

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

CONSEJO INSULAR DE MALLORCA

DEPARTAMENTO DE TERRITORIO, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

9953*Convenio de colaboración entre el Consejo de Mallorca y el Ayuntamiento de Palma en relación a la cesión de la vía Ma-15D del término municipal de Palma*

Dado que al punto 3º del acuerdo del Consejo Ejecutivo del Consejo de Mallorca de día 29 de marzo de 2023, relativo a la aprobación del “Convenio de colaboración entre el Consejo de Mallorca y el Ayuntamiento de Palma en relación a la cesión de la vía Ma-15D del término municipal de Palma. Expediente 878042D”, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Islas Baleares a los efectos de su general conocimiento.

Con el fin de dar cumplimiento a esta previsión, visto que día 9 de mayo de 2023 se formalizó dicho convenio mediante la firma del consejero ejecutivo del Departamento de Movilidad e Infraestructuras del Consejo de Mallorca y del alcalde-presidente del Ayuntamiento de Palma, se procede a su publicación:

«CONVENIO DE COLABORACIÓN EN MATERIA DE CARRETERAS ENTRE EL CONSEJO DE MALLORCA I EL AYUNTAMIENTO DE PALMA, EN RELACIÓN A LA CESIÓN DE LA VÍA Ma-15D DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE PALMA

En el lugar y fecha de las firmas electrónicas

REUNIDOS

Por una parte, el honorable. Sr. Iván Sevillano Miguel, consejero ejecutivo de Movilidad e Infraestructuras, en representación del Consejo de Mallorca, de acuerdo con el decreto de la presidenta del Consejo Insular de Mallorca, de 9 de diciembre de 2019, por el cual se determina la organización del Consejo Insular de Mallorca (BOIB nº. 167, de 12 de diciembre de 2019), en su vigente redacción,

Y por la otra, el Sr. José Hila Vargas, alcalde de Palma, por el acuerdo del Pleno adoptado en la sesión extraordinaria de 13 de junio de 2019, en virtud de las facultades que le atribuye el artículo 21 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local

Las partes se reconocen por la representación con que actúan, la capacidad suficiente para formalizar este convenio, por lo cual,

EXPONEN

I. El Consejo de Mallorca es el titular de la vía Ma-15D según consta en el Inventario General de Bienes de esta institución.

II. En fecha 6 de julio de 2022, tuvo entrada escrito del Ayuntamiento de Palma, nº. 37989 del registro general del Consejo de Mallorca, donde solicitaba la cesión de un tramo de la vía Ma-15D, en el término municipal de Palma.

No obstante lo anterior, vista la evaluación técnica y de acuerdo con las características de la vía, la cesión tiene que comprender de la totalidad de la vía.

III. El día 2 de agosto de 2022, el Servicio de Explotación y Conservación de la Dirección Insular de Infraestructuras, emitió informe relativo a la cesión, por parte del Consejo de Mallorca, de la titularidad en el Ayuntamiento de Palma de la vía Ma-15D, desde la rotonda de Son Llätzer en la rotonda con la salida 7 de la Ma-15 (pk. inicial 3,960 pk. final 7,028), adjuntando planos en relación a dicha infraestructura objeto de cesión.

Por otra parte, en fecha 28 de febrero de 2023, el coordinador jefe de la Dirección Insular de Infraestructuras, emitió informe complementario relativo a la necesidad de dotar en el Ayuntamiento de Palma de la financiación para que sea esta administración la que desarrolle la obra de refuerzo de firme y la adopción de las medidas más adecuadas con respecto a la reducción de incidentes a la intersección del Camino de Montaña con la Ma-15D.

IV. Que esta cesión de la titularidad supondrá una mejora y una gestión más eficaz de las respectivas redes viales de ambas administraciones.

V. La vía Ma-15D objeto de la cesión en el Ayuntamiento de Palma, y según consta en el Plan Director Sectorial de Carreteras forma parte de la “Red Secundaria” y no le es exigible la conectividad que impone la norma balear sobre las carreteras de la Red Primaria. No obstante lo anterior, esta conectividad se mantendrá.

VI. El Departamento de Movilidad e Infraestructuras del Consejo de Mallorca, en relación en la vía Ma-15D, y dentro de sus competencias, había previsto la redacción de un proyecto para la remodelación integral de un tramo de la travesía, con la mejora de la intersección de la vía Ma-15D con el Camino de a Àguila Marina, por lo cual ya dispone de estudios previos, cates, alzamientos topográficos, etc.

