



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

CONSELL INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENT DE TERRITORI, MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES

9953***Conveni de col·laboració entre el Consell de Mallorca i l'Ajuntament de Palma en relació a la cessió de la via Ma-15D del terme municipal de Palma***

Atès que al punt 3r de l'acord del Consell Executiu del Consell de Mallorca de dia 29 de març de 2023, relatiu a l'aprovació del "Conveni de col·laboració entre el Consell de Mallorca i l'Ajuntament de Palma en relació a la cessió de la via Ma-15D del terme municipal de Palma. Expedient 878042D", s'ordena la publicació al Butlletí Oficial de les Illes Balears als efectes del seu general coneixement.

Per tal de donar compliment a aquesta previsió, vist que dia 9 de maig de 2023 es va formalitzar dit conveni mitjançant la signatura del conseller executiu del Departament de Mobilitat i Infraestructures del Consell de Mallorca i del batle-president de l'Ajuntament de Palma, es procedeix a la seva publicació:

«CONVENI DE COL·LABORACIÓ EN MATÈRIA DE CARRETERES ENTRE EL CONSELL DE MALLORCA I L'AJUNTAMENT DE PALMA, EN RELACIÓ A LA CESSIÓ DE LA VIA Ma-15D DEL TERME MUNICIPAL DE PALMA

Al lloc i data de les signatures electròniques

REUNITS

D'una banda, l'Hble. Sr. Iván Sevillano Miguel, conseller executiu de Mobilitat i Infraestructures, en representació del Consell de Mallorca, d'acord amb el decret de la presidenta del Consell Insular de Mallorca, de 9 de desembre de 2019, pel qual es determina l'organització del Consell Insular de Mallorca (BOIB núm. 167, de 12 de desembre de 2019), en la seva vigent redacció,

I per l'altra, el Sr. José Hila Vargas, alcalde de Palma, per l'acord del Ple adoptat en la sessió extraordinària de 13 de juny de 2019, en virtut de les facultats que li atribueix l'article 21 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local

Les parts es reconeixen per la representació amb que actuen, la capacitat suficient per formalitzar aquest conveni, per la qual cosa,

EXPOSEN

I. El Consell de Mallorca és el titular de la via Ma-15D segons consta a l'Inventari General de Béns d'aquesta institució.

II. En data 6 de juliol de 2022, va tenir entrada escrit de l'Ajuntament de Palma, núm. 37989 del registre general del Consell de Mallorca, on sol·licitava la cessió d'un tram de la via Ma-15D, en el terme municipal de Palma.

No obstant l'anterior, atesa l'avaluació tècnica i d'acord amb les característiques de la via, la cessió ha de comprendre de la totalitat de la via.

III. El dia 2 d'agost de 2022, el Servei d'Explotació i Conservació de la Direcció Insular d'Infraestructures, va emetre informe relatiu a la cessió, per part del Consell de Mallorca, de la titularitat a l'Ajuntament de Palma de la via Ma-15D, des de la rotonda de Son Llätzer a la rotonda amb la sortida 7 de la Ma-15 (pk. inicial 3,960 pk. final 7,028), adjuntant plànols en relació a dita infraestructura objecte de cessió.

Per altra banda, en data 28 de febrer de 2023, el coordinador en cap de la Direcció Insular d'Infraestructures, va emetre informe complementari relatiu a la necessitat de dotar a l'Ajuntament de Palma del finançament perquè sigui aquesta administració la que desenvolupi l'obra de reforç de ferm i l'adopció de les mesures més adients pel que fa a la reducció d'incidents a la intersecció del Camí de Muntanya amb la Ma-15D.

IV. Que aquesta cessió de la titularitat suposarà una millora i una gestió més eficaç de les respectives xarxes viàries d'ambdues administracions.

V. La via Ma-15D objecte de la cessió a l'Ajuntament de Palma, i segons consta en el Pla Director Sectorial de Carreteres forma part de la "Xarxa Secundària" i no li és exigible la connectivitat que imposa la norma balear sobre les carreteres de la Xarxa Primària. No obstant l'anterior, aquesta connectivitat es mantindrà.

VI. El Departament de Mobilitat i Infraestructures del Consell de Mallorca, en relació a la via Ma-15D, i dins de les seves competències,



havia previst la redacció d'un projecte per a la remodelació integral d'un tram de la travessera, amb la millora de la intersecció de la via Ma-15D amb el Camí de Sa Milana, per la qual cosa ja disposa d'estudis previs, cates, alçaments topogràfics, etc.

