

# DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

---

---

D.L.P.M. 354-1992

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1999

Número 29

**Presidència  
de l'Honorable Sra. Maria Salom i Coll.**

Sessió celebrada dia 10 de març del 1999, a les 12,30 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

### **I.- PROPOSICIONS NO DE LLEI:**

- 1) RGE núm. 6019/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a renúncia a l'emissari submarí des Codolar (Eivissa) i reutilització de les aigües procedents de l'EDAR de Sant Jordi Can Bossa. 458
  - 2) RGE núm. 6021/98, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a construcció d'una xarxa de vials per a bicicleta a les Illes Balears. 462
  - 3) RGE núm. 6037/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a creació de parcs a les ciutats de les Illes Balears. 467
- 
-

*(Presideix la sessió el Sr. Vicepresident de la Comissió)*

EL SR. PRESIDENT:

Bon dia, senyores i senyors diputats. Començarem la sessió de la comissió, i en primer lloc els demanaria si hi ha substitucions.

LA SRA. FERRER I BASCUÑANA:

Sí, Gràcies, Sr. President. La diputada Pilar Ferrer substitueix el diputat Carles Cañellas.

EL SR. GASCON I MIR:

Sr. President, Miquel Gascon substitueix Joana Barceló.

EL SR. TUR I TORRES:

Sí, Sr. President, Vicent Tur substitueix Miriam Muñoz.

EL SR. PRESIDENT:

Passarem, idò, al debat del punt únic de l'ordre del dia, relatiu a proposicions no de llei.

**I.1) Proposició no de llei RGE. núm. 6019/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a renúncia a l'emissari submarí des Codolar (Eivissa) i reutilització de les aigües procedents de l'EDAR de Sant Jordi Can Bossa.**

I començarem per la número de registre 6019/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, sobre denúncia a l'emissari submarí des Codolar, a Eivissa, i reutilització de les aigües procedents de l'EDAR de Sant Jordi Can Bossa.

Per defensar la proposició no de llei té la paraula el diputat Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President. És coneguda la problemàtica de l'emissari des Codolar, en el sentit que l'estació depuradora de Sant Jordi disposa d'un emissari submarí en aquests moments, que desemboca a l'altura de la zona de la Sal Rossa, que és una zona limítrofa amb la reserva natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera, i en front, per tant, que és allà on s'hi aboquen aquestes aigües depurades i no reutilitzades de l'estació depuradora.

Ara hi ha un projecte del Govern que pretén dur a terme un altre emissari que desembocaria dos quilòmetres mar endins, en la zona des Codolar, per tant al mateix cor de la reserva de ses Salines, i en front de la captació de les aigües per abastir els estanys de ses Salines.

No compartim des del nostre grup aquest canvi de lloc de l'abocament, i no s'entén des del moment en què el Govern parla de les excel·lències de l'estació depuradora de Sant Jordi, i que si diu que fa un tractament tan bo de les aigües, de qualitat quasi terciària, doncs creim que tan dolenta ha de ser per l'aigua de l'abocament a la mar, com per fer-ho a ses Salines, i en qualsevol cas no compartim aquest canvi d'ubicació, sobretot tenint en compte quina és l'explotació i l'interès que té la reserva natural.

Per tant, amb aquesta proposició no de llei miram d'evitar que es faci aquest canvi, i demanam el suport de tots els grups. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Alorda. Pel torn de fixació de posicions, pel Grup Parlamentari Mixt té la paraula el diputat Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Aquest tema que proposa avui el Grup Parlamentari del PSM és un tema ben conegut a Eivissa, i que ha provocat unes airades protestes de tot el moviment ecologista, perquè en definitiva del que es tracta és del següent, és molt senzill: en aquests moments les aigües de l'estació depuradora de Sant Jordi aboquen des de fa molt de temps a la platja d'en Bossa, a uns 100 metres, per entendre'ns a la zona d'hotels controlada pel Sr. Abel Matutes. Clar, en aquests moments jo no sé si és que no queda bé això que es tiri aigua residual a una platja, que en qualsevol cas queda lluny del que és pròpiament la platja, i ara el que es vol fer és simplement canviar les canalitzacions, i en lloc de continuar fent-ho com fins ara, dur-ho cap a dins la reserva natural de ses Salines, i tirar-ho a una altra platja verge, es Codolar, allà on no hi ha cap tipus de construcció, ni res, i que entra completament dins l'àrea protegida.

Nosaltres creim que si és per una pressió, supòs que és el més probable, una pressió hotelera per llevar allò d'allà, si l'estació depuradora funciona com Déu mana i funciona bé, no hi hauria d'haver cap problema, perquè en principi l'aigua que s'abocà, que s'hagi de tirar per aquest emissari ha de ser aigua en principi bona, o aigua que no ha de suposar cap tipus de problemes, òbviament, ni de salubritat, ni de males olors, com de fet ja és així. Per això no s'acaba d'entendre molt bé aquest projecte de simplement canviar una canonada que ja fa molt de temps que està instal·lada, que està a un lloc, a una zona turística, voler-la canviar cap a un altre lloc. Mai no se n'han explicat les vertaderes raons, els ecologistes no entenem el perquè d'aquest projecte i d'aquesta inversió tan elevada per aconseguir els mateixos objectius tant a un costat com a l'altre.

Per tant, ens pareix correcta aquesta iniciativa del PSM per tal d'evitar aquest nou emissari submarí, absolutament innecessari. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Balanzat. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears té la paraula el diputat Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Per no fer-ho llarg, simplement explicar que ens trobam davant una abundant inversió que en realitat no suposa cap millora objectiva de la situació, sinó simplement el desplaçament especial de l'abocament de les aigües que provenen d'aquesta Edar de Sant Jordi, amb el dubtosíssim benefici de traslladar-lo de l'actual emplaçament a una àrea protegida de ses Salines. Pensam que, lògicament, això no està justificat de cap de les maneres, i que sense cap tipus de dubte l'alternativa bona és la que es planteja a l'exposició de motius de la proposició no de llei presentada pel Grup Parlamentari Nacionalista, en el sentit que es millori l'estació depuradora, es facin més sofisticats els procediments de depuració, s'arribi a una depuració de tractament terciari de les aigües, i que efectivament aquesta aigua pugui ser reutilitzada per a ús agrícola, que és, jo crec, la vocació bàsica de qualsevol tractament de depuració d'aigües, però bàsicament també a una illa particularment mancada d'aquest recurs, com són el conjunt d'Eivissa i Formentera, que sense cap dubte són les més castigades a aquest nivell de tot l'arxipèlag balear. Per tant, des del nostre punt de vista el suport que mereix aquesta proposició no de llei és clar i evident. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Grosske. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el diputat Sr. Tur.

EL SR. TUR I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Com han dit els anteriors portaveus, aquest és un tema cabdal per al futur de la reserva natural de ses Salines. No és un simple emissari submarí qualsevol, sinó que és un emissari submarí que allà on està projectat podria representar un autèntic atemptat ecològic. Precisament amb aquesta preocupació jo ja el dia 1 de desembre del 98 vaig elevar un pregunta oral al Govern, en què em va preocupar l'actitud del conseller, de llevar importància a les conseqüències de realitzar aquesta infraestructura, i sobretot la no assumptió de cap competència. Record que el conseller deia que fins que no es tengués fet l'estudi de dinàmica del litoral i l'estudi simplificat d'avaluació d'impacte ambiental, que no s'autoritzaria en principi aquest projecte, i repetia allò que li agrada repetir molt al conseller de Medi Ambient: "no passin pena, no avancin situacions i no passin pena". Clar, com vol que no ens preocupem i que no passem pena, si comprovam sistemàticament quins són després els resultats, després d'aquestes promeses o d'aquests petits compromisos dels responsables del Govern? Què ha passat de llavors ençà? El 20 d'octubre surt la licitació d'aquest projecte, la part terrestre, la part subterrània per separat; comprovam com es continua tota la tramitació, a pesar que el conseller repeteixi que no passem pena, i que no s'autoritzarà si no hi ha les garanties; s'adjudica, almanco la part subterrània, a la mateixa empresa que ha de realitzar l'avaluació d'impacte ambiental, separant a més l'avaluació d'impacte ambiental i el concurs, i per tant l'adjudicació i la realització en dues parts de la infraestructura; i per tant és evident quin serà el resultat de l'avaluació de l'estudi de l'impacte ambiental i de l'estudi de la dinàmica del litoral, atès que ho farà la mateixa empresa; perquè, entre d'altres coses. L'avaluació de l'impacte ambiental no s'ha de realitzar sobre l'obra estrictament de l'emissari submarí, sinó que s'hauria de realitzar, i aquest és un aspecte del qual el Govern en fuig expressament, sobre les conseqüències que crearia aquesta infraestructura el dia que entràs en funcionament sobre el global de la zona de ses Salines.

