



DIARI DE SESSIONS DEL **PLE** DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

D. L. P. M. 770 - 1987

II Legislatura

Any 1988

Número 24

Presidència
del Molt Il·lustre Sr. Jeroni Albertí i Picornell

Sessió celebrada el dia 27 d'abril del 1988, a les 17 hores,

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Presa de Possessió del nou Diputat, Il·lustre Sra. Neu Bonet i Ribas.

- I.—) **Preguntes:** 1) R.G.E. núm. 747/88, presentada pel Diputat Sr. Josep Alfonso i Villanueva, del Grup Parlamentari SOCIALISTA, amb la formulació següent:
«Quina aportació va fer durant l'any 1987 el Govern de la Comunitat Autònoma a l'ampliació del capital d'IFEBA?».
- 2) R.G.E. núm. 745/88, presentada pel Diputat Sr. Damià Pons i Pons, del Grup Parlamentari SOCIALISTA, amb la formulació següent:
«Quines gestions pensa fer el President de la Comunitat Autònoma per tal d'ampliar l'oferta televisiva en castellà a les Illes Balears?».

3) R.G.E. núm. 746/88, presentada pel Diputat Sr. Miquel Oliver i Massutí, del Grup Parlamentari SOCIALISTA, amb la formulació següent:

«Quines actuacions i mitjans té prevists la Conselleria d'Agricultura per tal de fer complir el Decret referent a la pesca esportiva?».

4) R.G.E. núm. 748/88, presentada pel Diputat Sr. Jaume Carbonero i Malberti, del Grup Parlamentari SOCIALISTA, amb la formulació següent:

«A l'edifici de la Misericòrdia de Palma, el Consell Insular de Mallorca hi realitza obres majors de Reforma, sembla que aquestes no compten amb la preceptiva autorització de la Comissió del Patrimoni Històrico-Artístic.

Quines mesures pensa prendre del Govern davant aquesta greu situació?».

5) R.G.E. núm. 749/88, presentada pel Diputat Sr. Isidor Torres i Cardona, del Grup Parlamentari SOCIALISTA, amb la formulació següent:

«Com afectarà als ciutadans de Formentera l'aplicació de l'article 5 del Decret 2/1988 de 14 de gener referent a la creació del Servei d'Informació i Ajuda al Ciutadà (S.I.A.C.)?».

6) R.G.E. núm. 698/88, presentada pel Diputat Sr. Joan López i Casanovas, del Grup Parlamentari PSM-EEM, amb la formulació següent:

«A la Llei de Pressuposts de la C.A.I.B. es determina una partida de 90 milions de Pts. per a Equipaments Esportius. Atès que 78 milions han quedat fixats pel Govern al Pla Territorial d'Equipaments Esportius, amb quins criteris objectius de política d'equipaments esportius pensa el Govern invertir els altres 12 milions de Pts.?».

7) R.G.E. núm. 723/88, presentada pel Diputat Sr. Joan López i Casanovas, del Grup Parlamentari PSM-EEM, amb la formulació següent:

«Té la Conselleria d'Educació i Cultura de les Illes Balears previst equiparar el sou dels professors del Conservatori de Música de les Illes Balears fins a assolir uns nivells dignes d'acord amb la dedicació que tinguin aquests professors?».

8) R.G.E. núm. 740/88, presentada pel Diputat Sr. Sebastià Serra i Busquets, del Grup Parlamentari PSM-EEM, amb la formulació següent:

«Quina actitud ha tengut el President de la C.A.I.B. respecte de la recepció del Comitè d'Empresa de la Companyia SPANTAX el dia 14 d'abril del present?».

II.—) **Interpel·lacions:** 1) R.G.E. núm. 505/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, relativa a la política del Govern en matèria de seguretat i protecció contra incendis a establiments turístics.

2) R.G.E. núm. 506/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, relativa a la política del Govern en matèria de foment d'ocupació en el sector agrícola.

III.—) **Proposicions no de Llei:** 1) R.G.E. núm. 154/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, relativa al Pla Director Territorial d'Equipaments comercials.

2) R.G.E. núm. 448/88, presentada pel Grup Parlamentari PSM-EEM, relativa a Ports Esportius.

IV.—) **Debat de les propostes de resolució presentades al projecte de traçat de l'autovia central Marratxí-Inca:**

1) R.G.E. núm. 658/88, presentades pel G.P. SOCIALISTA.

2) R.G.E. núm. 694/88, presentades pel G.P. U.M.

3) R.G.E. núm. 701/88, presentades pel G.P. PSM-EEM.

4) R.G.E. núm. 702/88, presentades pel G.P. AP-PL.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats, bones tardes.

Reunida la Junta de Portaveus, s'ha acordat afegir un punt, inicialment, a l'Ordre del Dia d'avui, que és l'acte de jurament o promesa de la Diputada, Sra. Neus Bonet i Ribas, per poder prendre després, ja, possessió del seu escó.

Per tant, demant a la Il·lustre Diputada Sra. Neus Bonet i Ribas si vol fer el favor d'acostar-se aquí, per procedir al jurament.

Il·lustre senyora, jurau o prometeu, per la vostra consciència i pel vostre honor, d'acomplir fidelment les obligacions del càrrec de Diputada del Parlament de les Illes Balears amb lleialtat al Rei, i de guardar i fer guardar la Constitució com a norma fonamental de l'Estat, així com l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears?

LA SRA. BONET I RIBAS:

Sí, promet.

I.—1)

EL SR. PRESIDENT:

Podeu prendre lloc, idò, al vostre escó.

Una volta haver accedit a la promesa, i després en nom de tota la Cambra, de donar la benvinguda a la nova Diputada per tal que treballi amb nosaltres per la nostra Comunitat Autònoma, passam al punt I del l'Ordre del Dia, referit a Preguntes.

Per formular la registrada amb el n.º 747/88, sobre ampliació del capital d'IFEBAL, té la paraula el Diputat Sr. Josep Alfonso i Villanueva.

EL SR. ALFONSO I VILLANUEVA:

Sí, Sr. President.

Sr. Conseller d'Indústria, a la compareixença voluntària que ens va fer el Director General d'IFEBAL, ens va dir que la Comunitat Autònoma havia fet una aportació de 25 milions de pessetes al capital d'IFEBAL. Amb sorpresa, a la documentació que presenta la Conselleria d'Economia al Parlament, vàrem veure que la consignació eren 40 milions de pessetes, documentació presentada, com ja li dic, pel Sr. Conseller, i li volíem demanar quina és realment l'aportació que ha fet el Govern de la Comunitat Autònoma a IFEBAL.

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar, té la paraula el Sr. Conseller d'Indústria.

EL SR. CONSELLER DE COMERÇ I INDÚSTRIA (Gaspar Oliver i Mut):

Gràcies, Sr. President.

Sí, Sr. Alfonso, la seva pregunta és molt concreta i per tant la meua resposta ha de ser concreta també. Efectivament, la subscripció que ha fet el Govern a IFEBAL és de 25 milions de pessetes, com se li va a dir en aquesta comissió informativa dins la Comissió d'Hisenda i Pressuposts. El Govern va fer una reserva de 40 milions, però va subscriure els 25 milions, que és el 25% que li correspon a l'espera que si hi ha renúncies per part dels altres membres que integren IFEBAL, el Govern pugui subscriure aquestes renúncies que facin els altres membres, que esper que també, no només el Govern, sinó que també si altres membres volen participar de les renúncies que facin els altres també ho podran fer, però a fi de comptes l'ampliació que ha subscript el Govern a IFE-

BAL és de 25 milions i 40 milions de reserva per poder subscriure les renúncies que facin els altres socis.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Diputat Sr. Alfonso i Villanueva.

EL SR. ALFONSO I VILLANUEVA:

Sí, Sr. Conseller, jo no tenc per què dubtar de la seva paraula, el crec, del que dubto és de l'exactitud dels documents que ens presenten aquí, perquè resulta que en la mateixa documentació presentada i a la liquidació de pressuposts o a l'estat d'execució de pressuposts de 31-12-87, se'ns diu que s'han pagat 25 milions de pessetes, és ver, però que s'han contret els altres 15 milions. Si està contret, Sr. Conseller, si hi ha, com diu un altre document, una obligació reconeguda per a aquests 15 milions de pessetes, la Comunitat té amb IFEBAL, i li podrà reclamar IFEBAL, si està ben comptabilitzat o si està ben pres l'acord, aquests 15 milions. No ens acabam d'aclarir, o ens ho diguin bé quan ens envia la Conselleria d'Hisenda la documentació als Parlamentaris, perquè de la documentació que ens han enviat nosaltres hem de deduir que la Comunitat Autònoma ha pagat 25 milions i ha reconegut que deu 15 milions. Vostè ens diu que no els deu, que està pendent, això hauria d'estar a crèdit disponible, no a crèdit compromès.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, el Sr. Conseller d'Indústria té la paraula.

EL SR. CONSELLER DE COMERÇ I INDÚSTRIA (Gaspar Oliver i Mut):

Sí, Sr. Alfonso, jo li dic una vegada més que el capital subscrit i desemborsat han estat, a l'ampliació dels 100 milions de pessetes per part de la Comunitat, subscrit i desemborsat, 25 milions de pessetes, i que hi ha aquesta reserva de crèdit, com vostè molt bé diu que el Govern pot subscriure més capital d'IFEBAL si hi ha renúncies per part dels altres socis, això és el que hi ha.

I.—2)

EL SR. PRESIDENT:

Per formular la pregunta registrada amb el n.º 745/88, sobre ampliació de l'oferta televisiva en castellà a les Illes Balears, té la paraula el Diputat Sr. Damià Pons i Pons.

EL SR. PONS I PONS (Damià):

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Fa dies, en declaracions a Ràdio Mallorca, el President, Molt Honorable Sr. Gabriel Cañellas, va afirmar que TVE discriminava la població de les Illes, impeding-li veure la programació del segon canal, perquè aquesta oferta se li feia en català i no en castellà. La conclusió del Sr. Cañellas era que volia, per a les Illes Balears, que Televisió disposàs de tres canals, dos en castellà i un en català, «para quienes quieran verlo», molt significatiu aquest aclariment.

Aquestes declaracions del Sr. Cañellas, que no eren un fet aïllat sinó que responien, com es va veure després a un document d'AP de les Illes Balears, on, sota el pretext d'ampliació d'oferta televisiva als ciutadans de les Illes Balears, es proposaven unes accions que de fet durien a un increment

de la programació en castellà, no exactament a l'ampliació d'oferta televisiva, en detriment de l'audiència en català, i per això, en vista que aquestes actuacions van cap a una castellanització de l'oferta televisiva, formulam al Sr. President la pregunta següent: quines gestions pensa fer per incrementar l'oferta televisiva en castellà, i evidentment en detriment de la catalana, a les Illes Balears?

EL SR. PRESIDENT:

Sí, per contestar té la paraula el Vice-president del Govern Sr. Huguet.

EL SR. VICE-PRESIDENT (Joan Huguet i Rotger):

Sí, gràcies, Sr. President.

Contestant la pregunta concreta que va el representant del Partit Socialista, dir-li que en principi no s'ha fet cap tipus de gestió.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, el Diputat Sr. Pons té la paraula.

EL SR. PONS I PONS (Damià):

Sr. President; Sres. i Srs. Diputats.

Si no s'ha fet cap gestió, alguna cosa es devia pensar fer quan es feien alegrement declaracions en matèria del segon canal que es ves en castellà i no exactament en català, encara que després es diu que es vegi de les dues maneres, perquè creim que quan es fan declaracions s'han d'afrontar les responsabilitats, i quan darrera aquestes declaracions hi ha un document que s'ha fet públic, d'AP a Balears, dirigit pel Sr. Gabriel Cañellas, després, quan són objecte d'una pregunta, no poden venir amb excuses a aquest Parlament.

No fa molt hi ha hagut una sentència de l'Audiència Nacional que no creim que passi a l'antologia de la Jurisprudència, però sí, tal vegada, a l'antologia universal de la beneiteria, on ens diuen que els informatius s'hauran de repetir en castellà. Nosaltres confiam que això no vagi envant, però ens sabia molt de greu que el President de la Comunitat Autònoma, que per mandat estatutari té obligació d'impulsar la normalització lingüística, se sumés a actuacions aberrants en detriment de l'oferta televisiva en català, oferta televisiva decisiva, com vostès saben, per a la normalització, perquè és el mitjà de comunicació més influent sobre la societat de què es disposa avui en tot el món.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, el Sr. Huguet té la paraula.

EL SR. VICE-PRESIDENT (Joan Huguet i Rotger):

Gràcies, Sr. President.

Sr. Pons, el primer que li he de dir és que un servidor no està preparat ni capacitat per jutjar la bondat o maldat d'una sentència. Açò ho ha fet vostè, i no crec que hagi estat massa afortunat en l'expressió concreta. La pregunta de vostè és quines gestions pensa fer. En principi, no hem fet cap gestió. Si demana sobre la intencionalitat, el que sempre hem manifestat i el que vaig tenir oportunitat ja de manifestar damunt aquesta tribuna la setmana passada, és que nosaltres estam per la màxima pluralitat de televisió. Com més canals hi hagi, més possibilitats tendran els ciutadans d'aquestes illes d'elegir lliurement el canal que vulguin. No s'ha pro-

posat en cap moment que no es pugui veure TVE en català, en cap moment, sinó simplement que amb una solució tècnica hi pot haver TVE a nivell nacional, TVE a primera cadena, TVE, circuit català i TV3 que també es rep aquí. I no atempta açò ni a cap principi de normalització lingüística ni a cap fòbia a no voler la normalització lingüística ni a voler castellanitzar les Illes Balears, ni molt manco.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Josep Alfonso, per què demana la paraula?

EL SR. ALFONSO I VILLANUEVA:

Una qüestió d'ordre, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, senyor.

EL SR. ALFONSO I VILLANUEVA:

Sí, invocam l'article 158.3, en el sentit que nosaltres havíem fet una pregunta al President de la Comunitat Autònoma, i ens ha contestat el Vice-president, volíem manifestar la nostra protesta per això.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Alfonso, constarà en acta.

I.—3)

I passam a la pregunta 746/88, sobre el Decret referent a la pesca esportiva, i per formular-la té la paraula el Diputat Sr. Miquel Oliver i Massutí.

EL SR. OLIVER I MASSUTI:

Sr. Conseller, l'ordenació de la pesca professional, conjuntament amb l'ordenació de la pesca esportiva o d'aficionats és una necessitat, lògicament, per a la defensa de les pesqueries. No obstant això, l'aplicació d'aquesta Llei ve condicionada o ve afectada per una sèrie de condicions, entre les quals hi hauria uns professionals que tenen inquietud quant a l'estat de les pesqueries en les quals actuen i inquietud per la seva defensa, uns aficionats, em referesc a vertaders aficionats, aficionats esportius, els quals tenen dret a l'esplai i tenen dret a participar d'aquesta possibilitat de distracció i que són molt nombrosos a les nostres illes, i per altra part tenim unes aigües interiors transferides i unes aigües exteriors no transferides, en les quals actuen uns i altres. La nostra pregunta és quins mitjans i quines actuacions té prevists la Conselleria per fer complir aquesta Llei en benefici de l'activitat professional per una part, dels vertaders esportistes o dels vertaders aficionats per l'altra part, i per la recuperació de les nostres pesqueries en general?

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar té la paraula el Sr. Conseller d'Agricultura.

EL SR. CONSELLER D'AGRICULTURA I PESCA (Pere J. Morey i Ballester): Gràcies, Sr. President.

Sr. Diputat, quan, l'any 1986, la Comunitat Autònoma va crear el Cos d'Inspectors de Pesca, ho va fer amb un limitat nombre d'inspectors, quatre concretament per a totes les Balears. Volia de qualque manera assentar les bases pel que ha de ser un sistema de vigilància per a tota l'activitat

pesquera a les Illes. Malauradament, aquest nombre, com vostè sap molt bé, no ha pogut augmentar-se per necessitats pressupostàries ni als pressuposts del 87 ni als pressuposts del 88, però, malgrat això, aquest limitat servei d'inspecció, quasi testimonial, el que sí ha fet i s'ha demostrat és que ha aconseguit en aquests dos anys i mig, controlar moltíssim el compliment de la normativa, tant respecte del que fa referència a la llagosta com de les talles mínimes de primera captura, com l'ús de les arts professionals per part dels furtius de la pesca esportiva, a la qual vostè ha assenyalat molt bé aquesta diferenciació entre els vertaders pescadors esportius.

També hem dut una vigilància molt estreta de la venda de peix arponejat, ja dins restaurants, per furtius de pesca submarina.

No cal dir, i jo no li ho he de negar, que per dur endavant un control concret de l'ordenança tant de la pesca professional com de la pesca esportiva hem d'augmentar aquest servei. És evident que tot el litoral insular no pot ser òptimament controlat per solament quatre inspectors, per vàlida que sigui aquesta feina. I li vull assenyalar un cas concret, una sola inspectora a Menorca, que ha hagut de demanar la baixa per raons de malaltia, en el poc temps que una sola inspectora ha faltat, hem notat, a Menorca, que hi ha hagut un cert descontrol dins la pesca professional, és a dir, una sola persona, quan fa bé la feina, pot controlar moltes coses.

Per altra part, com vostè ha assenyalat molt bé, nosaltres hem de recaptar l'ajuda de les Comandàncies Militars de Marina, cosa que feim, que disposen de les llanxes patrulleres, i també li hem de dir, sincerament, ja que vostè em demana quins mitjans tenim nosaltres, que la Patrulla Rural de la Guàrdia Civil ens presta una gran ajuda, que la Patrulla Rural de la Guàrdia Civil ha demostrat que és molt eficaç i valuosíssima, tant per a la Conselleria com per a la Comunitat Autònoma, a l'hora de vigilar i denunciar infraccions de pesca a tot el litoral balear.

Amb quatre inspectors sols, li asseguro que el nostre Departament de Pesca està totalment envaït d'expedients i el que ens fa falta és gent per poder tirar endavant aquests expedients en els terminis legals, sense que ens puguin dir que una sanció queda sense poder-se aplicar per haver passat el termini.

L'actuació lògica a partir d'ara, evidentment, serà que al pròxim pressupost demanarem a aquest Parlament una major dotació per tal de crear els instruments necessaris per poder endavant això. El dubte és el següent: com que no tenim gent, hem d'ordenar o hem d'aturar d'ordenar? La nostra postura és, malgrat no tenir gent a bastament, hem de continuar ordenant, hem de continuar fent aquesta feina d'ordenació tant de la política pesquera professional com de l'esportiva, perquè creim que l'ordenació és quelcom llarg en el temps i que la falta de mitjans és una contingència d'un any. Esperam que als pròxims pressuposts puguem dotar de més mitjans dels que tenim ara.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí. El Sr. Oliver i Massutí té la paraula.

EL SR. OLIVER I MASSUTÍ:

Bé, m'alegra sentir-li dir que pensen ordenar i regular, perquè és fonamental de cara a la pesca. Efectivament, quatre inspectors són pocs, fins i tot per a la pesca professional.

L'ajuda de la Guàrdia Civil pot ser interessant, efectivament, però el que jo també expòs és que els aficionats són moltíssims, i, si no estic equivocat, el Decret regula la quantitat de peix que cada aficionat pot dur a port. Això és pràcticament impossible de controlar si no és a base d'un nombre d'inspectors quasi igual al d'aficionats, o té el perill que paguin precisament aquells que compleixen, aquells vertaders aficionats i fugin aquells que realment s'haurien de perseguir.

Jo, per altra part, també li indic que els aficionats, igual que els professionals, pesquen en aigües interiors i en aigües exteriors. Hi haurà d'haver una col·laboració amb altres Autonomies, s'ha procurat fer aquest Decret conjuntament amb l'Administració Central, que surti al mateix temps, quasi paral·lel, i aleshores les infraccions són idèntiques a un lloc i a l'altre, per tant és un punt fonamental a tenir a compte, perquè si no això els pertorbaria perfectament el tema. En fi, jo crec que l'any que ve, perquè amb els inspectors que té enguany li serà molt difícil posar això en marxa, l'any que ve, en el pressupost, es pugui obtenir alguna cosa més en aquest sentit, en benefici de la pesca. I, per altra part, jo li insinuaria que, referent als aficionats, es basassin, si pot ser, en l'art utilitzat més que en la quantitat de peix capturat. Crec que seria més fàcilment inspeccionable i més fàcilment seguible.

I.—4)

EL SR. PRESIDENT:

Per formular la pregunta registrada amb el n.º 748/88 sobre l'edifici de la Misericòrdia, de Palma, té la paraula el Diputat Sr. Jaume Carbonero i Malberti.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

La Misericòrdia, com tots vostès saben, és un edifici d'interès arquitectònic, és catalogat en el Catàleg d'Edificis d'Interès de l'Ajuntament de Palma, i a més roman en el centre històric de la ciutat, i, en conseqüència, per poder-hi fer obres, és necessari sol·licitar la preceptiva autorització a la Comissió del Patrimoni Històric-Artístic, o sigui que els projectes que regulin les obres que s'hi han de fer, han de merèixer l'autorització de la Comissió del Patrimoni Històric-Artístic.

Dins aquest edifici, concretament al lloc que es diu Biblioteca-Hemeroteca, en aquest moment s'hi fan obres, obres majors, i li volíem demanar a la Consellera d'Educació si la Comissió del Patrimoni Històric-Artístic ha autoritzat, ha donat el seu vist-i-plau al projecte que regula aquestes obres.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar, té la paraula la Sra. Consellera de Cultura i Educació.

LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIÓ I CULTURA (M.^a Antònia Munar i Riutort):

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Un primer projecte d'obres de reforma i consolidació de la Casa de la Misericòrdia va ser aprovat per la Comissió de Patrimoni Històric-Artístic en data 14 de novembre del 1985, aprovació que era subjecta a una sèrie de prescripcions que oportunament foren esmenades. Les obres que en aquest moment s'efectuen són la instal·lació d'una biblioteca i, se-

gons els responsables del tema, afecten exclusivament l'interior de l'edifici i no incideixen, per conseqüència, sobre cap element històrico-artístic de relevància. En aquests casos com el que ens ocupa, la Comissió de Patrimoni Històrico-Artístic no es vol pronunciar específicament sobre la manera de dur a terme aquestes reformes, cosa que jo crec que el Sr. Carbonero sap, perquè ha estat vocal representant del seu municipi, en aquest cas el de Palma, en aquesta Comissió, si bé, sí que es realitza un control de seguiment a través de la Inspecció de Patrimoni Històrico-Artístic, i d'aquesta inspecció s'encarrega en aquest moment el Sr. Vicente Homar i Ferrer, de Sant Jordi, que és inspector tècnic d'aquesta Conselleria i que no ha detectat cap anomalia.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Diputat Sr. Carbonero.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Gràcies, Sr. President.

Bé, Sra. Consellera, a mi em sorprèn un poc la seva contestació en el sentit que pareix que la Comissió del Patrimoni Històrico-Artístic exclusivament tendria competències en aquests tipus d'obres, de reformes o d'obres de nova planta que poguessin alterar la part exterior, les façanes dels edificis, i això no és així, no és així ni al Decret de constitució de declaració del centre històric de Palma com a conjunt històrico-artístic, ni és així tampoc a la normativa que regula les possibilitats d'actuar dins aquests edificis, o la normativa del Pla General de Palma, que és vigent, que dóna competències a la Comissió del Patrimoni Històrico-Artístic per intervenir, per haver de donar el seu vist-i-plau, ja dic que és preceptiu, a totes aquestes obres que afecten l'àmbit declarat tant per aquesta declaració de conjunt històrico-artístic com pel mateix Pla General de Palma.

Ja que ha fet referència a la meua condició de membre de la Comissió del Patrimoni Històrico-Artístic en el passat, li he de dir que en aquesta Comissió s'han vist no només tot tipus d'obres interiors o exteriors que feien referència al seu àmbit, sinó, fins i tot d'una manera detallada, obres menors que l'Ajuntament de Palma considerava oportú enviar a la Comissió del Patrimoni Històrico-Artístic, és a dir, no només façanes, sinó tot tipus d'obres, incloses obres menors.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula la Sra. Consellera de Cultura.

LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIÓ I CULTURA (M^a Antònia Munar i Riutort):

Sí, Sr. Carbonero, jo el que li dic és que les obres que actualment es realitzen a la Misericòrdia no afecten cap element arquitectònic de singular relevància històrico-artística, segons els informes que jo tenc.

I en segon lloc, crec que és perillós convertir el Parlament Balear en un inspector d'obres, crec que en aquest moment seria perillós entrar en la dinàmica de dir si aquesta obra o aquella altra no tenen l'informe preceptiu de la Comissió o el permís de l'Ajuntament, perquè si ho feim així crec que em puc passar tots els horabaixes contestant al Parlament si les comissions preceptives tenen o no tenen els permisos adients. La meua informació és aquesta i, en tot cas, si no fos la correcta, la podrien vostès recórrer.

I.—5)

EL SR. PRESIDENT:

Per formular la pregunta registrada amb el n.º 749/88, sobre l'aplicació de l'article cinquè del Decret 2/1988 de 14 de gener, referent a la creació del Servei d'Informació i Ajuda al Ciutadà, té la paraula el Diputat Sr. Isidor Torres i Cardona.

EL SR. TORRES I CARDONA:

Sí, gràcies Sr. President.

Sr. Conseller, aquesta pregunta ve motivada pel mateix contingut d'aquest article 5, que al seu paràgraf segon ve a dir que de les mesures que s'adoptin necessàriament n'hi ha d'haver unes que contempli que el SIAC s'implanti a Menorca i a Eivissa—Formentera. Això, quasi des de sempre, i en aquest Parlament m'agradaria que acabàs d'ara endavant, els de Formentera quan llegim coses així quedam un poc, com a mínim, preocupats, i per l'altra banda veim que és el tractament que ens donen sempre. Segons aquesta redacció, on vol dir que es posarà aquest SIAC? A Eivissa o a Formentera?

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar, té la paraula el Conseller Sr. Gilet.

EL SR. CONSELLER ADJUNT A LA PRESIDENCIA (Francesc Gilet i Girart):

Sí, gràcies Sr. President.

Sr. Torres, la intenció de la posada en marxa d'aquest servei, com el mateix Decret indica, s'ha de fer amb una temporalització, aquesta temporalització no només quant a dades a la recollida de dades, sinó també quant a la seva posada en marxa efectiva. Contentant la seva pregunta, li he de dir que, independentment de guions, és intenció de la Conselleria que dins el pròxim segon trimestre del 1989 el servei d'informació funcioni no només a Formentera sinó també a Menorca, a Eivissa. El mode i manera de funcionament, ens deixarà vostè que li puguem contestar al seu moment, més endavant, perquè la nostra intenció en aquests moments és fixar o bé un conveni amb els Consells Insulars o bé amb els Ajuntaments, en el cas concret de Formentera. Per tant, no es preocupi, que no és intenció, de cap manera, deixar fora d'un servei que vol atendre el ciutadà, no només quant a informació, sinó també quant a queixes i suggerències, deixar fora, com dic, Formentera. Pot estar segur que la inclourem al seu moment.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Diputat Sr. Torres.