VII. Ambdues administracions consideren d'interès públic la millora de la carretera Ma-15D, i que la remodelació de la travessia deu anar acompanyada de la reurbanització i dotació de serveis.

Per tot això, acorden subscriure aquest conveni, que es regira per les següents,

CLÀUSULES

PRIMERA. Objecte del conveni

L'objecte d'aquest conveni és la cessió per part del Consell de Mallorca a l'Ajuntament de Palma de la titularitat de la via Ma-15D que a continuació es descriu i l'adopció, per part de la Direcció Insular d'Infraestructures del Departament de Mobilitat i Infraestructures, dels compromisos següents:

1.1. **Ma-15D:** El tram objecte de cessió és el comprés entre les dues rotondes extremes de la variant.

- p.k. inicial= 3,960 (rotonda variant)
- p.k. final= 7,028 (rotonda variant)
- longitud= 3068 m
- ample mitjà = 9 m
- superfície estimada= 27.612 m²

Valoració patrimonial estimada:

- superfície= 27.612 m²
- preu unitari= 25 €/m²
- valoració= 27.612 m² X 25 €/m² = 690.300 €

1.2. Entrega de tota la documentació en referència als estudis previs realitzats sobre la travessera Ma-15D.

1.3. La prestació de col·laboració tècnica per a la redacció del projecte de remodelació de la travessera urbana Ma-15D i la millora de la intersecció d'aquesta amb el Camí de Sa Milana.

1.4. L'assumpció dels costos de la reparació del ferm de la via Ma-15D en la travessera urbana objecte de cessió.

1.5. L'assumpció dels costos de les obres de la construcció d'una rotonda en la intersecció de la via Ma-15D i el Camí de Sa Milana.

Els informes del Servei d'Explotació i Conservació i del Coordinador en Cap, ambdós de la Direcció Insular d'Infraestructures, esmentats en l'antecedent tercer, són del següent tenor literal:

“Una vegada executada la variant de Son Ferriol la travessera pot esser objecte de cessió al municipi. El tram objecte de cessió a la corporació municipal de Palma travessa sòl urbà i suporta un trànsit eminentment local. En conseqüència, entenem més eficaç la gestió municipal de la via, per tal que se simplifiqui la tramitació dels expedients vinculats a autoritzacions d'obres dels veïnats i a l'explotació de la via. La carretera Ma-5012 segons consta al Pla Director Sectorial de Carreteres forma part de la xarxa no principal i en conseqüència no li és d'aplicació l'article 5.1 de la llei 5/1990 de 24 de maig, de Carreteres de la CAIB, respecte de la connectivitat. La xarxa de carreteres principal gestionada pel Consell de Mallorca es mantindrà connexa, una vegada cedit el tram de carretera que es descriu a continuació i que s'ha grafat al plànol adjunt.

La conservació estructural del pont que travessa la Ma-30 seguirà sent de competència del Consell de Mallorca i la conservació de la superestructura: paviments, sistema de contenció i serveis serà de competència municipal.

Ma-15D: El tram objecte de cessió és el comprés entre les dues rotondes extremes de la variant.

- p.k. inicial= 3,960 (rotonda variant)
- p.k. final= 7,028 (rotonda variant)
- longitud= 3068 m
- ample mitjà = 9 m
- superfície estimada= 27.612 m²

Valoració patrimonial estimada:

- superfície= 27.612 m2
- preu unitari= 25 €/m2
- valoració= 27.612 m2 X 25 €/m2 = 690.300 €

Nota:

El paviment es troba parcialment en mal estat. No requerirà actuació el tram d'elevació sobre la Ma-30 ni l'entorn de la rotonda del camí de ses bateries. La resta de superfície sí que requereix d'una repavimentació per lliurar-la al municipi en condicions òptimes”

”INFORME

En data 02 d'agost d'acord amb el que recull els antecedents anteriorment esmentats se sol·licita al servei d'explotació i conservació informe en referència a la cessió de la titularitat de la carretera Ma-15D. En aquest informe es recull la justificació de la necessitat de la cessió, però es fa referència al fet que s'haurà de lliurar la carretera en condicions òptimes, és a dir, amb la renovació de l'asfalt necessari. Es coincideix amb aquest informe, però s'ha de matisar el següent: des del servei de planificació i projectes s'estava treballant en la solució òptima per a la rehabilitació del ferm de la Ma-15D, atès que ens trobem en un entorn urbà on hi ha problemes relacionats amb l'alçada de la calçada pel que fa a les voreres, els drenatges de la carretera i municipals, les canalitzacions de serveis existents, ...la solució adequada, hauria de ser obligatòriament coordinada amb les entitats municipals, atès que des del departament de carreteres no es podia actuar sobre el ferm sense abans haver resolt els serveis afectats i la correcta urbanització de la zona.