Pensam que el que quedaria afectat en el futur, pel motiu que allà on desemboca aquest emissari submarí és allà on hi ha l'entrada d'aigua de la mar que inunda els estanys de ses Salines, i que per tant dóna lloc a tot l'hàbitat natural que són ses Salines, quedaria afectada tota l'àrea, que vull recordar que ses Salines estan dins el conveni Ramsar, són una zona Zepa, i per tant és una zona de compromís internacional, que podem posar greument en perill si es duu a la pràctica la realització d'aquest projecte.

Però jo crec que a més d'això és una qüestió ja de filosofia, jo crec que en aquest moment, a una illa on hi ha un dèficit de recursos hídrics tan important, no es pot mantenir de cap manera continuar realitzant infraestructures que només tenen com a objectiu tirar l'aigua depurada a la mar. Crec que és una autèntica barbaritat a l'illa d'Eivissa a aquestes altures invertir en construir emissaris per tirar aigua a la mar. Ho ha dit el gerent de l'Ibasan, i ho hem sentit en aquesta cambra per part del Govern i de tots els membres d'aquesta cambra, que l'objectiu ha de ser no tirar una gota més d'aigua dolça a la mar. Per tant, el que s'ha de fer en aquests moments és no invertir en infraestructures per tirar l'aigua a la mar, sinó invertir en infraestructures per recuperar aquesta aigua, invertir en infraestructures per a la reutilització d'aquesta aigua, en l'hosteleria, o en l'agricultura, on en la infiltració; i vull recordar que el Govern té redactat des de fa anys un projecte per la reutilització en l'agricultura de l'aigua d'aquesta depuradora, i no s'ha desenvolupat. S'ha d'invertir en separar les aigües pluvials, en fer una infraestructura d'aigües pluvials, perquè si no se separen les aigües pluvials, per més terciària que es faci, en el moment que hi hagi una major abundància d'aigua cap a la depuradora, no donarà abast, i per tant no es garanteix de cap manera la depuració d'aquestes aigües, i per tant continuarien sortint mal depurades, i s'ha d'invertir en la depuració terciària.

Com a conclusió, crec que basta posar de manifest dues coses: a qui beneficia i a qui perjudica aquesta infraestructura que es pretén construir, i que malgrat haver-se encès totes les alarmes, el Govern continua endavant: Beneficia els hotels de la zona de la platja d'en Bossa, als quals es trauria de davant l'abocament de les aigües que hi van ara, les aigües depurades, de la depuradora de la zona de la platja d'en Bossa, recordant, que algú ja ho ha dit, que l'hotel que hi ha més prop a aquella zona és el Club Mediterraneo, del Sr. Matutes; i perjudica la zona de ses Salines, i per tant els interessos generals, no tan sols d'eivissencs i formenterers, sinó de tota la Comunitat Europea, per l'interès internacional que té aquesta zona. Per tant, crec que és clara la conclusió, i és evident que nosaltres hem de donar suport i insistir que s'aprovi aquesta proposició no de llei, que no es realitzi aquesta obra, per l'autèntic atemptat ecològic que podria representar, si és que va endavant. Gràcies.

*(La Sra. Presidenta pren la direcció del debat).*

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la diputada Sra. Marí.

LA SRA. MARÍ I MARÍ:

Gràcies, Sra. Presidenta. La proposició no de llei del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM fa referència al projecte de construcció d'un nou emissari submarí de l'estació depuradora de Sant Jordi-platja d'en Bossa, a Eivissa, en funcionament des de fa uns anys, i que actualment té un emissari a la zona de la platja d'en Bossa, de 1.700 metres de llargada, i una sortida a -35 metres. El funcionament actual d'aquesta estació depuradora és deficitari, en la mesura que al tractar-se la xarxa de clavegueram d'un sistema unitari, quan plou es produeix el perill que se superi la capacitat de les bombes i s'arribin a produir abocaments d'aigües residuals sense tractar a la mar, amb el perill que això suposaria, més tractant-se d'una zona turística. Això es pot produir en un cas límit, de molta pluja; el funcionament normal actual passa per un tractament complet, de tipus secundari, amb eliminació de nutrients, i s'aprofiten les aigües per regar farratges.

Per tant, la solució més eficaç tècnicament és, per una banda desglossar la xarxa de clavegueram existent, en dues xarxes, una de pluvials i una de fecals, que s'ha de posar en marxa a través d'un acord amb l'Ajuntament de Sant Josep, i cedint l'Ibasan l'emissari actual de la platja d'en Bossa per tal d'evacuar les aigües pluvials. Per altra banda, que existeix ja la previsió des de l'any 94, s'ha de fer la depuració terciària de les aigües residuals de la depuradora a què feim referència.

Per tant, ens trobam davant dues qüestions diferents: per una banda crear una xarxa separativa, i per tant dos emissaris d'evacuació; i per una altra banda fer la depuració terciària de la depuradora, que en un principi és només de depuració secundària.

A l'exposició de motius de la proposició no de llei, el PSM fa referència a una possible alternativa, diuen, per donar sortida a les aigües procedents de l'estació depuradora, que consisteix en el projecte de novembre del 94, de reutilització de les aigües depurades. I bé, jo he de dir que no es tracta d'una alternativa, es tracta de solucions que s'han de posar en marxa de manera conjunta, ja que el fet de crear la depuració terciària no implica que no s'hagi de fer un nou emissari, sigui en es Codolar o sigui a una altra banda, ja que la solució als problemes actuals passa, com he dit abans, per fer una xarxa separativa, i no només per fer una depuració terciària. De totes maneres el projecte de l'emissari d'es Codolar, com és lògic, haurà de tenir el beneplàcit dels organismes que gestionen la reserva natural; i si a pesar que la Conselleria de Medi Ambient ha considerat que aquesta situació de l'emissari és la solució més correcta, s'haurà d'estar al que dictin els organismes controladors. Per tant, no votarem a favor del primer punt de la proposició no de llei.

I quant al segon punt, tampoc no li podem aprovar, no perquè no hi estiguem d'acord, ja que senzillament es tracta d'instar el Govern a complir amb allò que ell mateix ha dictat, sinó perquè ens consta que recentment ja ha estat aprovat per l'Ibasan l'informe relatiu al tractament terciari dels afluents de l'estació depuradora de Sant Jordi-platja d'en Bossa, i que s'ha iniciat ja l'expedient de concurs de projecte i obra d'aquest. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Torn de rèplica, té la paraula el diputat Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc per agrair el suport dels grups tots els grups, tret d'un, que ens han expressat el vot favorable, i els arguments que han aportat en favor d'aquesta iniciativa.

