que hemos perdido.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Usted entiende, sabe por qué es posible que no se haya podido utilizar?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, porque a lo mejor, probablemente, creíamos que los argumentos que teníamos eran suficientes para ganar esto y que no era necesario tirar, pero realmente la auditoría lo que realmente nos...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Quién tendría que haber apostado... o sea usted quiere decir que tendría que haberse aportado como prueba por parte de la comunidad autónoma?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo creo que hubiera sido bueno, pero en definitiva los argumentos que se utilizaron fueron... yo creo que fueron suficientes para defenderla.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Desde el conocimiento que tiene también de esas obras, ¿la Sra. Consellera Estrella Matutes participaba activamente en reuniones de los dos tramos?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, pero no puedo hablar más que cosas buenas de ella, la verdad es que, sinceramente, sus actuaciones fueron...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

No...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, no, es que a veces se puede influir, pero de forma torticera o tal, no, no, en el caso de ella, no estoy extrapolando, pero en el caso de ella las intenciones fueron que no se afectará más de lo necesario a los particulares, que se escuchara a la gente y que se hicieran las cosas lo mejor posible. Lo digo porque a cada uno, lo suyo.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Eso no lo dudamos, pero digo si tenía conocimiento del desarrollo de las obras.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Por supuesto, por supuesto...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Un conocimiento profundo?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...ella es ibicenca, estaba allí encima, participaba en las reuniones, en las actas que se formularon...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Vale, de acuerdo, porque aquí...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...la reuniones de seguimiento...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... aquí como que negó que tenía conocimiento y que únicamente se refería...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

...¡hombre!...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... perdone, perdone, a los expropiados, y claro, si tenía un conocimiento profundo,...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, ya...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

... entendemos también que conocería el movimiento de las tierras, desde las trincheras hasta las fincas de los hoteles.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

En este tema no participó ni intervino, que yo sepa, pero tenga en cuenta que yo en esa época yo estaba en otra obra, no estaba...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Pero es posible que tuviese conocimiento debido al conocimiento (...) obra?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues, hombre, doy por hecho que tendría conocimiento de que se estaban llevando esas tierras allí, eso es evidente porque era (...)

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

No tengo...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Morrás, el seu temps ha finalitzat.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

...más preguntas, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Correspon ara al Grup MÉS per Mallorca, Sr. Abril.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Sí, Sr. Pérez i Ribas, moltes gràcies per comparèixer.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bones tardes.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Per què no varen fer vostès un reequilibri de la concessió i varen pagar les obres excides pel procediment d'enriquiment injust de l'administració?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, vamos a ver, esto lo intentamos, lo intentamos porque nosotros en cada una... bueno, en este momento yo ya había asumido las dos obras, estoy hablando de diciembre del año 2009, y en ese momento tanto una obra como otra teníamos cerrados ya los números de las liquidaciones de lo que realmente habían costado, ojo, con el criterio de una obra convencional, no con el de una concesión, porque una concesión a veces si las cosas salen con mayor coste a lo mejor

es asumible, tiene que ser asumido por la empresa; pero nosotros lo valoramos y lo interpretamos, digo, por nuestro propio desconocimiento de una concesión, lo valoramos de una determinada... Entonces llegamos a unas determinadas cifras y esas cifras se pagaron en diciembre de 2009, después de seis meses de intentar cerrar con la concesionaria Accesos Ibiza, porque así como Ibiza San Antonio aceptó la cantidad de la liquidación que se le ofreció, bueno, la aceptó, después de mucha discusión, pero Accesos Ibiza no estaba dispuesta, y entonces estuvimos como tres meses, seis meses discutiendo con Accesos Ibiza.

Y finalmente... y vimos que era imposible porque abrir el melón -permítaseme la expresión- de un reequilibrio tiene mil componentes, cincuenta componentes, entonces cuando nosotros queríamos incluir exclusivamente el coste de la obra en esa hoja de cálculo, ellos querían aprovechar que abríamos ese melón para introducir otras veinte mil variables que ellos consideraban que eran primordiales, de manera que los 5 millones o 6 que nosotros le ofrecíamos se transformaban en 25 o en 30.

En definitiva, ¿ellos qué es lo que trataban? De conseguir que una liquidación..., una concesión que duraba 25 años les durara 50. Entonces eso no estábamos dispuestos a asumirlo, tuvimos... bueno, se nos planteó el *diligence due*, que es por lo visto... yo he aprendido un montón de cosas desde entonces, por supuesto temas bancarios y temas de interés y tal, entonces ellos pretendían revolver absolutamente el contrato de arriba abajo, ponerlo patas arriba y renegociar absolutamente todas las partidas, cuando nosotros exclusivamente estábamos discutiendo con ellos la obra ejecutada.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Una pregunta, en aquestes negociacions, diguem... les empreses utilitzaven, ja que justament varen guanyar les dues ofertes que tenien un preu d'expropiació més car per a l'administració, feien servir l'estratègia de dir: bé, i si no ens rescatau, o si no anam a rescat?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, el tema de expropiación no lo entiendo porque...

