A LA MESA DE LA COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ DE LES AUTOPISTES D'EIVISSA

Informe conclusions comissió d'investigació Autopistes d'Eivissa

Parlament de les Illes Balears
31 MAR. 2017
REGISTRE

Índex

Presentació

1. Procés de contractació

1.1. Antecedents i confecció del règim concessional

1.2. Elecció del model concessional i elaboració dels plecs

1.3. Procés de contractació i adjudicació

1.4. L'avantatge competitiu de MAB

2. Execució de les obres

2.1. Expropiacions

2.2. Modificacions del contracte

2.3. Gestió de les terres

2.4. Arqueologia

2.5. Escultures

3. Gestió de la concessió

3.1. Reequilibri econòmic financer i rescat

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

3.3. Inundacions i altres deficiències

3.4. Contenciosos

3.4.1. Còmput de vehicles

3.4.2. Reequilibri i «sobrecostos»

3.5. Gestió de la publicitat

3.6. Auditoria Gerens Hill

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

5. Propostes de canvis normatius i de procediment

6. Resum executiu de conclusions

7. Annexos

Presentació

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

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

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

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

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

1. Procés de contractació

1.1. Antecedents

La construcció de les autopistes d'Eivissa s'emmarca en el desplegament, a nivell d'Estat, de l'anomenat «Pla d'infraestructures» impulsat pel President Aznar a partir de l'any 1999, que pretenia executar inversions en carreteres i altres infraestructures, especialment de transport, per valor de 19 bilions d'euros fins a l'any 2007. Una quantitat econòmica de la qual no disposaven les administracions, però que seria possible implementar a partir del que s'ha anomenat la «col·laboració pública-privada» en forma de nous règims concessionals d'obra pública que no s'havien practicat fins aleshores, i mitjançant els quals les empreses concessionàries avançaven els doblers de les obres licitades, que llavors les administracions retornarien amb diferents fórmules mitjançant el pagament d'anualitats fins a cobrir el cost de la construcció i manteniment d'aquestes infraestructures fins a la finalització de la concessió, generalment per períodes iguals o superiors a 25 anys. A més d'aquest suposat avantatge, les noves concessions tenien la virtualitat de què no computaven a deute públic.

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

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

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

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

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

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

1.2. Elecció del model concessional i elaboració dels plecs

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

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

Per altra banda, **la contractació d'Ernst and Young** es justifica justament pels seus «coneixements» en relació a la gestió d'un model concessional -la concessió administrativa

amb pagament mitjançant peatge a l'obra- amb el qual són definitoris elements com el Pla Econòmic-Financer (PEF), el VAN d'ingressos, el TIR per a l'accionista i el reequilibri econòmic-financer de la concessió.

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

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

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

Però pitjor que això encara és la **no assumpció de cap responsabilitat per part de les consultores que participen en el procés**, i especialment de la firma *Ernst and Young*, i la contradicció entre els compareixents que han defensat l'assessoria per part d'aquesta empresa motivada la complexitat del règim concessional, i el testimoni de **Sabiniano Medrano**, el darrer compareixent a la comissió, un dels màxims responsables a nivell estatal d'*Ernst and Young*, que ha reconegut que la seva participació pel que fa a aquesta qüestió es limitava a qüestions del plec de clàusules administratives, i no a l'assessorament pel que va a la viabilitat del pla econòmic financer (Diari de Sessions núm. 50, 17/02/2017, p. 1014), que és justament la part més complexa i problemàtica del règim concessional.

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

1.3. **Procés de contractació i adjudicació**

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

• Dimecres 1 de juny, la funcionària Flor Espinar convoca la mesa de contractació, per divendres 3 de juny. El mateix dia 1, l'enginyer de carreteres Morell elabora un informe on no descarta cap empresa. El dia següent, dia 2, torna fer un informe complementari per descartar les ofertes de FCC i Sacyr.

• Divendres dia 3, a la Mesa, les dues darreres són descartades, i s'encomana a *Ernst&Young* un informe de valoració econòmica sobre la UTE «Accesos Ibiza» que previsiblement guanyaria el concurs.

• Dilluns dia 6 *Ernst&Young* presenta l'informe que segons consta a la documentació, ja estava elaborat el 30 de maig, és a dir, una setmana abans, i que serviria per adjudicar definitivament, dia 10 de juny, les obres a «Accesos Ibiza», la UTE conformada per MAB i *Ortiz Construcciones y Proyectos*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Execució de les obres

2.1. Expropiacions

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

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

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

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

(Testimoni de Maria Sala Serra, Íbid., pàg. 520)

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

Per altra banda, i tenint en compte que qui avançava els diners de les expropiacions eren les concessionàries, resulta també curiós que per tant, l'empresa MAB avançàs per tant aquests diners que s'haurien pagat de més a la família del Sr. Matutes, amb qui mantenia vincles societaris, en una operació que podríem qualificar d'**acord entre socis privats**.