VII. Ambas administraciones consideran de interés público la mejora de la carretera Ma-15D, y que la remodelación de la travesía debe ir acompañada de la reurbanización y dotación de servicios.

Por todo eso, acuerdan suscribir este convenio, que se revuelve por las siguientes,

CLÁUSULAS

PRIMERA. Objeto del convenio

El objeto de este convenio es la cesión por parte del Consejo de Mallorca al Ayuntamiento de Palma de la titularidad de la vía Ma-15D que a continuación se describe y la adopción, por parte de la Dirección Insular de Infraestructuras del Departamento de Movilidad e Infraestructuras, de los compromisos siguientes:

1.1. **Ma-15D:** El tramo objeto de cesión es lo comprara entre las dos rotondas extremas de la variante.

- p.k. inicial= 3,960 (rotonda variante)
- p.k. final= 7,028 (rotonda variante)
- longitud= 3068 m
- ancho medio = 9 m
- superficie estimada= 27.612 m2

Valoración patrimonial estimada:

- superficie= 27.612 m2
- precio unitario= 25 €/m2
- valoración= 27.612 m2 X 25 €/m2 = 690.300 €

1.2. Entrega de toda la documentación en referencia a los estudios previos realizados sobre la travesía Ma-15D.

1.3. La prestación de colaboración técnica para la redacción del proyecto de remodelación de la travesía urbana Ma-15D y la mejora de la intersección de esta con el Camino de Su Àguila Marina.

1.4. La asunción de los costes de la reparación del firme de la vía Ma-15D en la travesía urbana objeto de cesión.

1.5. La asunción de los costes de las obras de la construcción de una rotonda en la intersección de la vía Ma-15D y el Camino de Su Àguila Marina.

Los informes del Servicio de Explotación y Conservación y del Coordinador Jefe, ambos de la Dirección Insular de Infraestructuras, mencionados en el antecedente tercero, son del siguiente tenor literal:

“Una vez ejecutada la variante de Son Ferriol la travesía puede esser objeto de cesión en el municipio. El tramo objeto de cesión a la corporación municipal de Palma atraviesa suelo urbano y soporta un tráfico eminentemente local. En consecuencia, entendemos más eficaz la gestión municipal de la vía, a fin de que se simplificará la tramitación de los expedientes vinculados a autorizaciones de obras de los vecindarios y a la explotación de la vía. La carretera Ma-5012 según consta en el Plan Director Sectorial de Carreteras forma parte de la red no principal y en consecuencia no le es de aplicación el artículo 5.1 de la ley 5/1990 de 24 de mayo, de Carreteras de la CAIB, respecto de la conectividad. La red de carreteras principal gestionada por el Consejo de Mallorca se mantendrá conexas, una vez cedido el tramo de carretera que se describe a continuación y que se ha grafiat en el plano adjunto.

La conservación estructural del puente que atraviesa la Ma-30 seguirá siendo de competencia del Consejo de Mallorca y la conservación de la superestructura: pavimentos, sistema de contención y servicios será de competencia municipal.

Ma-15D: El tramo objeto de cesión es lo comprara entre las dos rotondas extremas de la variante.

- p.k. inicial= 3,960 (rotonda variante)
- p.k. final= 7,028 (rotonda variante)
- longitud= 3068 m
- ancho medio = 9 m



- superficie estimada= 27.612 m2

Valoración patrimonial estimada:

- superficie= 27.612 m2
- precio unitario= 25 €/m2
- valoración= 27.612 m2 X 25 €/m2 = 690.300 €

Nota:

El pavimento se encuentra parcialmente en mal estado. No requerirá actuación el tramo de elevación sobre la Ma-30 ni el entorno de la rotonda del camino de sus baterías. El resto de superficie sí que requiere de una repavimentación para entregarla al municipio en condiciones óptimas"

"INFORME

En fecha 02 de agosto de acuerdo con lo que recoge los antecedentes anteriormente mencionados se solicita al servicio de explotación y conservación informe en referencia a la cesión de la titularidad de la carretera Ma-15D. En este informe se recoge la justificación de la necesidad de la cesión, pero se hace referencia al hecho de que se tendrá que entregar la carretera en condiciones óptimas, es decir, con la renovación del asfalto necesario. Se coincide con este informe, pero se tiene que matizar el siguiente: desde el servicio de planificación y proyectos se estaba trabajando en la solución óptima para la rehabilitación del firme de la Ma-15D, dado que nos encontramos en un entorno urbano donde hay problemas relacionados con la altura de la calzada con respecto a las aceras, los drenajes de la carretera y municipales, las canalizaciones de servicios existentes,...la solución adecuada, tendría que ser obligatoriamente coordinada con las entidades municipales, dado que desde el departamento de carreteras no se podía actuar sobre el firme sin antes haber resuelto los servicios afectados y la correcta urbanización de la zona.