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

No, no, no, que si en aquesta negociació entre l'administració i les empreses...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Correcte, sí.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

...les empreses feien servir o han fet servir en aquest moment que descriu vostè de 2009 o abans o després un poc des de...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Ah, l'argument que (...) la paella pel mànec...

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

...de dir bé, i si no anam a rescat.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Por supuesto, hombre, ese es el argumento, es decir, si yo me esto... yo me voy y tú te tendrás que hacer cargo de esta tal, y te entenderás con un banco de... creo que era el Banco de Escocia, lo cual, desde mi punto de vista... bueno, es un problema más de Hacienda de la comunidad autónoma, porque probablemente el banco... es un poco lo que está ocurriendo con las radiales de Madrid; es decir, yo me voy, quiebro y tal.

Pero yo, años después, cuando hemos mirado las cuentas de esas empresas, estaban perfectamente bien, el problema es que no pagábamos, hemos estado dos años o tres sin pagar. Pero, digamos, los números globales, una vez cobradas esas cantidades pendientes, más los intereses que le corresponden desde el punto de vista legal, los intereses legales, las cuentas estaban perfectamente saneadas.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Molt bé. Li faig una pregunta que m'estranya que no li hagi fet el meu company del Partit Popular: va participar vostè en la resolució del Sr. Carbonero sobre límits retributius per trànsit?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues miren...

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Em sap greu (...)

(Se sent una veu de fons inintel·ligible)

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

... pues no, en ese tema tampoco participé, porque es un tema puramente jurídico y es un tema de interpretación de la ley, gracias a Dios, también poco intervine en eso. Si me lo hubieran pedido hubiera dado mi opinión, pero creo que no... no tendría ningún valor.

Es que... a este respecto tengo que decir que ha habido... yo he leído la..., digamos, el informe jurídico por parte de Abogacía, el informe de Intervención y el informe de Ernst & Young y la verdad es que... los he leído varias veces y creo que aquí hay una confusión de origen, de fondo. Es decir, no es lo mismo crecimiento relativo que crecimiento absoluto, es decir, no es lo mismo... cuando se dice que hay un crecimiento del 3% anual, digamos no se..., digamos hay una falta de claridad en cuanto si hablamos de crecimientos absolutos o relativos, me refiero a que si nos estamos refiriendo a los que ocurrió el año anterior con ese crecimiento o al crecimiento acumulado de los años... desde que empezó la concesión.

Esos dos conceptos, para mí, tanto..., a lo que he venido diciendo hasta ahora, hay un problema de que estaba todo el mundo..., yo entiendo, a lo mejor estoy..., me van a decir: bueno, ¿y usted qué sabe si yo no sabía de esto?; pero yo creo que el problema es que las ideas no se tenían suficientemente claras, alguien nos metió a jugar al póquer y no nos dio las reglas, los únicos que se sabían las reglas son los contrarios.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Una altra pregunta, Sr. Pérez i Ribas, per què la carretera d'accés a l'aeroport s'inunda cada any?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

¿Perdón?

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Per què la carretera d'accés a l'aeroport s'inunda cada any? Què és el que es va fer malament i si té vostè cap responsabilitat en aquesta circumstància.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, vamos a ver, esta obra se adjudicó con una salida..., es decir, todas las carreteras del mundo únicamente prevén el paso bajo la carretera, porque tú interceptas un torrente y lo que haces es pasar por debajo y el agua sigue el curso natural hasta el final.

¿Qué es lo que pasa? Que aquí estamos ante una cuenda endorreica, es decir, es una cuenca que no tiene salida al mar y con unas marismas, que probablemente eran lo que es el actual parque, pero de mayores dimensiones, lo que pasa es que por circunstancias equis o por urbanización pues digamos ya estaba considerado como zona fuera del ámbito de esta... entonces... fuera del ámbito de las salinas o la zona inundable. Entonces ¿qué ocurrió? Que le dejaron salida y en el proyecto dibujaron un canal que iba hasta el mar, pero eso cuando pasó la Comisión Balear de Medio Ambiente, se llegó a la conclusión de que tenía que cumplir unas determinadas características, concretamente que el caudal de cálculo era de periodo de retorno de cien años; eso supone que tiene que aguantar una lluvia de 90, 100 litros, sin que se inunde la zona.

Entonces, allí dibujaron, en el proyecto, un canal, un canal que llevaba hasta el mar, sin haber conseguido los permisos correspondientes de Medio Ambiente, de vertidos y del parque natural. Cuando nos encontramos..., y además, ese canal, por las dimensiones que tenía era imposible que llegara al mar, primero porque el desnivel que hay entre el canal, en la salida del tubo del (...) 2 hasta el mar es de 60 centímetros, unos 50, 60 centímetros, 60 centímetros en quilómetro y medio, es decir, es prácticamente horizontal...

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Però, perdoni que li digui, jo entenc la seva explicació i supòs que el que ve a continuació, però avui de matí el Sr. Morell ha dit que això era així perquè no es va respectar el

projecte que ell havia dirigit i redactat, o llavors havia estat el cap d'obra també.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, yo en esto respeto la idea del Sr. Morell, pero el Sr. Morell se fue antes de que nosotros... antes de que se hiciera esta obra, antes de que se acabara. Él probablemente tenía la consciencia absoluta de que aquello se había hecho y que el proyecto cumplía.