Per altra banda nosaltres també hem de coincidir en algunes de les afirmacions que s'han fet per part del Partit Popular, tot i que precisament creim que avalen i advoquen pel nostre acord en comptes d'anar-hi en contra. Per exemple la necessitat de xarxes separatives a tots els municipis i, en concret, ara, en el municipi de Sant Josep, però nosaltres creim que es podria fer extensiu a tots els municipis de les Illes Balears, realment ajudaria, i ajudaria molt, a poder reutilitzar les aigües i a poder dimensionar adequadament les estacions depuradores, la xarxa d'estacions depuradores de les Illes Balears.

Per tant, coincidim plenament amb aquest objectiu estratègic i lamentam que no hi hagi línies específiques des de l'autoritat hidràulica, des del Govern balear perquè això sigui possible, i voler apuntar únicament cap als ajuntaments que tenen, evidentment, dificultats a l'hora de posar en marxa aquesta mena d'infraestructures. Per cert que si se'ns ha dit que aquesta línia amb l'Ajuntament de Sant Josep està d'alguna manera a punt o hi ha una col·laboració, ens agradaria saber el nivell d'implicació que hi té el Govern balear, si és que el Grup Popular el coneix, perquè ens agradaria saber si senzillament s'està apuntant una iniciativa municipal o si és més que això.

Després ens ha comentat, també, que la depuració que en aquests moments es fa és d'un complex secundari. Jo crec que com a mínim en això s'ha de reconèixer un esforç de sinceritat i deixar d'utilitzar la paraula "terciari" de bades o en va, perquè la prova terciària s'ha de reservar per quan, efectivament, pot ser utilitzada. Nosaltres creim que unes inversions importants que s'haurien de dur a terme prèviament i amb molta més prioritat en aquests 170 milions que significa fer un emissari submarí, és millorar la qualitat del tractament de les aigües precisament per evitar fer necessari l'emissari. Ens apuntaven que malgrat es faci el tractament terciari no caldria..., caldria un emissari. Nosaltres creim que si l'aigua és de prou qualitat i es pot utilitzar per a reg és evident que tendria una reutilització que faria innecessari el seu abocament. Però és que, a més, parlem d'abocar dins una reserva natural i parlem de fer-ho dins l'entorn d'una explotació de sals a la qual de cap manera pot ser interessant abocar-hi aigua dolça, encara que fos ben depurada, cosa que és evident, dels distints informes i del fet que només sigui amb tractament secundari, que tampoc no té prou garanties.

Nosaltres el que demanàrem és que fos el Govern el que es posàs al davant amb totes aquestes línies de les xarxes separatives, de tractament terciari, de tractament perquè les aigües s'utilitzin en reg agrícola i de cap manera no vagin a empitjorar o a perjudicar les reserves naturals de ses Salines d'Eivissa, que prou espases de Damocles tenen ja dins el seu entorn. Creim que aquesta seria l'actitud responsable i que amb 170 milions de pessetes no es poden arreglar tots els problemes, però si es gasten en la línia adequada poden ajudar, com a mínim, a fer solucions de caràcter mediambientalment molt més correcte i més profitós.

Per tant, continuarem defensant aquesta esmena, aquesta proposició no de llei, des del convenciment que la seva aprovació milloraria i aniria en la línia correcta de cara a una millor utilització de l'aigua i a una preservació d'un espai natural que, la veritat, és que per part del Partit Popular no veim gaire interès en preservar amb tots els ets i els uts, que són ses Salines. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. En torn de contrarèplica té la paraula el diputat Sr. Tur. Vostè crec que ha anunciat que votaria afirmativament i en aquest cas l'únic grup que pot intervenir pel torn de contrarèplica és el Grup Parlamentari Popular, i per aquest torn té la paraula la diputada Sra. Marí.

LA SRA. MARÍ I MARÍ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Jo no sé si el Sr. Alorda no m'ha entès molt bé perquè en realitat ha anat repetint els mateixos conceptes que havia dit a la primera exposició i crec que ha de quedar clar que jo he dit que està en marxa ja l'adjudicació del projecte de reutilització i de depuració terciària de les aigües d'aquesta depuradora. Per tant, si aquest projecte ja està en marxa i l'altre encara està en fase de projecte, en el moment en què es posi en marxa l'emissari submarí les aigües que sortiran d'allà seran terciàries. Per tant, aquest tema de si ses Salines, o si la reserva, o si tal, crec que ha de quedar ben clar que seran aigües terciàries.

Respecte al que ha dit de la separació de les xarxes de clavegueram, jo ja he dit abans que és un fet l'acord que hi ha entre l'Ajuntament de Sant Josep i l'Ibasa perquè, si no, no necessitaríem un nou emissari; si no haguéssim de fer aquesta separació de les xarxes, per què volem un nou emissari? Idò aquí hi havia el *quid* de la qüestió, per dir-ho d'alguna manera. L'Ibasa cedeix l'emissari existent a Platja d'en Bossa a l'ajuntament perquè pugui connectar allà el seu sistema d'aigües pluvials, i el nou emissari seria el que es destinaria per treure les aigües sobrants del reg i, bé, no es pot assegurar que el cent per cent de les aigües que passen per la depuradora es puguin reutilitzar perquè potser tampoc no hi ha la demanda corresponent, ni els dies de pluja es rega, ni bé..., altres casos.

Bé, només vull insistir en això, que el nou emissari treurà aigües de depuració terciària i per tant no és problema ni d'hotels, ni d'hotelers, ni de Salines, ni això. Esperam que aquesta sigui una bona solució per a Eivissa i que es dugui endavant. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Passam, idò, a la votació del text de la proposició no de llei número 6019/98.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions? No n'hi ha.

Resultat de la votació?

EL SR. LLETRAT:

Sí, Sra. Presidenta, el resultat de la votació ha estat: vots a favor, 8; vots en contra, 9; abstencions cap.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies. En conseqüència, queda rebutjada aquesta proposició no de llei.

**I.2) Proposició no de llei RGE núm. 6021/98, del Grup Parlamentari Mixt, relativa a construcció d'una xarxa de vials per a bicicleta a les Illes Balears.**

A continuació passam al debat de la segona proposició no de llei, número 6021/98, del Grup Parlamentari Mixt, sobre construcció d'una xarxa de vials per a bicicletes a les Illes Balears. Per defensar la proposició no de llei, té la paraula el diputat Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, aquesta és una iniciativa de Els Verds de les Illes Balears, que hem volgut fer-hi una feina no només de presentar una proposició no de llei i ja està, sinó acompanyar aquesta proposició no de llei amb tot un document, tot un dossier que avala i ja dona mig feta al Govern balear la feina que es proposa fer.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, un momentet, per favor. Jo demanaria a les senyores i als senyors diputats que intentin estar en silenci o xerrar més baixet. Gràcies.

EL SR. LLETRAT:

Sra. Presidenta, únicament perquè quedi constància, en aquests moments s'integra a la Comissió el Sr. Masdeu en lloc de la Sra. Pilar Ferrer.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

En aquests moments ens trobam que tenim una altíssima proporció de cotxes a les nostres illes: quasi 800 vehicles per 1.000 habitants, que és la major proporció de l'Estat espanyol i que supera en molt la mitjana europea, i aquesta taxa, òbviament, es veu notablement augmentada en temporada alta, quan 100.000 cotxes de fora arriben als nostres ports.

Per altre costat s'ha d'assenyalar que el Pla director de carreteres contempla la prolongació de l'autopista d'Inca fins a Alcúdia, de Palmanova a Santa Ponça, hi ha l'autovia de Manacor, la de la Universitat, entre altres actuacions. A més de l'elevadíssim cost econòmic, els impactes ecològics són claríssims: gran consum de territori en una illa d'espai tan petit com el de Mallorca, ocupació i destrucció de zones agrícoles que incideix de forma negativa sobre el malmenat sector agrícola mallorquí, greu impacte ambiental i paisatgístic, etc.