EL SR. TORRES I CARDONA:

Gràcies, Sr. President.

Sr. Conseller, en principi la resposta és el mínim que esperàvem, i a mi, per descomptat, m'agradaria veure que es compleix aquest compromís que en realitat aquest SIAC s'instal·li a la mateixa illa de Formentera, perquè jo pens que és el mínim que es mereixen els ciutadans de Formentera. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE PRESIDENCIA (Francesc Gilet Girart):

Gràcies, Sr. President.

No, repetir i reiterar que el servei d'informació s'esten-
drà a les quatre illes d'una manera normal, en el seu mo-
ment i al seu temps.

I.—6)

EL SR. PRESIDENT:

Passam a la pregunta registrada amb el n.º 698/88, so-
bre equipaments esportius, per formular-la té la paraula el
Diputat Sr. Joan López i Casasnovas.

EL SR. LOPEZ I CASASNOVAS:

Senyors del Govern: El Projecte de Llei de Pressuposts
per a 1988 contemplava una quantitat de 40 milions de pes-
setes per a equipaments i instal·lacions esportives. A través
d'una esmena de l'oposició es van afegir 50 milions més, fins
a un total de 90 milions, dels quals, segons un decret que
recentment ha tret la Conselleria d'Educació i Cultura, 78
es dediquen al Pla Territorial d'Equipaments Esportius.
Aquest Pla territorial funciona amb un pla de necessitats,
a partir d'un pla de necessitats, a través d'una comissió tèc-
nica i amb una participació econòmica i política dels Ajun-
taments i dels Consells Insulars, però hi ha 12 milions més,
12 milions que en anys anteriors anaven a inversions directes
a entitats privades i inversions convingudes amb ajuntaments.
Com que aquest sistema va ser objecte de múltiples contro-
versies en aquesta Cambra i com que l'esmena de l'oposició
venia a parlar de la necessitat d'una col·laboració de totes
les institucions, i com que la Conselleria ha afirmat manta
vegada que hi hauria un pacte cultural entre institucions, nos-
altres voldríem saber amb quins criteris objectius es reparti-
ran enguany altres 12 milions de pessetes per a instal·lacions
esportives.

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar té la paraula la Sra. Consellera de Cultura.

**LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIO I CULTURA (M.ª
Antònia Munar i Riutort):**

Sí, Sr. López Casasnovas. El pressupost per a 1988 pre-
veu, al seu sub-concepte 761.0, transferències de capital a cor-
poracions locals, i al sub-programa 13.06.06, instal·lacions es-
portives, una consignació de 90 milions de pessetes. El Consell
de Govern del passat dia 24 de març va aprovar de destinar
78 milions de pessetes per finançar el pla territorial d'equi-
paments esportius per a 1988, el qual es distribueix de la se-
güent manera: 60 milions de pessetes per a Mallorca, 9 mi-
lions de pessetes per a Menorca i 9 milions de pessetes per
a Eivissa i Formentera, és a dir, es respecta el tant per cent
d'Eivissa i de Menorca.

El Pla Territorial d'Equipaments Esportius es tramita du-
rant el primer trimestre de l'any, a fi que pugui ser executat
dins l'exercici presupostari, atès que la seva tramitació és llarga
i complicada. Això no obstant, durant el segon semestre es
produeixen en algunes corporacions locals necessitats de do-
tar o de complementar la infraestructura esportiva, les quals
normalment no poden incloure's dins aquest pla territorial
i tanmateix són urgents i necessàries, i per tot això, per aquest
motiu, s'han reservat aquests 12 milions de pessetes a fi

d'atendre aquestes necessitats urgents de corporacions locals
en matèria d'equipaments esportius.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Diputat Sr. López i Casasnovas.

EL SR. LOPEZ I CASASNOVAS:

Gràcies, Sr. President, però els criteris objectius que nos-
altres demanàvem conèixer per veure com es distribuïrien
aquests 12 milions, queden sense contestar, encara.

Es evident que es poden produir disfuncions entre les
sol·licituds, els projectes presentats i les quanties econòmi-
ques que els projectes contemplen, però també és cert, Srs.
Diputats, que normalment les subhastes solen anar a la bai-
xa i els reajustaments se solen produir en sentit favorable a
les corporacions. Ens fa molta por, Sra. Consellera, que 12
milions de pessetes quedin senzillament a nivell discrecional
d'inversió per part d'aquesta Comunitat Autònoma. Pensam
tanmateix que això no ha de ser així i esperam que al segon
semestre, quan vostès facin aquest aditament de 12 milions
de pessetes, tindran en compte les sol·licituds, però les re-
partiran, a aquestes inversions, segons criteris seriosos, ob-
jectius.

**LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIO I CULTURA (M.ª
Antònia Munar i Riutort):**

Sí, Sr. López Casasnovas, nosaltres som gent seriosa i
objectiva, i per tant procurarem fer-ho d'aquesta manera. No
obstant això, les necessitats urgents no es poden preveure a
un any vista, i, per tant, fins que es produeixin no li podré
explicar quins són els criteris de repartiment.

I.—7)

EL SR. PRESIDENT:

Per formular la pregunta registrada amb el n.º 723/88,
sobre els sous dels professors del Conservatori de Música de
les Illes Balears, formulada pel Diputat Sr. Joan López i Ca-
sasnovas, té la paraula l'esmentat Diputat.

EL SR. LOPEZ I CASASNOVAS:

Sra. Consellera, amb la serietat que la caracteritza, vos-
tè deia «seamos serios, si el profesor es la piedra angular
de la reforma educativa, si todos los centros públicos y con-
certados persiguen los mismos objetivos, si la pedagogía ac-
tiva moderna reclama unas salidas frecuentes de la propia
aula, hay que ser coherentes y decir claramente que todo eso
exige unos salarios dignos, una equiparación de todo el pro-
fesorado, una cobertura de la responsabilidad civil, una nue-
va organización escolar». En definitiva, Sra. Consellera, la
nostra pregunta és dir-li, vostè que diu tot açò dels profes-
sors d'Educació General Bàsica i no universitaris de l'Estat
Espanyol, i compartim les seves afirmacions en aquest tema,
voldríem saber si també aplica el mateix criteri en relació amb
els professors seus, és a dir, els del Conservatori de Música
de les Illes Balears.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula la Sra. Consellera de Cultura.

**LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIO I CULTURA (M.ª
Antònia Munar i Riutort):**

Sí, Sr. López Casasnovas, la Conselleria d'Educació i

Cultura considera que els sous dels professors del Conservatori Professional de Música de les Illes Balears s'han d'equiparar amb els de la resta de personal laboral de la Comunitat Autònoma de les Illes. Aquesta equiparació s'ha de realitzar en base a la jornada que compleixen els uns i els altres i a les titulacions acadèmiques exigides per ocupar aquests llocs de treball. Per tot això, no ens ha d'estranyar que, ja al conveni col·lectiu per al personal al servei de l'administració de la Comunitat Autònoma, publicat al Butlletí Oficial d'aquesta Comunitat, nº 101, de dia 11 d'agost del 87, prevegi, a la disposició transitòria cinquena, l'homologació dels salaris dels professors del Conservatori abans de dia 1 de gener del 1989.

La competència d'aquesta homologació correspon a la Comissió Paritària d'Interpretació, Estudi, Vigilància, Conciliació i Arbitratge del Conveni Col·lectiu. Això no obstant, la Conselleria de Funció Pública, a instància nostra, va sol·licitar del Comitè del Centre de la Conselleria d'Educació i Cultura que nomenàs dos representants per tal d'iniciar les converses adreçades al compliment del que s'estableix a la disposició transitòria cinquena del conveni, i, per tant, a la consecució d'una futura equiparació.

El comitè del Centre es va reunir el passat dia 19 d'abril i va atorgar el mandat al president i a la secretària, perquè dia 26 d'abril es reunissin amb els Secretaris Generals Tècnics de les Conselleries de Funció Pública i Educació i Cultura, i s'iniciassin les esmentades negociacions. La primera reunió va tenir lloc el passat dia 26 i en el transcurs de la qual es va fixar una proposta que serà elevada a la Comissió Paritària abans esmentada, a l'objecte que determini, perquè és la comissió encarregada, si pertoca o no la homologació de la qual vostè em parla.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Diputat Sr. López Casasnovas.

EL SR. LOPEZ I CASASNOVAS:

Bé, gràcies per la informació d'aquestes reunions hagudes, és evident que la homologació és una qüestió purament de tipus laboral, no de funció pública només, perquè els professors no tenen uns contractes massa regulars, però el que és clar és que un professor de jornada sencera que cobri 86.000 pessetes i que tenguí dedicació exclusiva i incompatibilitats, em sembla que no és un sou digne i, per suposat, no homologable amb els professors que ara en aquests moments es manifesten amb una vaga a tot l'Estat. I, en conseqüència, també li pregaria que les propostes, els escrits que arriben a la Conselleria siguin contestats, com alguns que tenc aquí pendents de contesta, de professors, així com que s'expliquin a les nòmines, amb major claretat els conceptes que es contemplen, perquè es dona el cas d'un professor titulat a mitja jornada, contractat, que cobra, ha vingut a cobrar de dia 1 de març a dia 31 de març, 196.289 pessetes, i em sembla molt bé que hi hagi aquests sous, però que siguin iguals per a tots. D'altra banda, jo sé que açò no és el sou real que té aquest professor o professora, i en conseqüència el que demanaria és que els conceptes de les nòmines quedessin molt més ben especificats.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula la Sra. Consellera de Cultura.

LA SRA. CONSELLERA D'EDUCACIO I CULTURA (M^a Antònia Munar i Riutort):

Sí, Sr. López Casasnovas. Això no era la pregunta que vostè em formulava, jo he donat a la meua primera part resposta al que vostè em demanava, si el que em demana ara és que les nòmines es facin correctament, ho traslladaré als indicats perquè es faci així a partir d'ara.

I.—8

EL SR. PRESIDENT:

Per formular la pregunta registrada amb el nº 740/88 sobre la recepció del Comitè d'Empresa de la Companyia SPANTAX, dia 14 d'abril present, té la paraula el Diputat Sr. Sebastià Serra i Busquets.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Gràcies, Sr. President.

Dia 14 d'aquest mes d'abril, el President de la Comunitat Autònoma, acompanyat de dos Consellers, em sembla del seu Govern, va rebre el Comitè d'Empresa després d'advertir-los que no fessin massa renou per defora, que no agradava a la Presidència el renou al carrer, etc., d'aquest conjunt de treballadors aturats. La pregunta és a veure l'actitud del Govern, de la Presidència de la Comunitat Autònoma respecte d'aquests treballadors, quin tipus de plantejament va tenir el Govern i, sobretot, a veure si aquestes idees exposades públicament qualche vegada de creació d'una línia Charter regional i també d'un possible hanging a l'aeroport —recordem que SPANTAX tenien un i per tant hi ha una certa infraestructura, a veure si això forma part de l'estratègia o tàctica del Govern respecte del conflicte dels treballadors de SPANTAX.

EL SR. PRESIDENT:

Per contestar té la paraula el Vice-President del Govern, Sr. Huguet.

EL SR. VICE-PRESIDENT (Joan Huguet i Rotger):

Gràcies, Sr. President.

Dels renous no en parlarem. Contestarem clarament la pregunta, que diu: Quina actitud ha tingut al President de la Comunitat Autònoma respecte de la recepció del comitè d'Empresa de la Companyia SPANTAX dia 14 d'abril del present?

Dir-li que el President de la Comunitat Autònoma va rebre el Comitè d'Empresa de SPANTAX, aquest dia, acompanyat del Conseller de Turisme i del de Transports, i que la seva actitud va ser una actitud de respecte, una actitud receptiva, una actitud receptiva, una actitud d'interès sobre el tema i es va comprometre a estudiar el dossier que se li va lliurar. Totes les altres preguntes no son plantejades aquí dins.

Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Diputat Sr. Serra.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Agrairia molt aquest Diputat que el Govern hagués estudiat i pres resolucions abans que el tema de SPANTAX torni al Parlament, que hi tornarà aviat amb una Proposició no de Llei on demanam que el Govern es banyi decisivament en aquest tema.

II.—I)

EL SR. PRESIDENT:

Acabat el punt I referit a Preguntes, passam al II, referit a Interpel·lacions.

Començam per la registrada amb el n.º 505/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, relativa a política del Govern en matèria de seguretat i protecció contra incendis a establiments turístics. Per defensar la Interpel·lació, té la paraula el Diputat Sr. Joan Nadal.

EL SR. NADAL I AGUIRRE:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

El Grup Parlamentari SOCIALISTA fa aquesta pregunta després, no de temps de paciència que han tengut tots els Diputats en el tema de la successiva legislació que ha tret la Conselleria en matèria d'incendis, en matèria de protecció contra incendis als establiments turístics, sinó perquè d'acord amb la mateixa legislació que ha tret, els decrets que ha tret la Conselleria, pareix que ja ha acabat, ja han dit ja hem acabat, ja ho tenim tot arreglat, ja hem fet el darrer decret.

Es evident que l'Estatut d'Autonomia ens dona la competència exclusiva en ordenació del turisme al nostre àmbit territorial, i és evident, per tant, que la responsabilitat sobre l'ordenació de les mesures de seguretat i protecció contra incendis a uns establiments turístics, és responsabilitat de la Comunitat Autònoma, del Govern de la Comunitat Autònoma, i en aquest cas de la Conselleria de Turisme.

Bé, ens hem trobat amb una sèrie de decrets i d'anul·lacions de decrets que indubtablement, si es miren amb una projecció històrica, sorprenen. Tenim un primer decret, el Decret 89 del 1983, de 22 de desembre, on per primera vegada es fixen unes mesures de seguretat i protecció contra incendis als establiments turístics. Hi ha un llarg decret, amb tota una sèrie de mesures, i al final d'aquest decret es diu, a l'article 12è, que fins a dia 31 de desembre del 1984, com a termini màxim, tots els establiments, els allotjaments hotelers i tots els blocs o conjunts d'apartaments turístics hauran de presentar davant la Conselleria de Turisme la certificació del compliment de les mesures esmentades. Bé, arriba la data aquesta, dia 31 de desembre, i ja ens trobam amb la primera sorpresa perquè dos dies abans, 28 de desembre del 1984, es fa un decret de suspensió de l'obligatorietat dels terminis prevists al Decret 89/93.

Dia 21 de febrer del 1985 es promulga un nou decret, publicat al Butlletí de dia 20 de març, un nou decret amb noves mesures de seguretat contra incendis als establiments turístics. Aquí es diu que no s'ha tengut coneixement, fins en aquests moments, del regulat de la normativa que regeix la Comunitat Econòmica Europea en matèria contra incendis.

Bé, per primera vegada ja ens diuen que s'ha fet un decret, el Decret de l'any 83, un decret precipitat, un decret sense els estudis previs necessaris, i que, per tant, s'ha de modificar aquest decret. I aquest decret es modifica també amb un article final que diu que com a màxim, dia 31 de desembre del 1985 hauran d'estar tots els expedients finalitzats, totes les obres finalitzades. En data 31 de desembre del 1985 s'han d'haver finalitzat totes les obres i les instal·lacions que indica aquest decret; no només els expedients han d'estar presentats, sinó que les obres i les instal·lacions han d'estar finalitzades. Arriba dia 31 de desembre del 1985 i ja no es fa cap decret de suspensió o anul·lació d'aquest decret, sinó que arribam a 26 de març del 1987 —del 1987, pràcticament

dos anys després—, i la Conselleria de Turisme publica un nou decret, Decret 21/87, on diu que la gran complexitat en l'aplicació del decret anterior, del Decret de 21 de febrer del 1985, fa que s'hagi de donar un nou termini, que pràcticament no han estat capaços de dur endavant aquest tema. Bé, es dona un nou termini, i a l'article segon es concedeix un termini únic i improrrogable fins dia 31 de març del 1988, perquè els establiments turístics, hotelers i els blocs d'apartaments turístics de Balears que no s'hagin acollit a la facultat esmentada abans, una cosa bastant estranyas, finalitzin i certifiquin la totalitat de les obres i instal·lacions que l'esmentat decret assenyala.

Per tant, dia 31 de març del 1988, s'han d'haver finalitzat totes les obres, i jo vull creure que s'han finalitzat totes les obres i totes les instal·lacions als més de 2.000 establiments hotelers i apartaments turístics que hi ha a les nostres illes, que la Conselleria ha fet les comprovacions, que els expedients presentats abans a la Conselleria han estat informats, que, per tant, totes aquestes empreses han presentat ja el final d'obra, i que les que no han presentat el final d'obra tenen la comunicació de la Conselleria dient: vostès no han presentat el final d'obra, per tant apliquem el que fixa el Decret on es diu clarament que les empreses que no hagin presentat el final de les obres i les instal·lacions, podran ser sancionades d'acord amb la llei.

Per tant, volem entendre que l'edifici de la Casa de Suècia es trobava en ordre, que tenia les mesures contra incendis necessàries, les correctes, perquè faltava una setmana per acabar el termini, quan va succeir aquell desgraciat incendi, faltava pràcticament només una setmana, que havia presentat tota la documentació, que el final d'obra estava presentat a la Conselleria, i que, per tant, tot era en regla. Volem entendre que hem acabat ja d'una vegada amb la situació d'inseguretat que tenien els nostres establiments hotelers i allotjaments turístics i que, per tant, avui en dia podem presumir que les nostres instal·lacions tenen les mesures de seguretat homologades amb la Comunitat Econòmica Europea, i que, per tant, en aquest tema podem estar tranquils: les escales de seguretat s'han fet, totes les instal·lacions que marca el Decret són en marxa i són correctes i s'han fet les comprovacions. Si això no és així, Conseller, realment no sé a què ve aquesta suspensió de pràcticament cinc anys del primer decret que vostè va fer, avui, perquè realment les facilitats que s'han donat, no sé si són facilitats als establiments hotelers, no sé si són facilitats als hotelers, als professionals de l'hosteleria o és incapacitat de la Conselleria per comprovar, per verificar si el Decret es compleix o no es compleix. Voldríem que vostè ens digués que el tema s'ha acabat, que s'ha comprovat, i que el Parlament pot estar tranquil, que no hi haurà cap altra Casa de Suècia que ens pugui fer sortir els colors perquè ni s'han fet les comprovacions necessàries ni es tenen les autoritzacions precises, ni les mesures contra incendis són correctes.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Conseller de Turisme, Sr. Jaume Cladera.

EL SR. CONSELLER DE TURISME (Jaume Cladera i Cladera):

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Sr. Nadal.

La cronologia de fets que explicava el Sr. Nadal és exac-

tament així, el que passa és que jo voldria puntualitzar el perquè de la repetició o anul·lació de determinats decrets, i també manifestar una cosa important, que és que, tenint en compte la importància que té per la nostra Comunitat qualsevol tipus d'incidència sobre el sector turístic és més rellevant que qualsevol altre, la Comunitat, l'any 83, just sis mesos després d'haver-se constituït el primer Govern d'aquesta Comunitat amb l'Estatut, va prendre la decisió de treure el primer decret, crec que és important recalcar aquest tema. Després va succeir que es varen fer, per part de l'Administració Central unes jornades d'informació de cara a la incorporació d'Espanya al Mercat Comú, i ens vàrem trobar que havia sortit una directriu general per a tots països del Mercat Comú que era superior al decret que nosaltres havíem tret l'any 83, i que, per tant, de qualche forma obligava a rectificar el decret. Aquest és el motiu primer pel qual el primer decret de la Comunitat Autònoma va ser derogat i substituït per un altre decret més complet i adaptat al futur de la Comunitat Econòmica Europea, que va ser el darrer decret de l'any 85.

El perquè després es varen ampliar els terminis per poder acomplir el decret va ser únicament i exclusivament per al subministrament de primeres matèries, perquè com vostè bé deia es tractava d'acoblant aproximadament, globalment, 2.000 establiments, i dic globalment perquè d'aquests establiments n'hi ha molts que no havien de complir tot el decret sinó una part molt elemental, perquè el decret fa excepcions per a aquells hotels o apartaments de menys de 30 unitats, dels quals n'hi ha, sobretot d'hostals, hotels i pensions, n'hi ha un nombre respectable. Com que el Decret dona uns terminis improrrogables i que, per tant, la Comunitat Autònoma no pensa prorrogar de cap manera, fins dia 31 de març de l'any 88 és ben cert que només han transcorregut 25 dies de la pròrroga que s'havia donat, i en aquest moment a mi m'agradaria poder contestar que tots els hotels de Balears han complert el Decret, però en aquest moments, els hotels que han presentat certificat de final d'obra o bé que tenim coneixement que havien presentat el projecte previ a la Conselleria per ser informat, són el 60% dels afectats. Per tant, hi ha un 40% d'establiments que no han presentat el certificat de final d'obra, i això ens du a dos camins, per una banda nosaltres no podem sancionar aquests hotels sense inspeccionar-los, perquè potser que hagin fet el projecte de seguretat contra incendis i no hagin remès el certificat final d'obra a la Conselleria, però potser que l'hagin executat.

Per tant, la decisió que ha pres la Conselleria en aquests moments és, a tots aquells allotjaments que no han presentat el certificat final d'obra o no han presentat el projecte a la Conselleria, enviar-los la inspecció per veure si no han acomplert el decret perquè no han fet res absolutament o si qualcun d'aquests hotels no ha fet i no ha enviat el certificat d'obra. Els inspectors tenen unes instruccions molt concretes del que han de fer, perquè els inspectors de turisme no són experts en temes d'incendis, i sobretot el que es va a fer és a veure si globalment s'ha dut endavant el projecte sense entrar en el detall tècnic de la seva execució, que això forma part d'una altra inspecció més tècnica.

I a tot això, només afegir-hi que potser tinguem defectes en la nostra actuació, però recordar que a Espanya hi ha altres Comunitats turísticament importants, i l'única Comunitat que ha tret un decret contra incendis és la Comuni-

tat de les Illes Balears.

Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Portaveus que vulguin intervenir? Per part del Grup Parlamentari PSM-EEM, té la paraula el Diputat Sr. Sebastià Serra.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Gràcies, Sr. President:

La nostra intervenció serà molt breu, si bé som davant un tema que creim que és de cabdal importància per al conjunt de l'economia d'aquestes Illes Balears i per al que nosaltres entenem com a seguretat ciutadana en un sentit més ampli.

Hem observat, Sr. Conseller, que s'han fet jornades de treball de tipus tècnic, no només per part de l'Administració Central, sinó també per part d'algunes Administracions Autonòmiques, i que, de fet, el Govern de les Illes Balears, tenim dubtes de si hi ha enviat tècnics, de si ha rebut comunicacions, de si, en definitiva, ha procurat que hi hagués un reciclatge de certs tècnics d'aquest Govern per dedicar-se una mica a aquesta temàtica. Amb això no vull dir que hagin de ser de la Conselleria de Turisme, no ho sé, és un dubte i a més corresponen al Govern aquests tipus de solucions als problemes que plantejam, però de fet, el risc d'incendis a establiments hotelers és una qüestió que ha preocupat a diversos cossos de bombers, de l'Estat, de diverses institucions autonòmiques i, en definitiva, almenys hi ha estudis sobre legislació i sobre problemes concrets que no sabem, dubtam, si a les Illes Balears, en aquest moment, tenim alguna cosa més que alguna normativa.

En segon lloc, voldríem plantejar un dubte, un dubte general i genèric. Quan es fan inspeccions a establiments turístics, hotelers o extrahotelers, hi ha hagut algun tipus de problema respecte de la problemàtica dels incendis o sempre les coses han funcionat adequadament? Es a dir, qualche inspector, alguna vegada, ha detectat algun problema i no s'ha pogut solventar, o senzillament els problemes que hi ha hagut o que hi ha són problemes no detectats pel servei d'inspecció, si és que hi han hagut problemes no detectats pel servei d'inspecció, el problema que nosaltres plantejam és quan hi haurà inspectors que estiguin preparats per treballar seriosament en la temàtica dels incendis, cosa que vostè mateix ara ha dit que els inspectors actuals no són experts en incendis. En conseqüència, aquest és un problema que suposam que l'Administració Autònoma ha d'abordar.

I el tercer dubte o plantejament dins aquesta Interpel·lació del nostre Grup Parlamentari és respecte de si s'ha complert rigorosament a totes les autoritzacions prèvies de nova construcció o ampliació d'apartaments turístics, a partir de 10 unitats d'allotjaments o més de 50 places, si s'ha fet complir estrictament el punt 6è., de la normativa de la mateixa Conselleria, que parla clarament de «proyecto básico de edificación visado por el Colegio Oficial de Arquitectos de Baleares, tres juegos. En dicho proyecto deberán contemplarse las instalaciones fijas de escaleras de emergencia i compartimentación previstas en las medidas de prevención de incendios». Es un dubte que també tenim respecte d'aquestes autoritzacions prèvies de nova construcció d'apartaments turístics.

Creim que la Interpel·lació convendria que s'aprofundís una mica més, tal vegada amb un debat generós, perquè creim

que el problema és important i ens imaginam que tal vegada hi hagi necessitat de mesures concretes, a causa de la importància del turisme, que creim que preocupa a tots els Grups aquí representats.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari UM, té la paraula el Portaveu Sr. Miquel Pascual.

EL SR. PASQUAL I AMOROS:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Jo també seré molt breu respecte d'aquest punt. Evidentment no fa falta parlar de la importància dels incendis, tant per les vides humanes que es cobren, de la qual cosa en tenim amarga experiència, i també per la propaganda negativa que es fa del nostre arxipièlag a l'estranger, i per tant, després de parlar de la importància, també hem de parlar dels efectes que té sobre com tractar els establiments que no compleixen la legalitat, ja que si hen parlat d'excés d'oferta, aquí, i es fa una llei per regular l'excés d'oferta, una de les maneres més importants que tenim per regular-la és precisament que es compleixi la legislació vigent. Quan es demana que es retallin drets, nosaltres deim primer arreglem tots aquells establiments que no compleixen amb la legalitat, i, per tant, nosaltres estam d'acord amb el que ha exposat el Sr. Conseller i li volem dir la nostra postura quant que se sigui rigorós amb aquest 40% d'establiments que no s'han adequat fins ara.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari AP-PL, té la paraula el Diputat Sr. Pere Palau.

EL SR. PALAU I TORRES:

Gràcies Sr. President.

Molt breument, per exposar la postura del nostre Grup, AP-PL en relació amb aquesta Interpel·lació presentada pel PSOE sobre les mesures de seguretat i protecció d'establiments turístics.