Pero yo me he permitido hacer un pequeño dibujito y vemos que de donde está el paso, la carretera, digamos que esto es un corte, una sección de la carretera, aquí tenemos los dos sentidos de circulación, circulación Vila, circulación aeropuerto, entonces, la cota de salida de los tubos que pasan por debajo de la carretera, tengan en cuenta que la carretera va deprimida 5 metros por debajo del nivel de la tierra, aquí salen los tubos; entonces, lógicamente, en la salida de tubos está la cota 095 sobre el nivel del mar, entonces, en quilómetro y medio tenemos que bajar, bueno, también tenemos que darle algo de capacidad al canal, 50 centímetros, eso quiere decir que tenemos 45 centímetros de caída hasta el mar, eso quiere decir que es prácticamente horizontal, tiene un 0,3 por mil.

En definitiva, si hubiéramos hecho un canal de allí aquí, yo me he permitido también hacer los cálculos, y resulta que el canal tendría que haber tenido unos 30 metros de ancho -es que me entra la risa-, unos 30 metros de ancho y entonces, para recoger los 17 metros cúbicos por segundo que nos exigía Aguas. ¿Eso qué quiere decir? Que hubiéramos hecho un verdadero destrozo.

Aparte que, imagínese, 30 metros de ancho, pero estamos a 5 metros por debajo del nivel de la carretera, del terreno al lado de la carretera, quiere decir que íbamos a hacer un zanjón impresionante hasta llegar al mar. Pero si esto lo agravamos con la circunstancia de que el contratista coloca una tubería, que hemos descubierto años después, que tenía que haber ido a una estación impulsora, y la conectas de sifón, cuando esto se empieza a llenar de agua, por vasos comunicantes, pues resulta que se empieza a inundar la autopista, aunque lluevan cuatro gotas.

En definitiva, pero claro, ¿quién descubre un tubo que tenía que haber llegado a una estación impulsora, quien se da cuenta luego que la han conectado por comodidad, por ahorrarse 600 metros lo conectan a nuestro sifón? Un sifón, por definición, tiene que ir a presión, porque el agua lo que hace es vasos comunicantes, sube y luego sale, pues si alguien conecta un tubo a ese sifón en el punto más bajo, lógicamente es que el agua vaya al revés e inunde la carretera. Esto ha venido pasando los últimos años consecuencia de esto.

Pues bueno, si hubiéramos hecho este canal, suponiendo que no hubieran conectado el tubo al sifón, si hubiéramos hecho este canal hubiéramos empleado para desahogar nada menos que 17 metros cúbicos por segundo, hubiéramos hecho un canal de 30 metros de anchura. Para hacer ese pedazo de excavación, era más práctico...

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Perdoni, Sr. Pérez Ribas, perquè si no se m'acabarà el temps. Una pregunta relacionada amb això i em reserv per al segon torn: és per això que es va haver de construir la bassa de Sant Jordi, per desallotjar aquesta aigua?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Efectivament, la bassa de Sant Jordi es va fer per una qüestió de laminar aquest cabal que ens arribava i de manera que nosaltres el rebem, en segons, en uns minuts i el desguassen cap a la mar. Però això es troba agreujat per un problema, que és que, per part del parc natural ni per vessaments del Govern, ni per part de ningú, no es volia que a això se li donàs sortida, tothom hi va posar entrebancs.

Quina solució? *El huevo de Colón, el huevo de Colón* es posar unes impulsores, connectar a la xarxa municipal de l'Ajuntament de Sant Josep, i automàticament l'aigua sortia pel col·lector de l'ajuntament. És clar, l'aigua que ens arriba amb vint minuts, se li dóna sortida durant 24, 48 hores.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Molt bé, moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Abril. Pel Grup Parlamentari El Pi PROPOSTA PER LES ILLES, la Sra. Sureda.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, president, senyores i senyors diputats. Sr. Pérez, gràcies per ser aquí, en aquesta compareixença. Des del nostre grup parlamentari no li farem preguntes, nosaltres anam revisant la documentació i anam escoltant els diferents compareixents, així com les preguntes que els fan.

Ja vàrem dir en el seu moment que no volíem entrar a formar part d'aquest espectacle, perquè consideram que ja està investigat i si qualcú té coneixement o indicis de noves proves que les duguin al jutjat, que és allà on pertoca.

De totes maneres, és la nostra obligació ser aquí i farem les observacions quan ho trobem oportú. I consideram que també hi ha altres prioritats a fer en aquest parlament per ajudar els ciutadans de les nostres illes.

Per tant, em reiter que no li faré preguntes. Gràcies.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Molt bé.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Sureda. Pel Grup Parlamentari MÉS per Menorca, el Sr. Castells.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Gràcies, Sr. President, no faré preguntes.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Castells. Atesa l'absència dels diputats o diputades del Grup Parlamentari Mixt, donam la paraula al Grup Parlamentari Socialista i té la paraula el Sr. Casanova.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Gràcies, Sr. President. Benvingut, Sr. Pérez Ribas. Nosaltres aquí som a aquesta comissió i intentam esbrinar els possibles sobrecosts, sobrecosts tant de caràcter econòmic com de caràcter mediambiental i social i d'altres que es puguin haver..., prova d'això és el que acaba d'explicar respecte de la bassa.