La motivació d'aquest informe tècnic és la necessitat d'explicar per què no és possible realitzar l'obra d'asfaltat en aquest moment, i s'ha de dotar a l'ajuntament del pressupost perquè ells la desenvolupin una vegada cedida la carretera.

A continuació, s'explica el que s'ha indicat anteriorment, incloent-hi quines característiques té la via per dotar del context apropiat l'explicació

L'antiga carretera Ma 15 passava per un lateral de la zona urbana de Son Ferriol. Al construir la variant de Son Ferriol i quedar en servei al voltant de l'any 2007, el tram de l'antiga carretera va passar a ser preferentment de comunicació veïnal passant a anomenar-se Ma 15D. En aquests casos, s'inicia un tràmit de cessió als ajuntaments dels trams que deixen de ser principals. Exemples a la mateixa carretera Ma 15 són les variants d'Algaida, Vilafranca, Manacor o Sant Llorenç.

El traçat de la Ma 15D és de característiques clarament urbanes. Des de la rotonda de l'hospital de Son Espases, més coneguda per la rotonda de Can Maties i Miquel a causa del restaurant del mateix nom, es van planificant cada cop més construccions als costats de la carretera, sent l'últim exemple la futura construcció de l'Institut. El tram coincident amb el nucli urbà de Son Ferriol des del carrer Babieca i més enllà de la intersecció amb el camí de Muntanya té característiques similars a una travessia. El tram final fins a la sortida 7 de la Ma 15 també té nombroses edificacions amb els corresponents accessos a una o diverses finques i ara es pot considerar periurbà però ben aviat passarà a tenir caràcter urbà. Per això es pot concloure que la Ma 15D té característiques eminentment urbanes.

La Llei 5/1990, de 24 de maig, de Carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears estableix a l'article 31 una zona de protecció de 18 metres on no es poden realitzar obres ni es permeten més usos que els compatibles amb la seguretat viària amb l'autorització prèvia de l'organisme gestor. A més, a l'apartat 2 del mateix article s'indica que per a la posada en marxa de qualsevol activitat nova o modificació de l'existent que es produeixi a menys de 50 metres serà preceptiu l'informe de l'organisme titular de la carretera. Això condiciona el desenvolupament i l'ordenació urbanística de tot el tram. Aquests condicionants no serien aplicables en cas que la Ma-15D fos de titularitat municipal.

A l'article 33 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de Carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i com a continuació del paràgraf anterior, s'estableix una sèrie de prohibicions com les instal·lacions esportives amb caràcter permanent dins de la zona de protecció, instal·lacions turístiques i comercials quan no siguin provisionals o mòbils o bé línies aèries de nova construcció. També al mateix article s'assenyala que les condicions soterrades només es poden autoritzar a una distància no inferior als tres metres de l'aresta de l'esplanació de la carretera. És cert que s'estableix per a casos especials de serveis d'interès públic la reducció de l'esmentada distància de tres metres a un metre, però mai no es permetrien noves conduccions per sota de la calçada, com és habitual als carrers de traçat urbà.

Actualment hi ha un problema de drenatge entre els carrers Felanitx i Maria Anna Bonafé i també entre l'avinguda del Cid i el Camí de Muntanya, pel fet que els successius reforços de ferm de la carretera han elevat la rasant de tal manera que quan es produeixen precipitacions intenses és freqüent que entri l'aigua a garatges i plantes baixes de les edificacions més properes. Per solucionar aquest problema s'hauria de rebaixar la rasant de la carretera en algunes zones fins a 11 centímetres, segons l'informe efectuat pel laboratori de Carreteres. L'espessor de la mescla bituminosa és inferior i per tant quedarien afectades les capes inferiors formades per macadam. Això obligaria a la substitució total del ferm i la consegüent afecció a les conduccions de drenatge i clavegueram presents a la zona.



Una ordenació adequada de la urbanització de la zona s'ha de fer des d'una perspectiva municipal. Exemples d'això és el nombre d'aparcaments en paral·lel o en bateria, la ubicació i les dimensions d'un carril bici, el tipus i la ubicació de l'arbrat i espècies vegetals en general en parterres i jardineres, alçada i lluminàries de l'enllumenat, canalitzacions per als diferents serveis urbans, accessibilitat, etc.