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

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

2.2. **Modificacions del contracte**

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. **Gestió de les terres**

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

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

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

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

«Consider que el Sr. Carbonero va mostrar una cara compromesa, almenys en un primer moment, jo tenia molta confiança en la seva gestió en aquest aspecte, però per a mi és molt trist veure com aquelles terres no se'n varen anar d'allà en quatre anys, segueixen allà encara amb els anys passats i crec que això és una gran fallada d'aquell govern balear, d'aquells anys."

A la mateixa sessió va declarar:

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

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

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

2.4. **Arqueologia i 1% cultural**

2.4.1. **Arqueologia i destrucció patrimonial**

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

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

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

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

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

Aquesta destrucció del patrimoni històric ha estat judicialitzada, en el litigi que mantén l'organització ecologista GEN-GOB contra el conseller de Patrimoni del Consell d'Eivissa i

Formentera durant els anys 2003-2007 el Sr. **Joan Marí Tur**. Després d'una primera sentència absolutòria, l'Audiència Provincial va obligar a la jutgessa del Jutjat del penal núm. 2 d'Eivissa que refés aquesta sentència, que ha estat recorreguda de bell nou el passat mes de febrer, per part de la Fiscalia, que acusa l'exconseller i altres de delicte continuat de prevaricació per omissió i incompliment de la Llei de Patrimoni Històric.

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

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

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

La Sra. **Fanny Tur** va declarar també davant la comissió que Marí Tur en arribar al poder a la legislatura 2003-2007 hauria donat ordes precises i va anunciar públicament la caducitat d'alguns expedients de protecció (concretament els molins declarats BIC de l'entorn de l'aeroport) incoats durant l'anterior legislatura, que haguessin suposat un obstacle al desenvolupament de les obres (Diari de Sessions núm. 26, 9/12/2016, pàg. 548).

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

2.4.1. 1% cultural

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

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

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

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

2.5. **Escultures**

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

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

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

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

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

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

3. Gestió de la concessió

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

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

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

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

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

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

3.1. **Reequilibri econòmic financer i rescat**

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

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

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

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

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

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

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

Allò que és del tot qüestionable és que un mateix expedient administratiu que comença amb les decisions polítiques esmentades, i amb la participació directa de la Sra. Cabrer i el

Sr. Jover a les reunions de seguiment de les obres fins i tot d'aquest darrer a les reunions de consell d'administració de les societats concessionàries, continuï anys més tard, concretament durant la passada legislatura (entre 2011 i 2014) gestionat pel Sr. Jover com a cap de departament, en aquest cas com a funcionari reclamat des de l'administració autonòmica.

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

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

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

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

Així ha quedat corroborat amb els testimonis donats davant la comissió, tot i que el Sr. Jover va adreçar al Parlament amb posterioritat a la seva segona compareixença un escrit en el qual desmenteix aquest relat i acusa fins i tot de mentir a l'ex-directora de l'Advocacia.

Cal esmentar aquí que Jover no sols no va ser desautoritzat ni sancionat ni per part del conseller Gornès, ni de Gabriel Company, malgrat la gravetat de les acusacions de Perelló, ni els seus superiors no varen sol·licitar un informe de contrast o aclaridor que permetés

desmuntar les tesis de Jover, sobretot pel greuge que va significar per a les arques públiques la utilització del seu informe per part de les empreses constructores.

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

3.3. **Inundacions i altres deficiències**

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

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

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

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

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

3.4. **Contenciosos**

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

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

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

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

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

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

3.4.1.1. El còmput de vehicles

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

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

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

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

3.4.1.2. La interpretació de les clàusules 53.4. i 53.5

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

La taula d'imports anuals de l'EVEF es va elaborar per a les dues obres. Les empreses consideraven que la taula era orientativa, i que l'únic que sí estava reglat eren els

increments interanuals, que no es podien superar. És a dir que el trànsit real del primer any era el que limitava els trànsits a pagar per part de l'administració.

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

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

Amb posterioritat, el 5/04/2011, el vice-interventor de la CAIB, el Sr. **Amengual Antich**, va emetre un segon informe que ell a la comissió va considerar una interpretació addicional al seu propi informe de 25/01/2011 on fa una lectura de la clàusula de l'article 55 contrària a l'establerta al primer informe.

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

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

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Sí, però en aquest cas la Intervenció fa un informe posterior... EL SR. CASANOVA I PEIRO: Clar, però..., és al que anava, al que anava, és a dir, en base a aquest informe, es pren una decisió. Després, dos anys després, hi ha una modificació de l'informe. Per tant, i jo és al que vaig, és a dir, l'expedient de lesivitat que s'inicia dos anys o tres després s'inicia per un informe que no contradiu, però tampoc no

diu el mateix que el primer. Per tant, en base al que diu aquest informe, la resolució que es va prendre en aquell moment podia ser..., no ho sé, contrària al que diu l'informe. És a dir, la resolució que es va prendre en aquell moment era adequada al que es deia per part d'Intervenció. És així o no? EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Bé, Intervenció ho matisa després perquè, és clar, allà hi havia...

EL SR. CASANOVA I PEIRO: Ja, però quan ho matisa? EL SR. AHICART I SANJOSÉ: Eh? EL SR. CASANOVA I PEIRO: Quan ho matisa?

EL SR. AHICART I SANJOSÉ: A posteriori.

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

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

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

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

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

Aquests «sobrecostos» no varen ser reconeguts per l'Executiu autonòmic, i eren derivats de les esmentades «presses» i ordres polítiques perquè les obres (a més de la part administrativa, que ja s'ha exposat) es realitzassin en un temps rècord. Sobretot, tenint en

compte que el «risc i ventura» segons el règim concessional, era per a les empreses constructores.

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

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

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

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

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

L'altre informe esmentat per les sentències, l'assenyalat al punt 3.2, és l'elaborat per Carlos Jover en qualitat de cap de departament (i per tant, funcionari) d'obres públiques de

la CAIB el març de 2013. Un informe, com s'ha dit, que va ser com demostra la documentació aportada a la comissió, elaborat de la mà de les empreses constructores i amb les xifres i pretensions aportades per elles, fins al punt que tot i tractar-se d'un document intern el varen fer servir enmig d'un procés judicial contra la pròpia administració.

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

3.5. **La gestió de la publicitat**

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

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

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

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

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

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

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

És a dir, que fins que no es començaven a pagar les anualitats de la concessió, el maneig de doblers de la inversió inicial, tot i que hauran de ser retornats com a públics, es gestionaven de forma absolutament discrecional, sense un control exhaustiu de l'administració.

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

3.6. **L'Auditoria de Gerens Hill, una eina infrautilitzada**

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

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

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

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

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

4. **Indicis de possibles delictes i irregularitats greus sorgides a la comissió d'investigació**

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

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

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

4.1. **Mentides davant la Comissió no permanent d'investigació**

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

- Carlos Jover (en relació al seu patrimoni, la relació amb els concessionaris, les escultures i diversos aspectes del procés administratiu)
- Stella Matutes (va negar cap relació amb la gestió de les autopistes d'Eivissa però la seva presència està acreditada a les actes de les comissions de seguiment de les obres).
- Ana García (en relació a l'encomana de gestió amb TRAGSA i l'absència de vincles personals o familiars amb aquesta empresa, quan el delegat a Balears és el seu company sentimental)
- Mabel Cabrer (en relació al seu paper en la gestió de les factures de publicitat, apuntant al cercle de Jaume Matas i una gestió «centralitzada», quan qui

administrava les factures era segons el Sr. Estrany la cap de gabinet de la Sra. Cabrer).

- Fernando Areal (que primer va afirmar que ell no decidia amb quines empreses contractava el PP en temes de comunicació/campanyes electorals i després va admetre que va contractar amb Nimbus, empresa lligada al finançament irregular del PP).
- José Bevià, mà dreta d'Enrique Ortiz (Ortiz e Hijos, ara *Grupo Cívica*, que a pesar de ser l'enginyer més antic de l'empresa, va negar conèixer ni que existien les autopistes d'Eivissa a pesar que es tractava d'un dels projectes d'obra més importants del grup i el de major risc financer).
- Joan Marí Tur, qui afirma conèixer molt bé la casa de Ca na Palleva i declara que fou filmada, documentada i "conservada escrita", fet negat pel funcionari cap de patrimoni el Sr. Joan Ramón Torres que va declarar que no es va poder documentar Ca na Palleva per les presses a l'obra.
- Antonio Sánchez Soliño (va negar que el grup d'investigació lligat a la Fundació Betancourt a qui se va encarregar un informe per part de l'administració rebés finançament de les concessionàries).

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

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

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

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

Les pràctiques constatades en el marc de la comissió apuntarien a un "repartiment" de les concessions que encaixaria amb els tipus de delictes de corrupció recollits a l'article 286 del codi penal i següents

4.3. **Pagament de comissions**

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

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

En relació al mateix tema, i de cara a una possible judicialització de la qüestió, cal apuntar que el Sr. Areal Montesinos va admetre davant la comissió d'investigació haver participat a una reunió de la SICAV "Balear Ahorro" a l'hotel Convent de La Missió amb accionistes de la mateixa (Diari de Sessions núm. 31, 24/'1/2017, p. 625). Com es va acreditar a la comissió d'investigació de Son Espases, es va admetre la participació d'alguns adjudicataris d'obra pública, com és el cas de Melchor Mascaró, en aquestes reunions.

4.4. **Elaboració d'informes de part que han duit a actuar de forma errònia a la justícia.**

Tal i com s'ha demostrat amb els informes de 2007 (l'encarregat a la Fundación Betancourt) i el de març de 2013 elaborat pel Sr. Jover en connivència amb les empreses concessionàries, que han servit per sustentar les sentències del TSJ i el Tribunal Suprem contra la CAIB.

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

...

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

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

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

- *la declaració de Mateo Estrany, FCC.*
- *Auditoria de Gerens Hill, en relació al 2% de despeses de comunicació i publicitat.*

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

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

En aquest sentit, la des-responsabilització de la Intervenció de la CAIB en les irregularitats i «desviacions» en els grans contractes d'obra pública com el del cas de les autopistes d'Eivissa no és de rebut.

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

5.3. Cal revisar profundament **el paper de les empreses consultores** contractades per l'administració. En tot el procés de les autopistes d'Eivissa s'ha demostrat que donen aparença de rigor a actes que poden tenir conseqüències dramàtiques per a la pròpia administració i per a les arques públiques, una administració que en no disposar entre d'altres de personal qualificat com per poder gestionar un règim concessional com el que ha ocupat aquesta comissió d'investigació, s'ho juga tot a la carta de l'aval que suposa recórrer als informes de firmes com *Ernst & Young* i altres de les conegudes com a «*big four*»[2]. Empreses que aporten un prestigi de marca de cara a les determinacions que pren l'administració, però en cap cas no garanteixen ni la certesa dels seus pronunciaments, ni assumeixen cap mena de responsabilitat quan les coses no van bé.

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

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

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

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

Així mateix, i pel que fa a la sol·licitud de documentació addicional i sol·licitada el mes de desembre de 2016 a diferents organismes, com l'AEAT, Capitania marítima, el Reial Club Nàutic de Palma, el Registre d'Indexs, l'Ajuntament de Formentera, l'empresa MAB i la Universitat Politècnica de Madrid, cal assenyalar que **només l'Ajuntament de Formentera i l'AEAT han respost satisfactòriament** a la dita sol·licitud, tot indicant els límits de la mateixa en atenció al compliment de la normativa vigent. En aquest cas, també cal assenyalar que des de la Mesa de la comissió s'ha hagut de reiterar la sol·licitud de documentació a l'AEAT relativa a les concessionàries, ja que l'administració tributària havia respost negativament adduint que l'administració no participava de les UTEs, tot i que sí que ho faria a través de les reunions tant de seguiment de les obres, com del consell d'administració de les concessionàries, tal i com consta a les respectives actes.

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

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

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

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

Pel que fa a la documentació addicional remesa per l'AEAT, destacar el nombrós increment patrimonial a nom del Sr. Jover, en especial d'aquells béns immobles en els

quals sembla no haver hagut de menester fonts de finançament extern, per la qual cosa se n'hauria d'acreditar la procedència i forma de pagament dels mateixos. També crida l'atenció que en l'Impost de Patrimoni no s'hagi declarat a cap dels exercicis la possessió d'obres d'art, quan ell mateix reconeix en seu parlamentària que és propietari d'una col·lecció.

6. Conclusions. Resum executiu.

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

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

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

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

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

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

Conclusió 8: És evident que s'ha destruït nombrós patrimoni arqueològic de valor incalculable, fet que no s'hagués produït si les obres de les autopistes d'Eivissa s'haguessin

executat d'una altra forma. El departament de patrimoni del Consell d'Eivissa, juntament amb les empreses responsables de les obres i el director general d'obres públiques del Govern, el Sr. Jover, són els responsables directes d'aquesta destrucció i de l'incompliment flagrant de la Llei de Patrimoni.

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusió 17: els informes encarregats i/o elaborats per l'Administració i que han servit per fonamentar les sentències ratificades pel Tribunal Suprem que condemnen la CAIB a pagar 30 milions d'euros a les empreses constructores es fonamenten en actes fraudulents i informació parcial.

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

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

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

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

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

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

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

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

7PwC, Deloitte, Ernst & Young i KPMG.

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

A la seu del Parlament, 31 de març de 2017

David Abril i Hervàs

Nel Martí i LLufriu

Enrique Casanova i Peiro

Aitor Morrás i Alzugaray

Sílvia Tur i Ribas