La motivación de este informe técnico es la necesidad de explicar por qué no es posible realizar la obra de asfaltado en este momento, y se tiene que dotar en el ayuntamiento del presupuesto para que ellos la desarrollen una vez cedida la carretera.

A continuación, se explica lo que se ha indicado anteriormente, incluyendo cuáles características tiene la vía para dotar del contexto apropiado la explicación

La antigua carretera Mi 15 pasaba por un lateral de la zona urbana de Son Ferriol. Al construir la variante de Son Ferriol y quedar en servicio en torno al año 2007, el tramo de la antigua carretera pasó a ser preferentemente de comunicación vecinal pasando a llamarse Mi 15D. En estos casos, se inicia un trámite de cesión en los ayuntamientos de los tramos que dejan de ser principales. Ejemplos en la misma carretera Mi 15 son las variantes de Algaida, Vilafranca, Manacor o Sant Llorenç.

El trazado de la Mi 15D es de características claramente urbanas. Desde la rotonda del hospital de Son Espases, más conocida por la rotonda de Can Maties i Miquel a causa del restaurante del mismo nombre, se van planificando cada vez más construcciones en los lados de la carretera, siendo el último ejemplo la futura construcción del Instituto. El tramo coincidente con el núcleo urbano de Son Ferriol desde la calle Babieca y más allá de la intersección con el camino de Muntanya tiene características similares a una travesía. El tramo final hasta la salida 7 de la Mi 15 también tiene numerosas edificaciones con los correspondientes accesos a una o varias fincas y ahora se puede considerar periurbano pero muy pronto pasará a tener carácter urbano. Por eso se puede concluir que la Mi 15D tiene características eminentemente urbanas.

La Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares establece en el artículo 31 una zona de protección de 18 metros donde no se pueden realizar obras ni se permiten más usos que los compatibles con la seguridad vial con la autorización previa del organismo gestor. Además, en el apartado 2 del mismo artículo se indica que para la puesta en marcha de cualquier actividad nueva o modificación del existente que se produzca a menos de 50 metros será preceptivo el informe del organismo titular de la carretera. Eso condiciona el desarrollo y la ordenación urbanística de todo el tramo. Estos condicionantes no serían aplicables en caso de que la Ma-15D fuera de titularidad municipal.

En el artículo 33 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y como a continuación del párrafo anterior, se establece una serie de prohibiciones como las instalaciones deportivas con carácter permanente dentro de la zona de protección, instalaciones turísticas y comerciales cuando no sean provisionales o móviles o bien líneas aéreas de nueva construcción. También en el mismo artículo se señala que las condiciones soterradas sólo se pueden autorizar a una distancia no inferior a los tres metros de la arista de la explanación de la carretera. Es cierto que se establece para casos especiales de servicios de interés público la reducción de la mencionada distancia de tres metros a un metro, pero nunca se permitirían nuevas conducciones por debajo de la calzada, como es habitual en las calles de trazado urbano.

Actualmente hay un problema de drenaje entre las calles Felanitx y Maria Anna Bonafé y también entre la avenida del Cid y el Camino de

Montaña, por el hecho que los sucesivos refuerzos de firme de la carretera han elevado la rasante de tal manera que cuando se producen precipitaciones intensas es frecuente que entre el agua a garajes y plantas bajas de las edificaciones más próximas. Para solucionar este problema se tendría que rebajar la rasante de la carretera en algunas zonas hasta 11 centímetros, según el informe efectuado por el laboratorio de Carreteras. La espesura de la mezcla bituminosa es inferior y por lo tanto quedarían afectadas las capas inferiores formadas por macadam. Eso obligaría a la sustitución total del firme y la consiguiente afección a las conducciones de drenaje y alcantarillado presentes en la zona.

Una ordenación adecuada de la urbanización de la zona se tiene que hacer desde una perspectiva municipal. Ejemplos de eso es el número de aparcamientos en paralelo o en batería, la ubicación y las dimensiones de un carril bici, el tipo y la ubicación del arbolado y especies vegetales en general en parterres y jardineras, altura y luminarias del alumbrado, canalizaciones para los diferentes servicios urbanos, accesibilidad, etc.