El disseny de les rotondes de carreteres és molt més estricte que el de les rotondes urbanes. A la intersecció del Camí de Muntanya amb la Ma 15D i el Camí de Sa Milana s'han produït incidents habituals que podrien reduir-se en nombre i gravetat amb una solució mitjançant semàfors o bé mitjançant la construcció d'una rotonda. Si s'escollís aquesta darrera solució, un disseny municipal seria molt més flexible que el que imposa la Instrucció de Carreteres i es podria adequar molt millor a les necessitats d'un trànsit eminentment urbà. Aquesta obra es podria aprofitar per poder solucionar el problema del drenatge de l'aigua de pluja procedent del Camí de Muntanya de titularitat municipal.

Especialment al tram més urbà hi ha presència de contenidors d'escombraries, parades de transport públic, zones de parc al costat de la carretera freqüentades per menors, un Centre de Salut, negocis, locals d'hostaleria, semàfors amb els corresponents passos de vianants i en general una estructura totalment urbana per a la qual no està dissenyada l'actual Llei de Carreteres. Per això és aconsellable procedir com més aviat millor a la cessió del tram de carretera perquè passi a l'àmbit municipal on es podrà desenvolupar d'una manera més adequada per als ciutadans."

Atesa l'avaluació tècnica de la petició municipal i d'acord amb les característiques de la via, la cessió ha de comprendre la totalitat de la via. No obstant això i donades les diferències funcionals de la via, que permet diferenciar dos trams, aquesta cessió es realitzarà segons les fases que es detallen següidament.

Fase I: Cessió del tram comprès entre la rotonda d'accés a l'hospital de Son Llätzer fins a l'encreuament de la Ma-15D amb el carrer Babieca, inclòs est.

Fase II: Cessió del tram comprès entre l'encreuament anterior i la rotonda de la sortida 15 de la Ma-15, inclosa aquesta. En aquest tram s'inclou altra rotonda de nova construcció a la intersecció de la Ma-15D, el camí de Sa Milana i el Camí de Muntanya.

S'adjunta plànol de planta dels trams corresponents a cadascuna de les fases descrites.

La recepció d'ambdues fases es farà immediatament després de la signatura del present conveni amb les següents prescripcions relatives a responsabilitat patrimonial, conservació i manteniment dels trams esmentats.

El tram corresponent a la Fase I, a l'endema de la ata de signatura del conveni s'integrarà dins la xarxa viària municipal a tots els efectes, patrimonial, de conservació, manteniment, etc.

Fase II: Fins a la finalització de les obres corresponents a la reurbanització del viari o, al seu cas, al 31 de desembre de 2026, la responsabilitat patrimonial, conservació, manteniment del tram, serà competència del Consell Insular de Mallorca.

SEGONA. Vigència i duració del conveni

La vigència d'aquest conveni es de quatre (4) anualitats a partir de la data de la signatura d'aquest document o, al seu cas, no després del 31 de desembre de 2026, i en conseqüència, obliga a les parts des d'aquest moment i fins el compliment de les obligacions per a les parts, o bé fins que sobrevingui una de les causes d'extinció previstes a la clàusula sisena.

TERCERA. Desenvolupament dels objectius

Les parts mitjançant el present conveni acorden, els drets i les obligacions que cada una d'elles assumeix.

Per part del Consell de Mallorca:

- Cedir la titularitat de la via Ma-15D a l'Ajuntament de Palma, tram descrit en la clàusula primera i, en conseqüència, aquesta passarà a integrar-se en la xarxa local de l'Ajuntament des del moment en què se'n formalitzi la recepció mitjançant la signatura, per ambdues administracions públiques, de la corresponent "Acta de Lliurament". Tot això amb les prescripcions establertes a l'esmentat conveni.
- Entregar tota la documentació en referència als estudis previs realitzats sobre la travessera Ma-15D.
- Prestar la col·laboració tècnica per a la redacció del projecte de remodelació de la travessera urbana Ma-15D i la millora de la intersecció d'aquesta amb el Camí de Sa Milana.
- Assumir els costos de la reconstrucció del ferm de la via Ma-15D i la seva pavimentació segons la nova rasant de la via amb una rasant deprimida respecte de l'actual, així com, assumir els relatius a l'execució del projecte constructiu d'una rotonda en la intersecció de la via Ma-15D i el Camí de Sa Milana per a la millora de la intersecció entre aquestes dues infraestructures.

A la data de la signatura d'aquest conveni s'estima un cost pels conceptes esmentats de dos milions cent mil euros (2.100.000,00 €)





e. Assumir les indemnitzacions a tercers per responsabilitat patrimonial per a fets ocorreguts amb posterioritat a la signatura d'aquest conveni i que afectin el manteniment i els elements que formen part de la via objecte de cessió, segons les fases establertes en aquest conveni.

Per part de l'Ajuntament de Palma

a. Acceptar la titularitat de la via Ma-15D, objecte de cessió i, en conseqüència, assumir la conservació i manteniment, així com totes les competències i deures que comporta, segons l'establert en les clàusules d'aquest conveni.

b. Assumir les indemnitzacions a tercers per responsabilitat patrimonial per a fets ocorreguts amb posterioritat a la signatura d'aquest conveni i que afectin el manteniment i els elements que formen part de la via objecte de cessió, segons les fases establertes en aquest conveni.

c. Redactar, supervisar, aprovar, licitar i executar els projectes constructius a tot l'àmbit de cessió definit en aquest conveni, incloent la rotonda en la intersecció de la via Ma-15D i el Camí de Sa Milana, així com el relatiu a la reurbanització de via Ma-15D en la travessera urbana objecte de cessió. Aquests projectes es desenvoluparan amb dues fases. El primer projecte té com a àmbit d'actuació el tram de la Ma-15D definit per la Fase I. El segon projecte tindrà com a àmbit d'actuació la resta del tram objecte de cessió.

A la data de la signatura d'aquest conveni s'estima un cost pels conceptes esmentats de cinc milions cinc-cents mil euros (5.500.000,00 €)

QUARTA. Gestió del Conveni

Amb la finalitat de tractar totes aquelles qüestions que es puguin derivar del present conveni i proposar, si escau, el cas als òrgans competents les mesures a adoptar, es podrà constituir una comissió de seguiment, bilateral i paritària.

CINQUENA. Modificacions del conveni

La modificació del Conveni s'atendrà al procediment i requisits establerts per a la LRJSP 40/2015.

Les modificacions es tractaran prèviament al sí de la comissió de seguiment i hauran de ser acordades per les parts intervinents en el Conveni, atenent a l'article 49 g) de la LRJSP 40/2015, i per a la seva tramitació s'haurà incloure el contingut mínim que estableix l'article 49.

SISENA. Extinció i resolució del Conveni

El conveni es resoldrà pel compliment de l'objecte del conveni i una vegada finalitzat el seu termini de vigència si així ho determinen les parts. En cas contrari s'entendrà prorrogat tàcitament.

Seràn causes de resolució les contemplades a l'article 51.2 de la Llei 40/2015 (LRJSP); és a dir, l'incompliment de les obligacions i compromisos per alguna de les parts, l'acord unànimе entre aquestes, la decisió judicial que declari nul el conveni o per qualsevol altra causa prevista en el conveni o a les lleis corresponents.

Quant als efectes d'una resolució anticipada, s'haurà de tenir en compte el indicat a l'article 52 de la Llei 40/2015 LRJSP i procedir a la corresponent liquidació de l'aportació d'ambdues parts en funció de les tasques i funcions que s'hagin desenvolupat.