Com a alternatives a aquestes propostes, Els Verds pensam que s'haurien de contemplar algunes qüestions, com per exemple la descentralització de serveis i equipaments per tal de fer innecessari davallar a Palma per a qualsevol motiu o gestió; una decidida aposta pel ferrocarril amb l'obertura de línies noves, la recuperació de les obsoletes i la modernització de les ja existents i en funcionament, per exemple la prolongació del tren d'Inca fins a Alcúdia i a Artà, noves línies a la UIB, a l'aeroport i a s'Arenal, etc. Aquestes línies haurien de facilitar el transport de les bicicletes en un vagó, ja que la combinació tren més bicicleta, en ús en la majoria de països de la Unió Europea, s'ha demostrat d'una gran eficiència ecològica i social. Per altre costat, s'hauria de millorar l'actual xarxa de carreteres tenint com a prioritats sempre, en qualsevol obra de condicionament, la construcció de carrils-bici segregats dels vials de trànsit motoritzat per bandes sonores i el paviment diferenciat i senyalitzat.

Actualment i a nivell urbà, a les nostres ciutats mediterrànies la circulació i el transport estan absolutament monopolitzats pel cotxe privat que, encara que sembli un senyal inequívoc de progrés -i està clar que en circumstàncies concretes i un ús racional i restringit és un vehicle útil- la utilització indiscriminada i generalitzada del cotxe particular provoca molts i greus impactes ambientals i socials. Una ciutat que vulgui començar a ser una ecociutat, sana, habitable i participativa, ha de tenir com a tasques prioritàries reduir la contaminació a tots els nivells oferint alternatives ecològiques i eficaces al transport urbà.

La popularització de l'ús de la bicicleta a la darrera dècada, juntament amb una major sensibilització de la majoria de les persones per les qüestions mediambientals, han incrementat els darrers anys una major demanda d'infraestructures i vies per desplaçar-se en bicicleta. La bicicleta és un símbol constantment reivindicat pels moviments ecologistes com el vehicle idoni per al desplaçament en les ciutats, les característiques de la qual fan que sigui el mitjà de transport més ecològic que existeix juntament -clar- amb l'anar a peu. Però potser la qualitat més important de la bicicleta des del punt de vista ambiental sigui la seva capacitat potencial per esdevenir el vehicle alternatiu com a mitjà de transport urbà i, molt important, per pacificar el trànsit. Aquesta estratègia implica, primordialment, recuperar uns carrers que tenen un 90% d'espai conquerit pels vehicles de trànsit a motor; la preservació del carrer com a espai de convivència i suport d'activitats ciutadanes ha de ser l'objectiu central de la planificació urbana, per a la qual cosa no s'ha de continuar dissenyant l'espai urbà en funció dels cotxes sinó, com ja es fa en algunes ciutats més conscienciades de la problemàtica ecològica del transport, restringint el trànsit motoritzat i donant un predomini clar al transport públic sobre el privat d'ús particular i la prioritat absoluta per a bicicletes i vianants.

Quines són algunes de les coses que nosaltres proposam fer a nivell urbà? Idò, ràpidament, ampliar les voreres per a les persones que caminen i, de forma prioritària, fer-ne de noves en aquells carrers que no en tenen, i deixar molts carrers amb una sola via unidireccional per als cotxes. Un altre aspecte és el que fa referència a la creació de zones per a vianants, és a dir, fer progressivament per a vianants i bicicletes els carrers centrals i els nuclis antics històrics; instauració d'àrees 30, això és, limitar la velocitat dels cotxes a 30 quilòmetres per hora a les zones del centre on han de conviure amb els vianants i amb les bicicletes; millorar el transport públic amb microbusos freqüents i barats; habilitar aparcaments gratuïts a diverses entrades de les ciutats per tal de dissuadir posar-hi a dins la xarxa urbana en cotxe; construir una xarxa de carrils-bici per tot el traçat urbà, etc.

Què tenim en aquests moments en relació a aquest projecte que proposam avui? Idò la veritat és que fins ara les iniciatives institucionals a l'àmbit intermunicipal són escasses i anecdòtiques, i lluny d'estar destinades a promoure l'ús de la bicicleta com a vehicle de transport, només serveixen per potenciar i consolidar l'hegemonia del cotxe privat, en perfecta sintonia amb l'entramat cultural i ideològic que sustenta les societats industrialitzades.

A Mallorca, actualment, hi comptam amb quatre carrils-bici, amb un total de 20 quilòmetres de xarxa viària: el carril-bici del passeig marítim de Palma, de Portopí al Molinar, molt sovint envaït per vianants, patinadors, etc.; un pseudocarril, sense la més mínima condició de seguretat, que uneix el nucli urbà de Pollença amb el moll, desgraciadament corroborat pels accidents que hi ocorren; un altre que va des del port d'Alcúdia fins Can Picafort, constantment envaït per cotxes aparcats, sense continuïtat a les cruïlles i que desapareix de cop, amb la qual cosa aboca els possibles usuaris a la carretera convencional, amb un intens trànsit de cotxes, i el quart, de recent creació, de forma acceptable, que s'ha senyalitzat entre el port d'Alcúdia i Aucanada, amb un traçat d'amplada correcta, però sense segregat-lo del vial dels cotxes.

A Menorca i a Eivissa la situació és encara més lamentable, no hi ha cap carril-bici. A Formentera hi ha, per dir-ho així, unes homicides cunetes a la carretera des del port de la Sabina al Pilar de la Mola, que pretenen oferir-se als visitants com a carrils per a bicicletes, però en què manca absolutament la seguretat. És una carretera, ho hem de recordar, saturada de trànsit ràpid durant l'estiu, i mai no serien homologats pels organismes corresponents de la Unió Europea, ni per l'amplada ni pel tipus d'asfaltat, ni per la manca de separació real de la carretera convencional, ni per la discontinuïtat en arribar a cruïlles o nuclis urbans.

Altrament, és palesa la disposició ciutadana a utilitzar quotidianament la bicicleta sempre que s'incideixi decididament sobre aquells factors de risc que dissuadeixen les persones actualment a fer-ne ús habitual: inseguretat vial, imatge social desprestigiada, dificultat en la combinació amb els transports col·lectius dels autobusos i trens o el robatori, etc.

Bé, com dic, Els Verds hem volgut fer no només aquesta proposició no de llei pura i simple, sinó corroborar això amb un projecte, que ha estat ja entregat a tots els portaveus dels grups parlamentaris, el tenen des de fa uns dies, i també hem volgut quantificar, és a dir, perquè una pregunta que sempre es fa quan es veuen projectes ambiciosos, com aquest, és: I això, què costarà? Perquè les coses no són de franc, no tenim tots els recursos que volem, etc. Nosaltres hem fet uns càlculs aproximats sobre què costaria implementar el cent per cent d'aquest projecte, i hem de dir que si es fes totalment tal com proposam costaria només una cinquena part del que costaria l'autopista de Manacor, l'autopista de Llevant, una cinquena part. Aproximadament, nosaltres hem calculat que això costaria 6.483 milions de pessetes, si es fes tot tal com demanam en aquest projecte Els Verds, i que aquests 6.000 i busques de milions es repartirien de la següent manera: el 5% de la inversió seria per al traçat urbà, per a les ciutats; el 75% seria per condicionament i senyalització de camins rurals, i el 20% aniria a calçades, és a dir, a vies segregades paral·leles a les calçades, a les vies, diguem-ne interurbanes.

Per tant, com dic, pot semblar, aparentment, un projecte ambiciós i car, però si el comparam, perquè és obvi, ho hem de fer, amb altres projectes, com l'autopista de Llevant o l'autovia de la UIB, veim que és només una cinquena part d'aquest pressupost, i s'ha de veure també què costa un quilòmetre d'autopista i què costa un quilòmetre vial condicionat per a bicicletes; el quilòmetre d'autopista val 500 milions de pessetes i el quilòmetre de vial per a bicicletes val 5 milions de pessetes; 500 el de l'autopista, 5 el vial per a bicicletes. Per tant, creim que seria una inversió bastant sensata i bastant raonable.