Jo li volia preguntar, vostè ha dit que va ser el director d'obres de la carretera a Sant Antoni i aquest matí el Sr. Morell no recordava si assistia a les reunions de seguiment de la carretera de Sant Antoni, a les actes consta que vostè hi és, vostè recorda ser a les reunions de seguiment?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, en primer lloc, jo tenc molt d'afecte al Sr. Morell, segur que no se'n recorda, però jo era allà, el que passa és que no em deixaven parlar, però, en principi era allà.

(Rialles)

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Però el Sr. Morell també hi era?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

També hi era, érem allà..., jo crec... el llibre d'actes, que té dos-cent, no sé si té cent fulles, només hi ha un..., està firmat pel Sr. Jover, per la Sra. Matutes i tal, i només surt una frase, que jo sempre surt a totes les reunions, però només diu una frase: "*El director de la obra solicita que haya una oficina para los funcionarios en las oficinas de la concesionaria.*"

Jo no record haver demanat això, i el que menys em preocupa és un despatx, o sigui que és l'únic que diu, però, sincerament, jo no vaig participar, hi vaig ser, el que passa és que pràcticament no ens deixaven intervenir, era un tema més polític i tal.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Eren reunions de seguiment de caràcter polític.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Després, diguéssim, les conseqüències, arreglar tot aquest desgavell, sí que ens va tocar als funcionaris, però, diguéssim, les decisions grosses importants, efectivament no en vàrem prendre quasi cap.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

És a dir, es prenien de caràcter polític que després havien de fer...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Després han tengut les seves conseqüències.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Han tengut les seves conseqüències.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

És clar.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Respecte del període, quan vostè arriba el 2007 a fer-se càrrec de la carretera de l'aeroport, jo voldria que ens explicàs aquí en quina situació es va trobar, quan es va fer càrrec d'aquesta carretera, en quina situació es trobava?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, lo primero que me di cuenta es que había... el problema del drenaje estaba... porque yo vengo de... he estado diez años en la Junta de Aguas y es un tema que estoy sensibilizado con eso, sobre todo en Ibiza que, no me digan por qué, se producen precipitaciones siempre algo superiores a las de Mallorca, digamos que hay dos zonas en Mallorca, en la zona de Pollença, Alcúdia, tal, que es muy lluviosa, pero en Ibiza la intensidad de las precipitaciones es especialmente fuerte; entonces, me di cuenta que, en primer lugar, una carretera en trinchera tiene que tener previsto un sistema de drenaje, entonces acometimos, primero, el drenaje de la OD1 y la OD2, mejoramos la OD1 y la OD2.

Y luego, nos tocó acabar el último tramo de carretera, que estaba muy condicionada por los temas arqueológicos. La verdad es que el tema arqueológico estaba retrasando tremendamente todas las obras y la verdad es que yo veía que al paso que íbamos iba a demorar aquello un par de años más, entonces, intentamos finalizar esta obra y negociar, sobre todo con AENA, porque AENA se resistía a que la autopista le cogiera más terreno del que estrictamente ellos estaban dispuestos a ceder y, finalmente, llegamos a un acuerdo con ellos, que es la solución que ha comentado el anterior ponente, la anterior persona que ha preguntado, en el sentido de que había que concluirlo, y concluimos con dos carriles, porque analizando nos dimos cuenta que era suficiente.

Y después, lo más delicado en ambas obras fue cerrar los números con cada una de ellas, tanto en una como en otra, en una no hubo acuerdo en cuanto a la cifra, el acceso al aeropuerto, tuvimos que ir a un juicio contencioso, nos dio la razón el juez; es decir, digamos que nuestros números estaban bastante bien fundamentados, entiendo, y el juez nos dio la razón, salvo unos pequeños... o sea de los 7 millones que reclamaban, se pagó 1.200.000 euros.

Y de la otra obra, de la obra Ibiza-San Antonio, no presentaron contencioso. Y sinceramente, nunca pensé que presentarían el recurso por daños y perjuicios consecuencia de las manifestaciones, porque no tiene nada que ver la oposición que hubo a la autopista del aeropuerto con la que hubo a San Antonio, a San Antonio, efectivamente, hubo algunas protestas, pero nada que ver con lo que hubo..., fue mucho más activo el Movimiento Antiautopista en el aeropuerto.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Gràcies. Vostè ha parlat del tema de l'arqueologia, perquè aquí s'ha dit que els diferents trams... les troballes arqueològiques i els treballs d'arqueologia pràcticament no aturaven l'obra perquè es deixava un tros sense treballar, es treballava a l'altra...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, això no és vera.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Això és el que s'ha dit aquí, per això li pregunto.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, el tema arqueológico supuso un problema grave y un coste también, es un coste también muy gordo, se pagó una cantidad tremenda a la empresa, una reclamación, porque no solo eran los arqueólogos, era todo el equipo alrededor que pedían, de apoyo, de máquinas, de tal, y lógicamente, yo comprendo que..., claro, el problema es que te encuentras en la tesitura de que cuando tú haces una obra ¿qué es lo que tienes que hacer, la obra, o estás haciendo una campaña arqueológica generalizada en Ibiza?

Entonces, claro, hay que plantear a lo que estábamos en ese momento, ya lo sé que, claro, lo que pasa que tampoco vale decir: como estoy haciendo una autopista, me voy a cargar un yacimiento o una villa romana que está aquí, o un hipocausto. Entonces, yo comprendo que, moralmente, te encuentras en una situación tal, pero yo encuentro que también es cierto que si los mismos arqueólogos que estaban haciendo esto, estaban el Movimiento Antiautopista, es fácil colegir, no hace falta ser un detective experto, para saber que no iban a dar tampoco muchas facilidades en que la obra la tirara para adelante.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Quan vostè va arribar, l'obra de l'aeroport, bé, l'obra... la de l'aeroport i l'altra, havia estat posada en servei de manera anticipada?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

De manera anticipada? Ah, sí, la carretera de Sant Antoni, el primer tros?

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Sí.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bé, això va ser, diguéssim, una decisió de la consellera. És a dir, l'empresa era una llibreta, era a les reunions... eren una llibreta i ells no deien res, jo tampoc, però ells no deien res i anaven prenent nota, lògicament, cuando tú estás en un sitio y estás... yo pongo un ejemplo de un decorador, digo yo quiero que esto tenga tal, yo quiero tal, el va tomando nota; lógicamente, no te va a poner ni una pega, va a hacer absolutamente lo que tú le has pedido, pero luego prepárate la cuenta que te va a traer. Entonces, consecuencia de estos polvos, vienen estos barros.

Entonces, efectivamente, una de las razones que ellos han argumentado, que tampoco yo considero que eso era una cosa que no tenía ningún coste adicional, porque era una manera de decir vamos a potenciar los equipos que estamos trabajando y vamos a acabar los primeros cuatro kilómetros, y después, pues pasaremos al resto, porque tampoco los equipos que ellos tenían eran infinitos, digamos tenían unos equipos de extendedoras, de maquinaria, etc., y los concentraron en los cuatro primeros kilómetros para dejar eso antes del verano liquidado.

Eso fue una orden que se dio por parte de la consellera, ellos tomaron nota, dijeron: sí, sí, por supuesto. Pero, claro, cuando viene la parte, digamos cuando viene la... ha acabado la obra y ellos empiezan a reclamar, pues empiezan a traer las cuentas del gran capitán. Entonces, ahí se produce un tira y afloja y tal, que eso, por cierto, nosotros, muchas de esas partidas las reconocimos en la liquidación, y luego, cuando viene el contencioso las consiguen ganar otra vez. Se han cobrado, desde mi punto de vista, han recibido doblemente partidas que ya estaban consideradas en liquidación.

De todas maneras, esto, como es una concesión administrativa, esto formará parte de un reequilibrio; entonces, en la hoja de cálculo en la que yo he mencionado anteriormente qué es una concesión, habrá que introducir unos costes, en los años 1, 2 y 3, habrá que ver unos ingresos que han tenido a lo largo de los años 1 al 15 y habrá que hacer ahí una hoja de cálculo, habrá que hacer una composición económica para sacar el valor actual neto, es decir, el dinero a pesetas constantes del año cero, de lo que ha costado toda la inversión, por un lado, y todos los ingresos recibidos, por otro.

Como he dicho antes, han recibido un 17% más, pues bueno, todo eso habrá que tal. Pero efectivamente, todas las decisi... yo creo que esto, a ver si esto puede servir un poco ya que está... allí estoy en un lugar político pues que creo que todas estas decisiones que se tenga mucho cuidado a la hora de tal, porque, lógicamente, las empresas no son ONG, y en cuanto se les piden favores, claro que los hacen, pero luego los devuelven multiplicados por diez.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

I ja l'última pregunta d'aquesta tanda és: aquí s'ha parlat que en els contractes hi havia un 2% per a informació i comunicació que havia d'aportar-se, això era així o no?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Es que nosotros no teníamos acceso a los pliegos, es decir, pasados cuatro años, una vez acabadas las obras, los pliegos tanto de la adjudicación como de la concesión; es decir, ni del plan económico-financiero teníamos conocimiento de su existencia, cuando hay el cambio de gobierno y se unifica, la conselleria pasamos a ser una conselleria mucho más pequeña, se nos hace llegar la documentación. Entonces, ahí, efectivamente, se analiza lo del 2%.

Yo de ese tema no tengo... es decir, mi ámbito de actuación se limitó exclusivamente a la obra propiamente dicha del proyecto adjudicado.

EL SR. CASANOVA I PEIRO.

D'acord, gràcies. De moment no tenc més preguntes.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Casanova. Correspon al Grup Parlamentari Popular, al Sr. Jerez, que simplement li queda l'afegit.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Moltes gràcies, Sr. President. Sr. Pérez Ribas, gràcies per comparèixer a aquesta comissió d'investigació, gràcies pels aclariments que ens ha fet respecte dels dubtes que ens podien sorgir relacionats directament amb la feina que vostè desenvolupava en aquests projectes.