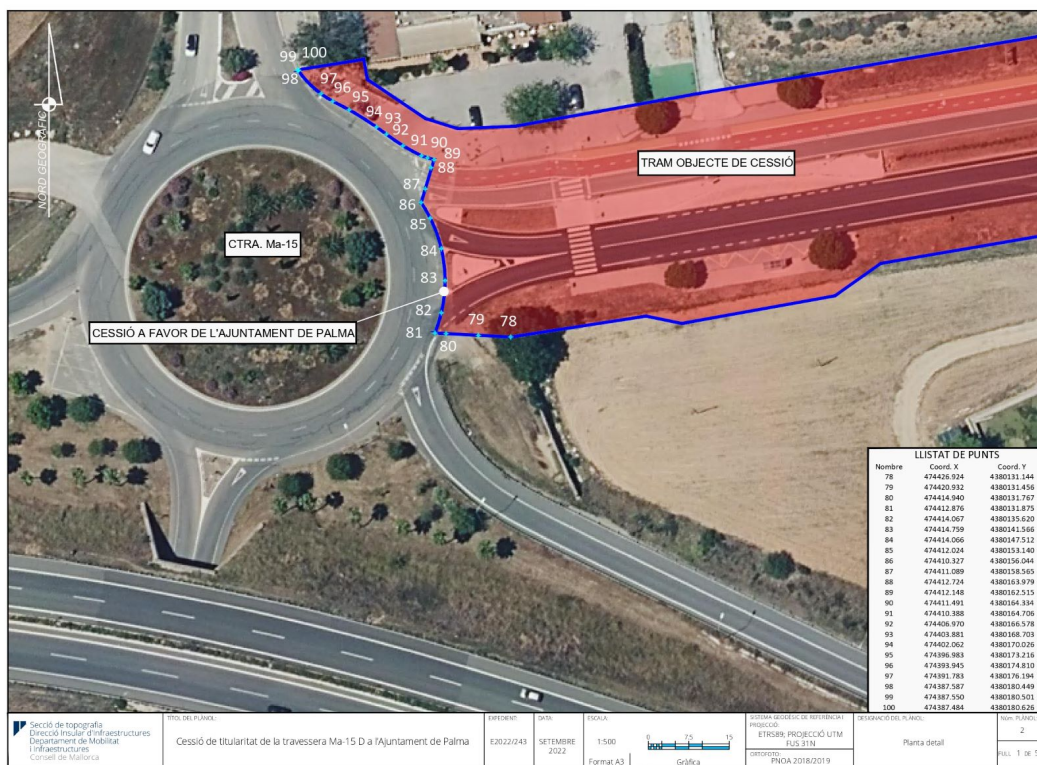
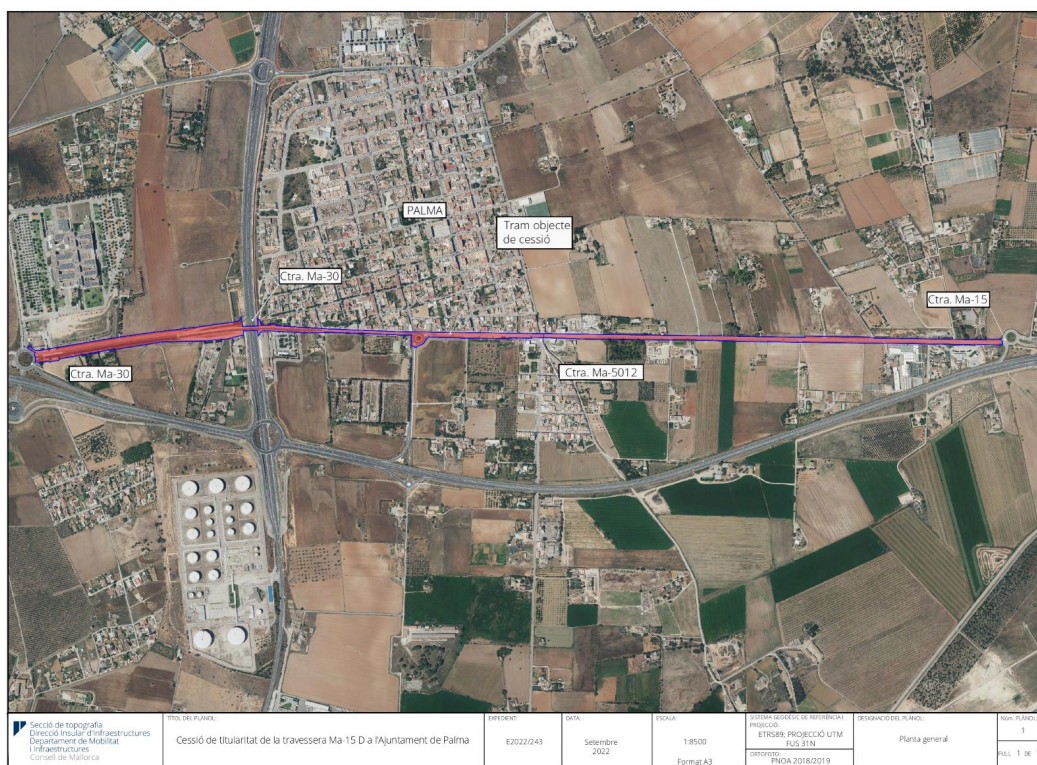
SETENA. Naturalesa jurídica i règim jurídic