El diseño de las rotondas de carreteras es mucho más estricto que el de las rotondas urbanas. A la intersección del Camino de Montaña con la Mi 15D y el Camino de Su Àguila Marina se han producido incidentes habituales que podrían reducirse en número y gravedad con una solución mediante semáforos o bien mediante la construcción de una rotonda. Si se escogiera esta última solución, un diseño municipal sería mucho más flexible que el que impone la Instrucción de Carreteras y se podría adecuar mucho mejor a las necesidades de un tráfico eminentemente urbano. Esta obra se podría aprovechar para poder solucionar el problema del drenaje del agua de lluvia procedente del Camino de Montaña de titularidad municipal.

Especialmente en el tramo más urbano hay presencia de contenedores de basuras, paradas de transporte público, zonas de parque al lado de la carretera frecuentadas por menores, un Centro de Salud, negocios, locales de hostelería, semáforos con los correspondientes pasos de peatones y en general una estructura totalmente urbana para la cual no está diseñada la actual Ley de Carreteras. Por eso es aconsejable proceder cuanto antes mejor a la cesión del tramo de carretera para que pase en el ámbito municipal donde se podrá desarrollar de una manera más adecuada para los ciudadanos.”

Vista la evaluación técnica de la petición municipal y de acuerdo con las características de la vía, la cesión tiene que comprender la totalidad de la vía. No obstante, y dadas las diferencias funcionales de la vía, que permite diferenciar dos tramos, esta cesión se realizará según las fases que se detallan seguidamente.

Fase I: Cesión del tramo comprendido entre la rotonda de acceso al hospital de Son Llàtzer hasta el cruce de la Ma-15D con la calle Babieca, incluido este.

Fase II: Cesión del tramo comprendido entre el cruce anterior y la rotonda de la salida 15 de la Ma-15, incluida esta. En este tramo se incluye otra rotonda de nueva construcción en la intersección de la Ma-15D, el camino de Su Àguila Marina y el Camino de Montaña.

Se adjunta plano de planta de los tramos correspondientes a cada una de las fases descritas.

La recepción de ambas fases se hará inmediatamente desprendido de la firma del presente convenio con las siguientes prescripciones relativas a responsabilidad patrimonial, conservación y mantenimiento de los tramos mencionados.

El tramo correspondiente a la Fase I, al día siguiente de la ata de firma del convenio se integrará dentro de la red vial municipal a todos los efectos, patrimonial, de conservación, mantenimiento, etc.

Fase II: Hasta la finalización de las obras correspondientes a la reurbanización del vial o, en su caso, al 31 de diciembre de 2026, la responsabilidad patrimonial, conservación, mantenimiento del tramo, será competencia del Consejo Insular de Mallorca.

SEGUNDA. Vigencia y duración del convenio

La vigencia de este convenio se de cuatro (4) anualidades a partir de la fecha de la firma de este documento o, a su caso, no desprendido del 31 de diciembre de 2026, y en consecuencia, obliga en las partes desde este momento y hasta el cumplimiento de las obligaciones para las partes, o bien hasta que sobrevenga una de las causas de extinción previstas a la cláusula sexta.

TERCERA. Desarrollo de los objetivos

Las partes mediante el presente convenio acuerdan, los derechos y las obligaciones que cada una de ellas asume.

Por parte del Consejo de Mallorca:

- Ceder la titularidad de la vía Ma-15D en el Ayuntamiento de Palma, tramo descrito en la cláusula primera y, en consecuencia, esta pasará a integrarse en la red local del Ayuntamiento desde el momento en que se formalice la recepción mediante la firma, por ambas administraciones públicas, de la correspondiente “Acta de Entrega”. Todo eso con las prescripciones establecidas en el mencionado convenio.

- b. Entregar toda la documentación en referencia a los estudios previos realizados sobre la travesía Ma-15D.
- c. Prestar la colaboración técnica para la redacción del proyecto de remodelación de la travesía urbana Ma-15D y la mejora de la intersección de esta con el Camino de Su Àguila Marina.
- d. Asumir los costes de la reconstrucción del firme de la vía Ma-15D y su pavimentación según la nueva rasante de la vía con una rasante deprimida respecto del actual, así como, asumir los relativos a la ejecución del proyecto constructivo de una rotonda en la intersección de la vía Ma-15D y el Camino de Su Àguila Marina para la mejora de la intersección entre estas dos infraestructuras.