Volem dir, simplement, que estam d'acord amb la política que ha adoptat el Govern fins avui i amb l'aplicació del Decret 13 del 1985. No obstant això, volem fer constar que en aquest tema, precisament aquestes mesures que s'han pres tant des d'una administració com de l'altra, tal vegada varen venir tard fins i tot per part de l'Administració Central, i a més una mica confuses.

Cal recordar que la primera Ordre Ministerial que fa referències a aquestes mesures d'incendis d'establiments és de data de 25.9.79, o sigui que ja feia molts anys que teníem establiments turístics en aquestes illes. Després, fins i tot això va haver de ser objecte de diferents Ordres més aclaratòries perquè era bastant confús. Cal recordar una de data 31-3-80, una Circular aclaratòria, una altra de data 10-4-80 i un Decret nº 1587 del 82, de data 25 de juny. A l'àmbit de la Comunitat Autònoma i com a conseqüència de l'entrada en vigor de l'Estatut d'Autonomia, es varen promulgar tota aquesta sèrie de decrets que no cal enumerar sinó que fins i tot ja s'han enumerat en diferents ocasions, i un fet significatiu que nosaltres valoram positivament va ser arrel de l'informe de la recomanació de la Comissió de les Comunitats Econòmiques Europees, el Decret 13 del 1985, el qual recull aproximadament tota la normativa en matèria d'incendis dins l'àm-

bit de la Comunitat Econòmica Europea. Ho consideram positiu perquè és un fet concret que nosaltres ja som de ple dins la Comunitat Econòmica Europea i, a més, les nostres Illes Balears sabem que tenen una recepció de turisme en un percentatge molt elevat precisament de països europeus.

Només dir que creim que aquesta normativa és suficient, com és natural s'ha de fer complir i el grau de compliment, segons ens ha explicat el Conseller, creim que tal vegada no és el que voldríem, tant de bo fos al cent per cent, però vistes les dificultats que s'han expressat en primeres matèries, i no solament en primeres matèries sinó que fins i tot, en algunes de les illes, crec que en algun moment hi ha hagut fins i tot dificultats de tècnics que puguin redactar els suficients projectes i escometre aquestes obres, creim que és satisfactori.

I res més. ens reservam qualsevol altra opinió per al moment de la Moció, si és que va endavant.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Diputat Sr. Joan Nadal.

EL SR. NADAL I AGUIRRE:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Es evident que la importància del sector turístic dins la nostra economia és cabdal, és la primera font d'ingressos de la nostra economia, la primera i pràcticament quasi única; se'n du un gran percentatge de la nostra economia, el turisme.

I a aquest sector turístic que cobreix les necessitats, cobreix l'elevat nivell de la nostra Comunitat, el tractam amb una total falta de serietat. No pot ser que unes mesures que es prenen l'any 83, un decret que es publica l'any 83, l'any 88 ens informi el Govern que només el 60% dels establiments hotelers o han presentat el final d'obra o l'expedient d'informació prèvia, no ho sabem. O sigui, no sabem ni si aquest 60% ha complit el que diu el decret. Sabem que n'hi ha uns que han presentat el final d'obra, d'obra i instal·lacions, i uns altres que han demanat la informació prèvia, l'expedient d'informació prèvia, però no sabem quina és la situació, això al cap de cinc anys d'haver fet el primer decret.

I això, indubtablement, atempta d'una forma seriosa contra el sector turístic i contra els treballadors que fan feina al sector turístic. Això atempta d'una forma seriosa contra el sector turístic, perquè qualsevol desgràcia que ocorre en el tema d'incendis repercuteix d'una forma important en el sector. Les campanyes de publicitat que es fan a l'exterior quan succeeix una desgràcia, un incendi a un establiment hotel·ler, en una discoteca, en una cafeteria, en un hotel, en uns apartaments turístics són importantíssimes. El mateix Director General de Promoció turística de la Conselleria va fer unes declaracions a premsa dient que difícilment es podria aturar la campanya que produiria l'incendi de la Casa de Suècia, que el dany produït per aquest incendi difícilment, enguany, es podria evitar.

I bé, amb què ens trobam? Que diuen que es començarà la inspecció, que veurem com està la situació, que anirem a veure si és que no han presentat... senyors del Govern, han fet un decret. El facin complir. Aquest decret l'han fet perquè han volgut, no és una llei que els ha vengut imposada pel Parlament, vostès han fet un decret, el facin complir. En aquests moments vostè hauria de saber, Sr. Conseller, quina és la situació del cent per cent de l'oferta del sector turístic,

com a mínim, del legalitzat, com a mínim, del legalitzat. I ho hauria de saber fins i tot sense fer inspecció, perquè amb un control dels projectes dels finals d'obra que entren a la Conselleria, de les autoritzacions que han donat, vostè hauria de saber quina és la situació. Si necessita més inspeccions, les posi, que val la pena, que val la pena, que un incendi, que una desgràcia a un hotel o a un bloc d'apartaments, no bastaran tots els doblers que vostè hi vulgui invertir per evitar les conseqüències publicitàries d'aquest incendi, que els inspectors sempre surten barats, als sectors, és el més barat que hi ha, un inspector però és que és l'únic que pot fer sanejar un sector tan important com és el sector turístic per a les nostres illes, i que, a més, tenim l'obligació de tractar-lo amb serietat.

Els resultats són pobres, després de cinc anys no sabem quina és la situació. Un 60% és més o manco controlat, hi ha un 40% del qual no en sabem res; creim que és una situació dolenta, una situació deplorable que ens afecta a tots i que hauríem d'intentar que en el temps més curt possible quedàs completament aclarida i que poguéssim dir el que he dit abans, que la situació és de normalitat en tot el sector turístic.

Bé, jo, abans d'acabar l'única cosa que voldria fer és una referència al representant del Grup AP, que, clar, per no perdre el costum, parlàvem d'un tema d'aquí, i ens ha sortit amb l'Administració Central i amb si el Decret del 79 i no sé què. Bé, jo no sé si vostè s'ha oblidat que des del 83 hi ha una Llei Orgànica que ens dona competència exclusiva en matèria de turisme, fa cinc anys. En cinc anys es poden fer molts de decrets i es poden fer complir aquests decrets, no em vengui vostè que fa cinc anys l'Administració Central tenia unes competències que no va dur endavant. A mi em pareix molt bé que avui en dia, amb les competències compartides o les competències que no tenen, donin canya al Govern Central perquè és la seva obligació, però que en aquestes altures, amb una competència exclusiva de fa cinc anys, encara surtin amb aquestes, és que tenen molts pocs arguments.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller de Turisme, Sr. Jaume Cladera.

EL SR. CONSELLER DE TURISME (Jaume Cladera i Cladera):

Sr. President.

Recollint el que han aportat les intervencions dels distints Portaveus del PSM, d'AP-PL i d'UM, dir-los que s'han fet unes jornades tècniques, per part de la Conselleria d'Indústria, i no una vegada, sinó tres vegades, quant a la formació de tècnics.

Després, també, la Conselleria de Turisme d'acord amb el Col·legi d'Arquitectes de Balears, ha fet també unes jornades sobre la informació als tècnics dels dubtes que hi ha dins el Decret. Perquè una de les parts per les quals hi ha hagut un retard en el compliment del Decret, i això ho ha apuntat el Portaveu d'AP-PL, és que hi havia molts pocs tècnics especialitzats en el tema de seguretat i prevenció contra incendis, i s'han produït moltes dificultats d'interpretació del Decret fins al punt que la Conselleria ha hagut de contractar un tècnic dedicat únicament i exclusivament a atendre tots els tècnics que feien projectes dedicats a la seguretat contra

incendis. Aquest és un dels motius pels quals hi ha una sèrie de dificultats, que fins i tot avui en dia encara hi ha contradiccions entre els mateixos tècnics per veure quina és la millor solució a adoptar.

Quant que hi ha el 40% que no han complir, que això, conjuntament, en un moment determinat, amb la falta de material, ha estat el motiu fonamental, nosaltres hem dit, i ho ha repetit el Sr. Nadal, que el termini acabava dia 31 de març d'ara, fa 25 dies, i miri, cadascú té una forma d'interpretar les coses, nosaltres el que no farem mai serà agredir els administrats. Si els administrats tenen temps fins dia 31 de març, no se'ls pot molestar abans de dia 31 de març, s'ha de ser respectuós. A partir del dia 31 de març, amb els qui no hagin complert, prendrem les mesures pertinents; jo crec que l'Administració ha d'anar molt alerta en aquestes coses, perquè si no es produeixen malestors i faltes d'enteniment en moments en què el que es necessita és que tothom col·labori per treure aquest tema endavant, perquè no és senzill, és un tema molt complicat, complicadíssim, perquè en totes les discussions, a les darreres reunions, que varen ser fa quinze dies a Menorca, vint dies a Eivissa i deu dies a Mallorca, varen tornar sortir discussions sobre la interpretació del decret d'incendis.

Jo demanaria a aquest Parlament que entengués que a vegades no són tan senzilles, les coses; que això té una lectura, que és la que diu el Sr. Nadal, han passat cinc anys i encara no tenim tota la indústria al dia. Es ver, però també és ver que som la Comunitat que ha fet més esforços en aquest tema, i que si comparàssim, per tenir una idea de la dificultat que comporta el tema d'incendis, la situació actual de la nostra Comunitat comparada amb Comunitats importants des del punt de vista turístic, com pot ser l'andalusa o com pot ser Canàries, ens trobaríem que anam el 60% avançats.

Res més. Moltes gràcies.

II.—2)

EL SR. PRESIDENT:

Acabat el debat d'aquesta Interpel·lació, passam a la següent, registrada amb el n.º 506/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, relativa a la política del Govern en matèria de foment d'ocupació en el sector agrícola, per formular la Interpel·lació, té la paraula el Diputat Sr. Valentí Valenciano.

EL SR. VALENCIANO I LOPEZ:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

El camp es mor. El camp agonitza. Mentre aquí, en aquest Parlament, mentre aquí en aquesta Cambra escoltam que tot va bé, que el nostre producte interior brut creix d'una manera sòlida, que el turisme va bé, que la construcció va en augment, què passa amb l'agricultura? L'agricultura, és trist haver-ho de dir, però l'agricultura, amb ulls plorosos, a poc a poc va dient adéu a la seva existència.

El camp es mor, Srs. Diputats, i vostès ho saben, i el Govern també ho sap. Ho sap, però s'estima més tenir els ulls clucs, s'estima més parlar dels altres sectors, s'estima més anar a Santo Domingo mentre aquí, a Mallorca, aquí a les nostres Illes, el camp demana ajuda.

Srs. Diputats, vostès saben que el camp es troba en una situació difícil, que l'agricultura té problemes estructurals de tot tipus. L'altre dia, el Conseller d'Agricultura recordava a

una Comissió que la renda agrària, en deu anys, ha caigut un 23%, en deu anys, Srs. Diputats, un 23%. Això vol dir que el que es produïa l'any 76, en deu anys, el que produïa 100 l'any 76 avui en dia només produeix 77, en deu anys, un 23% menys. I amb aquestes dades, amb aquests resultats és evident que el camp es mor, és evident que si anam així, els pagesos que queden actualment és normal que vulguin abandonar el camp. I el camp, Srs. Diputats, no només es mor pels greus problemes que té, pels problemes que l'asfixien, es mor també perquè és vell, el camp es mor també perquè té edat, el camp es mor perquè els pagesos són d'avançada edat, perquè el promedi d'edat dels agricultors, senyors del Govern, el promedi de la seva edat és molt alt.

I on són, els joves? Cap on van? On és aquesta nova saba que hauria de donar vida al camp? On és aquesta gent que hauria de fer florir de bell nou l'agricultura? On és? No hi és. No hi ha quasi cap jove que avui en dia estigui disposat a fer feina al camp. Mirin, jo sé que l'estadística és una ciència matemàtica freda, és una ciència matemàtica cerebral, però també és una ciència que ens permet estudiar clarament la situació d'una manera desapassionada, sense cap fanatisme. L'any 1955, un 40% de la població activa de les nostres illes, concretament 73.746 persones eren pagesos. L'any 1969, catorze anys després, n'hi havia 55.523 persones, concretament 18.232 menys. Això volia dir que representava un 23% de la població activa. L'any 1977, el tant per cent de la població activa dedicada a agricultura era només d'un 16%, i finalment, l'any 1986, és només d'un 7,6. En trenta-un anys, en trenta-un anys el tant per cent de població activa dedicada a l'agricultura, ha baixat un 32% un punt, una mica més d'un punt cada any. I fins quan ha de durar, aquesta situació? Quan tocarà fons? Fins quan ha de continuar?

Però encara els diré més, Srs. Diputats, sobre aquestes dades. Si analitzam aquestes dades, si els estudiam veim que s'adapten perfectament a un descens gradual, es un descens continu, un descens constant. I què passarà si no feim res per influir que canviï aquest descens? Què passarà si no feim res per aturar aquesta bolla de neu? Jo els diré què passarà, que d'aquí a set anys, l'any 1955, no hi quedarà cap pagès, perquè si continuam amb aquest ritme l'any 1995, a principi de l'any 1955, hi quedarà pràcticament un 0% de la població, la població que s'hi dedicarà serà pràcticament nul·la; de continuar així, en set anys haurem perdut aquests set punts que queden. I això, Srs. Diputats, no m'ho invent jo, això ho avalen els estudis, ho avalen les gràfiques concretes de descens de la població activa, i si vostès ho estudien es trobaran amb aquests resultats, no dubtin que es trobaran amb aquests resultats.

I jo, amb totes aquestes dades em deman i els deman a vostès i deman al Govern: Hem de deixar que l'agricultura es mori? Hem de deixar que silenciosament, a poc a poc, per la porta de darrera, l'hagin de dur cap al cementiri? S'ha de morir sense haver fet res per salvar-la? S'ha de morir quan aquí concretament, tenim competències exclusives en matèria d'agricultura i podem fer coses? Es que aquest Govern no hi pot fer res en això? No pot tenir una actuació decidida, però una actuació decidida, per tal de donar solució a aquesta situació? Som davant una situació greu, som davant una situació preocupant, i per això, precisament, es presenta aquesta Interpel·lació, perquè el Grup Parlamentari SOCIALISTA està preocupat per la situació agrícola en aquestes illes,

però més concretament per l'avançada edat dels nostres pagesos.

I per a tot això queda molt poc temps, no tenim tot el temps que volem. L'any 1992 tindrà lloc la implantació del mercat únic europeu, i això vol dir que si no prenim mesures a temps, si no feim via la nostra agricultura encara serà un sector més marginal, i això, Srs. Diputats, no només ho diu el nostre Grup, sinó que, fins i tot a la darrera Comissió que es va fer d'agricultura, tots els Grups ho acceptaven.

Per tant, Sr. President, és inevitable prendre una actuació decidida per part d'aquest Govern. D'aquí a quatre anys serem a l'any 92, d'aquí a set anys serem a l'any 95. Si tenim competències, i tenir competències significa tenir les eines necessàries per començar a fer feina, per començar a resoldre els problemes, és el que hem de fer. Sabem que és una tasca difícil, que això no es pot fer en un dia, però, Sr. President, com li deia abans, és inevitable tenir una actuació decidida, és imprescindible tenir un programa d'actuacions i precisament per això hem presentat aquesta Interpel·lació, per veure quins programes d'actuacions té la Conselleria en aquest respecte, aquest programa d'actuacions que sempre solem demanar i que mai no se sol veure en aquesta Cambra. Però aquest programa d'actuacions que no sigui posar pedaçs calents al malalt, que sigui una autèntica penicil·lina, autèntica penicil·lina que és el que necessita en aquests moments, perquè repetesc que és una situació greu i no és pot prendre-la amb rialles, no és pot prendre-la amb rialles.

Fins ara, fins i tot com diu pròpiament el seu *Llibre Verd*, al tom I, a la sisena versió, a la pàgina 23, ho accepta clarament, i llegiré textualment. Diu, «estamos dejando morir el campo y todo lo que conlleva de tragedia humana sin el menor sentimiento de culpa». Estamos dejando morir el campo sin el menor sentimiento de culpa», i això és així, Sr. President. Jo seré breu, ja que m'ho ha demanat la Presidència, i només vull recordar a aquest Govern, a aquest Govern que du cinc anys aquí, que si no posam remei a aquesta qüestió d'aquí a poc temps ens trobarem que l'agricultura pràcticament haurà desaparegut i després, quan parlem amb la gent i parlem amb una certa recança, amb una certa ignorància del que era l'agricultura, no ens podrem queixar quan ens diguin que no ho vàrem saber defensar bé, no ens podrem queixar.

Per tant, senyors del Govern, jo els puc assegurar que el Grup Parlamentari SOCIALISTA farà tot el que sigui possible per ajudar que aquesta situació no sigui així.

Moltes gràcies.

(El Sr. President s'absenta de la sala i la Sra. Vice-president Primera presideix el debat)

EL SR. PRESIDENT:

Sí, tiene la palabra por parte del Gobierno, el Conseller de Agricultura.

EL SR. CONSELLER D'AGRICULTURA I PESCA (Pere J. Morey i Ballester):

Gràcies Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Sr. Diputat interpel·lant, quasi tot el que ha dit vostè és ver; no sols és així, sino que, com vostè ha dit molt bé, s'ha reconegut a l'anàlisi del *Llibre Verd*. Es ben ver que el nostre camp es mor, i li vull afegir una dada que, per recent, no és al *Llibre Verd*, és una dada d'avui matí, d'avui matí.

El camp, per no tenir, no té ni aturats. No té ni aturats. Avui matí, a les llistes de l'INEM d'avui matí hi havia les següents persones apuntades a l'atur, dividides en els següents grups: Persones aturades en producció agrícola, 187; persones aturades en producció ramadera, 14; persones aturades en serveis agro-ramaders, 12; persones aturades en el sector de caça i reproducció cinegètica, 5; i persones aturades en silvicultura, 4. Total, 222 persones, que no arriben tan sols a l'1,5% del sector.

Ja sé que quan vostè m'interpel·la, interpel·la el Govern, i no es refereix que el Govern cerqui feina per a aquestes 222 persones, ja ho sé. El que vostè em diu és quines mesures pren el Govern per tal d'incentivar que la gent torni al camp, i, sobretot, estimular els joves perquè tornin al camp, entenc que és aquest el sentit de la seva Interpel·lació.

Es, no cal dir, una de les preocupacions prioritàries de l'actual Conselleria d'Agricultura i Pesca, i per això hem rumiat i meditat què podem fer en aquest sentit, quines accions concretes, definides, com diu vostè, podem prendre. Un tema que vostè ha tocat és el tema de les competències. No hi hauria res que agradàs més al Govern que fos ver que la Comunitat Autònoma té competències exclusives en matèria d'agricultura. I tant com ens agradaria! Llegeixi l'article 10 de l'Estatut d'Autonomia i veurà que diu competències exclusives en matèria d'agricultura dins l'organització general, dins l'organització general de l'Estat, de l'economia de l'Estat.

Aquest «dins l'organització general de l'Estat» es pot interpretar de moltes maneres, però la veritat i la realitat, i ho hem dit moltes vegades aquí, és que no pot existir una política autonòmica independent de la política agrària de l'Estat Espanyol, i que l'Estat Espanyol no pot fer una política agrària independent de la política agrària comuna del Mercat Comú.

Per consegüent, nosaltres estam lligats, en això i en altres coses, a la política que marca l'Estat membre. No tenim, com vostè sap molt bé, ja que coneix tan bé com jo el pressupost de la Conselleria, tan bé com jo, sap que no tenim mitjans econòmics per fer una acció de promoció independent, però, per altra part, també és ver el que vostè diu, hem de fer qualche cosa perquè la situació és insostenible, i és ver, hi estic d'acord.

Mirem de centrar-nos en aquest context que jo he marcat, què és el que hem pensat fer. En primer lloc, creim que la promoció, el foment de la incorporació al camp ha de ser centrat en una unitat operativa de la Conselleria, i concretament dins la Unitat d'Extensió Agrària que depèn, a l'organigrama actual, dels serveis insulars i comarcals. Per això nosaltres, el mes de febrer, vàrem crear aquesta unitat, vàrem donar instruccions concretes perquè es fes una política de foment de la incorporació de l'agricultura dins la política marcada, i no em sap greu dir-ho, dins la política marcada pel Govern del PSOE, perquè creim que en aquest cas concret és la política concreta i bona. Per això nosaltres, oblidant tal vegada el que s'havia fet al passat, hem potenciat, i moltes vegades ho hem dit, el Servei d'Extensió Agrària, i, concretament, perquè aquest Servei d'Extensió Agrària, a peu d'obra vora el pagès, pugui fomentar aquestes noves incorporacions.

Nosaltres hem creat, dins aquest servei, un programa específic dedicat a la joventut rural, que té la finalitat de capacitar la població juvenil per a l'assumpció progressiva de responsabilitats a l'explotació agrícola, per tal que aquestes

responsabilitats puguin culminar en una incorporació definitiva a la direcció d'aquesta explotació. Aquest programa existeix des de dia 5 de febrer d'enguany i s'ha donat a cada Unitat d'Extensió Agrària, tant comarcal com insular, cobrint la totalitat del nostre territori. S'ha creat, naturalment, una unitat central per coordinar tota aquesta actuació de cara a la joventut. S'ha nomenat un especialista en joventut, especialista que abans existia a totes les Comunitats Autònomes i a la nostra no, per dur endavant aquesta tasca. Què ha de fer la Unitat d'Extensió Agrària, què ha de fer la unitat central i què ha de fer aquest especialista? Ha de desenvolupar el projecte dins vuit Unitats d'Extensió Agrària, ha de dur endavant el programa que estableix el Reial Decret 808/87, de 19 d'abril, Butlletí Oficial 26 de juny del 87, és a dir, nosaltres contemplam com a prioritari veure com podem incorporar el que es denomina Programa Estel de MAPA, a nivell de l'Estat, i com el podem aprofitar per tal que els joves agricultors o els joves que vulguin ser agricultors es puguin inserir dins el camp agrícola.

Es cert que, des de febrer, poques coses hem pogut fer, però el que sí els puc dir són ja resultats concrets d'aquesta feina. Quan el MAPA va legislar aquest Reial Decret, el 1932 i l'anterior del 1987, pensava precisament que servís per resoldre aquesta problemàtica que ens afecta d'una manera molt apressant, i ja li he dit que jo li ho admet, d'una manera molt apressant a les nostres illes.

Hem tractat de veure com nosaltres, des d'aquí, podem inserir-nos, podem complementar aquesta legislació de tipus general i fer-la efectiva a les nostres illes. Aquest projecte, com vostè sap, té un pressupost per a tot l'Estat Espanyol de 10.000 milions de pessetes, 10.000 milions de pessetes. Com a conseqüència de tot això, nosaltres vàrem invitar a venir a les Balears el Cap de Programa d'Incorporació, Sr. Jordi Suárez, el Sub-director General de Coordinació, Sr. Federico Ruiz de Lobera, els quals es varen reunir amb tots els Serveis d'Extensió Agrària de les Illes per explicar i aclarir el programa i l'Ordre Ministerial del MAPA per impulsar la incorporació de joves a l'agricultura. Es va fer aquesta reserva sobre els 10.000 milions de pessetes, del programa de l'any 88, per tal que les Illes Balears puguin atendre tots, tots els projectes que es presentin promoguts per les Unitats d'Extensió Agrària, i en aquests moments ja s'han remès a Madrid els primers projectes que suposen la creació de quatre llocs de treball com a empresari, director i personal.

Però s'ha de tenir en compte que aquesta legislació no contempla únicament el cas de l'agricultor propietari o el fill d'aquest, sinó també el jove que té vocació i desig d'incorporació a la direcció de la seva pròpia empresa agrària amb la creació consegüent del propi lloc de feina. Aquestes ajudes, negociades amb Madrid, es concreten en els següents límits ja fixats: crèdits fins a 3.500.000 pessetes per sol·licitant, amb un interès de l'11,5 del Banc de Crèdit Agrícola, tot això en una línia de modernització d'explotació per aconseguir una gestió eficaç a la incorporació dels joves, però a més a més existeixen unes subvencions lligades al mateix crèdit que ascendeixen al 10% de la inversió, que ha de ser, com a màxim, el 80% d'aquesta. Aquesta subvenció a fons perdut en zoneds d'alta muntanya o en àrees deprimides puja al 25% de la inversió.

A més d'aquesta ajuda, hem pactat una altra ajuda addicional del sol·licitant dels 3 milions i mig de pessetes, que suposa una rebaixa de tres punts, del 3%, sobre l'11,5 d'inte-

res. En total, aquestes ajudes i subvencions representen més del 10 o el 25% de les sol·licituds. En cas que el jove que s'incorpori no disposi de terra en propietat, existeix una altra línia de crèdits que ho regula, i és una línia denominada d'instal·lació. Això suposa un préstec fins a 8 milions de pessetes amb un 11,5% d'interès i a tornar en un termini de quinze anys, els tres primers dels quals són de carència.

En definitiva, nosaltres en aquests moments —i no li record tot el programa del MAPA, supòs que vostè el coneix—, en aquests moments nosaltres tenim organitzat, pactat, convengut amb el Ministeri d'Agricultura i Pesca, pràcticament sense sostre, la nostra capacitat per ajudar els joves agricultors a incorporar-se. Què ens fa falta? Fer arribar a aquests joves agricultors que existeixen aquestes ajudes, com les han de tramitar i que les puguin aprofitar. Per això, com he dit, hem muntat tot un Servei d'Extensió Agrària, tot un programa dins el Servei d'Extensió Agrària, per tirar-ho endavant.

Que això no és la solució? Potser no, el que passa és que ni tan sols el Ministeri d'Agricultura i Pesca, amb 10.000 milions de pessetes posats damunt la taula, n'ha trobat una altra, i nosaltres creim que la política que hem de seguir és precisament aquesta, el «Programa Estrella» del MAPA, intentar afavorir que tots els joves puguin aprofitar al màxim aquestes ajudes, ajudar-los a tramitar aquestes ajudes i fer que sigui més fàcil que mai la incorporació de joves agricultors a l'agricultura de les Balears.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, por parte del Grupo Parlamentario PSM-EEM, tiene la palabra el Diputado Sr. Orfila.

EL SR. ORFILA I PONS:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Sols un 7,44% de la població activa de les Illes es dedica al sector agrícola-ramader, enfront a un 15% de mitjana de l'Estat Espanyol, però cada vegada més prop del 5% de la Comunitat Econòmica europea. Un 49% de la població activa rural de les Illes té més de 55 anys, tenint en compte que a Menorca aquesta xifra, aquest tant per cent només és del 20, i només un 9% dels pagesos de les Illes tenen més de 25 anys. Del 1981 al 86 han disminuït a 3.000 les hectàrees de superfície cultivada a les Illes. La protecció del sector agrari al nostre producte interior brut és sols un 4,5%.