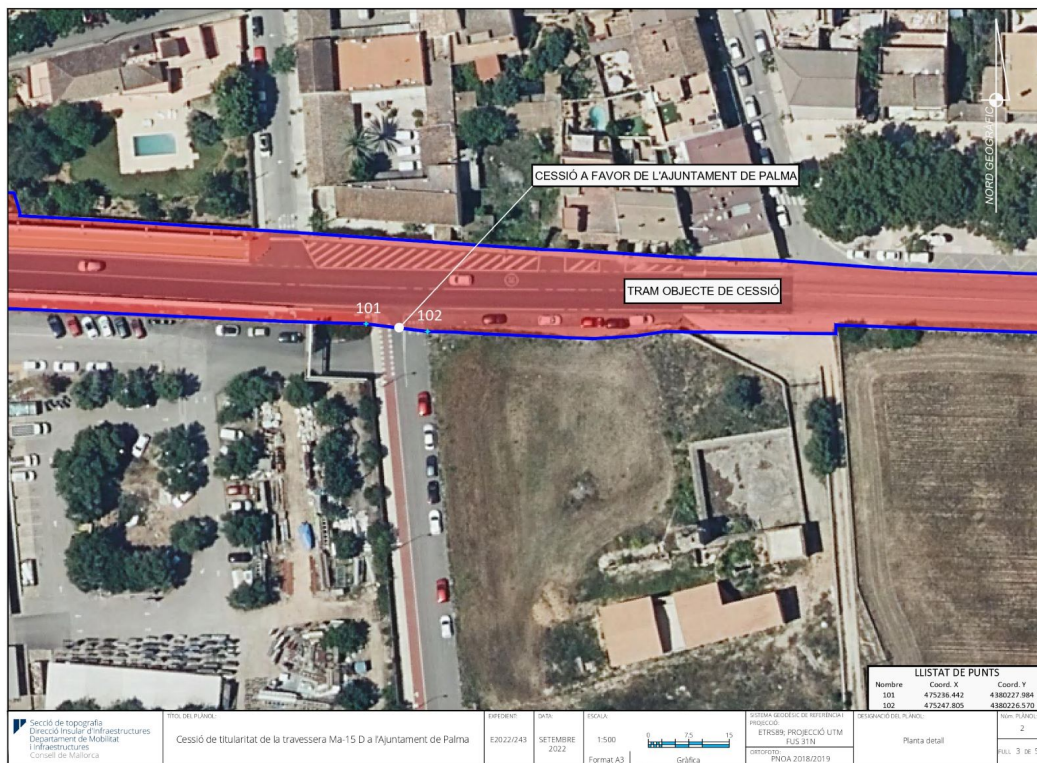
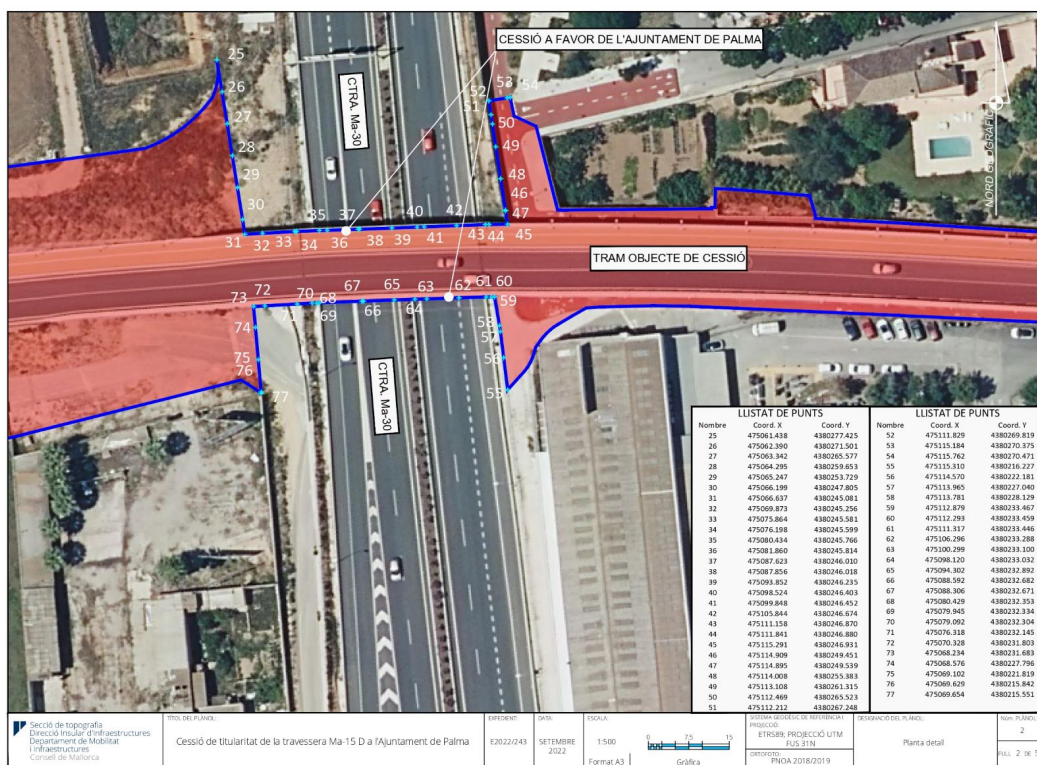
El present conveni té la naturalesa administrativa prevista en l'article 47.2 a de la LRJSP, dins del Capítol VI del seu Títol Preliminar, que contempla el règim jurídic complet dels convenis i recull la definició, tipus, contingut, etc... i quants elements es consideren necessaris per a la seva aprovació, subscripció i validesa.