A la fecha de la firma de este convenio se estima un coste por los conceptos mencionados de dos millones cien mil euros (2.100.000,00 €)

- e. Asumir las indemnizaciones en terceros por responsabilidad patrimonial para hechos ocurridos con posterioridad a la firma de este convenio y que afecten al mantenimiento y los elementos que forman parte de la vía objeto de cesión, según las fases establecidas en este convenio.

Por parte del Ayuntamiento de Palma

- a. Aceptar la titularidad de la vía Ma-15D, objeto de cesión y, en consecuencia, asumir la conservación y mantenimiento, así como todas las competencias y deberes que comporta, según el establecido en las cláusulas de este convenio.
- b. Asumir las indemnizaciones en terceros por responsabilidad patrimonial para hechos ocurridos con posterioridad a la firma de este convenio y que afecten al mantenimiento y los elementos que forman parte de la vía objeto de cesión, según las fases establecidas en este convenio.
- c. Redactar, supervisar, aprobar, licitar y ejecutar los proyectos constructivos a todo el ámbito de cesión definido en este convenio, incluyendo la rotonda en la intersección de la vía Ma-15D y el Camino de Su Àguila Marina, así como el relativo a la reurbanización de vía Ma-15D en la travesía urbana objeto de cesión. Estos proyectos se desarrollarán con dos fases. El primer proyecto tiene como ámbito de actuación el tramo de la Ma-15D definido por la Fase I. El segundo proyecto tendrá como ámbito de actuación el resto del tramo objeto de cesión.

A la fecha de la firma de este convenio se estima un coste por los conceptos mencionados de cinco millones quinientos mil euros (5.500.000,00 €)

CUARTA. Gestión del Convenio

Con la finalidad de tratar todas aquellas cuestiones que se puedan derivar del presente convenio y proponer, si procede, el caso en los órganos competentes las medidas a adoptar, se podrá constituir una comisión de seguimiento, bilateral y paritaria.

QUINTA. Modificaciones del convenio

La modificación del Convenio se atenderá al procedimiento y requisitos establecidos para la LRJSP 40/2015.

Las modificaciones se tratarán previamente en el sí de la comisión de seguimiento y tendrán que ser acordadas por las partes intervinientes en el Convenio, atendiendo en el artículo 49 g) de la LRJSP 40/2015, y para su tramitación se habrá incluir el contenido mínimo que establece el artículo 49.

SEXTA. Extinción y resolución del Convenio

El convenio se resolverá por el cumplimiento del objeto del convenio y una vez finalizado su plazo de vigencia si así lo determinan las partes. En caso contrario se entenderá prorrogado tácitamente.

Serán causas de resolución las contempladas en el artículo 51.2 de la Ley 40/2015 (LRJSP); es decir, el incumplimiento de las obligaciones y compromisos por alguna de las partes, el acuerdo unánime entre estas, la decisión judicial que declare nulo el convenio o por cualquier otra causa prevista en el convenio o a las leyes correspondientes.

En cuanto a los efectos de una resolución anticipada, se tendrá que tener en cuenta el indicado al artículo 52 de la Ley 40/2015 LRJSP y proceder a la correspondiente liquidación de la aportación de ambas partes en función de las tareas y funciones que se hayan desarrollado.