M'hagués agradat, certament, fer-li una pregunta relacionada amb la clàusula Carbonero, amb la interpretació del 55.5, vostè ha donat les explicacions que ha considerat, no ens ha resolt cap tipus de dubtes, de fet vostè els continua mantenint. Entenem que ha estat resolt allà on tocava, en els tribunals, per tant m'han trepitjat la pregunta, però no li formularé, ja vendrà la persona que hagi de contestar això i confïi que tenguí una resposta convincent, perquè nosaltres en aquest moment no la tenim.

I li faig una pregunta i acab: encara que li sembli elemental la pregunta que li vaig a fer, perquè ho és, possiblement vostè, quan ha arribat aquí, pensí que nosaltres sabem moltes coses o vostè vol donar-les per fet; no és així, almenys alguns portaveus o promotors d'aquesta comissió d'investigació no ho saben tot. M'agradaria que, a més, veig que vostè tenia ganes d'explicar-ho, que ens digui la diferència elemental entre una carretera, una autovia, una autopista, eh, i ens digui si del que parlem es tracta d'una carretera, una autovia o una autopista.

Moltes gràcies, Sr. Pérez Ribas.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Gracias. Bueno, perdón, bueno, esto, sencillamente, es un tema que tampoco es, si es... no es trascendente...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Pérez, si vol contestar... vull dir, té un minut, però el torn del Sr. Jerez està excedit.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

D'acord, no em costa res explicar-ho. És a dir, una autopista es una carretera desdoblada, dos carrils por sentido, que cumple unos parámetros muy estrictos, tanto en pendientes como en radios como, sobre todo, en accesos al... no se permiten accesos al mismo nivel, en cuanto hay un acceso al mismo nivel una rotonda ya no es una autopista y, por supuesto que está totalmente vallada y tal.

Entonces, hay autopistas, como, por ejemplo, la Bilbao-San Sebastián, que es una autopista, pero es una autopista de 80. Entonces, todo es relativo en esta vida porque, digamos, corrigiendo todos los parámetros, se puede llegar a que una carretera desdoblada acabe siendo una autopista. Concretamente, Ibiza-San Antonio, tratamos de poner a 120 el límite de velocidad, pero no se pudo por una razón de perfil longitudinal; es decir, había momentos en que las pendientes eran... sobrepasaban unos determinados umbrales y no nos atrevimos a ponerla a más, creo que son 100 el máximo que se permite en unos tramos. Por esa razón, no es por otra.

Entonces, en definitiva, creo que eso es una discusión vana y absurda.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Morrás, el temps afegit.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Sí, tenemos muy poco tiempo, ¿vale? Ruego brevedad en las respuestas.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, seré breve.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Solo una cosa, o sea, en una concesión administrativa el 1%, que es obligatorio, ¿tendría que ser en todos los años, el 1% cultural?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

¿Perdón, el 1% de...?

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Cultural, dedicado, ¿tendría que repercutirse en los todos los años de la concesión?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

¿En todos los años? No, no, no.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Vale. Una cosa, otra, el depósito de tierras, usted, cuándo llegó a la obra ¿ya estaba toda movida, ¿no? Ya estaban todas las tierras movidas.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Me encantaría explicar esto, porque ha habido muchos conflictos, sí, señor, estaba todo...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Se llegó a algún tipo de acción para volver a esas tierras a...?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, porque, no, digamos, no procede, y así la Sala de la sala lo (...) Vamos a ver, ¿puedo explicar esto, aunque no quiero comerle su tiempo, si me permiten, porque es un tema que es que yo lo veo clarísimo, y ha generado un montón de problemas, si lo pudiera explicar?

Vamos a ver, yo tengo una obra, dos obras, una A y otra B, en una me sobra tierra y en otra me falta, ¿vale? Entonces, lo lógico, o mejor dicho, lo absurdo sería que me llevara toda la tierra que me sobra a una cantera, que además la cantera está preparada para recibir porquería basura, no tierra, no tierra, y esa otra obra tuviera que ir a buscarla allí para volverla a llevar; lo lógico es que se entiendan entre las dos obras y se intercambien la que falta con la que sobra. Hasta allí correcto.

¿Cuál es el único requisito que requiere? Que el director de la obra A, que es excedentaria, y el de la B, que es deficitaria, autoricen la traída de esas tierras, que puede ser por razones de calidad de los materiales o por razones equis, porque arcilla o barro no quieres. Pues, entonces, si hay esa conformidad y, además, no hay ningún impedimento legal que impida que haya ese trasvase de tierras, ¿por qué?, porque en unas zonas...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Pero discúlpeme, es que estamos partiendo de un aspecto erróneo, a mi entender, se está hablando desde una obra A a otra B, o de una B a otra A, pero es que es desde una obra pública a unas tierras privadas, donde hay un proyecto privado, un campo de golf.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, si quiere puedo interpretar que eso es un problema formal, porque...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Formal?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