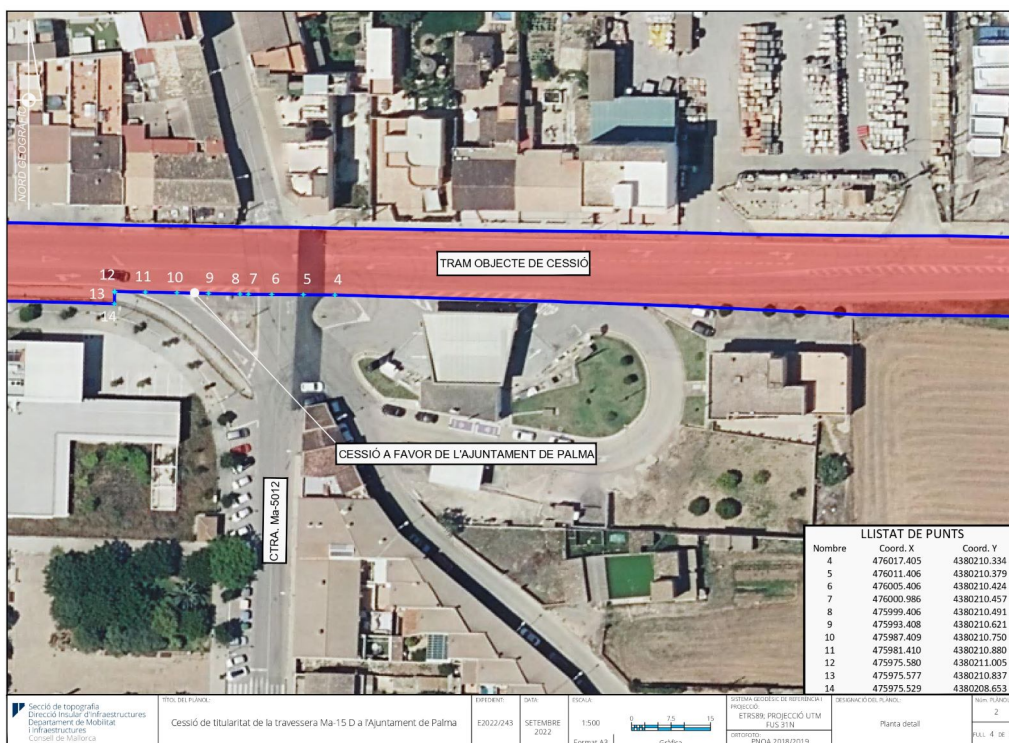
En cas de litigi entre les parts, les qüestions en controvèrsia seran sotmeses a la jurisdicció contenciosa administrativa, de conformitat amb el que es preveu a l'article 44 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, de la Jurisdicció contenciosa administrativa.

No obstant l'anterior, les parts acorden resoldre de mutu acord les qüestions que pugin sorgir de la interpretació i el compliment d'aquest conveni o plantejar-les, en el seu cas, davant la comissió de seguiment que es creï.

Com a prova de conformitat amb el contingut d'aquest conveni, les parts el signen per duplicat exemplar i a un sol efecte, en el lloc i data indicats a l'encapçalament.»







Palma, a data de la signatura electrònica (20 d'octubre de 2023)

El conseller executiu del Departament de Territori, Mobilitat i Infraestructures
(Fernando Rubio Aguiló)