Per tant, el que hem fet és proposar, i ara pas directament al que és la proposició no de llei, a la proposta d'acord, que el Parlament de les Illes Balears insti el Govern a realitzar i a presentar al Parlament, per fer-ne el debat, en un termini màxim de sis mesos un projecte per tal d'implementar la construcció d'una xarxa de vials per a bicicletes, atenent als següents objectius globals, que, bàsicament, són oferir als habitants de les nostres illes una xarxa de vials que sigui segura, per la qual es puguin desplaçar no només per dins la ciutat, sinó de poble a poble, de ciutat a ciutat, que es condicionin els camins i tota les zones, rurals, que serveixin per oferir una alternativa al ciclisme esportiu i als cicloturisme, que cada vegada té major predicament a les nostres illes, així com fomentar un turisme diferent, actiu i respectuós amb l'entorn, i bàsicament també reduir la sinistralitat, el tema de seguretat és molt important en aquest projecte. Nosaltres, per facilitar les coses, ja donam a tots els grups i també donam gairebé la feina feta al Govern balear perquè aquests sis mesos que es proposen en la proposta puguin ser reduïts a dos mesos, abans que es convoquin les eleccions autonòmiques, per tal que tinguin ja la feina feta; és una feina que regalamos a tots els grups parlamentaris, regalamos al Govern balear, perquè se n'aprofitin i perquè en facin un bon ús.

Esper que aquest projecte no s'hagi fet debades i que tenguí un ús profitós. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Torn de fixació de posicions de la resta de grups parlamentaris. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida, té la paraula el diputat Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOLO:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, primerament, el que s'ha de fer, des del nostre punt de vista, és felicitar el grup dels Verds perquè poques vegades una proposició no de llei arriba al debat parlamentari acompanyada d'un estudi tècnic amb la solvència de les característiques, com el que avui s'ha lliurat als portaveus dels grups parlamentaris. No només hi ha una explicació tècnica acurada, sinó que fins i tot hi ha un treball cartogràfic que jo crec que s'ha de ressaltar, perquè quedi constància en el *Diari de Sessions*.

Per ser molt breu i per compensar una mica la longitud de l'exposició del Sr. Balanzat, simplement exposaré el següent: aquí, a les Illes Balears, entre altres problemes de saturació, hi ha la saturació derivada del parc automobilístic que hi ha a les nostres illes, un territori, com tothom sap, extraordinàriament limitat, saturació que provoca incomoditats a qui es desplaça per carretera amb els diversos vehicles que es puguin emprar i que fa que les vies ràpides, que constitueixen la màxima obsessió del nostre Govern, es converteixin en maneres ràpides de passar d'un embús a l'altre, és a dir, d'un problema a un altre, perquè, en definitiva, un circuit sobrecarregat difícilment soluciona els problemes en incrementar la velocitat de circulació entre punts determinats del circuit.

Posar terme a aquesta situació, com la de tots els problemes de saturació que pateix la nostra comunitat, significa, d'entrada replantejar-se el model de creixement, perquè, lògicament, si continuem alimentant els "incendis" que són la producció de residus, el consum d'aigua, el consum d'energia o la saturació de la nostra xarxa viària amb creixements espectaculars, molt difícilment podrem arbitrar solucions tècniques que compensin aquesta situació o que arribin a solucionar definitivament els problemes.

Dit això, una segona qüestió que hem de fer és, des del nostre punt de vista, és fomentar el transport públic urbà, interurbà, fomentar el ferrocarril, etc., d'una manera integrada, de tal manera que el transport públic sigui una manera barata, ràpida i viable de desplaçar-se en les nostres illes.

I una altra qüestió que s'ha de fer és fomentar l'ús de la bicicleta, el qual fa molt més enllà de simplement ajudar a evitar aquests problemes de saturació. La bicicleta té valors afegits a aquest que he esmentat d'ajudar a solucionar la saturació. La bicicleta té uns valors mediambientals, té uns valors, fins i tot, de convivència, molt importants i que qualsevol govern sensible d'una societat desenvolupada té clar que ha de desenvolupar, però per desenvolupar i fomentar l'ús de la bicicleta fa falta alguna cosa més que simplement bones paraules, necessita més que fets simbòlics, com els que s'esmenten precisament en aquest estudi que acompanyen la proposta i al qual feia referència, com les diades de bicicleta, el dia sense cotxe a les grans ciutats, etc. el foment de l'ús de la bicicleta necessita de totes aquestes coses que en aquesta proposició no de llei s'indiquen, necessita viabilitat, necessita infraestructura viària, necessita operativitat, necessita protecció, necessita convertir-se en una cosa possible, en una cosa possible per al ciutadà, lògicament, no per desplaçar-se de Palma a Capdepera en un matí, llevat d'alguna persona particularment en forma, sinó com a manera lògica de poder fer desplaçaments d'una llargària raonable.

A més, té un altre valor afegit, que és connectar amb un tipus de turisme, que és aquest turisme més lligat a gaudir de la natura no estrictament de sol i platja, sinó ficar-se dins el món rural de les nostres illes, de fer rutes de caràcter cultural pels nostres monuments, pels nostres paisatges més significatius.

Per tant, des del nostre punt de vista, i en una paraula, pensam que estaria molt bé que aquesta proposició no de llei es transformàs en política efectiva i que aquesta comunitat autònoma trobàs els recursos necessaris per dur-la endavant, recursos que, efectivament, són insignificants en comparació amb els recursos per a grans infraestructures, que tendrien un impacte i un benefici social incomparablement menor que la construcció d'aquesta xarxa i d'aquestes mesures de senyalització i de protecció de la xarxa bicicletes que avui es proposa per part dels Verds. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, té la paraula el Sr. Alorda.



## EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. També, en primer lloc, crec que hem de felicitar el grup dels Verds, en aquest cas el Grup Mixt, però el grup verd, per l'elaboració d'aquest informe, d'aquest projecte de xarxa vial per a bicicletes, perquè fa més creïble reivindicacions que han fet el nostre grup en aquest Parlament, quant que s'ha de potenciar i fer possible, factible, operatiu, fàcil, el trànsit en bicicleta, com un mètode de transport, un sistema de transport, extraordinàriament positiu a nivell mediambiental, sense contaminació, sense consum d'energia, saludable per a qui el practica i que és, realment, pràctic en distàncies de mesura humana, com són les de les ciutats, com també, després, com a passeig, com a recurs turístic, respecte de les rutes que és l'altre vessant que també apunta la proposta, pel que sigui cicloturisme a nivell de totes les Illes Balears, com un atractiu, indubtablement, que sí quedàs lligat a circuits on pot haver patrimoni cultural, patrimoni natural, a visitar.

Certament, està ben argumentat, els arguments, també ja els sabíem, els hem apuntat, la Comissió de Sinistralitat havia apuntat tota una sèrie de recomanacions en aquesta mateixa línia, i estam convençuts que aquestes mesures de pacificació del trànsit augmentarien la seguretat vial, augmentarien el gaudi de la vida urbana i també els mateixos requeriments mediambientals que tenen les grans ciutats i que tenen les societats urbanes civilitzades.

Per tot això, donarem suport a tots els punts d'aquesta proposició no de llei, des del convenciment que el cost d'aquesta mena de mesures és sempre molt inferior al que tenen altres molt més impactants en el medi ambient i que van en una línia absolutament contrària al que hauria de ser la inversió per intentar evitar els problemes.

No se'ns escapa que en zona urbana hi ha una veritable complexitat a l'hora d'implementar aquestes mesures, que és l'eliminació d'aparcaments i que és l'eliminació o, d'alguna manera, la competència en espais que ocupa en aquests moments el trànsit rodad.