..., no, formal en el sentido de que tenían que haber hecho ellos un proyecto de rehabilitación de finca agrícola como lo

hemos en Inca-Sa Pobla, Inca-Sa Pobla, en una finca que era un pedregal se vació 2 metros para abajo, y la rellenamos de tierra que nos sobraba de Inca-Sa Pobla, entonces, esa finca, que era un pedregal, acabó siendo un vergel, a este hombre le hicimos un favor. Y a la vez, el pedregal sirvió para la carretera.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Pero, ¿a que se le hizo un favor? De acuerdo, se le hizo un favor, ¿cree que se le ha hecho un favor a Fiesta Hoteles?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Yo creo que ha sido una simbiosis perfecta, vamos, se han puesto...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

¿Se ha visto beneficiada Fiesta Hoteles con la tierra de...?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Por supuesto, pero también todos aquellos que han pedido tierra, también.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

De acuerdo, otra cosa, no, es que tengo muy poco tiempo, disculpe, una cosa...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

(...) aquí (...) pero aquí el que se beneficie a alguien no supone ningún problema.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

(...) Perdona, perdona, es que no tenemos tiempo. Se ha referido a los arqueólogos, que eran antiautopistas, estos estuvieron trabajando durante la primera temporada, pero aquí el técnico, el Sr. Joan Ramón, técnico del consell, decía que los arqueólogos no podían entrar a trabajar como consecuencia de las movilizaciones y, sin embargo, aquí usted ha dicho que los arqueólogos trabajaban sin problema.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, digo que trabajaban..., no lo sé, mire, si he dicho eso, lo retiro, porque yo no intervengo en las obras, tuve una pequeña actuación arqueológica en Ibiza-San Antonio, pero lo que es el movimiento de tierras, que yo no participé, en el acceso al aeropuerto, ahí había arqueólogos y, efectivamente, no le puedo poner..., no le puedo dar las...

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Claro, pero es que usted ha dicho que las obras se habían retrasado mucho por culpa de...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, no, lo que sí a mí me ha llegado, porque yo, cuando hice el último kilómetro, sí efectivamente había arqueólogos allí, y como no nos dejaban excavar, al final opté por poner... las tuberías que se podían poner más altas las pusimos más altas para no tocar eso, porque sabíamos que suponía perder dos, tres meses.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Perdón, es para aclarar, entonces, la manifestación que ha hecho antes, de que los arqueólogos trabajaban...

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, lo que yo decía es que, hombre, que si los arqueólogos estaban en el Movimiento Antiautopista, no creo que dieran muchas facilidades para que se acabara la autovía.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

No, pero eso es al principio, me refería a los otros arqueólogos, a los que decía Joan Ramón, el Sr. Joan Ramón, que no podía trabajar como consecuencia y que se contraponía a lo que usted declaraba que los arqueólogos estaban trabajando sin problema.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, yo reconozco, perdona, que me enrollo mucho y no, eso, lo siento.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Morrás, el seu temps s'ha acabat.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Lo siento, no tengo más tiempo, gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Correspon ara al Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, té la paraula el Sr. Abril, que té un poc menys de quatre minuts, més l'afegit.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Sr. Pérez Ribas.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, dígame.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Va participar vostè, parcialment o col·lateralment, en l'informe que el Sr. Jover va elaborar el març del 2013 i que han fet part dels plets de les concessionàries contra l'administració?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, en absoluto, en absoluto, y no podía hacer un informe de una manera y otro contrario a la vez.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Ho dic perquè ell ha dit que tothom estava assabentat d'aquest informe i havia participat d'aquest informe.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

En absoluto, no, no, nada, nada.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Avui matí, el Sr. Morell també ho ha negat.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No, no, lo hizo él, y que yo sepa nadie más del Govern.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Per què vostè va redactar un informe contradictori amb el del Sr. Jover?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

¿Perdón?

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Per què va redactar vostè un informe tan diferent del del Sr. Jover?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, vamos a ver, yo, a mí, lo que pasa es que la Abogacía de la comunidad, en el interín en que llega el Sr. Jover, que estaba de vacaciones, me pide la Abogacía de la comunidad autónoma, concretamente, la Sra. Perelló, persona por la que tengo un gran aprecio y es una gran profesional, pues me pide a mí que le haga un informe respecto al tema porque tenía que contestar a la demanda del concesionario. Y ese informe lo tenía yo hecho hacía pues un año y pico, lo tenía más o menos, entonces me fuí y se lo hice llegar.

Y entonces, después, a partir de ese momento de que yo hice ese informe, a partir de ese momento me empezaron a llover piedras de todos los lados.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

I què li sembla l'informe del Sr. Jover, del qual parlam?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

¿Perdón?

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Què li sembla l'informe del Sr. Jover?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Pues a mí, la verdad es que creo que recoge un poco las tesis de la empresa, yo digamos que no podía... que digamos que... bueno, ya está, sí, eso, que digamos que es un informe que recoge las tesis de la empresa y que para eso... Es decir, lo lógico es que si uno está en el Govern defiende los intereses del Govern.