Són alarmants, aquestes xifres. Nosaltres creim, Sres. i Srs. Diputats, que interpel·lar el Govern en matèria de foment de l'ocupació al sector agrícola i en especial del juvenil, en un moment com l'actual i al context en què ens trobam ve ser ni més ni manco que interpel·lar el Govern sobre la seva política global a nivell agrari. Per açò fugirem de parlar només de propostes concretes i anirem al vertader fons de la qüestió.

Si partim de l'anàlisi de les dades estadístiques que mostren una tendència continuada cap a l'abandó de l'activitat agrícola, concretada, a més, en una quasi nul·la incorporació de joves, podem arribar fàcilment a la conclusió que la política de foment d'ocupació al sector agrícola i especialment al juvenil passa forçosament per la revitalització del sector, i açò és concreta essencialment en dues qüestions: augmentar la renda agrària i millorar la qualitat de vida dels agricultors. I tot açò, no ho oblidem, en un context molt

definit. Som al període d'adaptació a una Europa comunitària que ha passat d'una política potenciadora de les produccions agràries a entendre que un dels principals problemes amb el qual s'enfronta és precisament el de l'eliminació d'uns excedents, el manteniment dels quals suposa un esforç presupostari tan greu que hipoteca les possibles actuacions en altres camps, i per això desincentiva produccions i proposa l'abandó de l'agricultura com a sortida. Aquesta és la realitat que ens enrevolta i a la qual el Govern ha de fer front.

Té el Govern de la Comunitat Autònoma una política incentivadora de l'economia del sector primari? Aquesta és la qüestió. Impulsa el Govern una actuació que tendeixi a millorar la renda agrària i la qualitat de vida dels homes i dones que fan feina al camp, de tal manera que fer feina al camp resulti atractiu, capgirant la tendència a abandonarlo? Si convenim que la tendència al consum va en el sentit que cada vegada més, es consumeixen productes agroalimentaris transformats, un 70% a Europa, un 90% a Estats Units, i que al procés de transformació, és en aquest procés de transformació i comercialització on queda essencialment, majoritàriament el valor afegit del preu final del producte, haurem de convenir també que un dels handicaps que tenen els nostres agricultors, és precisament no ser presents en aquests processos, no participar-hi, i que açò té molt a veure amb la renda agrària i, per tant, amb l'abandó del camp.

Si convenim que al context europeu en què ens movem la comercialització dels productes es fa essencialment a través de grans xarxes de comercialització amb productes tipificats, com exigeix el consumidor, haurem de convenir també que la inexistència d'uns canals de comercialització comuns, cooperatius, dels productes agro-alimentaris de les Illes, és un altre handicap per a la supervivència del sector, i, per suposat, per a la incorporació dels joves a aquest.

Seguretat en la feina igual a consolidació de l'ocupació. Mantenir obsoletes figures, fórmules contractuals com és la de la societat rural menorquina té a veure, naturalment, amb el foment de l'ocupació agrícola. L'accés a la propietat de la terra és un estímul per a la incorporació dels joves a l'agricultura. No troben, Sres. i Srs. Diputats, que amb les actuals expectatives urbanitzadores que té el sòl rústic en aquest moment, aquesta qüestió té molt a veure amb el seu augment de preu i, per tant, amb les dificultats que tenen els joves per comprar-lo, per accedir a aquesta propietat? La qualitat de vida dels ciutadans que fan feina a l'agricultura ha de ser, com a mínim comparable a la dels ciutadans que viuen als pobles i ciutats. Sacrificats per vocació, no n'hi ha.

Quin és el tant per cent de les finques de les Illes encara sense electrificar? Saben que un telèfon que a la ciutat val 15 o 20 mil pessetes, al camp, i és més necessari pel seu aïllament, per la feina concreta que fan, els costa 300 o 400 mil? Quines quantitats es dediquen, dedica aquest Govern a la millora de la vivenda rural? Aquestes són algunes de les qüestions que fomenten o desincentiven, segons es facin o no, l'ocupació a l'agricultura i especialment la dels joves.

Per açò ens hem de demanar: va la política del Govern en el sentit de dotar, de facilitar, les mateixes Comunitats haurien de dir drets, als ciutadans del camp dels que tenen a la ciutat? Procura la política urbanística d'aquest Govern circumscriure la utilització del sòl rústic a usos agrícoles, evitant pujades de preu per a les seves perspectives parcel·ladores, urbanitzadores de forma emboscada? Hi ha una política

realista de foment de l'adquisició de terres per als joves i per al seu conreu? Té aquest Govern una postura inèquívocament disposada a acabar amb sistemes contractuals caducs, que provoquen inseguretats en la feina i desincentiven les inversions dels pagesos, impedeixen que se sentin empresaris? Hi ha una política decidida de foment de la industrialització agrària, especialment de la cooperativa? Es fa una política tendent a assolir cotes europees en matèria de cooperativisme agrari? No oblidem que a països concrets d'Europa, el 70% de la comercialització de productes agraris es fa a través de dues i tres cooperatives únicament.

Nosaltres pesam que malgrat bones voluntats, i no en dubtam, no hi ha aquesta política. No, perquè els pressuposts són la plasmació de la política d'un Govern, i els pressuposts de la Comunitat Autònoma són ben clars. I així les intencionalitats del Govern, per bones voluntats que hi hagin, difícilment passen de tímids intents.

Sres. i Srs. Diputats, capgirar la tendència a abandonar el camp, o dit al revés, tenir una política incentivadora de l'ocupació agrícola exigeix avui un esforç importantíssim perquè representa lluitar contra la tendència manifesta de tota la nostra economia. Es necessita per fer-ho una voluntat decidida des de l'Administració a canviar mentalitats, a enfrontar-se amb interessos concrets, a donar el protagonisme amb incentius al qui no l'ha tingut fins ara. Només així podem pensar en la possibilitat de fomentar l'accés dels joves a l'agricultura, i no n'hi ha prou amb accions puntuals, per importants que siguin, com la que ens ha explicat el Conseller, i per importants que puguin ser les assignacions que s'hi poden dedicar. Poquíssims joves de les Illes, poquíssims, s'han pogut acollir fins ara als ajuts que el Ministeri ha facilitat per als agricultors joves, per als agricultors de menys de 35 anys. Uns perquè els 8 milions de sostre que els deixava el Govern, que els finançava el Govern, no els bastaven per res per comprar unes terres que representin una unitat mínima rentable de conreu. Altres, i aquest és el cas de Menorca, perquè el sistema imposat, el sistema imperant, la societat rural menorquina no els permetia accedir-hi simplement per la inseguretats en la feina. El Ministeri d'Agricultura, amb molt bon criteri, exigeix que hi hagi un mínim de cinc anys garantitzats de feina al mateix lloc, per tant un contracte definit. La societat rural menorquina, vostès ho deuen saber, Srs. Diputats, canvia, acaba amb el contracte cada any, es renova cada any, per tant no hi cap casta de continuïtat en la feina.

Sr. Conseller d'Agricultura, Sres. i Srs. Diputats, per mantenir viu el sector agrari necessitam que s'incorporin els joves al camp, i per fer-ho necessitam canviar moltes coses: mentalitats, prioritats pressupostàries, legislacions obsoletes, aquest és el desafiament, i, em creguin, no el podem enfrontar amb timideses. Serem capaços de fer-ho?

Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Por parte del Grupo Parlamentario AP-PL, tiene la palabra el Diputado Sr. Cosme Adrover.

EL SR. ADROVER I OBRADOR:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Es efectivament molt preocupant que l'ocupació del sector agrícola vagi disminuint d'una manera alarmant, i aquesta disminució és tan alarmant que ens obliga a tots a fer el pos-

sible per posar-hi remei. Ara bé, s'ha de reconèixer que el sector agrari és un malalt greu, i alguns dels seus sectors són uns malalts quasi desnonats, però hem de viure amb l'esperança que recuperi la salut.

Per què hem arribat a aquesta situació tan desoladora? Jo crec que ni més ni manco ho ha dut les circumstàncies de vida que afortunadament han millorat a altres sectors i a la pagesia han quedat aturats. No oblidem que els sectors de serveis industrials tenen mesures de pressió per cada any negociar els seus convenis col·lectius i tenen els seus representants per negociar la pujada del sou, pobres pagesos no tenen convenis col·lectius, són subjectes a la llei de l'oferta i de la demanda, i quan els ve la bona, quan els productes escassegen i hi ha molta demanda, zàs!, importacions «al canto», i altra vegada ens quedam com abans o pitjor. Mirau el que ha passat, no fa molts de dies, amb la importació de carn de porc. Avui, a Madrid, han amollat els porcs per la carretera de la M-30 en protesta d'aquestes importacions. Barats que ja anava, i a més, què hi hagi importacions, de les quals jo no vull discutir, però el preu de la panera de la compra i els índexs dels preus de consum preocupen més a l'Administració que la rendibilitat de la pagesia.

Vet aquí una mostra que la Comunitat de les Illes Balears no té l'exclusiva quant a qüestions d'agricultura, i si en voleu una altra mostra vos puc dir que no fa massa dies es negociava el nou preu de compra de llet i a la reunió hi assistia un representant del Ministeri d'Hisenda. Doncs bé, la proposta era de pujar un duro per litre el preu de compra de la llet al pagès, i els fabricants hi varen donar la seva conformitat sempre i quan el fabricant pogués repercutir aquest duro de puja damunt el preu de venda, i tots conformes menys el representant d'Hisenda, que va dir: si pujau un duro la llet, el Govern es veurà obligat a fer importacions de xoc per abaratir els preus, i davant aquesta postura de l'Administració el pagès va tenir altra vegada les conseqüències.

Desgraciadament, la vida dels pagesos és molt penosa. Mirau, hi havia un pagès que em deia: quan els picapedrers baixen que se'n van a fer feina, jo ja he munyit 21 vaques; quan horabaixa ells pugen, jo encara he de munyir les 21 vaques; i més encara, cada dia, tant si és de festa com si és feiner, i, a més, tant si estic bo com si estic malalt. Què va fer? Tot d'una que va poder abandonar, se'n va anar. Ara té cura de dos xalets a Cala d'Or i ell me diu: visc com un rajà, beneïda sigui l'hora que vaig deixar les vaques. I si en voleu una altra de més recent, vos puc dir que l'altre dia, no fa massa dies, vaig anar a una casa, i la bovera era buida, tenien normalment 8 vaques. Li vaig dir a la madona: I les vaques? Diu: les hem venudes; al meu home li basten les ovelles i l'al·lot no va de vaques, ara fa de picapedrer i guanya 4.000 pessetes cada dia, abans, ell i jo, amb les vaques, en guanyàvem 1.000. A més, té les festes i els diumenges lliures i el dissabte pot anar a la discoteca i el diumenge pot dormir fins que ha acabat la son.

Creuen vostès que davant aquest trist panorama de vida penosa hi hagi cap jove que es vulgui dedicar a la pagesia? El Govern no en té la culpa, i, per afegit a la penúria, hi ha el fet més trist: que guanya un jornal molt curt. M'he entretingut fent números i puc dir que un sou mensual d'un matrimoni amb un hort de sis quarterades i altres tantes de secà, no passa de guanyar unes 35.000 pessetes mensuals, i, per a més afegit, ha de fer feina des dilluns matí fins a diumenge vespre, per a ells no hi ha cap de setmana ni hi

ha vacances. Creuen vostès que davant aquest jornal tan curt, tan magre, pot tenir cap jove al·licient per dedicar-se a l'agricultura?

Per una altra banda, també hem de tenir en compte que la feina, com totes les coses, avui és més cara. Abans hi havia terres que es conraven amb l'aset i tenien un poquet de rendibilitat perquè la vida era barata, però ara, amb la mecanització, s'han abandonat i tornen garriga. Per què? Perquè la mecanització és cara i hi ha persones, hi ha propietaris que els ha costat més la recol·lectora que no ha valgut l'ordi o el blat que han collit, i això sense comptar ni la llavor ni la llacor.

Hi ha hagut, per tant, restricció de jornals. I creuen vostès que davant aquesta restricció, pugui haver-hi cap jove que es vulgui dedicar a la pagesia. De moment, una solució seria arreglar-ho a cop de subvenció, com es va fer amb la reconversió industrial de Sagunto, per exemple, i això no és possible, no som un país suficientment ric per dur endavant aquesta mesura, i ja que parlem de subvencions, hem d'assenyalar un altre contrari del camp, com són els productes subvencionats que vénen d'altres països. Enguany, per exemple, ha venut l'ametla nord-americana; no obstant això, el Govern de la Comunitat Autònoma mitjançant la Conselleria de Cultura, jo crec que fa feina sobre aquest assumpte. En primer lloc, tenim el *Llibre Verd*, no dona solucions, però ha fet bé el diagnòstic; reconvertir l'Institut de Biologia Animal en centre de gestió, i després l'Escola d'Agricultura. Això fa que joves estudiosos i amb vocació pagesa o que no vegin sortida en altres sectors, puguin integrar-se al món de la pagesia i, amb la seva preparació, facin canviar les deficientes estructures del camp, millorar-les i per ventura corregiran els defectes que pateix, com són l'individualisme i el minifundi.

Resumint, creim que arreglar el camp és molt difícil, encara que per difícil no s'ha de deixar de mà, però també vull dir que ha de ser una acció conjunta a quatre bandes: pàgossos, Comunitat Autònoma, Administració Central i Comunitat Econòmica Europea.

Per tant, Sres. i Srs. Diputats, si de ver volem millorar el camp perquè sigui un atractiu per als nostres joves jo deix a la seva consideració que meditin alguns dels mals que pateix. Si aconseguim arreglar-los, haurem guanyat la primera batalla.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT;

Por parte del Grupo Interpelante, tiene la palabra el Diputado Sr. Valentín Valenciano.

EL SR. VALENCIANO I LOPEZ:

Gràcies, Sr. President.

Jo crec que ha quedat clar, que ha quedat bastant pal·lès que en aquests moments el camp es troba en una situació difícil, perquè així ho han acceptat tots els Grups, i si no ho he entès malament l'únic programa que ha mencionat el Conseller respecte de la Interpel·lació que li fèiem, és un programa que tots coneixem, però és un programa que ha dut a terme, per iniciativa del Govern Socialista de Madrid, és un programa que al Consell de Ministres el mes de febrer es va dotar amb una quantia no de 10.000 milions, sinó de 11.000 milions, i això està molt bé, està molt bé que aquí també s'intentin aprofitar les ajudes que fa concretament l'Estat per a tot l'Estat, però és que també el que hauríem de

mirar és una altra cosa. Aquí, concretament, tenim competències exclusives en matèria d'agricultura d'acord amb l'ordenació de l'economia general, però suposam que també aquí hi ha una política, que també aquí deuen poder fer unes certes inversions. Altres Comunitats Autònomes, altres Comunitats Autònomes, concretament per exemple andalusia ha fet una reforma agrària. Per què la Conselleria, per què el Govern d'aquí no pot fer unes inversions, també, i un programa per ajudar més a donar més sortida al camp? Per què no?

Per una altra banda, el famós programa aquest d'11.000 milions, com s'ha aprofitat? Com s'ha aprofitat, aquest programa? Es un programa de l'any 83 a l'any 87. A aquest programa, concretament hi van accedir 13.266 joves, 13.266 i de 13.266, Srs. Diputats, només n'hi havia 44, només n'hi havia 44 de Balears. Això significa que és un 0,3%, un 0,3% que vam aprofitar, sis vegades menys del que podríem aprofitar-lo, sis vegades menys. Jo crec que s'hauria d'intensificar i s'hauria de fer més esforç per aprofitar aquestes ajudes existents, però a més a més també s'ha de fer una política concreta per part d'aquest Govern.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Tiene la palabra el Conseller de Agricultura, Sr. Morey.

EL SR. CONSELLER D'AGRICULTURA I PESCA (Pere J. Morey i Ballester):

Gràcies, Sr. President.

Competències en matèria d'agricultura, Sr. Valenciano. Perquè no parlem de quotes lleteres? Quines competències tenim, nosaltres? Podem repartir les quotes de llet que afecten a les Balears per tal de salvar aquelles explotacions que siguin rendables en el futur en detriment de donar una mica d'oxigen a aquelles que sabem que es moriran? No senyor, no podem. Sr. Valenciano, podem nosaltres impedir la importació massiva de garroff del Marroc i de Tunísia, quan el nostre preu del garroff ha passat de 600 pessetes a 130? No, senyor. Podem nosaltres demanar al Govern de Madrid que apliqui la clàusula de salvaguarda del Mercat Comú? Ho demanem i Madrid calla. I això són competències absolutes?

Podem nosaltres, Sr. Valenciano, impedir l'entrada massiva de carn congelada de Nova Zelanda? No podem. Podem, Sr. Valenciano, impedir l'entrada massiva d'ametla de Califòrnia? No podem, Sr. Valenciano. Ja em dirà quines competències exclusives.

Ja ens agradaria ja, a nosaltres, Sr. Valenciano, que jo pogués anar a parlar amb el Sr. Romero i dir-li: Sr. Romero, aquí hi ha aquest programa de reconversió de l'agricultura de les Balears, aboquin vostès la dècima part de milions de pessetes que varen abocar a Andalusia. Ja veurien vostès com ho fariem, i ben contents i ben satisfets, el que no es pot fer son «cestos sin mimbres», el que no es pot fer és dir que ho tenim tot i fer demagògia i dir nosaltres des del Govern ho tenim tot, quan no tenim res, no tenim ni tan sols capacitat per poder parlar a Madrid quan se'ns tanquen les portes.

Política que ha assenyalat el Sr. Ramon Orfila. Jo, és que tenc un problema amb el Sr. Ramon Orfila, jo sempre li ho dic, tenc un problema. Sí, Sr. Ramon Orfila, el Govern és conscient que o bé s'augmenta la renda agrària o bé no hi ha res a fer, ni inversions, ni el «Plan Estrella», ni el Pla Joventut, ni els 10.000 milions de pessetes, ni res de res. O

s'augmenta la rendibilitat o ni tan sols tenim aturats, ja ho ha vist, per no tenir, no tenim ni aturats.

Com augmentar? Ho sap i el Govern segueix aquesta línia. Industrialització a cada una de les Illes, procurant que les inversions es maximalitzin i no es dispersin, concentració de l'oferta mitjançant cooperatives de primer i segon grau, comercialització en comú a nivell sectorial, aquesta és la línia, això és el que feim.

El Govern dona suport, totalment, a una reforma agrària. I el Govern, en aquests moments, té els pressuposts més pobres en matèria d'agricultura, no perquè el Govern vulgui, sinó perquè aquests són els doblers que té el Govern en matèria d'agricultura.

Parlem d'acció comuna, vostè indirectament ho ha reflectit. Inversions en matèria d'acció comuna: Balears, 1.383 milions de pessetes en cinc anys; Andalusia, 23.000 milions de pessetes. Parlem d'Andalusia, parlem d'Andalusia i mirem les comparacions.

Per consegüent, nosaltres estem decidits a fer tots els esforços possibles per tal que el camp no mori, tractant de salvar aquells sectors que es puguin salvar, i sabem, i vostè sap també que no tot és salvable, que no tot és salvable. Almenco salvem el que puguem, i amb aquesta idea i amb aquesta ajuda crec que si tots estem d'acord en el diagnòstic, el que hauríem de deixar de discutir en aquesta Cambra és si són «galgos o podencos» i arribar totes les forces polítiques a un pacte a cinc anys, d'aquí a l'entrada d'Espanya, definitivament, amb tots els drets en el Mercat Comú en matèria agrícola, per tal de veure com i de quina manera tots tiram el carro endavant.

EL SR. PRESIDENT:

Finalizado el IIº punto del Orden del Día, se suspende la Sesión por un espacio de diez minutos.

(El Sr. President reprèn la presidència del debat)

III.—I

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Diputats. Recomença la Sessió. Passam al punt IIIr que inclou dues Proposicions no de Llei i comencem per la registrada amb el n.º 154/88, presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, sobre el Pla Director Territorial d'Equipaments Comercials. Per defensar la Proposició no de Llei, té la paraula el Diputat Sr. Jaume Carbonero.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Sr. President, li agrairíem que fes lectura de la nostra Proposició no de Llei, abans de començar.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, procedirà aquesta Presidència, en vista que no hi ha cap Secretari aquí, en aquest moment, a fer lectura de la Proposició no de Llei. Diu:

«Les grans superfícies comercials són una modalitat de venda al detall, la implantació, dimensió i ubicació de les quals presenten a les Illes Balears una problemàtica de caràcter supramunicipal que no és estudiada ni resolta. Per tot això, el Grup Parlamentari SOCIALISTA presenta la següent Proposició no de Llei.

El Govern de la Comunitat Autònoma, a l'empara de la Disposició Transitòria Unica de la Llei d'Ordenació Terri-

torial elaborarà un Pla Director d'Equipaments Comercials, els criteris generals del qual se sotmetran a tràmit parlamentari en el termini màxim de sis mesos».

Té la paraula el Sr. Diputat.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Moltes gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Hi ha determinats tipus de modalitats comercials, en concret les grans superfícies, les anomenades grans superfícies o «hipers», per a entendre'ns, i en aquests moments no és cap secret que tenen una presència i una lluita important per implantar-se dins el territori de les Balears. A més a més, la implantació d'aquestes superfícies comercials té unes conseqüències territorials molt concretes que fan que la seva ubicació i el seu tamany donin lloc a tota una sèrie de relacions territorials i urbanístiques que, no per conegudes deixen de ser preocupants, i que, en qualsevol cas, ni són estudiades amb rigorositat ni, a les nostres illes, són resoltes.

Deim que existeix una gran pressió per a la implantació d'aquestes superfícies comercials i ens agradaria explicar una mica aquest tema, donar una sèrie de dades que poguessin fer que la Cambra compregués amb més detall què significa.

A l'Estat Espanyol, l'any 85, el 36% del mercat comercial, el 36%, el varen assumir, el varen tenir, varen tenir aquest mercat comercial els Hipers; al Japó va ser el 54%; a Alemanya Federal, el 60%; a França, el 76%, i a Estats Units, el 84%. Es a dir que existeix una tendència claríssima d'aquests països que són més industrialitzats que nosaltres a anar cap aquest tipus de modalitat comercial de cada vegada amb uns percentatges més importants.

Entre el 85 i el 86, l'increment de la capacitat de compra a Europa, entre tots els països d'Europa va ser encapçalada per Espanya, seguida d'Irlanda, França, Anglaterra i Àustria. I, com a darrera dada, entre el 76 i el 87, amb deu anys de distància, la venda d'aliments va passar d'un 10%, al 76, que es feia als Hipers, en aquestes grans superfícies comercials, va passar al 30%, és a dir, es va multiplicar per tres. Hi va haver una transferència important, hi ha hagut una transferència important de venda d'aquestes primeres necessitats a establiments comercials del tipus tradicional han passat clarament a grans superfícies, a hipermercats.

Per consegüent, aquesta tendència marca clarament quina serà la pressió, quina és la pressió actual i quina serà la pressió en el futur per a implantació d'aquestes superfícies a les nostres illes, que ja existeix, ha existit a diferents municipis la voluntat, la sol·licitud de construcció d'hipermercats que de qualche manera s'ha resolt amb una o altra mesura, però sense que existeixin criteris globals que permetin saber per què s'ha de dir que sí o per què s'ha de dir que no.

En qualsevol cas, a nosaltres, i per això feim aquesta Proposició no de Llei el que ens interessa avui és parlar de la problemàtica urbanística que representa la implantació d'una gran superfície, no tant de la problemàtica comercial, que també existeix i també ens preocupa, com de la problemàtica urbanística, que creim que és la que avui, aquí, pot tenir una sortida.

Un hipermercat és una superfície, és una modalitat comercial que crea unes problemàtiques de tipus territorial i urbanístic de caire supramunicipal, i per això nosaltres creim que s'ha de regular a nivell de les Illes, a nivell balear o a nivell de cada una de les Illes.

L'àrea d'influència d'una gran superfície, evidentment,

desborda el que és un límit territorial o un límit administratiu d'un terme municipal i, en qualsevol cas, representa un tipus de problemàtica que va absolutament lligat a aquests models territorials que s'han anat denominant, de manera clàssica, de concentració. Es a dir, que en lloc de primar tipus d'implantacions que puguin distribuir de manera disseminada, de manera hisòtropa, per al territori, equipaments, els hipers, les grans superfícies, representen tot el contrari: la concentració dins uns espais determinats d'uns equipaments comercials que produeixen tota una sèrie de problemàtiques que, fonamentalment, es lliguen amb el desplaçament dels ciutadans cap a aquestes superfícies. Per consegüent, tenen incidència sobre les xarxes de comunicacions, una incidència claríssima, i tenen incidència també sobre els mitjans de transport.

Aquest tipus de problemàtica urbanística, nosaltres creim que ha de ser estudiada i ha de ser ordenada, és a dir, que es pugui tenir uns tipus de planificació que permeti saber on és convenient que s'instal·lin aquestes grans superfícies, o, per passiva, on és absolutament inconvenient que s'ubiquin aquestes grans superfícies, per tota una sèrie de motius: per problemes de densitat de població, per problemes de xarxes viàries, com hem dit, per problemes de comunicacions, i em refereixo estrictament als problemes urbanístics deix de banda d'una manera voluntària els problemes comercials, que sé que existeixen però no són l'objectiu d'aquesta proposta.

Es a dir, que partim de dues premisses. En primer lloc, som davant una gran pressió, perquè la tendència comercial de cada vegada va que la modalitat de grans superfícies primi sobre el comerç tradicional, i per consegüent de cada vegada hi haurà més sol·licituds per ubicar grans superfícies en aquestes illes, i, per un altre cantó, no tenim criteris, no tenim plans territorials que permetin, en rigor, poder assenyalar a quines àrees es podrien ubicar, en quines dimensions, a quines distàncies, etc., o a quines àrees és absolutament impossible que s'instal·lin una, dues, x grans superfícies.

En aquests moments, fins i tot existeix la possibilitat que una gran superfície d'aquest tipus, s'instal·li a sòl rústic, s'hi pot instal·lar fent una sol·licitud de declaració d'interès social a la Comissió Provincial d'Urbanisme i aconseguint que la Comissió Provincial d'Urbanisme, amb una visió laxa del que poden ser els usos que s'ha d'ubicar a sòl rústic, autoritzi la ubicació de grans superfícies. D'altres qüestions d'usos similars s'han autoritzat i per consegüent no seria d'estranyar que s'escollís aquest camí i per aquí hi hagués una problemàtica afegida al que dic.

Per consegüent, pensam que vista la pressió i vista l'ofanda absoluta d'instruments que ens permetin regular això, és urgent planificar aquest tema. I el podem planificar? Té la Comunitat Autònoma possibilitats d'incidir sobre aquest camp, exclusivament, i ho repetesc, dins el camp de l'ordenació urbanística de la implantació d'aquestes grans superfícies.

Nosaltres pensam que sí. Els plans directors sectorials que són prevists a la Llei d'Ordenació del Territori, precisament són destinats a resoldre problemàtiques sectorials d'aquest tipus: d'infraestructures, d'equipaments, etc. A altres llocs s'ha estudiat aquesta problemàtica i se li ha donat una resposta semblant. A Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona va elaborar un pla especial d'ubicació d'instal·lacions comercials, que en definitiva no és més que un instrument urbanístic que, a partir d'unes determinades premisses de pobla-

ció, de possibilitats d'ubicació a determinades àrees, d'impossibilitat a d'altres i tal, ubica perfectament els tipus de modalitat que es poden instal·lar a cada lloc.

Nosaltres creim que en aquest aspecte tenim competències. Tenim la possibilitat de desenrotllar, a través de la Disposició Transitòria Única, la Llei d'Ordenació Territorial, i creim que ho podem fer, que no convé esperar les Directrius Territorials. I per què, no convé? No convé de la mateixa manera que no convenia en altres aspectes territorials que nosaltres ja vàrem dur en aquesta Cambra perquè s'avançàs la redacció del Pla Director Sectorial, s'avançàs a la presentació i a l'aprovació de les Directrius Territorials, per exemple el tema de ports esportius o el tema de pla de pedreres, l'elaboració dels quals es va aprovar fa ben poc en aquest Parlament, perquè són temes que difícilment poden esperar una regulació sense que existeixin actuacions que distorsionin absolutament el problema, és a dir, que si d'aquí que s'aprovin les directrius territorials existeix la implantació a les nostres illes, a Mallorca, a Menorca, a Eivissa o a Formentera, d'una, dues, tres, quatre superfícies comercials, després la regulació, i aquesta és una argumentació repetida en molts de casos, la regulació que es pugui fer de tipus urbanístic realment servirà per a poc.

Per tant, nosaltres, en aquest aspecte, feim nostra la preocupació dels sindicats i de la patronal de comerç perquè existeixin regulacions per a aquests tipus de superfícies, aquesta preocupació creim que ha de tenir resposta des d'aquest Parlament, que ha de tenir resposta des d'aquest Govern, i que pot tenir una resposta urbanística que ajudi molt a la regulació del marc comercial tantes vegades demanada.

Vull acabar amb unes paraules del Secretari General d'AFEDECO que crec que vénen molt al cas del que nosaltres avui plantejam aquí. En un article publicat molt recentment en un diari de les nostres illes, aquest senyor explicava concretament que els comerciants també volen que es regulin les grans superfícies, i s'han d'entendre com a tals els grans magatzems i els hipermercats, i que per això es tengui en compte la seva ubicació, dins o fora de la ciutat, si n'existeix d'altre o d'altres a la mateixa zona, la distància que hi ha d'haver entre uns i altres, i, és clar, la proporció que ha d'existir entre el nombre de grans superfícies i el nombre d'habitants o densitat de població. En definitiva, ve a reflectir amb les seves paraules el que nosaltres proposam: que es faci un pla director sectorial de manera urgent —a la Proposició donam un termini concret—, que es faci un pla sectorial que permeti regular i ordenar aquest sector pel que fa referència a les grans superfícies.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Portaveus que volen intervenir? Té la paraula, pel Grup Parlamentari PSM-EEM, el Diputat Sr. Sebastià Serra.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Ens trobam davant una proposta que en principi té una gran racionalitat, ja que parlem d'un Pla Director Territorial d'Equipaments Comercials i ja que parlem d'una normativa legal que existeix en aquest Parlament i que és la Llei d'Ordenació Territorial. Per tant, el Grup Parlamentari PSM-EEM no pot menys que veure amb interès i amb certa perspectiva positiva, sol·licitar al Govern que ordeni, que planifiqui, que

doni uns criteris generals. Per tant, des d'un punt de vista urbanístic i des d'un punt de vista de la Llei d'Ordenació Territorial, res a objectar.

Però ara sí que vénen unes objeccions, i és que el tema que planteja el Sr. Carbonero d'un Pla Director Territorial d'Equipaments Comercials, per una banda és ordenador, és planificador, per tant té un aspecte positiu quant a urbanisme, però per altra banda ens preocupa que amb aquest Pla Director Territorial d'Equipaments Comercials no obrim unes expectatives, fins i tot especulatives de grans empreses multinacionals que acaparen dia a dia la realitat econòmica de les Illes Balears.

Jo encara record que un projecte de tercera superfície comercial, gran superfície comercial a Palma, a Son Gotleu, no es va aprovar a darrera hora de la passada Legislatura, per l'Ajuntament de Palma, davant l'oposició, sobretot, de molts de treballadors i de molts petits comerciants de Palma, i després, amb una polèmica política que crec que és de les més curioses que hi ha hagut els darrers temps quant a política comercial aquí a Mallorca.

Aleshores, és més que evident que ens trobam davant un problema molt contradictori. Per una banda volem ordenar, però per altra banda ens trobam que si donam llum verda, si cream expectatives respecte de superfícies comercials importants, seran ocupades per les Multinacionals i tot el que deia el Sr. Valentí Valenciano fa una estona, no fa més d'una hora, respecte de la pagesia, i el Diputat Ramon Orfila, es veu en contradicció greu, aparent i frontal. Aleshores, creim que en aquests moments cal tenir una prudència i cal veure les contradiccions quant a la política d'Ordenació del Territori i la política econòmica i social que impulsam. Ordenar la qüestió que planteja el Sr. Carbonero d'equipaments comercials i no fer una llei de comerç interior que impliqui necessàriament uns criteris polítics i econòmics clars respecte de la possible defensa del petit comerç, de la petita empresa, del cooperativisme i dels treballadors del petit comerç, de les cooperatives, de la petita empresa, significaria caure en unes contradiccions bastant grosses, bastant fortes. Nosaltres per tant, plantejam en aquests moments i d'acord amb el Reglament d'aquest Parlament, una contradicció entre el que presenta el Grup Parlamentari SOCIALISTA i els problemes, no només urbanístics, sinó problemes de tipus econòmic que plantejam.

Per tant, plantejam el tema en globalitat. Llei de comerç interior, sabem que el Govern de la Comunitat, en aquests moments, no la pot fer, en principi sembla que no la pot fer a causa de l'àmbit competencial, i aquí sí que esperam que el Govern sol·liciti competències al respecte o via reforma estatutària cosa que les dues vies són perfectament compreses, admeses i sustentades pel PSM-EEM.

Per altra banda, desfagem contradiccions com els grups de pressió, que a Son Gotleu, i el Sr. Carbonero ho sap molt bé perquè era Regidor de Cort en aquell moment, amb responsabilitat de govern, actuaven en un moment determinat. Anem a ordenar urbanísticament, però no anem a crear expectatives davant aquest conjunt de grans empreses que, certament, poden acabar amb una activitat important del nostre petit comerç i del nostre cooperativisme.

Per tant, el nostre Grup en principi veu bé el tema des d'una òptica urbanística, sempre i quan procurem no crear amb això unes expectatives, però al mateix temps això s'ha

de complementar des d'un punt de vista econòmic i social, perquè ja em diran vostès si a les Illes Balears, que en definitiva són quatre illes, petites les quatre, anam creant unes polítiques d'equipaments comercials massius, si no anam enfonsant, per altra banda i simultàniament, unes expectatives de l'agricultura, del petit comerç i de la indústria pròpia d'aquestes illes.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari UM, té la paraula el Portaveu Sr. Miquel Pasqual.

EL SR. PASQUAL I AMOROS:

Sr. President, Sres. i Srs. Diputats.

El Sr. Carbonero ens ha posat dues premisses respecte d'aquesta Proposició no de Llei sobre Equipaments Comercials. Ha dit que existeix una pressió gran sobre la demanda, per part de multinacionals i per part d'altres empreses, de grans empreses, d'instal·lar grans superfícies comercials, i, per altra banda, la manca d'un planejament de tipus urbanístic que ho reguli. Bé, això és cert, i nosaltres, efectivament, no podem més que constatar una realitat que existeix.

També, per una altra banda, és conegut de tots l'individualisme que tenim els mallorquins i els balears, un individualisme que ha fet tant de mal, per exemple, al camp, com molt bé el Sr. Serra ha manifestat, i que també fa molt de mal al petit comerciant.

Des del punt de vista urbanístic és molt deistjable que cada barri tengui els equipaments necessaris, tengui les infraestructures necessàries perquè no hagi d'haver-hi desplaçaments, perquè el ciutadà tengui al barri allò que necessita, o al poble, o al nucli petit de l'interior de les Illes, o al nucli turístic on viu, sense haver de fer desplaçaments, però, per una altra banda, tampoc no podem anar contra el progrés. Quan hi ha aquesta tendència a la concentració dels comerços, és molt difícil lluitar contra això. Per tant, la solució ha de ser ordenar, i ordenar es podria fer de dues maneres, bé restrictivament, prohibint, o bé d'una manera incentivadora, i nosaltres deim que efectivament hem de protegir l'empresa mallorquina, l'empresa menorquina, l'eivissenca i la formenterenga, l'empresa balear per tant, però nosaltres no podem anar contra una tendència que hi ha, a nivell d'Espanya i d'Europa, sinó que el que hem de fer és ajudar que aquestes empreses nostres no tinguin entrebancs, fomentar l'associacionisme, fomentar que hi hagi uns centres de mitjanes superfícies al barri, on es puguin ajuntar tots i puguin fer la competència a les grans superfícies, i també fins i tot, si fa falta, que creim que en fa, promoure iniciatives perquè moltes petites empreses nostres puguin ajuntar-se en una gran superfície, de manera que no siguin les multinacionals que venguin aquí i s'enduguin la gran tallada.

Per tot això, nosaltres creim que fa falta un pla director, no territorial com diu la Proposició no de Llei, sinó sectorial d'equipaments comercials, i també, per una altra banda, creim que això no basta. El Sr. Serra ha dit molt assenyadament que no basta només ordenar urbanísticament, també ens fa falta una llei de comerç, i jo coincideixo, i també teníem previst parlar d'aquest tema.

Es aquest un altre dels motius per reformar l'Estatut? Nosaltres pensam que sí, perquè aquesta és una competència que no cau dins l'article 148 de la Constitució, i, per tant,

encara que fos a l'Estatut, no la podem assumir si no tenim la reforma, o si no tenim una llei, segons el 150.2 de la Constitució, i nosaltres, que som un partit nacionalista, volem la reforma de l'Estatut i no volem l'altra solució.

Com a darrera cosa, diré que les Directrius d'Ordenació Territorial podriem emparar un pla sectorial d'ordenació dels equipaments comercials, però també hem de dir que ho hem de confiar tot a les Directrius, perquè si nosaltres ho volem confiar tot a les Directrius ens trobarem amb un document que no treurem mai en aquesta Cambra, quan es volen fer les coses massa grosses i massa ben fetes, s'eternitzen. Per tant, nosaltres pensam que les Directrius s'han de fer molt aviat, i que tenen una sèrie de determinacions, com per exemple els espais naturals, entre d'altres, que els han de regular directament o s'han de tramitar directament amb les Directrius, però que per una altra banda, si hem d'esperar tota la resta per tenir aquestes directrius, nosaltres estarem aturats. Per consegüent, no hi ha per què esperar. Per tot això, votaré que sí a la Proposició no de Llei.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari CDS, té la paraula el Portaveu Sr. Francesc Quetglas.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sr. President, Sres. i Srs. Diputats.

La Proposició no de Llei que presenta el Grup Parlamentari SOCIALISTA i que ha defensat el Diputat Sr. Carbonero, és evident que respon a una necessitat a una demanda, a una inquietud podriem dir social, i per tant, en aquest sentit, la podem qualificar d'oportuna, de convenient, fins i tot és convenient encetar en el si d'aquesta Cambra un debat sobre aquesta qüestió.

Però jo crec que el terreny en el qual ens movem és un terreny difícil i comporta algunes contradiccions que jo no voldria deixar de posar en evidència com a un element de debat i perquè, a més, és un element que matisa la nostra postura.

Jo crec que aquí tractam un tema, el de les grans superfícies comercials, on parlem d'una qüestió, tal com l'ha plantejada el Sr. Carbonero, regida per dos principis distints i contradictoris. Per un costat parlem de comerç, d'estructures comercials que són rígides, lògicament, per un principi de concurrència i de competència. I parlem, perquè és la vessant que el Sr. Diputat ens ha exposat i és la vessant que es reflecteix a la mateixa Proposició no de Llei, parlem d'Urbanisme, que és regit per un principi d'Intervenció, per un principi d'ordenació, per un principi de planificació.

Per tant, aquesta contradicció entre la qüestió que tractam, el respecte als dos principis fonamentals que il·lustren el tema del debat, fa que la nostra postura sigui molt matisada en relació a la Proposició no de Llei del Grup Parlamentari SOCIALISTA. I en aquest sentit podríem anticipar que estam d'acord perquè respon a una demanda social, i que per tant és necessari, convenient, i per tant podem donar suport a aquesta iniciativa parlamentària del Grup SOCIALISTA, probablement no estarem tan d'acord o no serem tan exigents, i això és un missatge que des d'aquí llençam al Govern com a part, almanco, des de l'òptica del nostre Grup, de l'encàrrec que sortirà en cas de ser aprovada aquesta Proposició, que no seriem tan exigents quant a nivell d'exigència, en el grau de determinació que aquest pla sectorial

dugui. Per què? Perquè, a més, jo crec, i parl intuitivament, perquè realment no conec dades concretes que avalin aquesta afirmació que jo faré, però jo crec que en aquests moments el mercat és dividit entre les grans superfícies comercials i les petites superfícies, i en aquests moments l'ampliació de competència a les altres grans superfícies comercials, no ja al petit comerç, és a dir, ja hi ha una especialització dins el mercat i per tant qualsevol mesura de contingentació de les grans superfícies comercials significa una sobreprima, una sobreprima que viola, per tant, les lleis de competència i concurrència, sobreprima als ja instal·lats, i això a mi, personalment, de de l'òptica del CDS, em fa autèntica por. Ens faria por que, via urbanística, i més amb un argument que al final jo crec que és una fal·làcia, que és que via contingentació ens trobaríem —no, el Sr. Carbonero no ho ha dir, no intent dir que ho hagi dit—, dic que via contingentació defensariem els petits comerciants, crec que això simplement no és ver pel que jo he dit abans, la divisió de les quotes de mercat és pràcticament consagrada. Per tant, en aquest sentit, donarem suport a la iniciativa, donarem suport a la Proposició no de Llei que encarrega al Govern un Pla Director Territorial d'Equipaments Comercials, apreciam la urgència i l'ús de l'excepcionalitat que suposa la Disposició Transitòria de la Llei d'Ordenació del Territori, però no hem volgut deixar de manifestar que el grau de determinació d'aquest Pla Director Sectorial ha de tenir en compte que treballam en un tema en el qual el grau de determinació, el grau d'intervencionisme que reclama l'urbanisme com a pràctica administrativa i com a pràctica política, en definitiva ha de ser molt, molt matisat.

Això és tot, Sr. President. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari AP-PL, té la paraula el Diputat Sr. Bartomeu Planells.

EL SR. PLANELLS I PLANELLS:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Molt breument, només per fixar la postura del nostre Grup. En primer lloc dic al Sr. Carbonero que estam d'acord que és necessari fer un Pla Director d'Equipaments Comercials, que és necessari regular les grans superfícies, en això estam d'acord.

En el que ja no estam tan d'acord és que aquesta regulació s'hagi de fer únicament a nivell urbanístic. Entenem que l'urbanisme comercial és important, que s'ha de regular, però que hi ha moltes altres matèries dins el comerç que també és necessari regular. A la Proposta no de Llei d'avui, no diu res d'aquestes altres matèries.

Efectivament, la Llei d'Ordenació del Territori de les Illes Balears, a la seva Disposició Transitòria Única, diu que per raons d'urgència es poden elaborar plans directors sectorials. Ara bé, jo també entenc que és molt probable que aquesta urgència vengui motivada per problemes urbanístics, no per resoldre problemes estrictament comercials com el tema que avui ens ocupa.

El més raonable, una vegada dit això, i vists aquests problemes urbanístics, seria reclamar a l'Estat Central les competències en matèria de comerç interior. Llavors seria quan la Comunitat Autònoma tendria la possibilitat de fer una llei de comerç interior global, completa, que regulés evidentment les grans superfícies, com molt bé ha dit el Sr. Carbonero,

que fins i tot podria incloure un capítol sencer d'urbanisme comercial, però que, a més, entenem que hi hauria d'haver unes altres matèries no menys importants dins el comerç i que també reclamen molts sectors tant de petits comerciants com d'associacions de consumidors com de sindicats de treballadors de petita empresa, i que entenem que s'hauria de regular la venda ambulant, la venda a domicili, la venda per correu, les pèrdues, les rebaixes i un etcètera molt llarg que el Sr. Carbonero coneix perfectament, i no l'hi llegiré.

D'un altre costat, pareix bastant lògic reclamar aquestes competències de comerç interior per diversos motius, el primer, la solució que han adoptat altres Comunitats Autònomes que tenen aquesta competència, que han fet la Llei de Comerç Interior, que han regulat l'urbanisme comercial, com pot ser Catalunya, com pot ser el País Valencià, etc.

Una segona raó i potser la més important és que el Govern Central no té aquesta llei de comerç interior, no té absolutament res regulat en comerç. Té una llei feta fins i tot des de fa tres o quatre anys, fins i tot informada per distints col·lectius, com a organitzacions de petita i mitjana empresa, sindicats, cambres de comerç, però que no la du endavant i pareix que no té massa interès de treure-la, a la vista dels resultats. Per això jo convidaria tots els Grups Parlamentaris, però molt especialment el Grup Parlamentari SOCIALISTA, perquè reclamàs també per a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears aquestes competències per poder fer la Llei de Comerç Interior.

I ja per acabar, dir senzillament que votarem afirmativament aquesta Proposició no de Llei, no pensant que sigui la solució definitiva per a tot el comerç, sinó amb l'esperança que sigui un primer pas cap a la possibilitat que aquesta Comunitat Autònoma pugui tenir totes les competències en matèria de comerç interior.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula, per part del Grup Parlamentari SOCIALISTA, el Diputat Sr. Jaume Carbonero.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Gràcies, Sr. President; seré molt breu. Sres. i Srs. Diputats.

En primer lloc, com crec que és obligat agrair el suport a la Proposició no de Llei que el meu Grup Parlamentari, en boca meua, però el meu Grup Parlamentari ha presentat i agrair que aquesta Proposició pugui ser aprovada avui.

Voldria donar qualche tipus d'explicació a la intervenció del Sr. Serra del PSM, en el sentit que nosaltres creim que ordenar no té com a conseqüència directa crear expectatives. Les expectatives existeixen, i si existeixen aquestes expectatives i no s'ordena la seva solució, després s'ubiquen, s'instal·len, es materialitzen on realment és més fàcil, on hi ha menys impediments, on el teixit —ja sigui el teixit social, ja sigui el teixit polític, ja sigui el teixit físic— és més blanc. I això passa en qualsevol tipus d'implantació supramunicipal, aquí hem parlat moltes vegades dels ports esportius, i jo crec que tots hem estat d'acord que s'havien d'ordenar els ports esportius independentment que políticament estiguem d'acord o no en la implantació de ports esportius, però que aquesta implantació, quan es faci, es faci d'una manera ordenada.

Per consegüent, si existeixen aquestes expectatives, inde-

pendentment que hi hagi o no pla, existiran i es materialitzaran, el que passa és que nosaltres creim molt convenient que la seva materialització es faci de manera ordenada, de manera planificada, de manera, com vostè molt bé ha dit, racional.

I per acabar, voldria remarcar una cosa en què jo crec que he insistit bastant. Aquesta, efectivament, és una Proposició coixa des del punt de vista comercial, no és una Proposició completa que ens permeti regular de manera absoluta aquesta problemàtica, que és una problemàtica que jo ja he dit abans que comercialment em pareixia important, intensa i molt preocupant, però sí que podem regular-la urbanísticament, sí que tenim competències i segurament, d'acord amb el que vostès han anunciat, aquest Govern podrà, en un termini breu, fer un Pla Director Sectorial —i m'agradaria, Sr. President, rectificar aquest aspecte de la nostra Proposició no de Llei, que per error posa territorial i com molt bé ja ens han dit és un Pla Director Sectorial, com preveu la Llei d'Ordenació Territorial—, sí que podem tenir, en un termini breu, un Pla director Sectorial que ens ajudi en aquest aspecte, en l'aspecte urbanístic a regular la implantació de grans superfícies.

Moltes gràcies a tots.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Carbonero. Prenim nota —que, si no hi ha inconvenient per part dels Portaveus, es rectificarà al text la paraula «sectorial» per «territorial».

Acabat el debat, passam a la votació d'aquesta Proposició no de Llei. Per tant, jo deman a les Sres. i Srs. Diputats que votin a favor si es volen posar drets. Gràcies.

En contra?

Abstencions?

Queda aprovada aquesta Proposició no de Llei per unanimitat de la Cambra.

III.—2)

I passam a la següent Proposició no de Llei registrada amb el n.º 448/88 i presentada pel Grup Parlamentari PSM-EEM, sobre ports esportius. Per defensar aquesta Proposició no de Llei, per part del Grup Parlamentari esmentat té la paraula el Diputat Sr. Mayol.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies, Sr. President.

No serà per defensar, sinó per retirar. Aquesta Proposició va ser presentada dia 16 de març, de llavors ençà hi ha hagut el Debat d'Ordenació del Territori, on una Proposta de Resolució nostra tenia pràcticament els mateixos termes, va ser esmenada, aprovada amb esmenes, i entenem que no tendria sentit repetir el debat.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Queda retirada, idò, la Proposició no de Llei n.º 448/88.

IV).—

Passam al punt IV de l'Ordre del Dia, i darrer, relatiu al debat de les Propostes de Resolució presentades al Projecte de Traçat de l'Autovia Central Marratxí-Inca. Seran debates en el mateix ordre que varen ser presentades; per tant, per debatre i per defensar la registrada amb el n.º 658/88,

presentada pel Grup Parlamentari SOCIALISTA, té la paraula el Sr. Jaume Carbonero.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:
Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Un momentet, Sr. Carbonero, si no li sap greu, pareix que el Conseller ha demanat la paraula i jo no l'he vist. Si em permet, donarem la paraula al Sr. Conseller. Moltes gràcies.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES I ORDENACIO DEL TERRITORI (Jeroni Saiz i Gomila):

Muchas gracias, Sr. Presidente, y lamento haber creado una cierta incomodidad en el representante del Grupo SOCIALISTA, pero creo que procede por parte del Gobierno, ya que se van a debatir unas resoluciones en base a un proyecto presentado por este Gobierno, proceden unas palabras de presentación del mismo, y en lugar de hacer un debate que podría ser muy largo sobre las distintas propuestas de resolución, me ha parecido más conveniente y más sencillo hacer una primera y única intervención para justificar las propuestas del Gobierno y para, en su caso, hacer algunas matizaciones sobre las distintas Propuestas de Resolución, y así entiendo, si me lo permiten los Srs. Diputados, que el debate va a ser más sencillo, dada la hora que es.

El Proyecto de la Autovía Central se presentó a este Parlamento en cumplimiento de una Moción aprobada por el Pleno del mismo, en el sentido de que en ausencia de un Plan Director de Carreteras, cualquier vía de nuevo trazado se sometiese previamente a la consideración de este Parlamento, y en este sentido se ha presentado.

Se ha considerado necesario y urgente presentarlo en ausencia de Plan Director de Carreteras por unas razones bastante sencillas que voy a exponer muy sucintamente. No pretendo repetir aquí el debate que pudo haber sido sobre política general de carreteras, en su día, y que de hecho se convirtió en un debate sobre la autovía central y el túnel de Sóller, ni tampoco repetir todo el conjunto de exposiciones que se hicieron en el Debate en Comisión, porque para esto hubo este debate, pero sí creo que es necesario justificar por qué el Ejecutivo ha adelantado este Proyecto, este Proyecto de Trazado, a la redacción del Plan Director de Carreteras.

Las razones son claras. Las que podrían justificar la presentación de una carretera de estas características son tres: el volumen del tráfico, la seguridad y la distancia. En este caso concreto creo que el tema del tráfico no admite discusión alguna, en estos momentos en el punto de menos tráfico, a la entrada de Inca, hay una intensidad media diaria del orden de 15.000 coches, que además ha sufrido en el año 87 un aumento de un 15% con respecto a 1986, cuando la media de aumento de tráfico en los distintos puntos de observación había sido del orden del 7%. Ese tráfico, esa intensidad media diaria, que no punta, supera ampliamente la capacidad real que tiene actualmente la carretera y que podría ser de 4.000 a 6.600 vehículos/día, según que considerásemos, ya lo estuve explicando en otra ocasión, me parece que fue en la comisión, un nivel de calidad de servicio, nivel llamado B o nivel C, o sea el segundo o el tercero, nunca hablamos del primero. Es decir, que como máximo podríamos aceptar que si la carretera actual tiene una capacidad

de tráfico de 6.000 vehículos/día, y están pasando 15.000, es evidente que está ampliamente rebasada esta capacidad actual.

En cuanto a la seguridad, creo que es evidente que nuestras carreteras, en general las de toda España, adolecen de una falta de seguridad total y absoluta, y en este caso concreto creo que es de todos sabido que la carretera actual de Inca es fuente de numerosísimos accidentes, desgraciadamente, algunos de ellos mortales. Yo no voy a insistir mucho en este tema porque no quisiera tocar o parecer que intento tocar la fibra sensible de las Sras. y Sres. Diputados que tienen que votar, pero después de las cifras de accidentes que hubo la pasada Semana Santa en toda la red viaria nacional y la comparación con las cifras que hubo en otros países europeos de características más o menos similares al nuestro, creo que huelga cualquier otro comentario. Simplemente, me gustaría leer unas pequeñas líneas de un comentarista que frecuentemente se asoma a las páginas de nuestros periódicos, y que hablando de política de inversiones, el día 28 de marzo, es decir, antes de que se supiesen las cifras definitivas del resultado de nuestra Semana Santa, decía así: «En España muere tanta gente en las vías de comunicación porque ha fracasado la política de inversiones en infraestructura. Nuestro país no tiene carreteras seguras por la sencilla razón de que los recursos del Estado se disipan en gastos consuntivos i no en aquello en que deberían invertirse».

En cuanto al tema de distancias o de ahorro de tiempo, algunas veces se ha criticado y de hecho muy recientemente han salido críticas en el sentido de que, dada la corta distancia, la necesidad de solucionar el problema del tráfico, que eso yo creo que todo el mundo lo acepta, no justificaba un proyecto de las características del que hemos presentado. Yo quisiera recordar que ciertamente la distancia no es tan larga, el ahorro en tiempo y consecuentemente en combustible no es una cantidad definitiva, o no lo sería si el tráfico fuera relativamente fluido en esta carretera, aunque si lo comparamos con los atascos que se producen en las horas de varios días a la semana, digamos que de más de cien días al año, entonces a lo mejor también sería sensible. Pero creo que básicamente las razones que justifican la necesidad y la urgencia de este proyecto que hemos presentado es el tráfico o el exceso de tráfico y la falta de seguridad de esta carretera, y en esto hay que decir que no es una opinión sólo del Gobierno Autonómico. Creo que esta necesidad está avalada, durante la información pública, por más de 1.500 firmas individuales dentro de la información pública y otras 400 fuera de plazo, por los miles de personas representadas por los numerosísimos colectivos, entre ellos, naturalmente, todos los relacionados con el transporte, como personas más afectadas, incluso por la postura adoptada por los ayuntamientos directamente afectados, algunos de ellos que han cambiado substancialmente de postura en los últimos años porque se han dado cuenta de cuál es la problemática que en estos momentos se está presentando.

En estos momentos, la carretera actual, con el intenso tráfico que tiene, constituye una auténtica barrera en municipios como Santa María, como Consell, que dificulta enormemente, y en algunos momentos o en algunas horas hace francamente infranqueable la carretera, más infranqueable que cualquier otra división que pueda representar un ferrocarril o una vía rápida tipo autovía.

Los ayuntamientos lo han considerado y en este sentido

se han manifestado, salvo algunas alegaciones concretas de algunos de ellos sobre puntos concretos del proyecto, se han manifestado todos ellos favorablemente, incluso numerosos ayuntamientos por los que no discurre la autopista, que consecuentemente no fueron citados directamente en la información pública, pero que resultarían beneficiados por una nueva carretera o por cualquier solución que se diese al problema que presenta la carretera actual.

Es conocido el resultado de una encuesta realizada por una conocida casa especializada, a la que, algunas personas a las que no gustó el resultado de esta encuesta, pretendieron hacer perder credibilidad en razón a como se habían formulado las preguntas, pero que ha sido ampliamente ratificada por otra especie de encuesta realizada por un medio de comunicación, por una emisora de radio, estos últimos días, que ha tenido unos resultados prácticamente idénticos, y evidentemente esta opinión es compartida ampliamente, muy ampliamente, por todos los miles y miles de personas que día tras día, y especialmente los fines de semana se ven atrapadas en estas inmensas colas, auténticamente impropias de una red viaria de finales del siglo XX.

Yo había pensado, pero pienso que dada la hora no voy a hacerlo, en releer algunos comentarios para que se viese la opinión que de alguna manera los medios de comunicación recogen entre la gente, no en reportajes de tipo personal, sino en artículos de opinión, que en definitiva reflejan la opinión al respecto de todos los medios de comunicación nuestros, pero pienso que es suficientemente conocida de todos ustedes, y puedo ahorrarles la lectura de esos documentos.

Consecuentemente, con esta opinión nuestra, como decía, compartida por esos miles de personas, presentamos el proyecto. El proyecto es claramente de una autovía de cuatro carriles, desde donde termina actualmente el primer tramo, realizado ya hace unos cuantos años, hasta Inca, donde hay una disminución fuerte del tráfico, que de unos 15.000 vehículos a la entrada de Inca disminuye hasta unos 10.000 a la salida de Inca.

Es una carretera, tal como está proyectada, a pesar de que tenga características de autovía, resulta una carretera muy permeable, mucho más que la actual, como he dicho antes, ya que tiene numerosísimos, más de veinte —y posiblemente como resultado de las alegaciones se tengan que introducir algunos más— pasos elevados o subterráneos que hacen que pierda el carácter de barrera que divide, o de línea que divide el territorio, de lo cual tienen fama este tipo de carreteras. El que no tengan un acceso directo desde los predios colindantes a la misma no quiere decir que la carretera en sí no sea permable, lo que quiere decir es que tiene los accesos controlados. Repito que en la práctica es mucho más permeable que la carretera actual.

Esa carretera, ese proyecto tiene una variación substancial sobre el estudio previo que se había realizado hace unos cuantos años, me parece que iniciado el año 75 o 76 y salido a información pública el año 80 y 81, aproximadamente, y forzoso es decir que esta modificación de trazado es la que ha originado el mayor rechazo entre el mínimo de personas que rechazan el proyecto propuesto por el Gobierno. Yo debo decir que esta previsión estaba ya en el estudio previo y cuando estaba hablando decía que en el tercer tramo, el desdoblamiento de la actual carretera decía que solucionaba las necesidades del tráfico actual, del año 75, sin comprometer el futuro de la vía y del desarrollo de la población de Inca.

Ya preveía claramente que en un futuro, y ya estamos en este futuro, las obras públicas desgraciadamente son muy largas en su gestación, el futuro ha llegado. ¿Qué pasa?, el aumento de tráfico a la entrada de Inca ha sido muy superior que en el resto de la carretera y probablemente aumente más todavía en el futuro. ¿Por qué? Porque se están introduciendo una serie de mejoras en la red radial que sale de Inca, la carretera Inca-Sencelles, el eje Inca-Manacor, que va a ver variado radicalmente, mejoras en la carretera de Inca-Llubi-Muro-Santa Margalida, etc., más el aumento de la propia importancia que tiene Inca como cabecera de comarca, hace que el tráfico haya aumentado más precisamente a la entrada de Inca.

La verdad es que el rechazo ha surgido claramente de los propietarios afectados, a pesar de que en el proyecto primitivo estaba ya señalizado a puntos que en futuro se iba a prolongar, y consecuentemente ya se sabía que algún día iban a resultar afectados por esta carretera, y en cualquier caso iban a serlo pasase lo que pasase.

Esa es la variación esencial que ha tenido el proyecto. Se ha dicho que es una carretera de lujo, una autopista de lujo, escandalosa, etc. No voy a entrar más en esa discusión, ya he reiterado varias veces que ni es de lujo en cuanto al coste del proyecto, que entra absolutamente dentro de la media de las realizaciones que se están haciendo en el Plan Nacional de Carreteras, quizás un poquitín más barata, incluso; que realmente tiene un aspecto que es costoso, y es que, dada la división, la gran división de la propiedad que existe, darle la permeabilidad que nosotros deseamos ha obligado a que haya más de veinte pasos inferiores o superiores; que los accesos, a pesar de haberlos reducido a un mínimo imprescindible, siguen estando a una media de cada cinco kilómetros cuando lo habitual es que estén cada veinte o hasta cada cincuenta kilómetros, en esto es un poquitín más cara que otra media, pero por lo demás las características son absolutamente las habituales. No hay más.

Bien, el Gobierno, consciente de esta necesidad, ha presentado el proyecto de las características que considera que debe reunir. La verdad es que la responsabilidad del Gobierno, en este sentido, es absolutamente irrenunciable, salvo cuando esta responsabilidad es asumida por el Parlamento, como lo fue con la aprobación de la Moción, ya que tiene el poder absoluto que le da el poder supremo, que le da la representación del pueblo, y puede ejercerlo como garantía, precisamente, de que las actuaciones del Ejecutivo respeten esa voluntad popular representada aquí.

Nada que decir, pero a la vista de las propuestas de resolución me da la sensación, y eso lo digo con todos los respetos que me merece el Parlamento, que no sólo va a entrar en resoluciones de carácter político, es decir, las que serían propias de los criterios generales o de las directrices del Plan Director de Carreteras, que sería lo que habría visto el Parlamento de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico, sino que además va a entrar en detalles que entiendo que son técnicos, en discusión de características del proyecto que se salen fuera de lo que es el contenido de un debate político.

Bien, sigo diciendo que el Parlamento es soberano y puede tomar las resoluciones que crea oportunas, pero esa responsabilidad irrenunciable del Gobierno es la que me obliga y la que me ha obligado a pedir la palabra para manifestar ciertas consideraciones respecto a algunas de esas resoluciones.

nes, que en definitiva son la consecuencia de las críticas que se han venido manifestando o de las oposiciones que se han venido planteando al proyecto del Gobierno.

Me voy a referir a cuatro puntos en concreto, que son los que polarizan los puntos de discrepancia con nuestro proyecto. El primero de ellos es el que se refiere al desdoblamiento, en el último tramo de la carretera, en lugar de mantener las mismas características previstas desde el principio hasta el final, que estas características de autovía se pierdan a la altura del Foro y en los últimos tres o cuatro kilómetros sea un simple desdoblamiento de la calzada actual. La verdad es que a este respecto yo no he oído ni he leído ninguna razón objetiva que justifique, en un momento determinado del trazado de la carretera, sin que haya absolutamente ninguna variación del tráfico, que se varíen de una manera tan radical las características geométricas de la carretera. Las únicas razones que se han expuesto son las del posible ahorro que esto representaría y que es un dinero gastado innecesariamente. Yo no sé que se entiende por desdoblamiento, hay dos fórmulas de desdoblar, una de ellas es el simple desdoblamiento, dos carreteras normales con calzadas separadas sin control de accesos, o sea que pueden dar servicio a los predios colindantes, lo cual es forzoso y es necesario porque existen estos predios, hay industrias que tienen que tener acceso en los dos sentidos y necesariamente tienen que poder acceder a la carretera. Si es así, entonces hay un cierto ahorro, es verdad, hay un ahorro exactamente valorado en 290 millones de pesetas, es el ahorro que representa el desdoblamiento sin control de accesos. Se ahorran 290 millones de pesetas, pero se gastan 360 que en el futuro no van a servir para nada, porque en el futuro algún día, algún día habrá que continuar con el trazado inicial. No sé cuando, pero es evidente que algún día esta entrada a Inca se va a convertir en una entrada urbana, como está pasando absolutamente en todas las poblaciones en las que las carreteras no tienen un control absoluto de los accesos. Existen propiedades colindantes, se va a incrementar la utilización de estas propiedades colindantes y algún día no quedará más remedio que salir, porque repito que el tráfico no disminuye precisamente en este punto, sino que va disminuyendo en las otras carreteras, en la entrada a Inca a través de la Vía de ronda que va construir el Ayuntamiento, conjuntamente el Ayuntamiento y la Conselleria, en la carretera de Sencelles, en la de Manacor, en la de Muro, Llubí, etc., por ahí se pierde el tráfico.

De modo que hasta este punto, algún día llegará, y no estoy haciendo utopías sobre la autopista de Alcúdia, como mucha gente quiere llamarla, no estoy pensando en Alcúdia, estoy pensando en Inca, aunque hay tráfico de continuo. El día que tenga que continuarse, esos 360 millones que va a costar de todas formas este desdoblamiento de calzada va a ser dinero absolutamente perdido. Frente a este dinero derrochado, perdido, hay un incremento inicial de 290 millones que naturalmente en el futuro tendrán que gastarse, los mismos 290 más los 360 que nos hemos ahorrado ahora y que ya estaban invertidos.

Consecuentemente, si la razón es el ahorro, en este sentido es un ahorro un poco ficticio. Si encima lo que se pretende, es que el presupuesto no está muy claro, que el desdoblamiento de calzada, para mantener los mismos niveles de seguridad que tiene la carretera ahora, tuviera unas calzadas de servicio y unos enlaces a distinto nivel para que puedan girar, etc., etc., entonces resultaría mucho más cara

que la solución propuesta por el Gobierno. La superficie ocupada sería superior, y el coste de la carretera sería superior. Debo entender que cuando se esgrime el argumento de costo es que se está pensando en el simple desdoblamiento, pero tengamos en cuenta que esa solución representa una disminución brusca, una disminución muy brusca de la seguridad de la carretera, y digo muy brusca porque representaría que de circular por una carretera con absoluta protección de los accesos, con la seguridad de que no va a salir nadie del costado de la carretera, pasaríamos a una mucho más insegura y que además empezaría por tener o carriles de giro a la izquierda o rotondas o alguna cosa que permitiese el cambio de sentido de los colindantes que no tendrían que ir a dar la vuelta hasta Consell para poder volver a Inca, por ejemplo desde la fábrica de calzados Yanko, etc., etc.

Por otra parte, en teoría eso representa una ventaja en cuanto a la afección a los propietarios, ya que de momento no se expropiarían los terrenos tal como está previsto en el proyecto, pero, seamos claros, habría otra expropiación porque habría otros propietarios afectados; se cambiarían unos por otros, pero seguiría habiendo propietarios afectados por la expropiación de este desdoblamiento de la calzada, con una agravante: que, como seguiría en el plan general de ordenación de Inca el pasillo de reserva diaria mantenido para si en un futuro es necesario, resultaría que los propietarios no expropiados seguirían con su terreno, con su finca afectada por una reserva viaria que les impediría un uso total y absoluto de estos terrenos, sin recibir de momento ninguna compensación a cambio ya que la indemnización estaría diferida en el momento de la expropiación. Francamente, creo que tampoco representa ninguna ventaja para los propietarios afectados.

Consecuentemente, no aparece ninguna razón ni económica ni de afección a la propiedad que justifique que en un punto determinado de la carretera, que no tiene nada de singular en relación con el resto del trazado ni en sí, geográficamente, ni como disminución de tráfico, haya alguna disminución radical de las características geométricas como una disminución brusca de la seguridad.

Había un periodista que comentaba en tono de caricatura, pero las caricaturas son un reflejo de la realidad, y hablaba de que cuando la obra esté terminada el recién llegado se encontrará con que sale de Palma por una autopista, continua por una autovía, se sigue por una amplia carretera y se llega por una carretera a pelo. Es una caricatura, pero tiene una cierta dosis de realidad. De una forma más seria, una editorial de un periódico madrileño, hablando del problema a nivel nacional de nuestra red de carreteras, explicaba: «la alternativa a esta situación no es la fórmula a que se ha llegado de un desdoblamiento radial de ciertas carreteras nacionales, esa es una solución falsa, es una solución en falso porque el hecho de desdoblar tales carreteras no aporta soluciones ni remotamente parecidas a las que corresponden a las autopistas y porque el simple desdoblamiento tampoco supone la conversión de la carretera en una autovía. Esta es algo más que una simple ampliación de la calzada por muy costosa que resulte, requiere unas condiciones de acceso desde carreteras de más bajo nivel, que son menos estrictas que en las autopistas pero que son mucho más rigurosas que las establecidas para la fórmula consistente en el simple desdoblamiento de calzadas». Eso era una crítica al Plan General de Carreteras, pero perfectamente aplicable a la solución que

se propone para este último tramo.

El otro punto donde hay disparidad es en cuando a la disminución de la anchura de la mediana. Se dice que hemos proyectado una mediana de lujo porque se ha proyectado una mediana de 12 metros, cuando con 5 metros sería suficiente, hay 7 metros de más. Y es verdad, estrictamente sería suficiente con 5 metros de mediana, son las condiciones mínimas que requiere la normativa vigente para este tipo de carreteras. Pero seamos sinceros, disminuir la mediana de 12 a 5 metros representa un total del 6,3%, o sea un 6% en ahorro de obras propiamente dichas, movimientos de tierra, drenaje y obras de fábrica y plantaciones, y un 9% en la superficie a expropiar. Promediado todo resulta un ahorro de 289 millones, o sea, exactamente, el 6,3%. ¿Y qué ventaja tiene esta mediana de lujo que cuesta un 6,3% más cara? Pues miren, se lo voy a decir muy sencillamente: representa una mayor seguridad, esa mediana permite la plantación de una barrera vegetal auténtica entre las dos calzadas, lo cual aumenta muchísimo, no cuantificable, pero aumenta mucho la seguridad de una autovía; de paso, permite una mayor integración paisajística, esa zona verde de una anchura de 12 metros, que es apreciable entre las dos calzadas, disminuye el impacto paisajístico que tiene el conjunto de la carretera y posibilita que en un futuro se pueda construir un tercer carril. Ya sé que para las personas que están pensando que esta solución es excesiva para las necesidades, les parece absolutamente irrelevante el que permita que en un futuro se construya un tercer carril. Las obras públicas, repito, se proyectan con una visión de futuro, deben proyectarse con una visión de futuro muy amplia, con una vocación de permanencia absoluta, y es difícil saber qué va a pasar dentro de quince, o veinte, o veinticinco años, si será o no será necesario este tercer carril, pero piensen que la posibilidad de construirlo o no construirlo representa un 6,3% del costo de la obra.

Se plantea también una solución, aunque como una primera fase, no una solución alternativa, sino como primera fase, de que se construya una sola de las dos calzadas, de las dos proyectadas, y que en el futuro, cuando las necesidades del tráfico y las posibilidades económicas lo permitan, se construya la segunda. Yo sobre esto, quisiera hacer también algunas consideraciones. En primer lugar, si se construyese así, la suma de una sola calzada más la carretera actual no da como volumen de tráfico admisible ni siquiera el tráfico que hay en estos momentos. Es decir, en estos momentos, ahora ya, en el año 1988, ya sería insuficiente para absorber todo el tráfico; bastante más lo sería el año 90 o 91 o 92, cuando se acaben las obras, en el supuesto de una distribución teórica de un reparto teórico de tráfico entre ambas carreteras, lo cual nunca se puede saber en qué proporción el tráfico va a ir por una o va a ir por otra. ¿Y por qué es así? Pues muy sencillo, porque resulta que la capacidad de tráfico de una carretera, de una calzada, es exclusivamente el 25% de la capacidad de tráfico que tiene la carretera con las dos calzadas, no es la mitad, es el 25%, y la razón es clara: lo que da una gran capacidad de tráfico, lo que da una gran seguridad a una carretera de dos calzadas, de dos carriles cada una de ellas, es la posibilidad de adelantamientos en cualquier momento y sin ningún peligro de choque frontal. Naturalmente, esto, con una sola calzada no puede ser, existe la misma imposibilidad de adelantamiento que hay en la carretera actual, el mismo peligro de choque

frontal que hay en la carretera actual y que desgraciadamente es tan frecuente, es decir, es una solución altamente peligrosa y con un agravante: que costaría el 75% de la inversión total. Es decir, que con un 75% de la inversión únicamente se conseguiría un 25% de la capacidad de tráfico, según nuestro proyecto.

La verdad es que ésta es una técnica de construcción por fases en estos momentos absolutamente abandonada en toda Europa. En cierto momento se utilizó, especialmente en Francia, pero hace muchísimos años, muchísimos, que no se utiliza ya esa técnica porque resulta, como digo, altamente peligrosa, y por supuesto no es rentable en absoluto.

Finalmente, hay una Propuesta de Resolución que curiosamente pide que se acepten íntegramente las peticiones formuladas por los ayuntamientos de Alaró, Binissalem y Lloseta. Y con todos los respetos yo me pregunto: ¿Por qué solamente las de los ayuntamientos de Alaró, Binissalem y Lloseta, que son, curiosamente los únicos tres que tienen alcalde socialista? ¿Es que los ayuntamientos de Santa María, de Consell, de Inca, no cuentan porque no tienen alcalde socialista? ¿Únicamente los otros?

Francamente no parece que sea una propuesta muy razonable y mucho menos que se proponga aceptar directamente las peticiones de estos ayuntamientos sin entrar a razonar cuál es el contenido de estas peticiones, que muchas de ellas entran en detalles del Proyecto, que algunos serán asumibles, como lo serán otras alegaciones presentadas durante la información pública, pero que algunos son absolutamente incoherentes con la concepción total del trazado. Me parece que así, por principio, sin necesidad de discutir, se acepten todas las peticiones de estos ayuntamientos y únicamente de estos tres y no de los otros, creo que se califica por sí misma.

Nada más, Sras. y Sres. Diputados. Únicamente quiero pedirles unos minutos de reflexión antes de tomar la decisión que tengan que tomar. A las muchas horas que han dedicado ustedes, que me consta que han dedicado todos, de una manera o de otra, al estudio de este Proyecto presentado por el Gobierno, yo les pediría unos minutos de reflexión a las consideraciones que les he hecho ahora, y los pido porque soy consciente de que me dirijo a unos partidos políticos que por su peso específico y por la representación parlamentaria que tienen no pueden limitarse a ser caja de resonancia de minorías, por muchas razones que singularmente puedan tener estas minorías y que yo, las que afectan concretamente a los propietarios afectados, lo dije una vez en esta tribuna y lo repito, me merecen todos los respetos, aunque también no cabe la menor duda que cualquier obra pública, hoy en día cualquiera, sea estatal, sea local, normalmente requiere tener que pasar por encima de intereses privados que tienen que supeditarse a los colectivos.

Yo estoy seguro de que van ustedes a actuar con una responsabilidad plena, pero también he pretendido que lo hagan con pleno conocimiento de causa, ya que, como he dicho al principio, algunas propuestas de resoluciones entran en temas más técnicos que políticos, algunos de los cuales pueden tener consecuencias bastante graves en orden a la seguridad de nuestras carreteras y que indudablemente serán sometidos al juicio seguro de generaciones futuras, porque no cabe duda de que si todas las obras públicas como decía, tienen vocación de permanencia, una carretera como ésta será sometida a toda clase de críticas de unos y de otros, de to-

dos los que hemos participado, pero no cabe duda que en el futuro habrá un juicio crítico, el día que se demuestre que esta carretera es insuficiente o que se han dejado problemas graves sin resolver.

Muchas gracias. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE:

Per part del Grup Parlamentari SOCIALISTA, té la paraula el Diputat Sr. Jaume Carbonero.

Per què em demana la paraula, Sr. Mayol?

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies, Sr. President.

Entenem que el Conseller ha obert un torn incidental, voldríem fer una intervenció.

EL SR. PRESIDENTE:

No ha obert cap torn incidental, ha presentat el Projecte. Té la paraula el Sr. Jaume Carbonero. Deman que no facin gests de protesta i acceptin les decisions de Presidència. Té la paraula el Diputat Sr. Jaume Carbonero.

¿Sí?

EL SR. ALFONSO I VILLANUEVA:

Sí, Sr. President.

El nostre Grup vol protestar formalment per aquesta decisió de la Presidència.

EL SR. PRESIDENTE:

Perfecte. Que consti en acta. Té la paraula el Sr. Jaume Carbonero, vostè no té la paraula.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Sr. President, agrairíem que fes lectura de les Propostes de Resolució que el nostre Grup Parlamentari té presentades.

EL SR. PRESIDENTE:

Sr. Secretari, vol procedir a fer lectura de les Propostes de Resolució?

EL SR. SECRETARI PRIMER:

Sí, Sr. President.

Primer. La via del nou traçat serà fins a la cruïlla amb la carretera de Lloseta-Foro de Mallorca, i a partir d'aquest punt fins a l'Avinguda Jaume I d'Inca, desdoblament de la carretera existent.

Segon. El Projecte de Nova Autovia reduirà els mínims tècnicament acceptables, les dimensions de la mitjana, reduint així l'ocupació de terrenys, costos d'expropiació i d'obres de fàbrica.

Tercer. L'execució per fases en funció de les previsions del trànsit i de les disponibilitats econòmiques, la primera fase serà l'execució d'una calçada a la futura autovia per al seu ús bidireccional.

Quart. Els enllaços i variants d'accés tendran en compte les peticions dels ajuntaments d'Alaró, Binissalem i Lloseta.

EL SR. PRESIDENTE:

Té la paraula, Sr. Carbonero.

SR. CARBONERO I MALBERTI:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Aquesta intervenció, que volia ser una presentació de les nostres Propostes de Resolució i una defensa del seu contingut, ha de començar dient que, a la vegada que a aquesta presentació i defensa, ens haurem de referir al que ha expressat el Conseller d'Obres Públiques, Sr. Saiz, que s'ha referit de manera concreta i específica a les nostres quatre resolucions i les ha criticades, creim que d'una manera concreta, i per consegüent tenim l'obligació de presentar-les i a la vegada referir-nos a aquesta crítica.

EL SR. PRESIDENTE:

Sr. Diputat, per favor, vostè té, a més dels deu minuts, més temps per a rèplica, eh?

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENTE:

Pot replicar al Sr. Conseller i després entrar a defensar la seva Proposició.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Moltes gràcies, Sr. President.

En virtut del que diu el Sr. President, entraré, per consegüent, a la rèplica del que ha expressat el Sr. Saiz i la vegada presentaré les nostres Propostes de Resolució.

Nosaltres creim que hi ha d'haver una solució per a la problemàtica plantejada en aquest indret concret de la nostra illa, és a dir, les comunicacions a la zona central, el que es diu el corredor central de la nostra illa, en concret la part entre Marratxí i Inca. Hi ha d'haver una solució perquè efectivament hi ha una problemàtica concreta de sobrecàrrega de vehicles a la via avui existent, problemàtica derivada fonamentalment de l'existència de diferents nuclis de població, de pobles pels quals travessa la via i aquestes travessies fan que aquesta gran quantitat de trànsit que hi ha es vegi molt dificultat i existeixin molts de problemes. Per tant, fins aquí és una qüestió, i nosaltres coincidim amb el que s'ha expressat i amb el projecte que presenta el Govern.

Però immediatament s'han de dir dues coses, que existeix aquest problema, però quina és la manera de solucionar-lo? Quina és la manera de solucionar-lo. I és una única manera, concebuda exclusivament des de la tècnica estricta del disseny de carreteres, o hi ha possibilitats de resoldre aquest problema amb altres tipus d'alternatives que no contemplin exclusivament el que ha explicat el Sr. Saiz, representant, com moltes vegades hem dit, de les obres públiques dins el que és la Conselleria d'Ordenació del Territori, és a dir, explicant exclusivament la incidència infraestructural que té una problemàtica d'aquestes, i no des d'un caire molt més ample, des d'un caire territorial?

Nosaltres, per aquest aspecte, per l'aspecte territorial, per l'aspecte global, per l'aspecte de conjunt, varem presentar en aquesta Cambra una interpel·lació seguida d'una Moció que ha donat lloc a tota aquesta discussió. Perquè creiem que aquest és un aspecte, aquesta infraestructura que es volia ver sense que existís planejament territorial que li donàs empara, creiem que era una situació prou greu per reflexionar-hi, però reflexionar des d'una posició territorial, des d'una posició d'àmbit d'illa o d'àmbit d'illes, des de la nostra problemàtica territorial, no exclusivament una reflexió des d'una problemàtica enginyeril, des d'una problemàtica estrictament

técnica. Si el Conseller acusa que existeixen a les nostres resolucions més aspectes tècnics que no polítics, a mi m'agradaria saber quina part d'exposició política ha tengut la seva intervenció. Ha estat una exposició basada fonamentalment en criteris tècnics, exclusivament infraestructurals, sense tenir en compte molts d'altres aspectes territorials, aspectes poblacionals, aspectes socials, aspectes d'impactes i aspectes econòmics.

Per consegüent, la nostra posició, les resolucions que nosaltres presentem no són unes resolucions tècniques, són unes resolucions polítiques basades fonamentalment en el criteri que varem mantenir a l'hora de presentar la interpel·lació i el criteri que hem sostingut de manera clara a totes les comissions i ponències que s'han fet, que han estat moltes, sobre aquest tema.

Nosaltres creim que efectivament la solució que presenta la Conselleria és una solució, però no és ni la més oportuna ni la més prudent, ni tan sols la millor. Tal vegada és la millor des d'un punt de vista estrictament teòric del que contempla la problemàtica des de la perspectiva que ha explicat el Conseller, és a dir, anem a veure, per resoldre aquest problema de trànsit entre Marratxí i Inca, anem a veure quina és la solució que ens permet resoldre aquest problema amb més garanties, de seguretat, autopista, no autovia, autopista 120, o sigui les màximes dimensions i la màxima confortabilitat quant a trànsit, etc., etc.

I si aquest criteri l'aplicàssim a totes les infractures de les illes, què passaria? No hem de tenir una visió global? No ens hem de plantejar, també, altres tipus de problemes? Què passa? Que aquesta implantació d'aquesta gran autopista sobre el territori és innòcua? No passa res? No hi ha res davall, no hi ha suport territorial? No hi ha uns impactes, uns veïns, unes relacions territorials, xarxes viàries que existeixen i es veuen absolutament alterades per aquesta proposta?

Per tant, nosaltres creim que aquesta problemàtica s'ha de tenir en compte, sobretot com a mesura de prudència, perquè no tenim un pla territorial que ens assegurí que aquesta és la solució millor, ningú ho diu, ningú no ho ha dit en rigor, el Conseller ja diu que se sap, i a més ho diu als documents, no només ho ha dit aquí, se sap que això continuarà fins a Alcúdia. Ja se sap, el dia de demà... Però qui és qui ho diu? On són els plans territorials que ens diuen que el model, que ens veim obligats de manera inexorable, en aquestes illes, a tenir un model territorial de concentració, que no hi ha possibilitats d'altres models, que no podem aspirar que hi hagi una política racional d'infraestructures, de transports, etc.? No, hem de seguir exclusivament un model com el que se'ns ha explicat.

Per això nosaltres creim que per solucionar aquest problema, atesa la situació actual, atès que no existeix un pla de carreteres i atès que existeix un projecte presentat pel Govern, en principi, cal dir que la solució lògica seria incrementar la capacitat de la via existent per solucionar el problema de manera immediata i poder donar lloc a la reflexió consegüent d'un Pla Territorial, de les Directrius Territorials, etc. Un Pla Sectorial, però.

Si creim que es podria solucionar la problemàtica desdoblant i reflexionant, allà on es pugui desdoblant, desdoblant, allà on es pugui, i de fet és evident que entre el Foro i Inca existeix la possibilitat física de desdoblant i per consegüent s'incrementa de manera clara la capacitat de la via i per consegüent tenim el primer problema resolt.

I el Conseller diu: bé, aquí hi haurà un interrupció brusca de la secció, una disminució brusca de la seguretat. I jo deman: a l'autopista que ha projectat la Conselleria d'Obres Públiques, quan acabi, no hi haurà una interrupció brusca de la secció i no hi haurà una interrupció brusca de la seguretat? Es a dir, pensen que aquesta autopista ha d'anar fins a la mar? Hi haurà un moment que s'acabarà; s'acaba precisament, la que vostès han projectat, a Inca, nosaltres demanem que el desdoblament de la secció que vostès proposen es faci al Foro, és a dir, que l'argumentació que vostè planteja com a un gran problema de seguretat i un gran problema de racionalitat quant a la secció és una argumentació que es pot aplicar precisament a la proposta que vostè fa.

Nosaltres pensam també que entre la situació actual i la que es proposa existeixen solucions intermèdies, que no es estrictament imprescindibles, inexorables que l'única solució sigui fer l'autopista 120 amb mitjana de 12 metres i dues calçades amb control d'accessos, etc. Existeixen solucions intermèdies, solucions que permeten aplicar de manera més correcta els recursos que es tenen i que permeten arribar a uns impactes molt inferiors als que té la proposta que fa el Govern. Per això, nosaltres pensam que continuant amb el traçat que proposa el Govern, evidentment el que proposava l'estudi previ, és a dir, com ja he explicat abans, aturant-nos al Foro i desdoblant allà, amb aquest traçat no és imprescindible que assumim ara mateix unes vies desdobladades, no és imprescindible des d'un punt de vista de trànsit, des d'un punt de vista d'impacte, des d'un punt de vista de recursos i des d'un punt de vista de política territorial no és imprescindible fer una autopista completa amb dues calçades. El problema que avui tenim es pot solucionar perfectament, es pot solucionar d'una manera perfecta establint exclusivament una sola calçada bidireccional, i aquesta sola calçada, si en el futur la necessitat de trànsit, les possibilitats econòmiques, els estudis que es facin, el pla de carreteres diu que han de ser dues calçades i hi ha recursos i hi ha possibilitats i hi ha necessitat, i hi ha necessitat, després això es veuria, però en qualsevol cas, en aquests moments és evident que una sola calçada bidireccional solucionaria el problema i permetria de manera clara estudiar i reflexionar respecte del nostre futur, i debatre políticament entre tots el Grups Parlamentaris si aquest futur ha d'anar per on ens proposen ara o té altres alternatives.

En aquest mateix sentit, evidentment nosaltres creim que 12 metres de mitjana és una mitjana excessiva, ja ho hem explicat, el Sr. Saiz diu que com que no se sap quin serà el futur, doncs és necessari preveure, i en obres públiques s'ha de preveure el futur d'una manera sobredimensionada i per tant és necessari que hi hagi la possibilitat d'incloure un tercer carril a cada una de les calçades per si aquest futur resulta que esdevé amb uns increments de tràfic absolutament exagerats. Bé, nosaltres això ho hem repetit moltes vegades, nosaltres creim que el futur ha de ser un futur planificat, no ha de ser un futur de la de la política del «laissez faire», ha de ser un futur que ens permeti controlar el nostre territori, i si pensam que aquest futur necessita en qualque moment de tres carrils per banda per anar de Palma a Inca, i és més, de Palma a Alcúdia, quin futur és aquest? Què trobam al final d'aquestes grans vies amb aquest trànsit absolutament desmesurat? Què trobam? Unes concentracions urbanes que evidentment són molt enfora, quant a capacitat, del que nosaltres pensam que és raonable.

Per consegüent, aquesta previsió de futur, quan resulta que per una altra banda aquest futur no es planifica, no existeixen plans que ens confirmin que és una previsió relativament certa, no deixa de ser una especulació en el més estricte sentit de la paraula.

I aquests 12 metres de mitjana que no es corresponen en absolut amb el tipus de carreteres, amb el tipus d'autovies que es fan a altres indrets de l'Estat, que tenen una mitjana molt més reduïda i podem donar exemples, representa un increment de cost que el Sr. Saiz ha valorat en un percentatge que difereix dels percentatges que nosaltres tenim calculats, però en qualsevol cas, per no entrar en una discussió tècnica tal com ell mateix ha demanat, no entrarem en aquest assumpte, però el que és evident és que és molt més barata i ocupa molt menys terreny una mitjana molt més reduïda que una mitjana de 12 metres, això és una qüestió indiscutible. Que les obres de fàbrica dels enllaços que han de passar per damunt l'autovia són molt més barats si la mitjana és de 5 metres que si la mitjana és de 12 metres; que l'ocupació del territori, no només les expropiacions, l'ocupació del territori, l'impacte, que són qüestions que aquí no s'han explicat, l'impacte que es fa al territori és molt més reduït si la mitjana és més reduïda de 12 metres, i a posta jo no he dit una mitjana de 5 metres, a posta no ho he dit, ho ha dit el Conseller, jo mantenc que s'ha de reduir la mitjana a límits tècnicament acceptables, però aquesta és una proposta política i dir 5 metres, com ha dit el Conseller, evidentment és entrar en aspectes tècnics i nosaltres no ho volem fer.

I, per acabar, la quarta resolució que nosaltres presentem és una resolució que demana que es tenguí en compte el criteri de tres municipis. El municipi de Lloseta, evidentment, si s'accepta la possibilitat que s'aturi la via, que s'aturi la nova via, la nova carretera al Foro i allà es desdoblí, la sol·licitud de l'Ajuntament de Lloseta, que era que l'enllaç fos precisament allà, és una sol·licitud que quedaria acceptada. De totes maneres, el Conseller ha presentat una qüestió que jo em veig obligat a rebatre. Semblaria que nosaltres hem tengut en compte exclusivament les peticions d'ajuntaments que poden tenir majoria o batles del nostre partit i la dels altres, Sr. Saiz, no tots estan a favor de l'autopista, llegeixi per exemple la proposició que fa l'Ajuntament de Sineu. La dels altres evidentment nosaltres no les tenim en compte per òbvies, estan absolutament a favor, a més amb unes resolucions molt semblants, que semblen fins i tot moltes vegades fotocopiades, estan a favor de manera incondicional de l'autopista. Nosaltres no estem a favor de manera incondicional de l'autopista. Nosaltres tenim coses a dir en aquest assumpte, i per això, en funció que tenim a dir i en funció que hi ha ajuntament que tenen a dir també respecte d'aquest assumpte i que condicionen la seva postura que hi hagi unes determinades intervencions al traçat i als enllaços que puguin anar a favor d'aquests ajuntaments, és per aquest motiu que nosaltres aquestes propostes els incloem, i els incloem, a més, perquè ens pareixen raonables i així ho varem discutir en comissió. En Comissió i en Ponència es varen discutir una per una les proposicions que feien els ajuntaments i aquestes proposicions, fonamentalment ja dic que la de Lloseta la podem deixar perquè ja queda acomplida, però la proposició de l'Ajuntament d'Alaró i la proposició de l'Ajuntament de Binissalem quant als enllaços, quant a lligar aquests enllaços amb xarxes infraestructurals existents, com són les xarxes de ferrocarril, les estacions de ferrocarril, ens pareixen

absolutament raonables i que no tenen res a veure que el batle sigui socialista o del seu partit. Són propostes raonables i per això nosaltres creim que en aquest debat i en aquesta discussió les hem de presentar i per això els donam suport.

I per acabar, doncs, demanar el seu vot, demanar el vot, Sres i Srs Diputats, a aquestes proposicions, amb la seguretat que van en línia del que nosaltres hem defensat des del principi en aquesta matèria, és a dir, que es pugui fer amb una certa tranquil·litat un Pla de Carreteres i que aquest Pla de Carreteres respongui als interessos generals de la nostra població i no exclusivament a uns concrets interessos que no tenen res a veure amb el que hem explicat.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Portaveus que vulguin intervenir? Per part del Grup Parlamentari PSM-EEM té la paraula el Diputat Sr. Mayol.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies, Sr. President.

Nosaltres no haguéssim volgut entrar en una discussió tecnocràtica, perquè pensam que el problema de l'autopista és un problema eminentment polític perquè no és tal. El problema és el problema de comunicacions i de transports a Mallorca, i és el que vertaderament hauria de ser tractat en aquest Parlament perquè el gran problema és que parlem de l'autopista separatament de l'Ordenació del Territori, i l'exposició del Conseller ha estat un exemple ben concret d'aquest tipus d'argumentació.

Que l'autopista és una obra condicionant, és evident, i que no sabem a què ens condiciona també és evident. Els punts concrets que el Conseller d'Ordenació del Territori ha exposat no han fet referència a les nostres proposicions i per tant no hi entrarem, però aprofit per fer constar que sense aquesta planificació global viària i de transports hem de procurar evitar qualsevol mal que es pugui fer en el futur. Si podem evitar un gran mal, evitem un gran mal, i si podem evitar només una petita part del gran mal, evitem aquesta petita part del gran mal.

No volem, entrar en tecnologies i la política del Govern ens obliga a entrar-hi i no podem eludir aquestes responsabilitats. Per això mateix, pel joc de majories i minories ens veuríem obligats ben a contràcor a acceptar algunes de les proposicions del Partit SOCIALISTA que impliquen una acceptació del model d'autovia, cosa que nosaltres en principi no acceptam. Voldríem haver debatut, per aquest ordre, les Directius, els plans, inclos el Pla Viari, i després controlar el Govern en l'execució d'aquests plans. El Govern executa els plans abans de redactar-los i abans que siguin aprovats i ens veim obligats a actuar d'aquesta manera. Que ningú no eludeixi la responsabilitat que li toca en aquest sentit.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari CDS, té la paraula el Portaveu, Sr. Quetglas.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats.

Malauradament, problemes de terminis i d'aplicació estricta del Reglament, que naturalment acatam, impedeixen que en aquests moments la nostra Proposta de Resolució es debati i es pugui votar avui. En qualsevol cas, i per deixar

clar quina és la postura del Grup Parlamentari CDS sobre la qüestió, em permetran que, amb la benevolència de la Presidència, llegeixi el que eren les nostres Propostes de Resolució, que fixen de manera molt definida el nostre pronunciament. Diuen així:

«Vist el projecte remès pel Govern de la Comunitat Autònoma de construcció de l'autovia central traç Marratxí-Inca, el Parlament de les Illes Balears acorda pronunciar-se favorablement a la construcció de l'obra, atesa la seva urgència, amb les següents prescripcions:

1.—Quant al traçat, es considera més escaient el proposat de nova planta fins al punt quilomètric 25,800, aproximadament, i a partir d'aquest punt el desdoblament de l'actual carretera per tal que aquest tram assoleixi les mateixes condicions d'autovia.

2.—Quant a les característiques constructives, no es considera justificada l'amplària de la mitjana de l'autovia, que no ha de reservar l'espai que caldria per a la construcció d'un tercer carril interior per a cada sentit de marxa.»

Convé que expliquem, lògicament, i més després de les explicacions de la presentació del projecte del Conseller, les raons d'aquesta posició. I en primer lloc, jo crec que per centrar adequadament el debat, hauríem de dir, hauríem quasi de denunciar des d'aquesta tribuna, que s'ha fet una mala translació de la polèmica que accepta algunes posicions absolutament respectables, però bé que minoritàries en aquesta Cambra, com la del Grup PSM-EEM, sobre autopista sí / autopista no, o autovia sí / autovia no. Normalment les qüestions no són tan simples, normalment, i a més, les posicions dels distints Grups no es redueixen a això, i la translació que s'ha fet al carrer, als mitjans de comunicació, de la polèmica, del debat que avui ens ha dut a aquesta Cambra, està normalment reduït a aquesta qüestió, i jo voldria sortir al pas perquè em pareix que la qüestió és molt més matisada i la importància de les posicions de cada Grup té més a veure amb relació al model, el com, el quan, l'aplicació de l'art del possible, etc., etc., que amb una posició simplista davant autovia sí/autovia no.

L'important és debatre quin tipus d'autovia i, com ja s'ha dit anteriorment, no hem d'oblidar mai que ens trobam en un debat de caràcter excepcional, debatim un tema perquè no existeix un horitzó de planificació derivat d'un Pla Sectorial de Carreteres, que al seu temps seria derivat d'unes Directius Territorials. Suplim, per tant, una carència de planejament, una carència d'ordenació territorial, suplim, a través d'un exercici de la sobirania parlamentària, allò que hauria de venir reglat per una escala lògica de planejament, primer a nivell d'Ordenació del Territori, segon a nivell territorial, a nivell sectorial.

Ens trobam, doncs, davant la carència d'una planificació adequada de les carreteres amb l'obligació de discutir qüestions que probablement —i en això té raó el Conseller i tenen raó molts de Diputats que han contrapesat, que han discutit aquest principi—, ens trobam discutint qüestions que en principi el Parlament probablement no hauria de discutir, problemes que hem convengut a denominar tècnics, etc., etc., que no és adequat que es discuteixin però que tampoc no és adequat, entenem nosaltres, que el Govern planifiqui les principals artèries vials de les nostres illes sense tenir un marc de referència dins l'Ordenació del Territori. Per tant, excepcionalitat per excepcionalitat estam en el que estam i no ho podem evitar.

Per què és aquest el nostre model? Per què, nosaltres, en definitiva, defensam l'autovia fins al Foro de Mallorca i a partir d'aquí continuar l'autovia, però seguint el traçat de la carretera actual que el Conseller ha criticat tant? Jo crec que una bona part dels arguments han estat exposats pel Sr. Carbonero, no compartim totalment els arguments que ha exposat el Portaveu Socialista, però sí alguns aspectes. El Sr. Conseller diu que aquesta és una solució que suposa 360 milions de pessetes tirats, perquè, en qualsevol cas, en el futur s'haurà de fer l'altra alternativa. Jo diria que, sincerament, estic absolutament convençut i crec que és obvi que aquesta alternativa no hipoteca de cap manera el futur. Si el futur, si el Pla de Carreteres en el futur demostra i ens du a la convicció absolutament inesquivable que l'alternativa del Govern ha de tenir lloc, primer això s'ha de fer d'acord amb aquest pla, d'acord amb el Pla de Carreteres, vull dir que s'ha de demostrar que sigui necessari, si ho és, en el moment que ho sigui jo m'atreviria a fer-li, a retar-lo amb una intuïció, Sr. Conseller: en el moment que allò sigui necessari no sobrarà en absolut que el tram entre el Foro i Inca sigui una carretera desdoblada, en absolut. Per tant, està per veure que això sigui una qüestió tudada, i jo mantenc també les meves reserves; vostè diu que ja ens trobam en aquest futur, que això ja és necessari, jo no he vist —o si ho he vist les dades m'indiquen el contrari— que l'estructura del trànsit, ja que Inca sigui només amb una petita mesura un lloc de trànsit, és a dir, vostè ens ha dit la diferència que hi ha entre el nivell de trànsit a l'entrada i el nivell de trànsit a la sortida, la qual cosa no vol dir que la diferència sigui el trànsit que absorbeix Inca. Inca absorbeix molt més de la diferència i Inca genera un trànsit cap a Alcúdia amb la qual cosa, en la mesura que això és així i en la mesura que aquesta dada sigui important i tenguin un pes específic, la seva solució, la solució que proposa sí que és una tudadissa, perquè resultarà que feim una gran autopista tal vegada per tres, quatre, cinc mil cotxes, amb una capacitat de viabilitat molt superior. això sí que és un vertader dispendi injustificar, els estudis no semblen avalar aquesta alternativa i molt manco avalar que amb aquesta alternativa ens hi trobem ja avui.

La nostra posició, en conseqüència, Sr. Conseller, no hipoteca el futur de cap manera i, a més, és una alternativa possible, perquè és un tema que pràcticament no n'hem parlat, però que és molt important. Aquesta és una obra molt cara, jo crec que els càlculs de l'avantprojecte són tremendament optimistes i al Sr. Conseller no se li ha d'explicar com es disparen, per la via dels fets, per via de reformats, per via d'ampliacions de crèdit, etc., etc., les obres públiques, i jo crec que en aquests moments el Govern de la Comunitat Autònoma no està en condicions de finançar per ell tot sol aquesta obra.

Jo crec que és molt important, crec que és molt important que el Govern de la Comunitat Autònoma, per resoldre aquest problema que tots reconeixem, que és aquí, damunt la taula, tenguin un ample suport d'aquest Parlament. Que tenguin un ample suport parlamentari que li ampari la possibilitat d'ampliació d'un conveni de carreteres que tots estam d'acord, almanco la majoria estam d'acord que s'ha d'ampliar, que s'ha d'incrementar en el futur.

Per tant, en la mesura que vostè, Sr. Conseller, o el Govern, estigui amplament sustentat per aquesta Cambra, vostè tendrà més força, més força política per negociar que

aquestes carreteres, que aquesta autovia es faci. O és que per ventura el Govern s'estima més organitzar una altra vegada l'escenari del victimisme i dir, mirau quina meravellosa autopista no ens deixen fer, perquè no tenim doblers per fer-la, que fer la mateixa autopista? Jo vull pensar que això no és així, i no ho pens, evidentment, però alguns indicis semblarien avalar que aquesta és la postura del Govern, que s'estima més el victimisme que no la realització.

Nosaltres anam a fer possible la resolució d'un problema d'una manera sensata, d'una manera equilibrada, d'una manera que contempli l'excepcionalitat, que assumeixi la urgència i l'excepcionalitat d'un problema que existeix aquí.

I un altre argument. Hem parlat de posicions de distints Ajuntaments, jo també voldria recordar als Srs. Diputats que tots els Grups Parlamentaris representats dins la Ponència i que érem dins la Comissió que ha estudiat aquesta qüestió, que hem rebut una posició bastant important per part de l'Ajuntament d'Inca, i que tots l'hem tengut damunt la taula i recordam perfectament el que vol dir, i crec, a mi se'm fa un poc costa amunt que des d'aquí prenguem unes decisions molts en contra del que són posicions públiques, notòries, evidenciades i transmeses a aquests Grups Parlamentaris per part del mateix ajuntament. Crec que en definitiva nosaltres hem fet un treball, dins Ponència, important, hem acostat postures, hem arribat a llimar moltíssimes aspors i moltíssims punts de partida molt divergents que hi havia en començar aquest debat, la capacitat de tots els membres de la Ponència, la capacitat de diàleg i d'enteniment ho han fet possible, i crec que en aquests moments podem oferir una solució satisfactòria, una solució possible i una solució que, em cregui Sr. Conseller, aquesta sí que es podrà fer, donarà resposta, no hipoteca el futur i respecta majoritàriament el sentir de tots. Clar que si pel sentir de tots deim o estam en la postura del Govern o estam en contra de la solució del problema, evidentment no, però això, vostè, Sr. Conseller, sap perfectament que és una demagògia inadmissible i que d'alguna manera, si no s'ha alimentat des del Govern, sí s'ha consentit que aquests fossin els termes del debat en els mitjans de comunicació.

A pesar del que he dit abans, a pesar del que he expressat en primer lloc que no podem proposar la nostra posició, sí que és cert que les distintes propostes dels distints Grups Parlamentaris ens permeten, donant suport a algunes, manifestar perfectament la nostra postura i així ho farem, i en conseqüència anunciam el nostre vot favorable als punts 1 i 2 de les propostes del Grup Parlamentari SOCIALISTA, el nostre vot negatiu al punt 3, perquè entenem que així sí que ja és entrar absolutament dins una programació que pertany a l'àmbit de l'Executiu, a part que probablement hi ha qüestions tècniques que desaconsellen aquesta solució, encara que no hi voldria entrar, en definitiva, el pla d'etapes, una responsabilitat executiva, i al 4 ens abstenem reflexivament perquè entenem que són molts més els ajuntaments que s'han de tenir en compte, a pesar que està molt bé que es tinguin en compte les al·legacions i no més enllà del que diu el text de la proposta, tenir en compte les al·legacions d'aquests ajuntaments.

Moltes gràcies, Sr. President

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari AP-PL, té la paraula el Portaveu Sr. González i Ortea.

EL SR. GONZALEZ I ORTEA:

Gracias, Sr. Presidente.

Realmente yo pensaba, más que contestar a las propuestas de los demás Grupos al presentar las mías, creo que prácticamente la mayor parte de los argumentos de alguna forma quedarán contestados, los argumentos que ha esgrimido el Portavoz del Grupo SOCIALISTA, pero sin embargo tengo que hacer dos salvedades que sí quisiera, porque nada tienen que ver, desde luego, con la propuesta en general de la autopista o de la autovía, sí quisiera dejar constancia ahora de ellas.

La primera cosa que me sorprende es que el Grupo SOCIALISTA yo diría que ha basado prácticamente su intervención y su justificación respecto del rechazo al proyecto que presenta el Gobierno en la ausencia de un modelo dentro de ese proyecto, la ausencia de un modelo que contemple otros aspectos de la planificación territorial. Bueno, yo lo que me pregunto es el modelo que presenta el Grupo SOCIALISTA y que se plasma en cuatro propuestas de resolución que tengo aquí delante, resulta que se reduce a hacer una autovía más pequeña, y a partir del Foro de mallorca, una autovía igual de grande o más, porque eso no ha llegado a aclararlo, si el desdoblamiento es con control de accesos o sin control de accesos, pero, en definitiva, como digo, es un trozo de autovía más pequeña y otra que no sé si igual o mayor, y tampoco creo que resuelva ninguna papeleta de planificación territorial especial. Y no acabo de descubrir, como digo, dentro de estas cuatro propuestas de resolución, alguna cuestión que no se refiera a la pura resolución, a mi juicio de una forma errónea o por lo menos peor que la que presenta el Gobierno, como digo una propuesta de resolución que afecte a alguna otra cuestión de planificación territorial.

Y después, la segunda cosa que quería decir en esta brevíssima intervención es una cuestión que de alguna forma tendría que llamar incidental, aunque nada tiene que ver, desde luego, en mi caso, con el Gobierno, pero que se refiere a la intervención del Sr. Quetglas, en la que de alguna manera creo que insta al Gobierno, y yo supongo que al resto de los Diputados de la Cámara, a que apoyemos las Propuestas de Resolución que presenta el Grupo SOCIALISTA, basándose fundamentalmente en que así, si somos buenos y todos votamos lo que vota el Grupo SOCIALISTA, podremos tener más dinero de Madrid. Yo, realmente, aunque en ningún caso absolutamente tengo este criterio con relación al Gobierno de Madrid, yo no creo que la relación institucional sea tan mala ni el victimismo del Gobierno de la Comunidad haya sido de tal envergadura, que justifique una propuesta semejante a esta Cámara. Yo, desde luego, sinceramente, no puedo estar, por principio general, de acuerdo con el Sr. Quetglas en que debemos votar las propuestas del Grupo Parlamentario SOCIALISTA para que así nos vaya mejor en la dotación que la Comunidad Autónoma reciba.

Nada más. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, Sr. Quetglas. Per contradiccions.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sr. President.

Simplement per precisar l'abast de les meves paraules, no duia la meua intervenció escrita, però crec recordar que

les meves paraules han estat que el Conseller, el Govern estaria en millors condicions si tenia un ample suport parlamentari, perquè políticament aquesta obra, amb un suport d'una àmplia majoria de la Cambra, pogués incloure's dins una ampliació del Conveni de Carreteres. Això no té res a veure amb dir que si som bons al·lots el Govern Socialista ens donarà més doblers, crec que si el Sr. González i Ortea fa aquesta lectura de les meves paraules, doncs em sap greu, però és ell que hauria de demanar excuses pel seu simplisme en la interpretació.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Acabat el debat d'aquesta primera Proposta de Resolució, passam a la segona, que és d'UM. Té la paraula el Portaveu, Sr. Miquel Pasqual.

EL SR. PASQUAL I AMOROS:

Sr. President, per anunciar que retirem la Proposta de Resolució perquè atorgar la conformitat al projecte de l'auto-via central Marratxí-Inca no té sentit si es vota majoritàriament la del Partit Socialista i, en cas contrari, la d'AP-PL té algunes matisacions, i quant a la defensa el Conseller ja ho ha fet. Per tant, la retirem.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Portaveu. Queda retirada, idò, la Proposta de Resolució d'UM en la seva totalitat.

Per defensar la seva Proposta de Resolució, pel Grup Parlamentari PSM-EEM, té la paraula el Diputat Sr. Mayol.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies, Sr. President.

Acaba, de moment, avui, la tramitació d'un dels temes que més han interessat i apassionat l'opinió pública de Mallorca en els darrers anys, l'autopista d'Inca. Jo crec que quan els historiadors, el dia de demà estudiïn aquests deu anys que duim parlant d'aquesta qüestió no se sorprendran de les discussions polítiques que ha generat i de les que pot generar en el futur, si és cert que parlem de l'autopista d'Alcúdia, com ja és patent avui vespre, o fins i tot l'anell d'autopistes que qualche vegada s'ha dibuixat damunt un mapa de Mallorca i no sempre fora dels despatxos dels enginyers de camins.

Avui vespre entenc que no donarem cap exemple de coherència política o de prudència si les nostres propostes són derrotades. Entenem que aquest Parlament va encertar totalment dia 15 d'octubre, quan va demanar amb urgència un Pla de Carreteres al Govern, un Pla de Carreteres del qual no hem vist encara ni els criteris encara que se'ns han anunciat, i que tampoc no hem vist res que demostrï una intenció que aquesta urgència sigui realitzada de bon de ver. Tota quanta iniciativa pública o privada hi ha hagut en relació al viari illenc ha utilitzat l'article segon de la Moció per venir al Parlament abans del Pla de Carreteres.

Nosaltres entenem que per lògica aquest article segon era previst per a actuacions necessàries per mantenir o millorar les nostres comunicacions, actuacions mínimes, i que, sobretot, no comprometessin el futur Pla de Carreteres. Ja em diran si té sentit fer un pla quan l'autopista o el túnel,

les dues obres més importants, ja són acceptades; el pla tindrà sentit, naturalment, i continua essent imprescindible, però queda tan condicionat per aquestes acceptacions, que la planificació i fins i tot la lògica surten mal parades. Avui no sols condicionam el Pla de Carreteres, sinó les Directrius d'Ordenació Territorial, i no creim que això sigui ni bo ni positiu.

Vull acabar les referències al Pla de Carreteres, del qual la premsa, per cert, ha dit, i cit de memòria, «no es cierto, como creen algunos partidos de la oposición, que el Gobierno carezca de Plan de Carreteras», i llavors enumerava, aquest reportatge, un catàleg de les obres previstes. Si volen, és una anècdota o una expressió que per ventura és lamentable, però que denota una actitud i una realitat. Hem dit i repetit que tenim la impressió que aquella Moció no va modificar ni un àpex la política viària del Govern, hem dit i repetit que això no resulta democràtic i que, per tant, no honra un Govern elegit democràticament.

El Govern executa el Pla de Carreteres abans de redactar-lo, cosa difícil, però sobretot abans que l'aprovi aquest Parlament o que aquest Parlament n'aprovi els criteris, i això no és que sigui difícil, és que hauria de ser impossible en una democràcia.

El PSM-EEM presenta, per tant, una primera resolució clara i rotunda d'oposició al projecte del Govern. Ens hi oposam aquí com ens hi hem oposat als diaris i al carrer, avui, fa un any i fa deu anys. Els motius són clars, són els mateixos que hi va haver l'any 78, i no hi ha hagut cap fet que hagi demostrat la invalidesa dels arguments. Ens hi oposam perquè entenem que aquest projecte no és immers en una ordenació territorial de la nostra illa, consideram que els impactes ambientals, socials i econòmics de l'obra no són avaluats correctament ja que no s'inclouen dins una política d'ordenació territorial general, i per tant no es poden corregir adequadament i no s'ha demostrat mai que les alternatives siguin inviables perquè mai no s'ha volgut fer un estudi seriós de les alternatives.

L'autopista d'Inca, i ho diré en castellà, és un «trágala». I és un «trágala» perquè ningú no ha contribuït a minvar un problema de trànsit real, que necessitava ja fa temps accions decidides per ser solventat. Accions que poden ser descentralitzar la xarxa de transports de l'illa, que poden ser potenciar altres vies de comunicació, que poden ser reclamar i assumir amb decisió les competències de ferrocarrils i invertir una part del que es preveu avui per millorar aquesta línia fèrria que té un potencial important.

Jo vull treure unes frases d'una persona que va estar a la Direcció General de la Conselleria d'Ordenació del Territori, i que deia que la solució de l'autopista, ho llegiré en castellà, «esta solución choca con los intereses de las empresas automovilísticas y las relacionadas con ellas, constructoras de carreteras y autopistas sin ir más lejos, y que en los últimos decenios han logrado hacer prevalecer las soluciones que favorecen el transporte individual frente al colectivo. Invertir esa estructura no es pues un simple problema técnico, supone alterar las bases de sustentación del crecimiento capitalista reciente, el consumo privado de bienes y la difusión de la ideología del individualismo y de la propiedad». Es un article escrit l'any 78 pel professor Quintana, que pocs mesos després va ser Director General de la Conselleria d'Ordenació del Territori, evidentment no amb el Partit del Govern actual.

Bé, si amb la conjunció d'aquestes mesures que nosaltres

tres anunciàvem de tren, descentralització de la xarxa, etc., es demostrava finalment que una nova via de comunicació era necessària, el PSM no s'hi oposaria. Però hauríem de veure aquesta mesura dins una política global de transports equilibrada, progressista i planificada, i no és el cas. Se'ns imposa el projecte que fa deu anys va ser rebutjat, els problemes, naturalment, han augmentat, i no hi ha hagut cap millora. L'única millora, per ventura i per a segons qui, ha estat un canvi de l'opinió pública, que ha arribat a acceptar que o autopista o caos, i entenem que això és una fal·làcia.

Els efectes de l'autopista a Mallorca seran grans. N'hi haurà de positius, certament, i ho admetem, però també, i s'ha d'admetre explícitament, n'hi ha de negatius, i és una hipocresia negar-ho, com ho fan els senyors de la majoria. Estic segur que totes les persones intel·ligents aquí presents se'n temen que això és cert, però molts no ho volen admetre. L'afectació de terrenys és important, més de 2 milions de metres quadrats, l'illa és petita, i la pèrdua de sòl fèrtil davall de l'asfalt és una pèrdua definitiva i irreversible. Hi haurà un impacte social i econòmic greu localment, els circuits comercials locals de dependència turística a molts de pobles del Pla que es veuran compromesos i fins i tot a Inca. Inca perdrà, amb l'autopista, a nivell socio-econòmic, i podem afirmar això amb la mateixa rotunditat que quan s'afirma que guanyarà, però els vull fer una abstracció no amb paraules meves sinó amb paraules que es poden trobar a qualsevol tractat de dinàmica de sistemes. Quan dos sistemes del tipus que siguin, culturals, econòmics, ecològics o socials, augmenten les seves relacions, sempre en treu profit el sistema més desenvolupat o organitzat; per tant, l'aproximació cronològica de la part forana a Palma que suposa l'autopista implica que els beneficis principals siguin per a Palma.

Nosaltres no és que vulguem prendre partit per Palma o per la part forana, sinó que volem prendre partit pel sistema global i volem prendre partit per un sistema més equilibrat. Fa uns moments parlàvem d'hipermercats. On són els hipermercats? Aferrats a la via de cintura. On quedaran? A un quart d'hora o menys d'Inca. Nosaltres estam per disminuir la macrocefàlia, per equilibrar l'illa, i entenem que el projecte arrela els desequilibris i serà molt més difícil de corregir, perquè entenem, ja deia abans, que les directrius o els plans futurs quedaran condicionats definitivament.

Vull comentar breument una comparació amb un estat europeu occidental, Bèlgica, on la problemàtica d'autopistes ha estat objecte de debats molt importants. És un petit país, és un petit país molt poblat i del que entenem que podem treure moltes ensenyances del que passa allà. Té una densitat d'habitants per quilòmetre quadrat aproximadament el doble de Mallorca, la xarxa d'autopistes és només d'un 30% superior a l'actualment existent en aquestes illes en relació a la nostra extensió, naturalment. Allà el pla de carreteres és del 1949 i s'acabava d'executar el 1975, i en concret, les autoritats belgues en aquells anys, que és de quan jo he disposat de documentació, són evidentment amb un enfocament tan desenvolupista com el que puguen tenir aquí, es troben amb una densitat de 91 vehicles per quilòmetre quadrat d'extensió del país; a Mallorca crec que és de l'ordre de 70 vehicles. Allà, i això és el que vull destacar, les autoritats preveïen que eren al límit de saturació física de vehicles i preveïen accions per establir limitacions a aquesta quantitat de vehicles. Jo crec que parlar de les limitacions dels vehicles és molt més acceptable, no tan dràstic com altres limitacions

de les quals s'ha parlat recentment en aquesta Comunitat.

Les nostres illes són limitades i no poden suportar més autopistes, més infraestructura i més cotxes, crec que això és clar. El Sr. Llorenç Villalonga, l'escriptor, em deia un dia, quan la polèmica de l'autopista començava a ser actualitat, l'any 78, que havia pensat escriure un article irònic i esperpèntic proposant solventar els problemes de Mallorca asfaltant tota l'illa. Deia, així tots els cotxes podran arribar per tot, no hi haurà embossos i fins i tot anirà més bé per arregar l'aigua, perquè com que estarà asfaltat i no s'infiltrarà, serà més bona de recollir, però, em deia el Sr. Llorenç, no m'atreveix a publicar-ho perquè per ventura hi haurà qualcú que s'ho prengui seriosament i ho intenti. El Sr. Llorenç per ventura tenia raó, però més greu que l'asfalt sobre el territori és l'asfalt sobre la ideologia, i desgraciadament aquí, a Mallorca, hi ha mentalitats ben asfaltades, com s'ha notat fa molt poques hores a un debat que hi va haver a Inca, on no es varen fer proves precisament de permeabilitat a les crítiques o permeabilitat als debats constructius. Sols així s'explica que hagin passat deu anys i ens treguin de l'armari un projecte pràcticament igual al que es va rebutjar llavors. Una vegada més ens enfrontam els que volen construir destruint amb els que volem conservar adaptant.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Portaveus d'altres Grups que vulguin intervenir?

Passam, idò a la Proposta de Resolució del Grup Parlamentari AP-PL, i per defensar-la té la paraula el Portaveu, Sr. González i Ortea.

EL SR. GONZÁLEZ I ORTEA:

Gracias, Sr. Presidente, Sras. i Sres. Diputados.

Realmente estamos aquí hoy debatiendo una vez más el tema de la autovía central, tema del cual, en este Parlamento, bien en el Pleno bien en Comisiones, hemos ido desgranando me parece ya todos los Grupos Políticos nuestras diferentes visiones. Pero éste, que en principio parece el último trámite parlamentario, nos obliga a todos a volver a recordar los principios en los que basamos nuestra actitud frente a esa autovía, frente al proyecto que el Gobierno nos ha remitido, y por consiguiente yo pido disculpas por esto, por hacerles escuchar una vez más lo que nuestro Grupo defiende y cree.

La autovía central, que es un tema muy antiguo, ya de 1972, en el que, como en otro momento se nos explicó aquí por parte del Gobierno, se hizo un proyecto, proyecto de construcción que por una serie de razones no fue ejecutado en su momento, se tuvo que reestudiar con motivo de la gravísima crisis de petróleo, de los productos petrolíferos, que en 1973-74 comenzó a preocupar extraordinariamente a los países en desarrollo. A raíz de esto se estudió o se hizo un estudio previo en el que se contemplaba con estos criterios de restricción, de extraordinaria restricción que motivaban o que venían motivados por el problema de la crisis de los productos petrolíferos, se hizo, como digo, un estudio previo que contenía toda una serie de dudas, de enormes dudas, sobre lo que iba a ser el futuro del tráfico en Mallorca, futuro del tráfico que evidentemente venía condicionado también por el futuro económico, turístico, industrial y comercial de la isla. La verdad es que desde la atalaya que nos da el paso de doce o trece años desde este estudio previo se hizo, basta

contemplar y comparar las cifras de tráfico y basta contemplar y comparar el resultado que en el territorio que físicamente ha tenido la construcción y la demanda, la fuertísima e impresionante demanda turística habida en la bahía de Pollença y de Alcúdia, y que de alguna manera vino a igualar, por no decir que superar la de la bahía de Palma, para comprender que lo que ya en 1972 e incluso en 1975-76, cuando la grave crisis del petróleo se reputaba como un problema verdaderamente grave y acuciante, que era el de dar solución a una demanda de tráfico importantísima entre ambas bahías, ese corredor, como digo, hoy resulta muchísimo más, con una demanda muchísimo mayor de una infraestructura adecuada a las necesidades.

Yo creo que en definitiva, en este Parlamento, hoy y en los días que hemos venido discutiendo este tema, salvo el Grupo que me ha precedido en el uso de la palabra, Grupo del PSM-EEM, creo que hay una coincidencia generalizada de que por encima de otras consideraciones, efectivamente la demanda de tráfico de ese corredor debe ser resuelta. Yo creo que nos separan exclusivamente cuestiones de criterio en cómo debe ser resuelta.

Sin embargo yo me temo que estas cuestiones de criterio se han enmascarado, por decirlo de alguna manera, con preocupaciones que yo creo que no responden exactamente a la realidad. La primera de las problemáticas que aquí, reiteradamente, se sostiene es la falta de un Plan de Carreteras. Y yo me pregunto, ya lo he preguntado otras veces desde esta tribuna, ¿qué se espera que diga un Plan de Carreteras en relación a un corredor de tráfico que es, sin ninguna duda, el más importante de Baleares y uno de los más importantes de España? ¿Qué se espera que diga el Plan de Carreteras? ¿Qué se espera que diga el Plan Director?

Si alguien espera que ese Plan de Carreteras o ese Plan Director pueda decir que la solución de esa problemática va a venir a base de ensanchar o mejorar el camino viejo de Muro o la carretera de Inca-Sineu o algunas otras que se mencionan en alguna Propuesta de Resolución y que están en la calle o que se han mencionado algunas veces como alternativas, evidentemente yo tengo que decir que no estamos de acuerdo. El Plan Director de Carreteras, el Plan de Carreteras de esta Comunidad, referido concretamente a la isla de Mallorca, debe prever sin ninguna duda una gran infraestructura que solucione un grave y gran problema, que, como ha dicho el Conseller, no es un problema de futuro, es un problema que está ahí.

Puede haber alguien que también prevea que el Plan Director de Carreteras puede renunciar a construir esa infraestructura o a apoyar una infraestructura que solucione este corredor de tráfico por medio de otros transportes alternativos, y yo ya me he referido algunas veces desde esta tribuna y con motivo del debate de Ordenación del Territorio la semana pasada, a la alternativa del tren. ¿Cree algien en esta Cámara, seriamente, cree alguien que una mejora, no sé consistente exactamente en qué, del ferrocarril, puede hacer que no sea necesaria la construcción de una nueva infraestructura entre Palma e Inca? Sinceramente, creo que nadie en esta Cámara con un mínimo de datos y con un mínimo de sentido común puede creer eso.

Si el ferrocarril no puede suplir la infraestructura, si la carretera actual no tiene solución, puesto que es imposible y además sería inconveniente ensancharla, y evidentemente no podemos derribar las tres localidades que atraviesa ni po-

demo eliminar olímpicamente los accesos que concurren en ella, evidentemente hay que ir a una infraestructura nueva, a una infraestructura distinta, a una carretera distinta de la existente, discurriendo por otro trazado, que, por razones que también otras veces hemos tratado, no convenía que fuera por el norte, por cuanto podía interferir gravemente en la posibilidad de explotación de los recursos de lignitos de Alaró y de Lloseta, y que por consiguiente no le queda otro remedio que ir por el sur.

Pero aquí viene el segundo inconveniente. Hay muchos Diputados, hay muchas personas que hasta aquí admiten estas razones, pero ponen otra pega: esto es una carretera demasiado grande, esto es una carretera muy cara, esto es una obra faraónica, se ha llegado a decir. Ha habido faraones de muchas especies, ha habido faraones que han hecho obras de muy poca envergadura. Bien, el tramo que es objeto de discusión soporta un tráfico de más de 5 millones y medio de vehículos al año, 5 millones y medio de vehículos al año, un 12% de los cuales son vehículos pesados. Ello significa que con los resultados habituales de ocupación, de grado de ocupación de los vehículos, que dan una media de 2,7 sumando vehículos grandes y pequeños, circulan por ese corredor unos 15 millones de pasajeros al año. Eso en términos de cálculo habitual de rentabilidad de carreteras, se traduce en 100 millones de vehículos kilómetro año, por el simple hecho de multiplicar los vehículos por los 20 kilómetros que tiene. Circulan por este corredor 6 millones de toneladas, esto naturalmente en números aproximados.

Señores, si ustedes lo quieren llamar faraónico, llámenlo como quieran, pero lo que es faraónico es esto. Lo que es faraónico son los 100 millones de vehículos kilómetro/año, lo que es faraónico con los 6 millones de toneladas. Es que esa carretera, ese eje es realmente el eje vital y básico de la isla de Mallorca, y eso es con lo que tenemos que enfrentarnos, y la solución es una solución técnica, una solución sin excesivos lujos, sin ninguno, diría yo, salvo algunos en los que desde luego en nuestra Proposición de Resolución entramos, los lujos que se derivan de la adaptación al entorno de esa carretera. Está previsto en el proyecto de trazado un falso túnel, eso es caro; está prevista una gran mediana, sí señores, está prevista una gran mediana, pero aquí se ha insistido que en el tema de la mediana se trataba exclusivamente de que ahí se pudiera hacer un tercer carril un día u otro, me refiero a que si la parte de terreno que está entre las dos calzadas, que habitualmente llamamos mediana, tiene 12 metros, evidentemente puede ser reducida a 5 y dejar 3 y medio a cada lado para hacer un carril más. Es una posibilidad, qué duda cabe, que no es la única ni mucho menos la más importante razón de que esa mediana sea una mediana grande. Yo tengo aquí algún libro, puesto que todo el mundo viene provisto de algún libro y todo el mundo dice cosas como que en el resto del país o en Europa no se hacen medianas grandes, etc., bien yo tengo aquí un libro que tengo a la disposición de todos los Srs. Diputados, que lamento no puedan ver desde su sitio, en el que tengo reseñados varios ejemplos y varios párrafos que se refieren a la utilización de medianas grandes, y de medianas grandes para una reposición paisajística y una adaptación de la carretera, de una carretera por la que van a pasar un montón de vehículos, están pasando un montón de vehículos que hacen ruido, que contaminan, que provocan una afección importante, los vehículos, no la vía, los vehículos provocan una afección im-

portante al entorno, y esa afección hay que luchar por disminuirla, y eso es caro.

Ya saben ustedes lo que decía aquel hombre de que «la vida es cara, la hay más barata, pero no es vida», pues algo así, de eso se trata, y en eso yo creo que debemos apoyar la proposición del Gobierno, en eso sí que hay que gastarse el dinero.

Muy brevemente ya, insistir en algunos aspectos. ¿Por qué este tipo de proyecto? Capacidad, comodidad, seguridad. La capacidad de este tipo de vía prevé la circulación de 20 e incluso 25 mil vehículos en perfectas condiciones, en condiciones de seguridad, condiciones de comodidad, sin restricciones ni roces con el resto del tráfico. Bueno, pues, naturalmente, para unos tráficos que andan por el entorno de los 16.000 vehículos, no parece razonable que sea otra la vía que se proponga, la vía, una vía ordinaria de dos carriles tiene una capacidad, en las mismas circunstancias, que en ningún caso rebasa los 9 o 10 mil vehículos. Esto es una cosa bien conocida en técnica de carreteras, que la duplicidad de calzadas multiplica por cuatro la capacidad de la vía. Inmediatamente unida a esta capacidad va una seguridad de unos vehículos que pueden ir a las distancias adecuadas con una geometría extraordinariamente adaptada a los vehículos que hoy circulan, a los coches, a los camiones, a los autobuses que hoy circulan. Porque se puede decir, en esta isla podemos ir más despacio, bien, eso se puede decir, pero los vehículos que circulan por las carreteras de esta isla son los mismos vehículos que circulan por el resto del mundo y permiten las mismas velocidades, y los conductores van a las mismas velocidades y hacen el mismo uso de los vehículos del que hacen en otros países y en otras zonas.

Factores internos esos, y acabo en seguida, factores externos, accesibilidad y abaratamiento. Accesibilidad que significa nuevas posibilidades para todos, para todos, y esto es uno de los grandes factores multiplicadores y beneficiosos de las carreteras, que las nuevas posibilidades que se abren con una gran vía son posibilidades para todos, no sólo para algunos. Abaratamiento de costes de transportes y mercancías, y no quiero cansarles más.

Nuestra propuesta, nuestra proposición, que es única, contiene en sí los elementos de apoyo al proyecto del Gobierno, contiene también una posibilidad de que la construcción de la vía no pueda hacerse de una sola vez, por cuestiones presupuestarias, porque es una vía extraordinariamente cara, y finalmente y como he dicho antes, contiene unas cuestiones o unas matizaciones en cuanto al diseño que probablemente la encarezcan, que probablemente la encarezcan, pero que en todo caso creo que es un encarecimiento que esta isla y sus habitantes se merecen.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Srs. Portaveus que vulguin intervenir? Em pensava que hi hauria intervencions, esperarem un minutet més perquè entri la gent que falta, si falta qualcú.

(Pausa)

D'acord amb el que marca el nostre Reglament, procedirem a votar primer les Propostes de Resolució que signifiquen rebuig del projecte presentat. Per tant, sotmetrem primer a votació la Proposta del Grup Parlamentari PSM-EEM. Deman, idò, al Sr. Secretari que procedeixi a fer-ne lectura. Supòs que volen que es votin per separat. Però és que po-

dria guanyar la primera i... Totes juntes, les volen? Procedeixi, Sr. Secretari, a fer lectura de les resolucions. Sí

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Sí, nosaltres demanàrem al PSM que es votassin per separat. Feim la petició que es faci la votació separada.

EL SR. PRESIDENT:

El PSM què hi diu?

EL SR. MAYOL I SERRA:

No hi tenim cap inconvenient.

EL SR. PRESIDENT:

Procedeixi, idò, a fer lectura de la primera Proposta de Resolució.

EL SR. SECRETARI PRIMER:

El Parlament de les Illes Balears rebutja el Projecte de traçat de l'Autovia Central Tram II Marratxí-Inca per la manca d'un Pla Viari General per a les Illes Balears.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats que votin a favor, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra, es volen posar drets?

Sres. i Srs. Diputats que s'abstenen?

Resultat de la Votació: Vots a favor, 4. Vots en contra 54. Abstencions, no n'hi ha. Queda, idò, rebutjat el punt primer d'aquesta Proposta de Resolució. Aquesta Presidència entén, si no hi ha contradicció per part del Grup, que rebutjat el primer punt no procedeix sotmetre, els 2 i 3 no tenen res a veure amb el projecte que tractam.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Coincidim amb el criteri de la Presidència, entenem que rebutjat el primer, els altres no tenen sentit.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

Passam, idò, a les Propostes de Resolució del Grup Parlamentari SOCIALISTA. Deman al Sr. Secretari que procedeixi a fer lectura de la primera Proposta de Resolució.

EL SR. SECRETARI PRIMER:

La via de nou traçat serà fins a la cruïlla amb la carretera de Lloseta-Foro de Mallorca, i a partir d'aquest punt fins a l'avinguda Jaume I d'Inca, desdoblament de la carretera existent.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats que votin a favor d'aquesta Proposta de Resolució, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra, es volen posar drets?

Abstencions?

Resultat de la Votació: Vots a favor, 30. Vots en contra, 28. Abstencions, no n'hi ha. Queda, idò, aprovada aquesta primera Proposta de Resolució que acabam de sotmetre a votació.

Vol procedir a fer lectura de la segona, Sr. Secretari?

EL SR. SECRETARI PRIMER:

El projecte de nova aautovia reduirà als mínims tènicament acceptables les dimensions de la mitjana, reduint així l'ocupació de terrenys, costos d'expropiació i obres de fàbrica.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats que voten a favor, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra, es volen posar drets? Gràcies.

Abstencions?

Resultat de la Votació: Vots a favor, 30. Vots en contra, 28. Abstencions, no n'hi ha. Queda, idò, aprovada aquesta Proposta de Resolució que acabam de sotmetre a votació.

Vol fer lectura de la tercera Proposta de Resolució?

EL SR. SECRETARI PRIMER:

L'execució per fases en funció de les previsions del trànsit i de les disponibilitats econòmiques. La primera fase serà l'execució d'una calçada de la futura autovia per al seu ús bidireccional.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats que votin a favor, es volen posar drets? Gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra, es volen posar drets? Gràcies.

Srs. Diputats que s'abstenen? Moltes gràcies.

Resultat de la Votació: Vots a favor 21. Vots en contra, 33. Abstencions, 4. Queda, idò, rebutjada aquesta Proposta de Resolució que acabam de sotmetre a votació.

I finalment deman al Sr. Secretari que faci lectura de la Proposta nº 4.

EL SR. SECRETARI PRIMER:

Els enllaços i variants d'accés tendran en compte les peticions dels Ajuntament d'Alaró, Binissalem i Lloseta.

EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats que voten a favor, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Sres. i Srs. Diputats que s'abstenen, es volen posar drets? Moltes gràcies.

Resultat de la Votació: Vots a favor 21. Vots en contra, 28. Abstencions, 9. Queda, idò, rebutjada també aquesta Proposta de Resolució que acabam de sotmetre a votació.

Entrant a les Propostes de Resolució del Grup Parlamentari AP-PL, s'entén, aplicant el Reglament, que aprova la Proposta de Resolució nº 1 de Grup Parlamentari SOCIALISTA, no procedeix sotmetre a votació la Resolució Primera del Grup Parlamentari AP-PL. Si procedeixen les altres, és a dir, és una tota sola, aleshores no procedeix sotmetre a votació, perquè hi una altra Resolució aprovada per majoria de la Cambra. Per tant...

Sí, Sr...

EL SR. GONZÁLEZ I ORTEA:

Sí, Sr. Presidente. Bien, no lo sé, el tema desde luego es dudoso, al menos, por cuanto la Proposición que presentamos efectivamente en el primer párrafo dice «resuelva aprobar el proyecto de trazado presentado», lo cual no se corresponde exactamente con el proyecto trazado. Hace una serie de consideraciones que quizá hubiera valido la pena tener en cuenta, pero naturalmente no tenemos nada que decir.

EL SR. PRESIDENT:

O sia, reglamentàriament no procedeix sotmetre a votació, idò, la Proposta de Resolució presentada pel Grup Parlamentari AP-PL.

Sres. i Srs. Diputats, s'aixeca la Sessió. Bona nit.

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	2.000,— pessetes
Sis mesos	1.000,— pessetes
Tres mesos	500,— pessetes
Preu de l'exemplar	100,— pessetes

Redacció i Administració

PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

C/ Palau Reial, 16

PALMA DE MALLORCA