Avui hi ha una dependència tan important del cotxe, concretament a les Illes Balears, amb una xarxa de transport públic absolutament migrada, que qualsevol poc que suposi eliminar aparcament pot ser contestat i pot ser molt difícil d'implantar, tot i que a la llarga suposi deixar molts cotxes a les cotxeres i, per tant, poder viure amb una altra dinàmica. Per això, s'ha de ser prudent, que dins aquest Pla de transports que confiàvem que fes una visió "elística" del problema i que hi hagués una xarxa de transport públic que permetés arraconar el transport privat sense pèrdua de la independència i de la llibertat, d'alguna manera de la facilitat de trànsit que aporta el transport privat, indubtablement, sinó que entre el transport públic, bicicletes, poder anar també a peu, amb molta tranquil·litat, amb molta seguretat, i dins espais reduïts, això tengués molta virtualitat. A falta d'aquest pla de transports, creim que la Proposició va en la línia adequada, però des del convenciment, i sabem que el grup proponent també n'és conscient, que són moltes polítiques sectorials les que han de confluïr perquè hi hagi un èxit d'aquestes iniciatives.

En qualsevol cas, el tema de les rutes, pensam que també s'haurien d'analitzar detalladament, nosaltres donarem suport a aquestes que es proposen, però també estam convençuts que, en qualsevol cas, seria a nivell d'indici que es podria arribar a establir, amb consultes amb especialistes, amb el sector, evidentment també amb les necessitats de la xarxa de carreteres; però, en aquests moments, no estam en disposició de donar el nostre parer. En qualsevol cas, una aposta, com dic, ben argumentada, en positiu i en la línia adequada, sense tenir present que la inversió en sensibilització i en pal·liar els efectes perjudicials o, d'alguna manera, a curt termini, que suposarien una implantació agressiva dins el casc urbà, hauria d'anar acompanyada d'altres mesures.

Amb totes aquestes consideracions, votarem a favor de la Proposició del Grup Mixt. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el diputat Sr. Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats. Bé, jo també em vull unir als portaveus que han felicitat el Sr. Balanzat per aquesta iniciativa, una iniciativa molt positiva, ben documentada, amb aquest estudi, encara que tenguí un caràcter previ, un caràcter inicial, per itineraris, a cada una de les illes, i amb aquesta primera valoració del que pot significar la posada en marxa d'aquest projecte. La pròpia xifra de 6.000 milions de pessetes ja fa palès el calat d'aquesta iniciativa, i, per tant, el suport i els estudis en profunditat que necessitarà per a l'aplicació en cada cas.

Vull donar per fetes les alabances que han fet altres portaveus a la bicicleta, com a mitjà de transport i com a activitat de lleure i com a pràctica esportiva, per passar a recordar que en aquest Parlament hi va haver en aquesta legislatura una comissió especial per estudiar la sinistralitat a les carreteres i vies urbanes de les Illes Balears, i que també hi vàrem tractar qüestions relacionades amb l'ús de la bicicleta, la necessitat d'adequar carrils i camins a l'ús ciclista, i també donar plena seguretat als carrils paral·lels, que avui en tenen, que són carreteres de trànsit intens, són escassos, pocs, però que n'hi ha a les nostres illes.

Realment, de l'anàlisi d'aquesta documentació, d'una primera anàlisi, encara que sigui insuficient, que ens ha aportat el partit dels Verds, sorgeix com es compatibilitza la circulació de bicicletes i de cotxes per camins de tipus municipal o de tipus rural, però que tenen trànsit d'automòbils, perquè donen accés a cases i a propietats, i no tenen alternativa a aquest tipus d'accés, i moltes vegades, fins i tot, són camins que donen accés a platges i a altres punts d'interès del territori, i que, per tant, hi ha una circulació de baixa intensitat però relativament constant per aquests camins, camins que, en molts casos, estan encaixats entre parets de pedra en sec, per tant, de difícil mobilitat, de difícil eixamplament, però bé, tot això són qüestions que a partir d'aquesta iniciativa els responsables polítics i els seus assessors tècnics hauran de resoldre per dur a la pràctica una proposta que en tots els seus punts té un caràcter que mereix l'aprovació. Simplement he de fer l'observació que tal vegada no sigui ara el moment més adequat, al final de la legislatura, per donar sis mesos al Govern perquè dugui un projecte al Parlament, perquè el Govern també acaba el seu mandat, i qualsevol que sigui el resultat de les eleccions, serà un altre Govern i un altre Parlament qui haurà de donar satisfacció sobre el que aquesta Proposició no de llei reclama.

Com dic, hi votarem a favor, i felicitem per l'amplitud, la documentació i la idea al Grup Mixt, en particular al Sr. Balanzat, en representació dels Verds. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula el Sr. Pax.

EL SR. PAX I DOLZ DEL CASTELLAR:

Gracias, Sra. Presidenta. En primer lugar, tengo que decir que el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con el fondo de esta Proposición no de ley, con la filosofía, con la exposición de motivos, con los argumentos y con las características que se propone hacer este diseño del proyecto para implementar la construcción de una red vial para circuitos en bicicleta; también estamos de acuerdo, se ha dicho aquí, en esta Comisión, con el tema de las medidas saludables y la poca contaminación que genera este vehículo, por decirlo de alguna forma; también tenemos que decir que estamos en desacuerdo con comentarios hechos aquí, en esta Comisión, sobre el Plan de carreteras o las autopistas, con los que nosotros estamos de acuerdo, pero quiero especificar que en el sentido que se hacen estas inversiones para aumentar la seguridad, para una calidad y por una necesidad, y nunca, una autopista, para aumentar velocidades y riesgos de accidentes.

Sólo me cabe una duda, que la expondré, vislumbro una especie de incoherencia por parte del grupo proponente, que en otras ocasiones, y leo textualmente, ha hablado de política degradadora del territorio, creo que él mismo lo ha dicho, y destrucción de centenares de hectáreas de suelo rústico y de paisaje. Lo digo porque, analizando el proyecto que muy amablemente nos ha propuesto y que trasladaremos al Gobierno, puedo constatar que hay 1.307 kilómetros de adecuación de viales, de adecuación o nuevos diseños de viales, de circuitos de bicicleta, esto, con la medida de la anchura, de 2 a 2'5 metros, me da 3.267.500 metros cuadrados de asfalto o de otro material como pavimento. Considero que aquí hay unas incoherencias, son bastante..., la superficie a pavimentar; sé que hay alguna que ya está hecha, que se reconstruye otra y que se adecua la que ya hay existente. En inversión, he podido sumar que son unos 10.500 millones. Pero bueno, como esto es el plan que presentan, un proyecto, no es el que propondríamos nosotros o que propondrá el Gobierno en su caso.

Pero bueno, volviendo a la Proposición no de ley, sí que sería interesante, y nosotros le daríamos el voto favorable, de hacer este proyecto, de implementar esta red de viales en bicicleta, salvo que no nos den un plazo, yo cambiaría los seis meses por en el menor plazo posible, y así lo aprobaríamos, para que después estemos aquí dentro de seis meses diciendo que hemos incumplido un acuerdo, no me parece lógico.

También quiero señalar que el Gobierno balear ya está actuando, ya lo ha dicho en su exposición de motivos, ya actúa en diversas obras, posiblemente alguna se tendrá que mejorar, pero bueno, tiene previstos acondicionamientos en Porreras, en Menorca, en Fornells, en el Puente de los Ingleses, etc. y creo que también tiene prevista una ruta cicloturística en el Pla.

Bueno, vengo a decir, como he dicho al inicio, que estamos de acuerdo, en principio, y si el grupo proponente puede modificar los seis meses por en el más breve plazo posible de tiempo, votaríamos a favor esta Proposición no de ley. Gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Diputat. En torn de rèplica i per veure si accepta les transaccions que presenta el Grup Popular, té la paraula el diputat Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, vull agrair el suport i les felicitacions dels portaveus d'Esquerra Unida, PSM i Grup Socialista, aquestes felicitacions, que faré arribar als autors materials del document, que crec que se'l mereixen, perquè han fet una bona feina.