Lo que no entiendo es por qué a mí me dijeron que entregara ese informe y, a la vez, se estaba redactando uno contrario, es que no... o se redactó uno contrario unos días después, es que no lo entiendo. Aun hoy en día no me lo explico.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

A vostè li va demanar la Sra. Perelló, al Sr. Jover entenem, fins i tot per la nota que ell mateix va presentar en aquesta documentació, que li va demanar la Sra. Ana García, la directora d'Obres Públiques.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Sí, probablemente, sí, si, puede ser.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Després les obres, quan van acabar aquestes, quines van ser les seves funcions a les dues concessions?

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Ah, bueno, yo, una vez acabado... ¿perdón? Perdona, me puede repetir.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Les seves funcions quines eren, després que ja varen acabar les obres.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, pues, después de eso fui director de ambas concesiones, hasta un tiempo después que, unos meses, un año o unos meses después me quitaron de mis funciones y me quedé en mi despacho prácticamente sin hacer nada.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Bé, de moment no..., bé, de moment no, ja està, no tenc més preguntes. Sr. Pérez Ribas, gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Abril. Pel Grup Parlamentari El Pi PROPOSTA PER LES ILLES, Sra. Sureda.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

No en faré ús, gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari MÉS per Menorca, Sr. Castells, vol formular qualche pregunta.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

No, gràcies, Sr. President, no en faré.

EL SR. PRESIDENT:

Doncs, atès que continua l'absència dels diputats i diputades del Grup Mixt, donam la paraula al Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Casanova.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Gràcies, Sr. President. A veure, jo li volia preguntar ja poca cosa, perquè volia preguntar-li sobre el tema de l'informe i ha dit que és diferent de l'informe del Sr. Pérez Ribas, simplement si vostè com..., si sap o no ho sap, no ho sé, si coneix com aquest informe del Sr. Jover va acabar en mans de les concessionàries quan l'havia fet per a l'administració.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

No tengo ni idea, *no ho sé*.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

D'acord. I després, ja l'última és la relació que hi ha entre l'obra projectada i l'obra acabada; és a dir, les obres tant la de l'aeroport com la de Sant Antoni s'assemblen el projecte amb la finalització o hi ha grans diferències.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Les obres, diguéssim, entre el que estava projectat i el que finalment s'ha fet, no? Bueno, la obra Ibiza-San Antonio prácticamente es casi casi igual, bueno, salvando que no se hizo la pata sur de Sant Antoni, el ramal sur de Sant Antoni no se hizo por una recomendación de la auditoría, en el sentido de que íbamos a generar una zona inundable.

Y en el caso de Ibiza-Aeropuerto, prácticamente la obra es bastante parecida a la original, excepto que no se hizo la pasarela que iba por la zona de la Playa den Bossa. Y el tema, por supuesto, del túnel de Ibiza-San Antonio, que se hizo más corto.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Després, vostè ha dit abans que el tema de les expropiacions el duia vostè majoritàriament i que pensa que s'havia fet més o menys bé, i jo li volia fer una pregunta i és perquè aquest matí el Sr. Jover ha dit que ell era fora, però que a un moment determinat va haver de tornar perquè qui tramitava aquest tema de les expropiacions no ho feia correctament o no podia

acabar-lo correctament, i jo volia preguntar-li ja si en el 2000, quan torna el Sr. Jover, i a vostè l'aparten, si és per raons de no haver conclòs el tema de les expropiacions.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Bueno, el tema de las expropiaciones no se ha concluido por una razón estrictamente presupuestaria, es decir, a fecha de hoy todavía tenemos una deuda de unos 7 u 8 millones de euros entre mutuos acuerdos e intereses pendientes de pago, y piensen que han pasado doce años. Estamos generando una bola de intereses tan tremenda que creo que se tiene que cortar.

Y luego, en todas las legislaturas, tanto de un partido como de otro, se nos ha dicho que no firmáramos mutuos acuerdos porque no podíamos reconocer una deuda con un propietario cuando no teníamos dinero para asumirla, con lo cual yo entiendo que era mejor haber cerrado los números para saber de qué íbamos a morir.

Entonces, el tema de las expropiaciones, vamos, le voy a poner un ejemplo, hace un año o dos nos dijeron que había 3 millones de euros en septiembre y los gastamos, en diciembre estaban gastados, ¿por qué? Porque tenemos documentos, tenemos carpetas y tenemos mutuos acuerdos preparados para pagar inmediatamente, y no le digo ya intereses, el cálculo de intereses es inmediato, es un cálculo por ordenador que se saca en un momento. Lleva un trámite administrativo lento, porque tiene que ir a Intervención, tiene que pasar fiscalización, tiene que ir a Tesorería y pagarse.

Pero si ahora a nosotros se nos dijera que tenemos esos 7 millones, yo le digo que en tres, cuatro meses se pagaría. O sea que ese argumento no es válido desde ningún punto de vista.

EL SR. CASANOVA I PEIRO:

Gràcies, jo no tinc més preguntes. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Casanova. I per acabar aquesta comissió, vull agrair al Sr. Juan Manuel Pérez Ribas la seva compareixença.

I no havent-hi més assumptes a tractar, donam per aixecada la sessió.

EL SR. PÉREZ I RIBAS:

Moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS