



SIGNAT PER

El secretari general
Antoni Benlloch Ramada
23/3/2026

Antonio Benlloch Ramada, secretari general del Consell de Mallorca,

CERTIFIC:

Que el Ple del Consell Insular de Mallorca, en sessió ordinària de dia 12 de març de 2026, va rebutjar la moció següent:

PUNT 28. EXPEDIENT: 1446368W. MOCIÓ PRESENTADA PEL GRUP MÉS PER MALLORCA

Es dona compte de la moció:

MOCIÓ PER A L'IMPULS D'UNA TAXA PER APROFITAMENT ESPECIAL DE LA XARXA VIÀRIA INSULAR PER GRANS EQUIPAMENTS GENERADORS DE MOBILITAT

MOCIÓ PER A L'IMPULS D'UNA TAXA PER APROFITAMENT ESPECIAL DE LA XARXA VIÀRIA INSULAR PER GRANS EQUIPAMENTS GENERADORS DE MOBILITAT

Mallorca afronta un moment clau en la definició del seu model territorial, econòmic i de mobilitat. La pressió sobre el territori, el creixement de la mobilitat motoritzada i la saturació progressiva de la xarxa viària insular obliguen les institucions públiques a adoptar mesures que garanteixin la sostenibilitat de les infraestructures i l'equitat en el seu finançament.

La xarxa de carreteres, titularitat del Consell de Mallorca, és una infraestructura estratègica per a la cohesió territorial i el funcionament de l'economia de l'illa. El seu manteniment i conservació suposen una inversió pública creixent que ha d'assumir-se amb criteris de responsabilitat compartida.

En les darreres dècades s'ha consolidat un model d'implantació de grans equipaments comercials i infraestructures de serveis situats majoritàriament a la perifèria urbana i vinculats gairebé exclusivament a l'ús del vehicle privat. Aquest model territorial, associat a dinàmiques de dispersió urbana, genera fluxos massius de trànsit en punts molt concrets de la xarxa viària insular i incrementa la dependència del transport motoritzat.

Aquest procés no és neutre des del punt de vista territorial ni econòmic. D'una banda, incrementa la pressió sobre infraestructures públiques finançades pel conjunt de la ciutadania; de l'altra, contribueix a la debilitació del comerç de proximitat i dels centres urbans, que constitueixen un element clau de cohesió social i econòmica.

Quan la implantació i l'activitat d'aquests grans equipaments comporten la necessitat de construir o reforçar accessos viaris, ampliar rotondes, instal·lar dispositius específics de regulació del trànsit o assumir un manteniment reforçat en determinats trams de carretera, es produeix una intensitat d'ús de la infraestructura pública que pot anar més enllà de l'ús general ordinari.

La legislació d'hisendes locals preveu que, en aquests casos, es puguin establir taxes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic, sempre que aquest aprofitament sigui objectivament acreditable i es pugui determinar el cost diferencial generat.

Aquesta iniciativa s'inscriu en una política de responsabilitat territorial i fiscal: no es tracta de penalitzar l'activitat comercial ni la mobilitat de la ciutadania, sinó de garantir que els costos derivats d'un ús singular i intensiu de les infraestructures públiques no recaiguin exclusivament sobre el conjunt de la societat.

Avançar cap a un model territorial més equilibrat implica també corregir dinàmiques que incentiven la dispersió urbana, la dependència del vehicle privat i la concentració d'activitat econòmica en grans superfícies perifèriques. El Consell de Mallorca, com a institució responsable de la planificació viària insular, ha de contribuir a aquest objectiu mitjançant instruments de planificació, regulació i fiscalitat adequats.

Per tot això, el grup de MÉS per Mallorca proposa l'adopció dels següents ACORDS:

1.- Iniciar els treballs tècnics necessaris per identificar els trams de la xarxa viària insular en què es produeixi una intensitat singular i estructural de trànsit associada a grans equipaments comercials o equipaments assimilables.



SIGNAT PER

El conseller executiu de Presidència
Antonio Francisco Fuster Zanoguera
23/3/2026





SIGNAT PER

El secretari general
Antoni Benlloch Ramada
23/3/2026

2.- Encarregar l'elaboració d'estudis de mobilitat que permetin determinar, de manera objectiva i individualitzada, la contribució d'aquests equipaments a la generació de trànsit i a la necessitat d'actuacions específiques sobre la infraestructura viària.

3.- Elaborar una memòria economicofinancera que quantifiqui el cost diferencial de manteniment, conservació o adequació de la xarxa viària insular derivat d'aquest possible aprofitament especial.

4.- Sol·licitar els informes jurídics necessaris sobre la viabilitat de la creació d'una taxa per aprofitament especial del domini públic viari insular, d'acord amb la legislació vigent i amb plena garantia dels principis de seguretat jurídica i proporcionalitat.

5.- Impulsar, si escau, la redacció d'una ordenança fiscal reguladora d'aquesta taxa.

- El senyor Salas proposa una transacció al punt d'acord de la moció núm. 4, en el sentit d'eliminar, al final del punt, on diu: « ... o equipaments assimilables.», i el senyor Llodrà la hi accepta.

Sotmesa la moció a votació, es rebutja amb el sentit de la votació següent:

Vots a favor: 15.

Vots en contra: 16.

Abstencions: cap.

I, perquè consti, expedisc el present certificat, amb el vistiplau del conseller executiu de Presidència.

Vist i plau,
El conseller executiu de Presidència
(Decret de dia 19 de juliol de 2019,
BOIB núm. 104, de 30 de juliol de 2019)



SIGNAT PER

El conseller executiu de Presidència
Antonio Francisco Fuster Zanoguera
23/3/2026