SÉPTIMA. Naturaleza jurídica y régimen jurídico

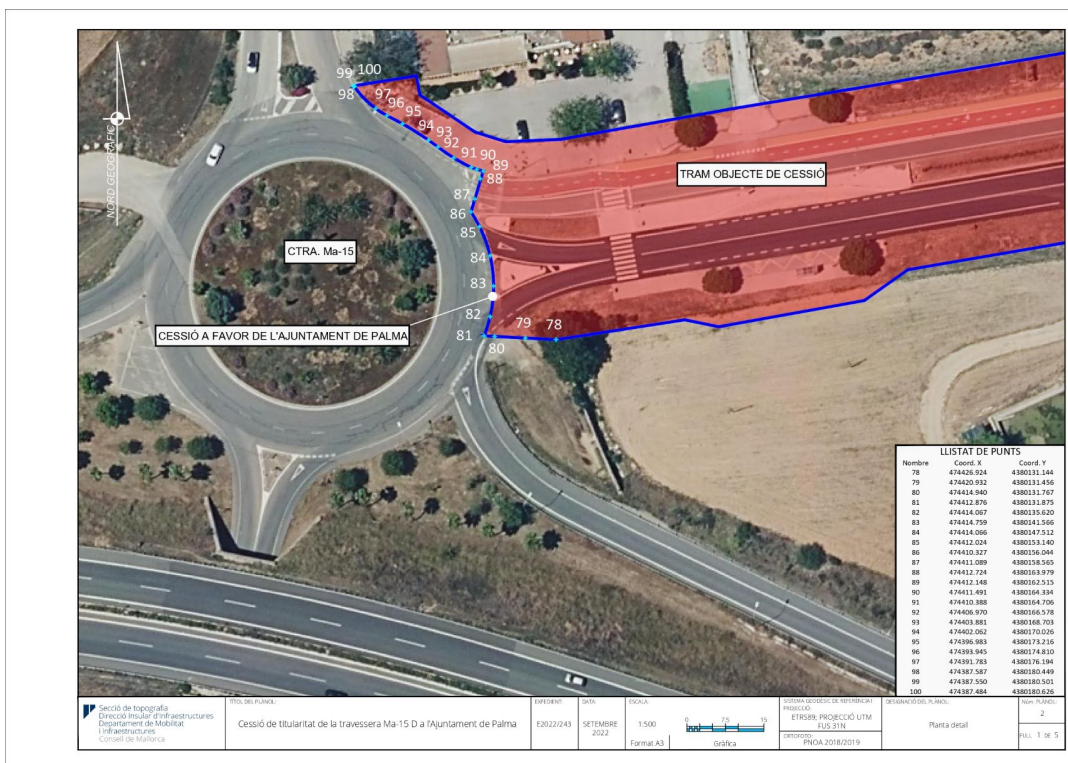
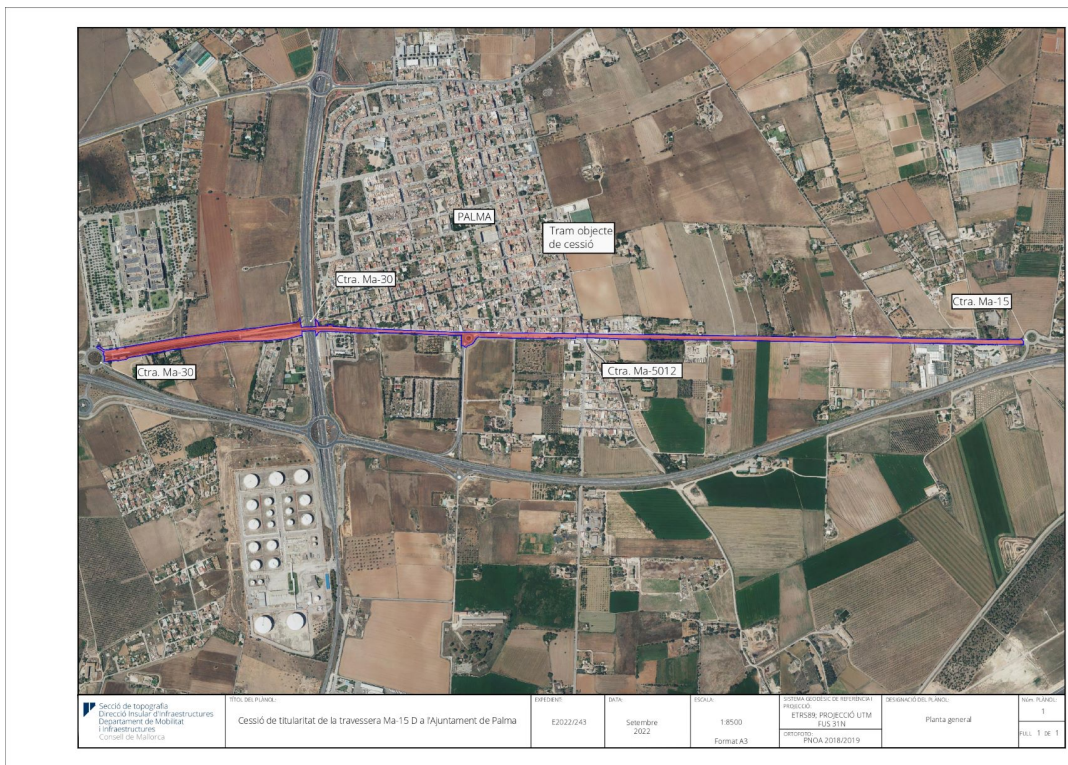
El presente convenio tiene la naturaleza administrativa prevista en el artículo 47.2 a de la LRJSP, dentro del Capítulo VI de su Título Preliminar, que contempla el régimen jurídico completo de los convenios y recoge la definición, tipo, contenido, etc... y cuántos elementos se consideran necesarios para su aprobación, suscripción y validez.

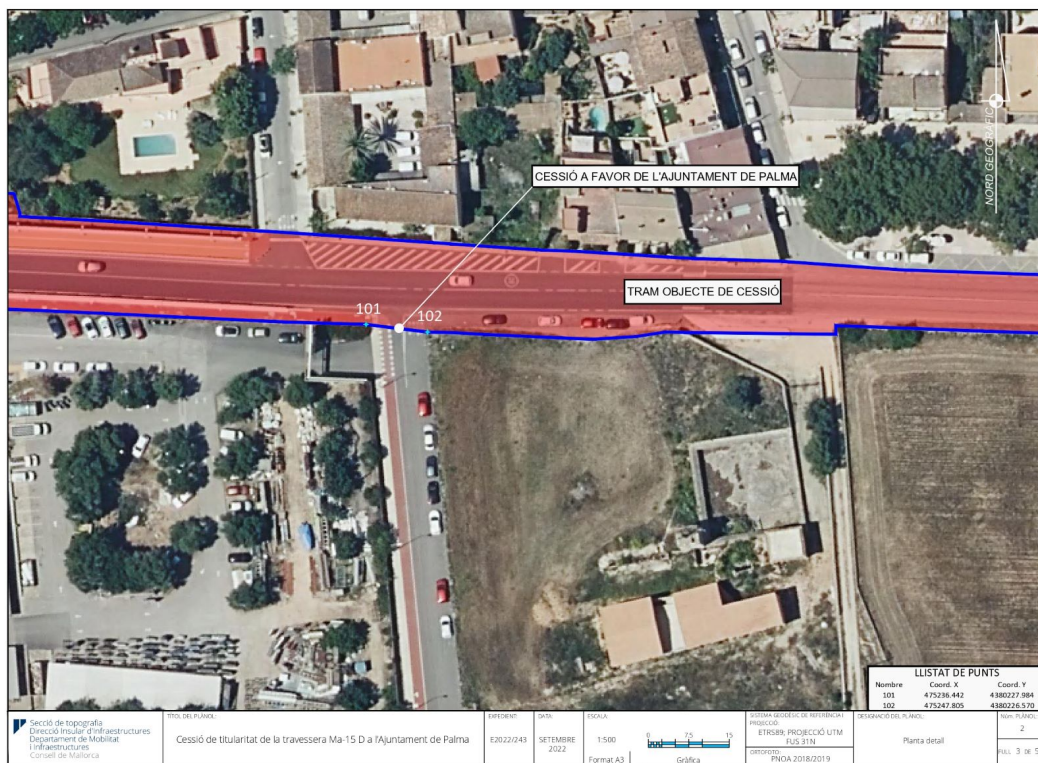
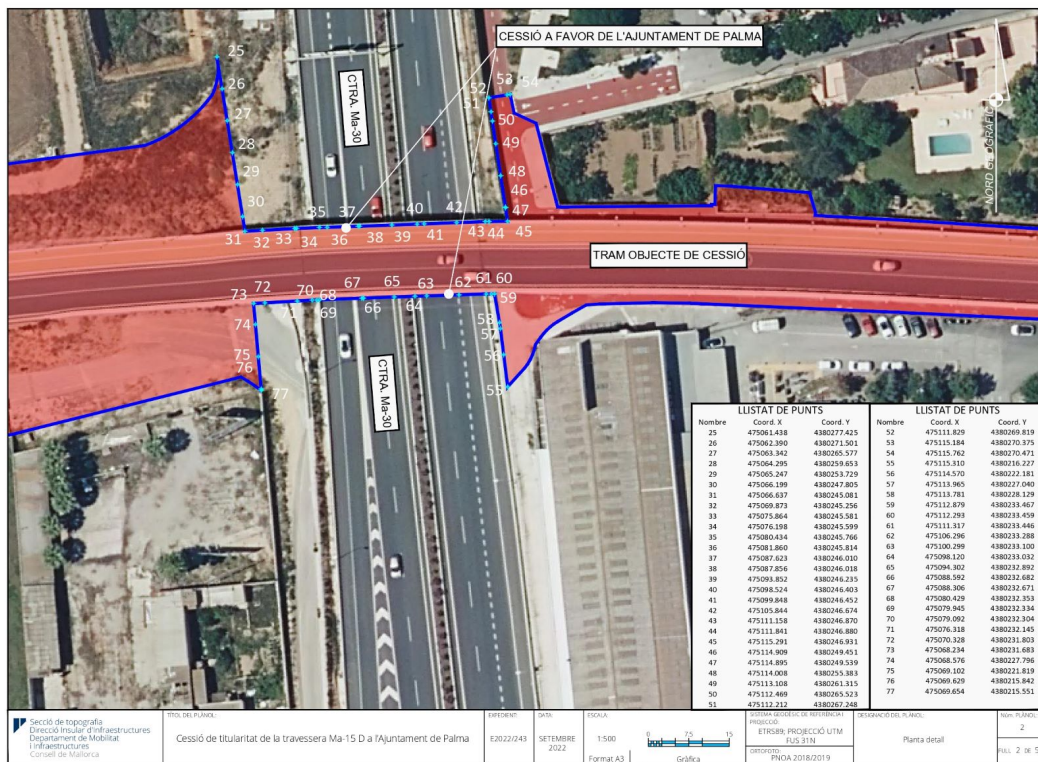
En caso de litigio entre las partes, las cuestiones en controversia serán sometidas a la jurisdicción contenciosa administrativa, de conformidad

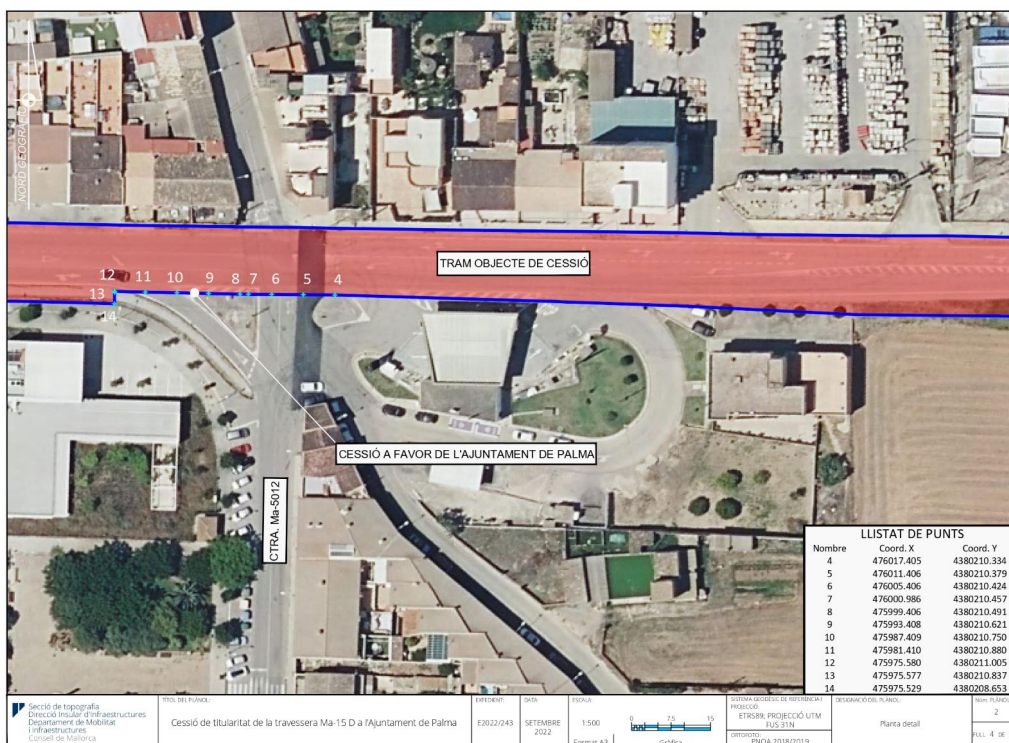
con lo que se prevé en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción contenciosa administrativa.

No obstante lo anterior, las partes acuerdan resolver de mutuo acuerdo las cuestiones que suban surgir de la interpretación y el cumplimiento de este convenio o plantearlas, en su caso, ante la comisión de seguimiento que se cree.

Como prueba de conformidad con el contenido de este convenio, las partes lo firman por duplicado ejemplar y a un solo efecto, en el lugar y fecha indicados al encabezamiento.»







Palma, a fecha de la firma electrónica (20 de octubre de 2023)

El consejero ejecutivo del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras
(Fernando Rubio Aguiló)