Un comentari abans d'entrar a parlar sobre la proposta que fa, que és possible que no hagi quedat ben explicat. El Sr. Pax parla com si aquesta quantitat de quilòmetres, uns 1.300 quilòmetres, s'hagués d'asfaltar de bell nou, com si no existís, com si fos sòl rústic, i no. Si vostè es fixa bé en la magnífica cartografia que acompanya aquest estudi, veurà que el 90% del traçat és traçat que es fa per carreteres ja asfaltades o per camins ja condicionats.

LA SRA. PRESIDENTA:

Un momentet, Sr. Diputat. Jo li demanaria que si vostè accepta la transacció que proposa el Sr. Pax, no hi ha lloc a més discussió. Si vostè no accepta la transacció que proposa el Sr. Pax, en aquest cas sí que hi hauria un torn de contrarèplica.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Don per feta l'observació aquesta, i crec que li ha quedat clar, i en qualsevol cas diré que no hi ha cap inconvenient a acceptar la transacció, que seria, si no ho he entès malament, llevar "en el termini màxim de sis mesos" per "en el menor termini possible", no hi ha inconvenient, esper que aquest menor termini possible sigui, òbviament, menor a sis mesos, això seria el desitjable, esperem que sigui així.

Agraïm al Grup Popular la sensibilitat que, segons sembla, demostra en temes d'ús de bicicletes, en ús ciclistes. Gràcies a tots els grups.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat.

Vistes les intervencions dels distints portaveus, crec que la Proposició no de llei número 6021/98 es pot aprovar per assentiment de tots els grups parlamentaris. No és així, Sr. Lletrat?

**I.3) Proposició no de llei RGE núm. 6037/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a creació de parcs a les ciutats de les Illes Balears.**

Passam a la darrera proposició no de llei, que és la 6037/98, del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a creació de parcs a les ciutats de les Illes Balears. Per defensar la Proposició, té la paraula el Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Aprofitant que el consens va damunt rodes, intentarem aprofitar la conjuntura i intentar convèncer els distints grups de la conveniència d'instar el Govern a crear una línia d'ajuts, una convocatòria específica, perquè els ajuntaments de les Illes Balears, especialment pensam en els principals nuclis, però és evident que això també ho deixaríem obert a la convocatòria, donin una línia de suport per poder arribar a executar i dur a terme els parcs verds, les grans extensions previstes en els planejaments municipals. No és pròpiament una proposta per poder fer una plaça, ni és un Pla Mirall, sinó que la idea és que molts municipis, especialment els d'una població superior a 20.000 habitants, però també n'hi podria haver alguns a poblacions lleugerament inferiors, dissenyen grans extensions com falques verdes, com parcs públics, que després, per mor que s'han de recuperar com a sistemes generals, per sistema d'expropiació, costen i passen d'un quadrienni al següent quadrienni sense arribar-se a executar.

Pensam que seria interessant que el Govern balear creàs aquesta línia d'ajuts per poder-los dur a terme i així s'implementarien unes zones verdes, que són les que ha triat un planejament des d'una visió completa, global, del municipi, i que ha triat aquells indrets. L'estratègia que utilitza per crear àrees recreatives el Govern balear en aquests moments, que és fer convocatòries públiques perquè qui té interès en vendre una finca ho posi en coneixement del Govern balear, creim que no ajuda a escollir els millors indrets, ben comunicats, amb una estratègia territorial definida i clara.

Mentre no hi hagi un pla territorial de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa, que per ventura podrien dissenyar, dibuixar, aclarir on és que hi hauria d'haver aquestes àrees recreatives, com a mínim ens podríem remetre al que ja hi ha, que són els planejaments municipals, i començar tant podria ser només pels parcs, com també fer-ho extensiu a les àrees recreatives que -en qualsevol cas aquest hauria de ser l'objecte de la convocatòria- estiguin ja previstos en els planejaments avui vigents. Creim que seria una bona iniciativa i que contribuiria també a crear pulmons dins les ciutats per fer-les més habitables i evitar en part l'èxode cap a les zones rurals que es fa en gran mesura jo diria que inevitable des del moment en què els cotxe -com comentàvem a l'anterior punt de l'ordre del dia- s'ha fet amo i senyor dels carrers i de les ciutats. És important crear espais en els quals els vianants, en els quals els ciutadans puguin passejar i puguin practicar lleure sense que siguin estrictament zones dures, zones..., places urbanes, sinó parcs de més gran extensió.

En aquest sentit hi hauria una sinergia possible si aquesta iniciativa es prengués aviat, amb una convocatòria feta per part del Consell de Mallorca, amb unes característiques semblants respecte de parcs municipals, i nosaltres creim que el Govern, si hi participàs, podria fer actuacions més ambicioses a nivell de Mallorca, i com que creim que la iniciativa és interessant i és convenient, Menorca, Eivissa i Formentera s'hi podrien apuntar i podrien aprofitar per fer aquelles operacions que els planejaments preveuen i que no han tengut ocasió, amb els sols esforços municipals, de dur a terme fins ara. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Torn de fixació de posicions. Per part del Grup Mixt, té la paraula el diputat Sr. Balanzat.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, simplement dues paraules per sumar-me a aquesta iniciativa. És cert que molts d'ajuntaments tenen recursos econòmics molt limitats i moltes vegades no poden fer front a inversions que suposin ampliar el seu espai públic, espai verd, per al gaudi dels seus ciutadans. Per tant, crec que implicar el Govern balear en línies d'ajuda als ajuntaments en aquest sentit crec que seria una gran idea. Per això des del Grup Mixt li donarem suport. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida té la paraula el diputat Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, nosaltres votarem favorablement en la mesura que estam d'acord en el fons polític de la qüestió perquè efectivament existeix aquesta dificultat objectiva de molts ajuntaments per dur endavant aquests projectes que figuren en els seus planejaments, perquè pensam que des d'institucions supramunicipals està bé que s'arbitrin els recursos necessaris per fer possible aquests projectes, però vull fer constar simplement que des del nostre punt de vista els cordons d'ajuda directa entre el Govern i els ajuntaments s'han de minimitzar.

Les entitats col·laboradores per excel·lència dels ajuntaments són els consells insulars i aquí, efectivament, el que hi ha d'haver és una gran transferència de recursos des del Govern balear cap als consells, és a dir, que els consells, de qualque manera, coparticipin del benefici del finançament que fins ara s'ha reservat en exclusiva el Govern balear i que des dels consells insulars, amb una visió més propera i global de les necessitats dels municipis i també dels altres sistemes o programes de cooperació que estan ja implementats, efectivament des dels consells insulars amb aquesta visió global s'arbitrassin aquestes ajudes per a l'execució dels parcs verds previstos en els planejaments municipals.

En qualsevol cas és una objecció de mètode amb un alt contingut polític, des del nostre punt de vista, però que és superada per la nostra identificació amb el fons polític de la proposta i per això li donarem el nostre suport. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el diputat Sr. Pax.

EL SR. PAX I DOLZ DEL CASTELLAR:

Gracias, Sra. Presidenta. Estudiando esta proposición no de ley, desde el Grupo Parlamentario Popular estamos de acuerdo en lo que son los parques públicos, la filosofía de la creación de estos parques públicos, de estas zonas verdes, consiguiendo un esponjamiento y una calidad de vida de la población y del ciudadano en general.

El problema es el fondo de esta proposición no de ley, que sería un sistema típico y posiblemente agravante para algunos municipios o ciudadanos de esta comunidad, y le digo por qué: porque la legislación urbanística prevé una serie de sistemas y mecanismos que permiten que se produzca un justo reparto y cuya correcta aplicación permite la ejecución de las determinaciones de planteamiento sin necesidad de recurrir a procedimientos atípicos, como es el que consideramos que es esta proposición no de ley.

En lo que a sistemas locales se refiere, una adecuada delimitación de unidades de actuación y su ejecución mediante los sistemas de compensación o cooperación permitiría la consecución de los espacios libres asignados a tales sistemas, de los que estamos hablando, mediante la repercusión de su coste en los directos beneficiarios sin necesidad, por tanto, de afectar al resto de ciudadanos de la población de que se trate, y menos aun a la totalidad de los ciudadanos de la Comunidad Autónoma.

En cuanto a los sistemas generales, su obtención y ejecución por medio de mecanismos de las cesiones obligatorias y de porcentajes de aprovechamiento urbanístico, como bien sabrá el ponente, en suelo urbano y urbanizable o en casos puntuales mediante los sistemas de expropiación o actuación aislada, cuyos costes son directamente repercutibles en los beneficiarios por medio de la aplicación de contribuciones especiales, permitirían asimismo la consecución de los espacios libres asignados a tales sistemas en idénticas condiciones que las antes citadas en el otro sistema. Por eso consideramos que las medidas urbanísticas, las formas que de actuación tienen en su mano las administraciones locales, pues consideramos que no son pertinentes para conseguir estos espacios públicos, que estamos de acuerdo pero que nosotros no podemos dar el soporte a esta proposición no de ley por lo antes citado.

Gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. En torn de rèplica té la paraula el diputat Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc només vull apuntar al Grup d'Esquerra Unida que la cooperació estam d'acord també nosaltres que es vehiculi bàsicament a través dels consells insulars però, de totes maneres, tampoc no hauríem de perdre de vista que la cooperació més pròpiament establerta dels consells és per a aquells petits ajuntaments que d'altra manera no tenen capacitat per escometre obres d'inversió importants.

Després l'altra gran cooperació que també, per al nostre grup, hauria de tenir... els principals avaladors haurien de ser els consells insulars ve més aviat per les sectorials, per aquells temes de cultura, per a esports, per a medi ambient, en els quals hi ha competències compartides entre una administració supramunicipal i el municipi, i que s'han de provocar sinèrgies i trobades, però no és ben bé aquell element pròpiament de cooperació municipal que ve, diguem-ne, a través de la idea de diputacions, sinó que és la mateixa idea de col·laboració i de cooperació de qui té la competència sectorial.

Des del nostre grup coincidiríem novament amb el Grup d'Esquerra Unida perquè creim que la majoria de les competències sectorials haurien de ser també dels consells insulars però, evidentment, també en quedarien en mans del Govern, que hauria de poder practicar aquestes cooperacions en les matèries que li quedassin assignades, i en aquest moment, evidentment, en té en medi ambient i ordenació del territori.

Però més enllà d'això, i només per contestar al Grup del Partit Popular, lamentam que no hi hagi un acord. Nosaltres acceptaríem tota mena de premisses i de consideracions que es fessin a la convocatòria. Coincidim, d'entrada, amb el fet que els sistemes locals s'han d'aconseguir a través dels sistemes urbanístics i que evidentment els que han d'aportar és a través del repartiment de beneficis i càrregues que preveu el planejament urbanístic, que preveu la legislació urbanística, però quant al que són els sistemes generals, els que han de beneficiar tota la població d'aquella ciutat, creim que és complex i complicat fer-ho a través dels únics mecanismes de l'Administració municipal. En alguns casos, quan es preveu evidentment que es faci per expropiació forçosa i com a una unitat aïllada i específica, costa -i ho demostra la mateixa història de l'urbanisme de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa, que no conec al mateix nivell- que, quan es dibuixen grans espais verds costa molt d'arribar-los a adquirir pel sistema previst per la fitxa urbanística.

Creim que davant aquesta constatació s'ha de fer una reflexió i s'ha d'actuar. De la mateixa manera que és cert que hi ha tota una sèrie de càrregues urbanístiques d'infraestructures que corresponen als ajuntaments i que es poden finançar, evidentment, a través de contribucions especials i d'altres fórmules, però que les administracions supramunicipals hi contribueixen o hi aboquen a través de convocatòries per ajudar els ajuntaments a fer-les factibles, creim que també, quant a aquests sistemes generals de parcs públics, de grans zones verdes, seria interessant que hi hagués aquest suport. De fet, la convocatòria feta pel Consell de Mallorca, concretament, ha tengut el suport del Grup Popular, i en aquests moments seria una sinergia molt interessant que el Grup Popular, amb totes les consideracions, excloent tots aquells temes que per qüestions urbanístiques s'escaiguessin, donàs també el suport a través del Govern balear i que Menorca, que Eivissa es poguessin apuntar i fer possibles aquests grans pulmons que en aquests moments no tenim, de la mateixa manera que creim que hi ha d'haver àrees recreatives, que fa en aquests moments el Govern, que està adquirint terrenys -pocs, pel nostre gust, però n'està adquirint- que estaria molt bé que fos a través d'actuacions puntuals sobre el territori per expropiació forçosa o per compra dels terrenys sempre que quedassin dissenyats dins una ordenació territorial o dins una ordenació urbanística de caràcter general.

En qualsevol cas pensam que el redactor de la convocatòria podria prendre totes les mesures per evitar que hi hagués uns beneficis exagerats per als ciutadans de l'entorn. Ja no crec que això sigui possible dins els sistemes generals des del moment en què és la mateixa ciutat la que s'ha de dotar d'aquells espais, i des del nostre punt de vista seria interessant que el Govern s'implicàs sempre, evidentment, en la col·laboració i la contribució econòmica dels municipis beneficiats. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per torn de contrarèplica té la paraula el diputat Sr. Pax.

EL SR. PAX I DOLZ DEL CASTELLAR:

Gracias, Sra. Presidenta. Casi para cerrar el tema quiero comentarle que el Gobierno viene actuando. Ya he dicho que la filosoffa es interesante, el tema y lo que conllevan las zonas verdes, los parques públicos, pero bueno, la forma de pensar de un equipo de gobierno es diferente al de un posible o al que está ahora en la oposición. Se están haciendo -como muy bien ha reiterado el ponente- hay planes de inversiones y de compra de bien y de patrimonio natural. También quiero decir que el Gobierno balear ya está aportando a través de los planes de obras y servicios, junto con los consells insulares, el Estado y los ayuntamientos respectivos, dinero público, recursos económicos para adquisición de lo que el ayuntamiento considere oportuno y, para finalizar, si ese ayuntamiento oportuno considera que tiene que ser la adecuación de un parque, etc., pues así se hace.

Y para finalizar, bueno, pues consideramos que ese sistema, como ya había dicho en mi primera intervención, no es el conveniente por llegar a posibles agravios con el resto de ciudadanos de otros municipios. Entonces, desde el Grupo Popular no votaremos o votaremos en contra de esta proposición no de ley. Gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Passam, idò, a votar la proposició no de llei 6037/98.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

Resultat de la votació?

EL SR. LLETRAT:

Sí, Sra. Presidenta, el resultat de la votació ha estat: vots a favor, 5; vots en contra, 9; abstencions, cap.

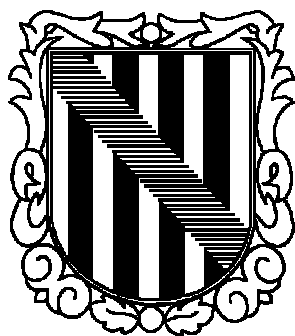
LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Lletrat. En conseqüència queda rebutjada aquesta proposició no de llei.

I esgotat l'ordre del dia, he de donar les gràcies a tots els diputats per la paciència i pels debats que hi ha hagut i fins a la pròxima.

---





**DIARI DE  
SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES  
BALEARS**

---

**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

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma