



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

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

V legislatura

Any 2002

Núm. 39

Presidència de l'Honorable Sra. Catalina Mercè Amer i Riera

Sessió celebrada dia 27 de febrer del 2002

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I. PREGUNTES:

- 1) **RGE núm. 5063/01**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de projectes de construcció de carreteres. 582
- 2) **RGE núm. 5064/01**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres. 583
- 3) **RGE núm. 5065/01**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca. 584
- 4) **RGE núm. 5066/01**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estudis de carreteres. 585
- 5) **RGE núm. 5067/01**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca. 587

II. PROPOSICIÓ NO DE LLEI RGE núm. 3923/01, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Ecologista, relativa als plans directors dels aeroports de les Illes Balears. 588

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores diputades, senyors diputats, començarem aquesta comissió d'avui, i en primer lloc demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. CAPÓ I ABRINES:

Sí, Sra. Presidenta. Margalida Capó en substitució de Mari Calbet.

EL SR. MARÍ I BONET:

Joan Marí substitueix Neus Marí.

EL SR. BUELE I RAMIS:

Cecili Buele substitueix Bosco Gomila.

LA SRA. PRESIDENTA:

No es produeixen més substitucions?

Passam, idò, al primer punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a preguntes RGE núm. 5063, 5064, 5065, 5066 i 5067, totes elles de l'any 2001. Assisteix el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Sr. Francesc Quetglas i Rosanes, acompanyat del Sr. Joan Josep Manila, Secretari General Tècnic; Joan Manuel Pérez Ribas, cap de Servei de Conservació, i Miquela Grimalt, cap de Gabinet.

I.1) Pregunta RGE núm. 5063/01, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de projectes de construcció de carreteres.

Agraïm la presència aquí del conseller, i ja per formular la primera pregunta, relativa a les obres i als projectes de construcció de carreteres, intervé el diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, autor de la mateixa. Té la paraula, Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bona tarda, senyores diputades i senyors diputats; benvingut, Sr. Conseller, Sr. Quetglas; Sr. Manila, Sr. Pere Ribas, Sra. Grimalt, bona tarda.

La primera de les preguntes, la 5063, bé, el conjunt -ja ho veurem al llarg de les formulacions- el que pretén és analitzar l'execució dels pressuposts que hi havia per a l'any 2001 en relació als projectes de construcció i als projectes de conservació, però territorialitzats una mica a cadascuna de les Illes. Per tant, la primera de les preguntes seria el total de certificacions fetes, per tant, per obra executada, en projectes exclusivament de construcció durant l'any 2001 i per a cada una de les Illes, Mallorca, Menorca, Eivissa i Formentera.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula el Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, molt bona tarda. Sí, amb molt de gust li pas a contestar.

L'import total de certificacions per obres de projectes de construcció executades durant l'any 2001 -deman excuses per l'estat de la meua veu, està clar que estic refredat- és el següent: A l'illa de Mallorca el total d'import de les certificacions de l'any 2001 va ser de 8.673.651,36 euros, és a dir, 1.454.711.433 pessetes. Pel que fa a l'illa de Menorca, per import d'obres de certificacions l'any 2001 per obres de construcció va ser un total de 416.063,63 euros, és a dir, 69.227.165 pessetes. I a les illes d'Eivissa i Formentera 2.610.254, 71 euros, és a dir, 434.309.844 pessetes.

Això és l'import de les certificacions expedides, la qual cosa, lògicament, com sense dubte el Sr. Diputat sap, no és el total de les quantitats gastades en concepte de construcció, sinó només les gastades mitjançant certificacions d'obra.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula el Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, vostè acaba d'apuntar l'observació que després de les seves xifres ens ve tot d'una, és a dir, en els pressuposts, el projecte de pressuposts aprovats eren 3.900 milions de pessetes per obres de construcció. El que ens acaba de dir vostè suma just just 2.000. Hi cabria, idò, una explicació: si és que es va executar part de capítol 6, vostè que és un expert en aquestes qüestions no hauria de menester que li ho digués perquè ben sobradament ho sap; capítol 6, inversió en projectes..., en obres d'inversió real en construcció de carreteres. Les certificacions pugen a açò. Açò vol dir que la conselleria el 2001 hauria sumat només en inversió poca cosa més, o just 2.000 milions de pessetes dels 3.900 que hi havia en el pressupost?

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. En torn de contrarèplica, ja per tancar aquesta qüestió, té la paraula el Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies. Bé, per aclarir les xifres, el total d'inversions en construcció l'any 2001 va pujar a 2.332 milions, en construcció, però dins el capítol d'inversió també hi ha 1.000 milions de pessetes que estaven destinats a expropiacions i compten en aquests 3.000 i busques que vostè deia, no? Aleshores, si ho comptam tot, parlem de l'ordre dels 3.282 milions de pessetes, a part, lògicament..., sense comptar, lògicament, les despeses en matèria de conservació.

És evident que hi ha un incompliment, hi ha una manca d'inversió, i jo no tenc cap inconvenient, no solament en reconèixer-ho sinó en donar-li l'explicació oportuna. Hi ha una obra, en concret una, que ha sofert i que pateix un extraordinari retard, que és la rotonda de Santa Ponça, que tenia una anualitat prevista per a l'any 2001 que s'ha deixat d'invertir; ara en aquests moments l'anualitat completa no la sé, però s'han deixat d'invertir de l'ordre de 500 milions de pessetes perquè és una obra que ha tengut extraordinàries complicacions en relació als serveis que, més o manco desconeguts o amb molts de problemes, han anat sorgint al llarg de l'execució de l'obra. Això provoca un desfasament d'inversió important en el total del volum de 500 milions de pessetes.

Fora d'això jo diria que el comportament del capítol d'inversió dins el total del 2001 és bastant correcte. Les separacions en relació..., les distàncies o, diguéssim, les desviacions en relació a allò previst no són sensibles i no són sensiblement superiors a allò que ha passat tradicionalment en l'execució pressupostària en matèria de carreteres, tret d'aquesta qüestió de la rotonda de Santa Ponça.

Gràcies, Sra. Presidenta.

I.2) Pregunta RGE núm. 5064/01, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per formular la pregunta RGE núm. 5064/01, relativa a obres de conservació de les carreteres, té la paraula el Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, la qüestió plantejada en aquesta pregunta fa referència també a certificacions d'obra i referides a aquells projectes que es coneixen i que, d'acord amb la previsió de la Llei de carreteres, s'entenen que són de conservació i no de nova construcció. Per tant, per a cada una d'aquestes quatre illes que formen les Illes Balears, quin ha estat l'import total de les certificacions?

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sr. Presidenta. Amb molt de gust, Sr. Diputat. Aquí sí que la separació entre allò que vostè demana estrictament, si no ho tenc malament és l'import total de certificacions i el que realment s'ha gastat pel capítol de conservació és més gran perquè, naturalment, hi ha una part més gran de conservació que no s'executa mitjançant obres, projectes i, per tant, de certificacions, sinó que tenen una despesa directa.

Així i tot li contestaré exactament el que vostè em demana. L'import de les certificacions en matèria de conservació a l'illa de Mallorca va ser d'un total de 6.227.947,17 euros, és a dir, 1.036.243.218 pessetes. A l'illa de Menorca un total de 558.924,90 euros, és a dir, 92.997.278 pessetes. I a l'illa d'Eivissa 643.608,68 euros, és a dir, 107.087.482 pessetes. Ja dic, per certificacions; l'import total és bastant superior.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica, Sr. Huguet té la paraula.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, aquí potser els percentatges entre el que sumen les certificacions i l'aproximació a la disponibilitat pressupostària en capítol 6, em referiré, potser no dona percentatges tan alts com la qüestió de construcció que hem vist a la pregunta anterior, però, així i tot, aquí no n'hi ha, normalment, d'expropiacions, normalment, crec, i a més molta part de conservació crec recordar que es fa amb capítol 1 i 2, és a dir, les brigades i les despeses corrents, que s'utilitzen per fer la conservació.

Jo li agrairia, encara que les xifres que m'ha donat les he entès bé, així i tot li deman per favor que em repeteixi la de Menorca, perquè no tenc temps d'apuntar-la i no la tenc exacta, però sí que li agrairia que ampliés una mica la resposta en relació a la despesa feta en conservació de les carreteres a cada una de les illes, i si vostè disposa, encara que no estava explícitament demanat, d'informació addicional respecte de la despesa en conservació, i si pot ser l'aplicació per saber si és o no de capítol 6, li agrairíem, idò, que ho ampliés.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Ja en torn de contrarèplica intervé l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Sí, amb molt de gust, Sr. Diputat. Quan jo em referesc al fet que la despesa de conservació no s'executa tota a certificacions no em referesc a la despesa de capítol 1 i 2, em referesc a despesa també imputable a capítol 6 però que no s'executa mitjançant conservació: factures d'aplicació directa, subministraments de materials, etc., etc., que molt bé poden aplicar brigades pròpies, però en aquest cas les despeses de capítol 1 i 2 d'aquestes brigades pròpies no estan imputades en aquest concepte. Li estic parlant només de despesa de capítol 6; el que passa és que el percentatge de certificació és més petit perquè, així com a construcció tot es fa mitjançant projecte, obra i, per tant, certificació d'obra; és molt rar que una obra de construcció tenguí un import tant petit que es pugui fer per factures, en canvi en conservació no, en conservació hi ha moltes de les obres que funcionen perquè són petites, i aleshores no arriben als mínims per procedir necessàriament a contractacions complicades; es fan adjudicacions directes moltes vegades a un contractista local, etc., etc., o simplement són despeses imputables a capítol 6 les despeses d'adquisicions de subministrament de materials que utilitzen les brigades pròpies, però en cap cas ni les nòmines ni les despeses de caràcter general, només el que és imputable a inversió.

En segon lloc, miri, en relació a conservació tenim aquí quatre grans conceptes, i li diré exactament quin és l'estat d'execució a data de tancament. Tenim aquí les dades de la comptabilitat, per tant són les més indiscutibles, al tancament de l'exercici. Tenim 14 milions de pessetes no territorialitzables de conservació; a Mallorca 1.401.377.390 pessetes; a Menorca 144.461.135 i a Eivissa-Formentera 107.087.482. Aquestes xifres sí que ho inclouen tot, no solament certificació sinó que són totes les despeses imputables a capítol 6.

M'ha demanat que li repetís la dada de Menorca per certificacions. La dada de Menorca per certificacions són 558.924,90 euros, és a dir, 92.997.278 pessetes. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

I.3) Pregunta RGE núm. 5065/01, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per formular la pregunta RGE núm. 5065/01, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca, intervé el diputat Sr. Huguet, del Grup Parlamentari Popular. Té la paraula.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Vull fer aquí l'observació, que ben segur que hauran notat, que el títol, per allò de *copiar y pegar*, no hauria de ser obres de conservació sinó projectes de construcció. És obvi que el contingut d'aquesta pregunta, la 65, està referit a quins projectes de construcció s'han

elaborat i quines obres d'aquests tipus de projectes s'han executat durant l'any 2001 a l'illa de Menorca.

Per tant, si...; supòs que hi deu haver alguna diferència entre els projectes preparats o elaborats i la part d'obra executada, que són aquest 416.000 i busques d'euros que m'explicava en resposta a la primera pregunta. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies. Jo em pensava que ho tenia clar i ara em pareix que m'he embullat una mica. La pregunta que tenc jo parla de projectes de construcció, no parla de projectes de conservació. Per tant... Aleshores jo entenc que vostè aquí el que demana és quins projectes de construcció s'han elaborat i quins d'aquests, quines obres d'aquest tipus de projectes s'han executat durant l'any 2001 a l'illa de Menorca, i quin ha estat el cost de cada un d'ells.

Bé, en relació a això li dic que s'han redactat durant l'any 2001 els següents projectes: El primer té un títol un poc estrany perquè diu "Reposició d'aigua potable carril bicicletes Ses Salines-Fornells"; el segon és "Reposició d'aigües residuals carril bicicletes Ses Salines-Fornells"; el tercer és "Il·luminació ronda de Maó tram 1"; el quart "Carril lent ronda de Maó tram 1, complementari núm. 1"; el següent és "Accés al Migjorn, tram segon"; el sisè "Pont de Cala Galdana"; el setè "Rotonda de Son Vilà" i el vuitè "Rotonda Es Castell".

Vostè em demanava quin era el cost de cada un d'ells i la veritat és que li he de dir que lament que aquesta dada no la tenc, perquè la dada que m'han posat és l'import de les obres, no és l'import del cost del projecte. Em sap greu.

Perdó? Em sap greu, no sé si...

Bé, sí, tenc la informació. Els dos primers han estat redactats pels mateixos Serveis de Carreteres; per tant el cost de redacció del projecte és zero. La il·luminació de la ronda de Maó...

(Conversa inaudible)

No, perdó, no el tenim, el cost del projecte. Dispòs del pressupost de les obres però no dispòs del cost del projecte. De totes maneres alguns d'ells han estat redactats pels mateixos serveis del Departament de Carreteres i, per tant, no tenen cost.

D'aquests s'han executat, al llarg del 2001, els següents: Carril de bicicletes Ses Salines-Fornells per un import de 46 milions de pessetes; l'ampliació de la travessia de Ferreries per un import..., l'import previst eren 10 milions i després al final va sortir per 8,9; la reposició de ferm de la carretera Maó-Fornells, tram 2, 39,9 milions de pessetes; execució de corbes i murs a la

carretera C-721 per 15 milions de pessetes; i el contracte general de manteniment i conservació de la xarxa (...) per 17 milions de pessetes.

A part d'això es varen executar 41 milions de pessetes, però efectivament això ja no és despesa amb càrrec al pressupost de la comunitat autònoma, a l'obra de la variant nord de Ciutadella preparada pel conveni i pagada, per tant, pel Ministeri de Foment per 41 milions de pessetes. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Quetglas. Intervé ara, en torn de rèplica, el Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, Sr. Quetglas, vostè no està en plenitud de facultats vocals i veig que també hi manca alguna cosa d'informació, a la seva documentació. Jo li demanaria, perquè no crec que sigui aquí ara el moment de debatre ni de criticar res, sinó que l'objecte d'aquestes preguntes era recaptar una informació final després d'haver executat les despeses de capítol 6 dels pressuposts.

Vostè a la resposta no m'ha pogut contestar el cost de la redacció dels projectes de construcció. Vull insistir en que allò que estava malament a la meua pregunta era el títol, que era copiat i aferrat d'una altra pregunta i, per tant, era açò que jo rectificava, però el contingut de la pregunta és efectivament quins projectes, que açò m'ho ha relacionat; quin cost, què han costat, que açò no m'ho ha pogut dir, i per tant li deman si pot ser que ens facin arribar aquest cost com a documentació escrita; i quines obres d'aquests tipus de projectes, de construcció, s'han executat. Vostè m'ha relacionat obres òbviament de conservació que no tenien a veure amb la pregunta que jo li feia. Per tant, també li agrairia que aquesta part, és a dir, quan vostè relacionava el contracte de manteniment, els murs..., després em parlava d'un tram de repavimentació Maó-Fornells, que supòs que és conservació, no és construcció, que era el que hi havia, objecte d'aquesta pregunta.

Per tant li deman que aquestes respostes que vostè en aquest moment pareix que no està en condicions de donar en aquesta comissió, que ens les faci arribar -supòs que els altres grups també hi tendran interès- a tots els grups per escrit, i així ens donaríem per satisfets i no ampliariem el temps que vostè hagi de dedicar avui en aquesta sessió.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. En torn de contrarèplica té la paraula l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Perdoni, efectivament no estic en bona forma però sí que tenia la informació i estic en disposició de donar-l'hi. El que passa és que vostè convindrà amb mi, i li ho dic amb tota cordialitat, que la redacció d'aquestes preguntes una rere l'altra quedava un poc embullada i algunes se superposen, no? Aleshores jo això ho tenia a la pròxima que em demana vostè els estudis. Ara li diré l'import i li diré quines són les obres d'aquells que li he citat que han estat redactats pel Departament de Carreteres, i aquells que han estat redactats mitjançant assistències tècniques i el seu cost.

Han estat redactats pel Departament de Carreteres i, per tant, no tenim cost imputable, no vol dir que sigui cost zero, naturalment, sinó que no tenim cost imputable directament a ells, el carril de bicicletes Ses Salines-Fornells, complementari 1; la reposició d'aigua potable Ses Salines-Fornells, la reposició d'aigües residuals, la il·luminació de la ronda de Maó i el carril lent ronda de Maó. Aquestes són obres redactades pels mateixos serveis; per tant no podem dir-li el cost.

En relació a obres redactades fora, o sigui, encarregades mitjançant assistències tècniques, tenim l'estudi de la variant de Ferreries per un import total de 6 milions de pessetes; la redacció del projecte d'accés en Es Castell, rotonda Es Castell, import d'1.500.000; la redacció del projecte de la ronda sud de Ciutadella, 2 milions de pessetes..., -bé, si vol també li don en euros, com trobi- i la redacció del projecte d'accés a Es Migjorn tram 2 per un import d'1.199.600 pessetes. Després tenim altres projectes, també, i estudis encarregats que tenen el cost d'assistència tècnica: la rotonda de Son Vilà 1.500.000, el pont de Cala Galdana 1.600.000, i el pas inferior d'Es Mercadal, 750.000 pessetes.

Aquest és l'import del cost de la redacció dels projectes. Gràcies, Sra. Presidenta, i perdoni que no li hagi contestat en el torn de resposta, però... Gràcies.

I.4) Pregunta RGE núm. 5066/01, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintes, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estudis de carreteres.

LA SRA. PRESIDENTA:

Però així ha quedat completat. Moltes gràcies, Sr. Quetglas. Passam ara a formular la pregunta RGE núm. 5066, relativa a estudis de carreteres. Intervé l'Hble. Diputat Sr. Huguet. Té la paraula.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. M'ha de permetre una petita correcció. Jo no crec que les preguntes indueixin a confondre ni a confusió. Quan parl de projectes de construcció o d'estudis ho faig estrictament ajustat a allò que diu l'article 9 i següents de la Llei de carreteres, on es defineix quins són els estudis possibles; és a dir, a partir d'aquest article de la Llei de carreteres es defineix què són estudis, quin contingut

documental tenen i què representen, i està demanat així sabent el que deman perquè, com és natural, no és el mateix el cost -entenc- d'un projecte de construcció que d'un estudi de possibilitats, perquè ni la documentació, ni els càlculs, ni la feina són els mateixos.

I li he de dir en relació a la darrera resposta, a la part que vostè m'ha dit que sí, que disposava i m'ho ha explicat, que ha mesclat òbviament coses que només són estudis de viabilitat o projectes, la qual cosa no em permet treure la informació exacta que jo esperava de les preguntes que li formul, i sé que no ho ha fet segurament amb cap ànim de confondre'm, però sàpiga que almenys a les meves preguntes hi havia una intenció de rebre informació exacta i acurada del que s'havia gastat i en què, i sense cap casta de confusió respecte del que són estudis, o del que són projectes, o del que és construcció, o del que és conservació.

I fet aquest aclariment, la pregunta següent és: quins estudis -i em referesc òbviament em sembla que és l'article 9 i següents, després el 14 especifica quin és el contingut (...)- s'han elaborat l'any 2001 per a cada una de les illes i els costos, en aquest cas sí, dels estudis?

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transport.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, efectivament en això li he de donar la raó, Sr. Diputat. Jo tenc aquí una informació que contempla tots els encàrrecs, les assistències tècniques, sense distinció de si són projectes, si són estudis o si són... De totes maneres crec que del mateix enunciat és fàcilment deduïble què són estudis i què són projectes, per l'enunciat i l'import; és bo de fer deduir-ho. Per tant no és que la informació dugui a confusió.

Ara vostè en aquesta pregunta em demana que m'ajusti a explicar-li quins són els estudis. Jo no sé si atrevir-me, a partir de la informació que tenc, a esbrinar ara aquí improvisant què són estudis i què crec que són projectes, no? En qualsevol cas tenc aquí la informació. Jo el que veig a la primera pàgina de l'illa de Mallorca tots són projectes, a la segona també..., i aquí també, em pareix que no a Mallorca no n'hi ha cap que siguin estudis, tots són projectes, per tant...

Quant a Menorca, evidentment tenim l'estudi de la variant de Ferreries, això sí és un estudi i a més no barat, és un estudi de 6 milions de pessetes, però és un estudi de les distintes alternatives que ja està acabat, ja està fet, i la resta són tots projectes, excepte, tal vegada, els tres darrers que no sé..., rotonda de Son Vilà, pont de Cala Galdana i part inferior d'Es Mercadal, són projectes també, sí, sí. L'únic estudi, estudi com a tal en el sentit estricte que vostè demana, a Menorca és

l'estudi de la variant de Ferreries. I a Eivissa és l'estudi del nou accés a l'aeroport, també per un import igual de 6 milions de pessetes. Em pareix que això és tot; la resta són tots projectes, d'estudis això és tot.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Quetglas. Intervé ara en torn de rèplica el Sr. Huguet i Sintès.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Moltes gràcies. Bé, ja dic que no és l'objecte ni la intenció d'aquest diputat, amb aquestes preguntes, fer una crítica d'allò fet durant l'any, sinó fer un seguiment i tenir una informació, però sí que vull apuntar que amb la situació que hi ha fins i tot de debat respecte del model de traçat de la xarxa viària, el model de tipus viari, fins i tot, etc., no pareix massa adequat que durant l'any 2001 no s'hagi aprofitat per fer estudis en el sentit legal que tenim a la nostra llei i conèixer la conveniència, disposar de la informació, etc., en relació a què s'hauria de fer a cada una de les illes en matèria de carreteres.

És un apunt, Sr. Conseller. Ben segur que tindrem altres oportunitats per parlar d'açò, però jo crec que estarà d'acord amb mi que s'hauria d'haver aprofitat millor el pressupost del 2001 per analitzar des del punt de vista legal amb aquests estudis, que segurament són necessaris, la tipologia i la conveniència de tenir determinats tipus de carreteres.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Ja en torn de contrarèplica intervé el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, supòs que tots podem coincidir o podem discrepar del fet que s'haurien d'haver fet més estudis, o en manquen, o en sobren. En qualsevol cas jo crec que hi ha dos nivells de decisió distints: un és el nivell de decisió política, programàtica, a nivell de govern, que és una decisió de caràcter estratègic i que es pren en una instància distinta i que fa referència a les grans línies de la política territorial i, per tant, les derivades d'aquesta política territorial...

Sí, li deman excuses, Sra. Diputada, però és que l'estat de la meua veu... M'acostaré més el micròfon perquè em sentin millor.

Aleshores vull dir que això és una qüestió que difícilment podem sotmetre a estudi des de la Conselleria d'Obres Públiques, allò que pertany a l'àmbit de decisions estratègiques i polítiques i a més que no tenen autonomia, en el sentit que jo no crec que existeixi una política de carreteres, existeix una

política d'ordenació del territori de la qual se'n deriva una política de carreteres, com se'n deriven altres tipus de polítiques transversals i per tant, en base a això els estudis que es fan des de la conselleria en relació aquest tema, o que es feien, jo crec que ens hem d'acostumar a parlar en passat quan parlam de carreteres, perquè avui dia les carreteres són una competència dels consells insulars, els quals nosaltres en tenim una petita part de participació, jo m'atreiria a dir que avui l'òrgan titular de la competència de carreteres en aquesta comunitat autònoma és la Conferència Sectorial, allà on hi participen els consells insulars i el Govern i per tant, nosaltres només tenim una petita part que té molt a veure amb la pervivència d'un conveni i l'execució d'aquest conveni, però en definitiva els titulars de la competència en matèria de carreteres són els consells.

En aquest sentit nosaltres durant l'any 2001, i estic justificant una acció política i unes decisions que no són personalment meves, però pareix que és correcte establir els estudis de viabilitat en aquelles alternatives que no està clar quines són les solucions definitives que s'han de donar i han sortit dos casos molt evidents, com és l'accés a l'Aeroport d'Eivissa i la variant de Ferreries i per tant, em sembla que és correcte el que es va fer durant l'any 2001 en matèria d'estudis.

Res més Sra. Presidenta. Moltes gràcies.

I.5) Pregunta RGE núm. 5067/01, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Per formular la pregunta RGE núm. 5067 de l'any 2001, relativa a obres de conservació de les carreteres de Menorca intervén l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, tendrem ocasió de parlar d'açò, jo li vull deixar constància que aquesta informació és per parlar no de política territorial, en el sentit ample que em sembla que vostè li ha donat, sinó sobretot de política de transports, crec les carreteres són element d'allò que és la política de transports, sobretot i en aquest sentit crec que determinats estudis previs o d'informació sí que seria molt positiu disposar d'ells, però açò només és una opinió i no forma part de la sessió que ara celebrem que és més bé de recaptar informació per a properes actuacions parlamentàries de control al Govern.

La darrera pregunta d'aquest grup és per conèixer quins projectes d'obres de conservació s'han executat l'any 2001 a l'illa de Menorca i quin ha estat el seu cost?

Moltes gràcies, per a cada un d'ells.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Intervé ara per contestar aquesta pregunta l'Hble. Conseller Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Aquesta pregunta no és tan senzilla de contestar i en part ja està contestada perquè és difícil, com ja li he explicat, parlar de projectes de conservació, algunes de les obres de conservació s'executen mitjançant projectes, però no totes, ni tan sols la majoria perquè a més moltes d'elles estan cobertes sota el projecte general de conservació i manteniment de la xarxa de carreteres, en el qual he fet referència contestant una altra de les preguntes, quan vostè m'ha retret que jo li he mesclat obres de conservació i de construcció.

Efectivament, miri nosaltres a Menorca, per parlar d'imports totals, en matèria de conservació a l'illa de Menorca, és una data que ja li he donat, crec, s'ha produït una despesa total imputable a capítol 6 per valor de 107.087.482. D'aquestes s'han executat mitjançant projecte les que ja també li he citat abans, la reposició de ferm de la carretera de Maó- Fornells per un valor de 39,9 milions de pessetes, execució de corbes i murs de la carretera C-721 per un import de 15 milions de pessetes i el contracte de manteniment i explotació general de la xarxa per 17 milions de pessetes, la resta, o sigui vostè no té (...) quasi la meitat, un poc menys, s'ha executat mitjançant intervencions directes o intervencions no emparades per un contracte, o bé a través dels mitjans de les brigades pròpies o a través de contractes de caràcter menor i encàrrecs de feina que pel seu import no donen lloc ni a un projecte, ni a un contracte.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica intervén el Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTÈS:

Gràcies, Sra. Presidenta. És a dir, la pregunta està feta amb intenció de projectes d'obres i per tant, em confirmarà supòs que és el ferm de Maó a Fornells 39,9, els murs que no he recollit prou exacta la xifra del seu cost, si ho vol repetir, per favor i el tercer que eren aquests 17 milions de pessetes de conservació de manteniment i que és global i que és per a tota la carretera.

Només li deman per tant, per economia de la seva veu serà millor, em confirmi aquests extrems, és a dir, aquests tres projectes si aquest és l'import que s'ha d'aplicar a projectes de conservació a Menorca el 2001.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. En torn de contrarèplica té la paraula l'Hble. Conseller.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies. Sí, li repeteixo que els tres projectes, la reposició del ferm carretera Maó- Fornells tram II, 39,9 milions de pessetes. Execució de corbes i murs de la carretera C-721, 15 milions de pessetes. I el tercer, manteniment general 17 milions de pessetes. Això com vostè veu són 72 milions de pessetes i la diferència fins 7.087.000 han estat gastades, no emprades per cap tipus de projecte.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Agraïm la seva presència, com les explicacions que ens ha donat en resposta a aquestes preguntes, així com de tot l'equip que l'acompanya.

II. Proposició no de llei RGE núm. 3923/01, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Ecologista, relativa als plans directors dels aeroports de les Illes Balears.

Senyores i senyors diputats passam al segon punt de l'ordre del dia relatiu a la proposició no de llei RGE núm. 3923 de l'any 2001, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista, relativa a plans directors d'aeroports de les Illes Balears. Per a la seva defensa en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista té la paraula el Sr. Ramon.

EL SR. RAMON I JUAN:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Esper que se'm senti bé, perquè tampoc tenc la millor veu del món en aquests moments. Bé veim ara aquesta proposició que es va presentar ja fa molt de temps, en concret el 19 d'octubre, per tant, la veim amb una mica de retard, però jo crec que és oportú.

Està relacionada amb els plans directors dels aeroports de les Illes Balears, redactats pel *Ministerio de Fomento* i que es varen aprovar inicialment l'any 2000, es varen remetre als consells insulars i al Govern de les Illes Balears també perquè fessin informes, aquestes institucions igualment com algun ajuntament varen fer informes negatius, o molt crítics en algun cas i dia 14 de desembre del 2001 el *Butlletí Oficial de l'Estat* publicava l'aprovació definitiva d'aquests 4 plans directors d'aeroports, dic 4 perquè en el cas de Mallorca a part de l'Aeroport de Son Sant Joan també hi ha l'Aeròdrom de Son Bonet, eren aprovats aquests 4 plans directors, sense que es fes cap cas de les diverses al·legacions o informes negatius. Podem considerar que tots aquests plans tenen un caràcter desenvolupable i exagerat, que no responen a les necessitats reals de la població de les Illes Balears i que contradiuen el model territorial que desitja la majoria de la població i fins i tot

el que té caràcter legal i ja ve previst a les Directrius d'Ordenació Territorial. Globalment podem dir que hi ha lleugeres diferències, però que impliquen aquests plans el poder quasi doblar la capacitat dels aeroports de les Illes Balears en l'horitzó de l'any 2015, en tot cas s'aproximà molt a doblar la capacitat de rebre avions i passatgers.

Bé nosaltres pensam que donat el trànsit dels nostres aeroports és bàsicament de caràcter turístic i donat que també creim que hi ha un gran consens social que no hem d'augmentar quantitativament el nostre turisme, en tot cas s'ha de millorar la qualitat, fins i tot hi ha una llei, la Llei general turística de la passada legislatura que posa seriosos entrebancs a l'augment de l'oferta turística i dins aquestes consideracions no veim per cap banda la necessitat d'aquestes macroampliacions. Hem de recordar que les Directrius estableixen que el nostre model territorial s'ha de basar en criteris de sostenibilitat i que preveuen un creixement màxim de població del 10% en els propers 10 anys. Per altra banda les previsions d'un creixement continuat del turisme fins l'any 2015, no és només que no siguin desitjables, segons el nostre criteri, sinó que tampoc responen a cap criteri realista. Els plans idò és fonament en un creixement continuat del nombre de passatgers fins al 2015, i ja dic que pensam que això no és real, l'any passat ja es va trencar el ritme de creixement i es va produir una lleugera davallada dels moviments en els nostres aeroports. La situació econòmica mundial, els efectes dels atemptats de l'11 de setembre i segons diuen alguns, també els efectes de l'ecotaxa, fan preveure l'estancament o reducció de trànsit de passatgers en els aeroports en els propers anys.

Una altra qüestió important és que les previsions que justifiquen aquests plans directors i aquest creixement desmesurat dels aeroports, es basen en una evolució que han analitzat de l'any 93 a l'any 98 i que fan una previsió de l'increment que es va produir durant aquests anys es mantingués de manera continuada i hem dit abans que aquest creixement lineal no s'ha produït el darrer any, tampoc tenen en compte el període que va des de l'any 1987 a 1993, que tampoc hi va haver increments als nostres aeroports. Davant aquests fets i com dèiem que no és previsible que augmenti molt la demanda, que tampoc és en absolut desitjable, almenys des del nostre punt de vista, dels efectes que tendria sobre el nostre territori, de manera directe i indirecte, però només de la manera directe, ocupació de noves instal·lacions aeroportuàries serien, sinó no ho apuntat malament, 98 hectàrees més que s'haurien d'expropiar en el cas de l'Aeroport de Palma, 51 hectàrees a Eivissa i no he trobat les hectàrees que farien falta en el cas de Menorca ni de Son Bonet, a més de coses significatives. En el cas d'Eivissa la zona aeroportuària afectaria part del territori que quan es va redactar era només reserva natural de les Salines i avui dia és reserva natural i parc natural, aprovat per aquest Parlament. En cas de Son Bonet és un aeròdrom que ara li volen donar més funcions, hi ha un conflicte amb l'ajuntament corresponent, les seves normes urbanístiques i també un conflicte amb els veïns que s'han organitzat mitjançant una plataforma per oposar-se a les ampliacions. En el cas de Menorca és una estranya manera de respectar la reserva de la biosfera de l'illa de Menorca i també els impactes directes i indirectes serien molt importants.

Bé tot això fa que plantegem per què el Ministeri de Foment i el Govern central tenen aquest interès de fer aquestes grans inversions, d'altra banda molt costoses. Nosaltres pensam que des del Govern central únicament estam disposats a fer les inversions que tenen una rendibilitat econòmica i que desprecien altres que serien més rentables socialment. Aquestes que tenen major rendibilitat econòmica estan disposats a fer-la, encara que sigui passant per damunt les competències de la nostra comunitat autònoma i això és greu, en un moment en què el mateix Ministeri es nega a finançar les carreteres de les Illes Balears si aquí no feim autopistes, o quan recents informes diuen una vegada més que la comunitat autònoma que disposa d'un menor pressupost per habitant és la comunitat de les Illes Balears, és a dir, no es cobreix el dèficit històric, no es cobreixen necessitats vitals i es projecten aquestes obres, més aviat diríem faraòniques. I realment si el Govern central vol atendre les necessitats aeroportuàries, les necessitats dels ciutadans de les nostres Illes, li suggeriríem una sèrie de punts que serien més interessants. Per exemple resoldre la freqüència d'algunes línies aèries declarant l'obligació de servei públic, cosa que s'ha negat a fer fins ara, per exemple una major reducció per a residents dels preus dels bitllets que són realment abusius avui dia, amb una reducció de les taxes aeroportuàries, per exemple dotació de personal suficient als aeroports, avui llegíem a un diari d'Eivissa el conflicte que s'ha creat a l'aeroport perquè dia 1 d'abril vol que obri les 24 hores, sense més personal i ja s'ha convocat una mobilització, o per exemple tenint en compte el que va passar la setmana passada, que hi hagués una mica més d'operativitat en casos de boira no excessivament densa, com ja dic, va ser la setmana passada que així i tot hi va haver uns retards molt greus dels nostres aeroports.

Per acabar, també pensam que l'actuació del Ministeri de Foment suposa una confrontació total i absoluta en l'ordenament jurídic i les competències de la nostra comunitat. Segons les Directrius d'Ordenació Territorial, en el seu article 79 es diu que aquesta llei vincula totes les administracions públiques al territori de les Illes Balears, sense perjudici de les competències de cadascuna. Segona, el Govern de les Illes Balears haurà d'emetre informe vinculant, vinculant prèviament a l'aprovació d'un pla de l'Administració general de l'Estat per les seves entitats autònomes. L'article 64 es vincula les noves infraestructures aeroportuàries al Pla director de transport de les Illes Balears i els articles 47 i 50 els plans territorials de Menorca i Eivissa i Formentera hauran de fixar les dimensions de les zones de serveis aeroportuaris. Tot això no es respecte amb l'aprovació dels plans directors dels aeroports, però és més, ha arribat en el meu poder una carta enviada aquest mes pel Director General d'Aviació Civil al responsable d'Ordenació Territorial del Consell Insular d'Eivissa i Formentera, supòs que els altres consells insulars també l'hauran rebuda, però en aquest cas tenc aquí la fotocopia, allà on es diu resumint, que haurà d'adaptar l'ordenació territorial d'Eivissa i Formentera al projecte de l'aeroport. Nosaltres pensam que això realment és el món a l'inrevés, el que s'haurà d'adaptar al model territorial, pensam nosaltres, són aquestes dimensions de l'aeroport, el primer és definir quin model territorial volem i després adaptar-hi les infraestructures.

Per tant, ens trobam en una situació de confrontament, confrontació de projectes, confrontació de legalitats i de competències. Pensam que davant aquesta situació s'ha de tornar a una racionalitat que per a nosaltres passaria pel punts que du la nostra proposició no de llei, que per altra banda és molt modesta, o sigui, que el Govern central respecte la legalitat vigent a les Illes Balears, que realitzi els plans directors dels aeroports de Son Sant Joan, Son Bonet, Menorca i Eivissa, per tal de complir aquesta legalitat i a partir d'ara treballi amb els criteris de respectar el consens, l'acord i les bones relacions amb les diverses administracions, sobretot quan hi ha responsabilitats compartides, però on tots estarem d'acord, que la responsabilitat exclusiva d'ordenació del nostre territori correspon a la nostra comunitat autònoma i no són acceptables imposicions per part del Govern central.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Diputat. En torn de fixació de posició per part del PSM-Entesa Nacionalista té la paraula el seu portaveu el Sr. Buele.

EL SR. BUELE I RAMIS:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Nosaltres veim amb bons ulls que el Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista presenti avui a la comissió d'aquest Parlament un tema que creim que té una forta incidència en la vida pública d'aquestes Illes, ens referim a aquestes macroinstal·lacions que s'hi estan construint i que estan subjectes a aquests 4 plans directors de les Illes Balears, que afecten a Son Sant Joan, Son Bonet a Mallorca i a l'Aeroport de Menorca i Eivissa.

Respecte aquesta proposició que ens presenta el Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista nosaltres pensam que efectivament en principi i per descomptat que li donam el màxim suport, però també volem afegir algunes observacions perquè consideram que val la pena tenir-les presents. Es tracta d'un pla director que proposa un conjunt d'actuacions per absorbir el creixement previst de trànsit a l'any 2005 i això du aparellat que hi hagi un espectacular increment de previsió de passatgers, un espectacular increment d'obres que es preveu en aquest pla i una capacitat de moviments en hora punta que d'acord amb el pla estableix que s'hi han de fer construccions i més construccions. Nosaltres també voldríem també prestar una mica d'atenció a les conseqüències de tot això, és una ordre ministerial que surt de la Presidència i és una ordre que va signada conjuntament pel Ministre de Foment i de Defensa, nosaltres creim d'un bon principi que es tracta d'una instal·lació en la qual està incidint el Govern de l'Estat d'una manera que no creim que sigui la més adequada respecte del respecte que s'ha de tenir de les administracions autonòmiques, insulars i municipals.

Creim que val la pena assumir, nosaltres ens feim nostra l'anàlisi que s'està fent des d'instàncies diverses allà on aquesta previsió espectacular d'increment de passatgers, o el

gran volum d'obres previstes o l'increment de capacitats en hora punta, o les conseqüències són més negatives que positives. De fet nosaltres no voldríem entrar en el detall d'allò que és el Pla director, però tan a Menorca com Eivissa i particularment l'Aeroport de Son Sant Joan d'aquí de Mallorca són un exemple clar que d'allò que des d'aquest Parlament entenem que s'ha de demanar la revisió, s'ha de demanar la revisió perquè són uns plans que fan unes estimacions de creixement de la demanda de passatgers, de vols i d'activitats que requerirà una actuació a curt i mitjan termini d'adaptació, adaptació de les plataformes comercials i adaptació de les plataformes d'aviació a la demanda que es té prevista. Si per a l'any 98 s'estimava que hi hauria 17,5 milions de passatgers, es calcula que l'any 2015 serien 38,5 milions, és a dir, gairebé el doble d'allò que hi havia a principis dels anys 90 i això ens sembla una exageració en la previsió. Però també ens semblen exagerades les obres que s'hi preveuen en aquest pla que afecte el camp de vol, les plataformes, la zona de passatgers, la zona de càrrega, les zones industrials, la zona de serveis, la zona d'aviació general, en uns límits que a nosaltres ens semblen molt exagerats, pel fet que la zona de servei passi de 698 hectàrees a 767, per exemple o l'increment dels edificis terminals en 80.000 metres quadrats o que hi hagi una nova zona de càrrega de 21 hectàrees. Tot això ens sembla que és una mica exagerat.

Però a banda d'això el que volem dir és que creim que aquests plans directors dels aeroports de les Illes Balears estan xocant amb massa elements que ens fan reclamar aquesta revisió que ens proposa el Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista. Nosaltres com a membres del Grup Parlamentari del PSM-Entesa Nacionalista volem recordar que aquest mateix Parlament ja ha pres decisions i resolucions que s'han adoptat en aquest Parlament i amb les quals xoca, creim que plenament, aquests plans directors dels aeroports, per només recordar-ne una voldria treure la de la Comissió d'Ordenació Territorial del mes de març de l'any passat, allà on s'instava a l'Administració de l'Estat a implantar millores mediambientals enfront dels renous i molèsties que ja en l'actualitat s'estan produint a l'aeroport, ens podem imaginar el que representa que un pla director d'aeroports enlloc d'afavorir la qualitat de vida de la població dels voltants d'aquestes instal·lacions, intensifiqui encara més les molèsties en el cas que es dugui a terme plenament aquest pla director. No ens volem detenir tampoc, ja ho ha fet el portaveu del Grup d'Esquerra Unida i Ecologista en relació a les Directrius d'Ordenació del Territori, però sí que volem fer esment que aquest Parlament s'ha pronunciat i creim que s'ha de continuar pronunciant a favor que aquestes instal·lacions aeroportuàries, lluny de empitjorar la qualitat de vida contribueixin a millorar-la, sobretot en aquelles poblacions que estan molt més acostades.

També creim que està xocant de ple amb el procediment que nosaltres consideram que seria el més correcte, com és ara que les instal·lacions d'aquestes característiques s'establís una col·laboració molt més estreta entre les diverses administracions, l'estatal, l'autonòmica, la insular i la municipal, ja ho ha dit el portaveu que m'ha precedit, aquest pla director s'ha fet d'esquena a les observacions i al·legacions que hagin

pogut sorgir des d'aquí i això a nosaltres ens sembla que és una mala manera de procedir.

Finalment, les normatives urbanístiques vigent en l'actualitat a les tres illes, creim que són de respectar, no només per la gent que resideix aquí, sinó també per a les administracions públiques i concretament per a l'Administració de l'Estat que en aquest pla director nosaltres veim clarament que les està infringint i si se'm permet l'expressió, també quant a la previsió d'augment de passatgers, creim que val la pena que es tenguí en compte la realitat actual, i el fet que fins i tot des del mateix Grup Parlamentari Popular s'està reconeixent una minva en la davallada de turistes que estan venint, i per tant que no seria correcte aplicar una previsió tan alta com la que està fent. Per això nosaltres donarem suport a aquesta proposició no de llei que se'ns ha estat presentada avui. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Buele. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el seu portaveu, Sr. Cànoves.

EL SR. CÀNOVES I ROTGER:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc també per dir que nosaltres veim amb molt bons ulls la presentació per part d'Esquerra Unida i Ecologista d'aquesta iniciativa, perquè creim que aquí el que es planteja són dos models, que xoquen frontalment, com han dit els portaveus que m'han precedit. El fet d'intervenir en un darrer torn a favor sempre em facilita les coses per poder dir que estam plenament d'acord amb les intervencions anteriors, i que simplement el que volem és deixar constància d'una sèrie de notes: En primer lloc, aquests dos models, un model desenvolupista, amb els plans directors presentats pel Govern central, i aquest nou model territorial que defensa tant el Govern de les Illes, com els consells insulars, com les resolucions d'aquest parlament en aquesta legislatura.

És cert que l'article 166 de la Llei 13/96, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i d'ordre social, assenyala que els plans directors dels aeroports d'interès general i de les seves zones de serveis hauran de ser informats per les administracions afectades que ostentin competències en matèria d'ordenació del territori i urbanisme, i per tant així s'ha fet, i s'han evacuat informes no sols per part dels consells insulars i del Govern, sinó també per part d'alguns ajuntaments; i afegeix aquest article 166 que quan l'autoritat urbanística competent, en aquest cas l'autoritat autonòmica, per a l'aprovació en aquest cas del Pla especial d'ordenació del sistema general discrepi amb Aena respecte del seu contingut, s'haurà d'obrir un període de consultes de sis mesos perquè es posin d'acord. Nosaltres creim que abans que vengui el Pla especial, jo crec que aquesta filosofia que inspira l'article 166 ja s'hauria d'haver posat en pràctica per a l'aprovació dels plans directors, i haver-hi una major coordinació i una major disposició per part de l'Administració central a conjuntar els dos models, i no a presentar dos models xocants, com s'ha dit abans.

Deixant de costat el tema de l'aeroport de Son Bonet, que és un tema apart, la resta dels aeroports de les Illes es caracteritzen per una forta estacionalitat, enfront d'altres aeroports de la resta del territori espanyol i europeu, una forta estacionalitat que provoca saturacions puntuals. I de l'experiència d'altres aeroports es deriva que la implantació d'estratègies de desenvolupament turístic per combatre puntes de trànsit tenen, amb l'experiència dels altres aeroports, una relativa escassa incidència; totes aquestes polítiques realment han donat molt pocs resultats sobre la demanda de la necessitat de la capacitat dels aeroports.

Aquest plans contemplen -també ja s'ha dit abans- taxes de creixement enormes, en front del que són les polítiques d'ordenació del territori que s'estan plantejant en aquesta legislatura. Quant a nombre de passatgers, sense anar més enfora, a l'aeroport de Son Sant Joan es preveu un creixement de passatgers d'un 60% en 10 anys, o d'un 90% en un horitzó de 15 anys. Això ja demostra un poquet que aquestes xifres, aquestes previsions, són desmesurades si les posam, per exemple, en relació amb les Directrius d'ordenació del territori i amb les previsions de creixement de sòl residencial d'un 10% a les illes d'Eivissa i Formentera i a Mallorca, i d'un 12% a Menorca, sense tenir en compte les normes territorials cautelars que hi ha aprovades, i els apunts, és a dir les intencions que s'endevenen per allà on aniran els PTI. Per tant, hi ha una contradicció. Això és pràcticament un creixement de passatgers d'un 30% cada quinquenni. Clar, això va en dissonància, és a dir va en contradicció amb les previsions que he dit abans de creixement del sòl residencial. O una o l'altra, però les dues són contradictòries.

Respecte -ja s'ha dit per part del proponent- de l'article 79, jo crec que almanco el Parlament de les Illes Balears ha de ser conseqüent amb les lleis que aprova, i si l'article 79 clarament diu que aquesta llei vincula totes les administracions públiques, i que a més el Govern de les Illes haurà d'emetre informes vinculants prèviament a l'aprovació d'un pla de l'Administració general, com a mínim és discutible. Però el que no és discutible és que el Parlament de les Illes Balears ha de defensar el contingut d'aquest article i l'aplicació d'aquest article, i per tant sols defensant l'aplicació d'aquest article ja hauríem de demanar, ja és base suficient per demanar la revisió dels plans directors dels aeroports. Aquests plans, com dic, es basen en una previsió de creixement que resulta contradictòria amb els criteris d'actuació del Govern de les Illes, basat en la contenció del creixement, però també amb la reconversió de l'activitat turística.

I el tema de Son Bonet és un altre tema a part, perquè és un tema que Aena ha deixat morir poc a poc, amb una indecisió, amb una falta de visió de futur per a aquest aeroport, amb una indecisió de dir clarament si havia de ser un aeroport general, o un aeroport esportiu, i sobretot tenint en compte un fet puntual important que demostra aquesta indecisió, que és que a Son Bonet Aena mai no ha volgut instal·lar un subministrament de combustible o de carburant per als avions. Per tant, el que vol proveir-se de combustible se n'ha d'anar a Son Sant Joan, amb les dificultats que hi ha d'entrar a Son Sant Joan. I aquesta indecisió també arriba al mateix punt en què

també hi ha hagut un desenvolupament urbanístic, amb les normes urbanístiques, que ningú no ha dit res, ningú no ha presentat al·legacions, i en aquests moments hi ha una forta pressió en contra del creixement d'aquest aeroport, i jo crec que en aquest moment xoquen les previsions del Pla director de Son Bonet amb el que han estat durant aquests darrers anys les previsions urbanístiques de l'Ajuntament de Marratxí. Això no és un problema d'ara, és un problema que ve de molt enfora. Per tant, aquesta indefinició d'Aena duu ara a aquesta situació que no permet el creixement, i jo crec que el futur de l'aeroport de Son Bonet és un futur..., és un aeroport que té molt poc futur, crec jo, perquè si es defineix l'aeroport de Son Bonet com un aeroport esportiu, jo crec que efectivament ha de créixer, però no pot créixer en el lloc on està situat en aquests moments, perquè en el seu moment no es va actuar.

Per tant, nosaltres per totes aquestes raons, i també donam suport als arguments dels portaveus que ens han precedit, donarem el nostre vot favorable a aquesta proposició. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Cànoves. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula el seu portaveu, Sr. Piña.

EL SR. PIÑA I SAIZ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Esper de la benevolència de la presidenta, a una *cierta elasticidad, y no precisamente la de la demanda turística, como se dijo hace poco* amb l'ús del temps, perquè s'han dit moltes coses, i valdria la pena, es fa impossible amb el temps de què disposaré comentar totes i cadascuna d'elles.

Començaré pel que hauria de ser el final. És una proposició modesta, s'ha citat en dos casos. *Desde luego no es una proposición modesta. Es una proposición con un calado enorme porque no se está pretendiendo, por lo que se ha dicho, no por lo que se ha escrito, la revisión de los planes directores. Se está pretendiendo, se está deslizándose un cambio esencial en el rango de la legislación que en este momento está vigente en este país.*

Com que el temps no és llarg, no crec que valgui la pena parlar del 12.19 de l'Estatut, ni del 148.6 ni del 149.20 de la Constitució, ni quelcom que almanco s'ha citat una vegada, que és el 166 de la llei d'acompanyament del 97, que és l'element base per configurar un pla director. Per un altre costat al text, i al llarg de tota l'exposició, s'estan contraposant estadístiques i previsions. A mi això sí que em pareix realment pervers, sobretot si les previsions realment el que contenen són el concepte de pretensions, no de previsions. Les estadístiques el que fan és amidar uns resultats d'una sèrie de fets ocorreguts amb el temps, i això, acompanyat dels valors de les condicions de contorn, així com a les tendències, així com la voluntat d'assolir uns determinats objectius, poden configurar unes pretensions, i *pueden llegar a cuantificar unas previsiones. Pero contraponerlas per se es comparar o tratar de sacar conclusiones del análisis de elementos que desde luego no*

son homogéneos, y por lo tanto nos llevan a conclusiones absolutamente falsas, viciadas en origen. No son los planes directores los que entran en contradicción con la legislación vigente. Es determinada legislación vigente que no cumple con el contenido del artículo 166, que contempla la protección de infraestructuras e instalaciones de interés general, que trascienden del ámbito de cualquier delimitación territorial que no sea la del Estado español, es decir la de España. Determinadas cuestiones han sido dictadas en un desconocimiento o desprecio que entra en contradicción con el contenido de ese artículo 166, que está precisamente para defender y ordenar el entorno aeroportuario con el fin de que el conjunto de medios e instalaciones de un aeropuerto puedan cumplir con los fines de interés general que justifican su existencia.

Por otra parte, a mi me da la impresión de que algunos de los intervinientes no conocen con precisión qué sea o deje de ser un plan director de un aeropuerto, como de cualquier otra instalación de interés público. Desde luego no es un plan de inversiones. Desde luego no es un planteamiento estático e inamovible. Desde luego no es una orden de actuación inversora en proyectos de ejecución redactados hasta el último detalle, irreversible e inmutable. Es el planteamiento de un programa de actuaciones en términos muy generales, para conseguir que, partiendo de una situación dada en un momento específico en el tiempo, un objetivo que se define como el previsto o el que se pretende, y contiene en si mismo y define los medios y los hitos a considerar, las acciones, las inversiones, etcétera, y en particular se establece un mecanismo interno de corrección y actualización, con plazos de obligado cumplimiento para dicha actualización, y para adecuarlo a la evolución de las condiciones de contorno y de las tendencias. Es decir, no obliga a nada pero previene.

Acusar de perversidad y de desarrollismo, de gigantismo a un plan director es algo que me parece que debe de calificarse por lo menos, y en términos muy suaves, de inapropiado. El Plan director no impone, no inicia, responde a lo que vaya ocurriendo, de forma y manera que la respuesta adecuada y la inversión necesaria se prevea en el tiempo capaz de ejecutarse de forma que se evite la saturación, y las ineficacias e ineficiencias que una respuesta apresurada y urgente acostumbra a conllevar.

I per un altre costat, fa tota la impressió que la culpa que aquí estiguem més o manco massificats és dels aeroports. Mirin, senyores i senyors, els aeroports de Balears no tenen cap vocació de créixer, perquè el tràfic dels aeroports de Balears no implica cap vocació de créixer, d'incrementar la capacitat. És una servitud incrementar la capacitat, perquè el tràfic creix, perquè la societat ho demanda. Bastant té l'aeroport amb absorbir el que ha absorbit al llarg dels darrers anys. I per un altre costat, tampoc no he sentit cap veu que comparàs tots aquests pecats de desarrollismo, de gigantismo, etcétera, de los planes directores actuales con los planes directores de 1988, de 1992, de 1993, definidos por los gobiernos anteriores, los gobiernos que en aquellos momentos estaban en el Gobierno de la nación, en el que donde hoy se prevé..., y discrepo de las cifras sobre incremento de consumo de

territorio que se han citado, porque las que obran en mi poder, y está aquí toda la documentación de los planes directores en términos exhaustivos son muy inferiores, y de hecho el incremento de territorio del aeropuerto de Palma en el plan actual son 17 hectáreas, frente a las 375 que el Plan director de 1988 planteaba. Y estas 17 hectáreas se configuran en el interior de las dos pistas. Quiere decir que no afectan a ningún territorio exterior a los lindes actuales del aeropuerto, mientras que el del 88 consumía 367 hectáreas, i precisament a una zona que no és d'allò més confortable per posar-hi instal·lacions, perquè era a Son Ferriol, era a Mercapalma, es Coll d'en Rabassa, etcètera, y nadie ha hecho absolutamente ningún comentario. Entiendo que, a la vista del muy conservador incremento en el consumo de territorio que se ha planteado, deberíamos de ser más bien favorables, y más bien aceptar que el criterio que se ha utilizado es perfectamente válido.

Téngase en cuenta que por otra parte Menorca e Ibiza tienen en el plan director actual un ligero incremento de territorio, que básicamente es por razones de seguridad, para adecuar el funcionamiento de la pista de rodadura como pista de vuelo, cumplir con las condiciones y requisitos OACI, que han sido incrementados en el año 1997, han tenido publicidad en el 1998, y estoy citando de memoria las cifras, y han entrado en vigor en el año 99, finales, 2000, de forma y manera que la utilización de una pista de rodadura como alternativa de una pista de vuelo exigen mayores condicionantes de seguridad y de separación con respecto a la linde del territorio aeroportuario, y está claro que no poder utilizar la pista de rodadura de esos dos aeropuertos en caso de una emergencia en la pista de vuelo, que implicaría el aislamiento de cada una de las islas en términos de transporte aéreo.

Se ha citado también el respeto medioambiental, i s'ha dit que al mes de març, crec, vàrem parlar d'aquesta qüestió, y desconozco, salvo un caso, institución alguna que aplique tan férreamente un plan de protección medioambiental exigible a los órganos aeroportuarios y a todas y cada una de las empresas que trabajan en él.

Per altre costat, el que hi ha, que també és destacable, és que s'està plantejant la supressió de la capacitat de competència de l'Administració de l'Estat, del Govern, per actuar en la protecció i desenvolupament d'una infraestructura d'interès general; però s'oblida que aquest parlament està suplantant el Govern, que no ha fet els deures del Pla director de transports, que si hagués estat fet i acabat, sí que hagués estat considerat, a les hores de redactar els plans directores.

Insisto: no son los aeropuertos de Baleares que crean tráfico. Los aeropuertos tienen que adecuarse para absorber el tráfico que la sociedad balear, que el entorno socioeconómico de cada una de las islas quiera y sea capaz de generar. I el que no pot ser és parlar així com estam parlant ara, i si després resulta que totes aquestes pretensions, que no previsions, que feim ara, o que fa qualcú, no es compleixen per excés, acusar l'aeroport de ser incapaç de donar un servei de la suficient qualitat per mantenir l'interès de tots aquells que

viatgen a les nostres illes, i que són element essencial per al manteniment de la nostra economia.

Hi ha hagut un detall curiós: *Operatividad en casos de niebla*. No em resistesc a fer un comentari: els tres aeroports de Balears estan en condició ILS, categoria 2, que pel nombre d'hores de visibilitat reduïda, per davall de categoria 2 que existeixen als nostres aeroports, atesa l'estacionalitat, i no solament l'estacionalitat en l'any, sinó l'estacionalitat en l'horari del dia que es produeix, fan que qualsevol inversió addicional fos clarament antieconòmica, absolutament antieconòmica, una disparada brutal de cost, perquè després tampoc no servís per res, perquè l'aeroport pot estar perfectament preparat per això que deim, en termes *absolutamente coloquiales de aterrizaje a ciegas, pero si el avión que aterriza no está instrumentado para el aterrizaje a ciegas, y el piloto que lo pilota no está calificado para el aterrizaje a ciegas, tiene las mismas limitaciones que si el aeropuerto no tuviera ninguna instalación para aterrizar con niebla*. La qual cosa vol dir que estam demanant, encara que sigui de manera subliminal, una inversió absolutament desproporcionada, per a una utilització que després resultaria ser, el més probable, pràcticament zero.

Perdonin, honorables, que torni a insistir. Aquests plans directors són l'expressió més conservadora i més respectuosa amb el consum de territori que es pot arribar amb els coneixements de la tècnica actual, per tenir un conjunt aeroportuari, un espai aeroportuari capaç de donar amb la qualitat que sigui acord amb aquesta pretensió de millora de qualitat del nostre turisme, per absorbir aquells increments que la societat de les Illes vulgui, que la societat de les Illes generi, i que s'aniran executant al llarg de la conclusió, o de l'aparició dels creixements a partir d'avui, no dels prevists.

A on ens duu tot això? Que entenc que, o bé es planteja de manera clara que *la pretensión es sustituir la capacidad legislativa y ejecutiva del Gobierno central por otras instancias, en este caso la autonómica, y en algún caso se ha citado también la municipal; se dice claro y discutimos sobre eso, se acepta que es la legislación del rango que estoy hablando la que tiene que adecuarse al contenido de la legislación general, se acepta que es la sociedad la que genera el tráfico, y no los aeropuertos -y no me cansaré de repetirlo-, y en ese caso replanteamos la cuestión mediante una razonable retirada de esa proposición no de ley, replanteamiento de la cuestión, y en caso de que se mantenga, con harto dolor de nuestro corazón, o el mío en particular, porque he procurado encontrar siempre fórmulas de consenso cada vez que he tenido que intervenir, y creo que algunos de los presentes y de los miembros de la cámara lo saben, tendremos que votar claramente en contra, porque no compartimos ni los tres asertos, ni el contenido profundo de la proposición*. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Diputat. En torn de rèplica té la paraula el Sr. Ramon.

EL SR. RAMON I JUAN:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, agrair als portaveus dels grups parlamentaris del PSM-Entesa Nacionalista i del grup Socialista, el suport a aquesta proposició no de llei, i després voldria rebatre algunes de les afirmacions que ha fet el portaveu del Grup Parlamentari Popular. Però abans de rebatre voldria coincidir amb ell, a més coincidir absolutament en una cosa: Ell diu que els aeroports han d'estar per servir la demanda de tràfic que la societat de les Illes vulgui. Efectivament, això és el que volem nosaltres també. Però el volum de tràfic que la societat de les Illes vulga, que no el decideixi Madrid, ho hem de poder decidir nosaltres. Aquest parlament és sobirà per definir el model territorial de les Illes Balears, i cadascun dels consells insulars per concretar-ho amb els seus plans territorials. Precisament això és el que volem nosaltres. Efectivament, l'aeroport no prejutja el model. El que està clar, però, és que si volem un model de contenció territorial, no necessitam aquests macroaeroports, no necessitam aquestes obres faraòniques. Per tant, un respecte precisament al que vol la societat de les nostres illes, al que expressi la majoria en cada moment.

Després voldria contestar a allò d'invertir en rang legal. No hi estic d'acord en absolut. Jo reconec una concurrència de competències, un cert conflicte jurídic, però que no ens arranqui de la Constitució, per favor. Jo tenc aquí davant els decrets d'aprovació dels plans directors dels aeroports. Bé, llegint el cas de Menorca, que és que tenc davant però tots ho diuen igual, aeroport (...) *del Estado según el artículo 149.1 vigésimo de la Constitución*. No, això és una fallàcia, això és una fallàcia. La Constitució no diu que els quatre aeroports siguin d'interès general de l'Estat; la Constitució reconeix a l'Estat la competència en els aeroports d'interès general, però no és la Constitució que llavors diu "i aquests quatre, també Son Bonet, són aeroports d'interès general".

Però és que si citam articles de la Constitució també podem citar el 150, si no vaig equivocat, que permet a l'Estat delegació de competències de les que són exclusives, i això seria una cosa que també es podria plantejar l'Estat, perquè si per a algú són d'interès general els aeroports de les Illes Balears és per als ciutadans de les Illes Balears. M'agradaria saber què importa a un ciutadà de Logroño o de Sevilla, o no sé què, els aeroports de les Illes Balears; no hi ha un interès, no és com l'aeroport de Madrid, que serveix de connexió per a tot el territori de la península; els aeroports de les Illes Balears són d'interès general per a les Illes Balears, i la Constitució no obliga a res, ho permet i a base de llavors introduir un article a la Llei d'acompanyament -ja no record de quin any- cobrir-se l'Estat d'una certa aparença de legalitat per fer una altra cosa, per recuperar competències en ordenació territorial que estan en possessió de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

I jo demanaria al Grup Parlamentari Popular: Vostès volen que, les competències d'ordenació territorial de les Illes Balears, les exerceixi aquest parlament, sí o no? Vostès volen que les Directrius d'Ordenació Territorial que redactaren vostès i aprovaren vostès, en concret els articles que ja havia citat abans, articles 79, 64, 47 i 50, i el mateix article 1, si no vaig

equivocat, que parla de model territorial, i el 33, són d'aplicació o no són d'aplicació? Jo sé que les Directrius d'Ordenació Territorial varen ser recorregudes davant el Tribunal Constitucional, o vaja, estan recorregudes i es varen suspendre... Sí, o es varen suspendre uns articles... Però, no, vull dir que són les Directrius..., no, les Directrius estan en plena vigència i les Directrius diuen una sèrie de coses que s'hauran de complir, pens jo.

Llavors també és diu: "Miri, un pla director no és pròpiament un pla territorial, no imposa res, només fa un programa d'actuacions". Sí, però el cert és que escriuen des del ministeri als consells insulars per dir que reservin el sòl que preveuen per als plans directors territorials, que han de donar el vistiplau als plans directors territorials perquè es pugui preveure això.

Quant al creixement d'hectàrees, jo ho he agafat dels informes dels consells insulars. He de dir que excepte el cas d'Eivissa, que he vist els plànols amb un cert detall, els altres plànols no els conec, però en el pla director d'Eivissa, li ho dic clarament, les hectàrees no les he comptat (...), però és una franja impressionant de territori que s'augmenta, que s'agafa de més enfora, i no em val l'excusa que l'habilitació de la pista de rodatge per a pista d'emergència fa que s'hagin d'augmentar les dimensions de seguretat; jo el que he vist en els plànols del pla director és que simplement s'augmenta la capacitat, s'augmenta en paral·lel, és la mateixa distància en paral·lel a la pista de rodament i en direcció cap a la mar; vull dir que s'amplia la capacitat tant de terminals com d'estacionament, és una ampliació molt important de capacitat i, ja dic, és augmentant una superfície de terrenys que, a més, ha de passar a propietat d'AENA i per tant s'hauran de fer expropiacions perquè no crec que els propietaris cedeixin voluntàriament. Ja dic que ho tenen quantificat els serveis del consell insular -jo no ho he comprovat- en 56 hectàrees, en tot cas una invasió de territori en un entorn privilegiat i en alguns casos protegit molt important.

Jo crec que aquí al final es tracta de dir que, bé, el Govern central en la política aeroportuària, ja dic, pot cedir i pot fer, el que seria molt lògic, en col·laboració, com està passant, per exemple, en el tema de ports, que també són de competència exclusiva de l'Estat, segons la Constitució, i hi ha una col·laboració. Ho podria fer, però en definitiva aquí assumim les competències d'ordenació territorial i estam disposats a gestionar-les, o tornam a entregar tot en mans de Madrid i que ells facin el que vulguin.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Ramon. En torn de contrarèplica, diferents grups que vulguin intervenir? Pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista té la paraula el Sr. Buele.

EL SR. BUELE I RAMIS:

Molt breument, Sra. Presidenta, perquè des del nostre grup parlamentari donam suport a tot el que ha dit el portaveu del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Ecologista. Hem de fer dues observacions, com a mínim dues, respecte de la intervenció que ha tengut el portaveu del Grup Parlamentari Popular. Una de tipus més genèric, en el sentit que ha posat damunt la taula una diversa concepció de molts d'elements que ha tret: la mateixa Constitució, l'Estatut d'Autonomia, la legislació autonòmica, la legislació estatal però, sobretot, el concepte d'interès general. Interès general per a qui? Interès general per a qui?, perquè, clar, quan es tracta de construir una macroinstal·lació com és un aeroport a les Illes, interès general de qui?, del conjunt de l'Estat? I quan es tracta d'aconseguir l'interès general dels habitants d'aquestes illes per poder voler d'una illa a l'altra o d'aquestes illes a la península, quin concepte es té d'interès general?

Però ens limitam només a dir això i a fer un breu comentari més específic respecte a què se'ns ha dit que no hem dit res respecte d'altres plans directors anteriors, que eren des del seu punt de vista pitjors que aquest. Naturalment avui no parlem de plans directors anteriors, ho varem fer en el seu moment, ens hi varem pronunciar des del nostre grup parlamentari, i avui tractam aquest, que és el que afecta directament en aquest moment.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Buele. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Cànoves.

EL SR. CÀNOVES I ROTGER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Molt breument perquè, parlant precisament d'aeroports, hi ha diputats que tenen la necessitat i la urgència de partir per arribar a les seves illes.

Simplement s'ha remarcat per tres vegades consecutives que no són els aeroports els que generen trànsit, que és la societat que demana poder viatjar i per tant els aeroports s'han d'adaptar a la demanda. Jo crec que això és pervers per si sol, és a dir, amb aquest principi, amb aquesta màxima, per la mateixa regla de tres podríem dir que no són les urbanitzacions o el consum de territori que generen més residents, sinó que és la demanda dels residents, de la societat que demana urbanitzacions i, per tant, s'han de fer més urbanitzacions. Jo crec que és pervers i realment condueix a l'absurd. És a dir, jo crec que aquí es tracta de corregir aquesta demanda en funció de la sostenibilitat del territori i dels recursos de què disposam.

En segon lloc no dubt que aquests plans directors dels aeroports són conservadors, però no són conservadors pel que vostè diu, sinó pel govern que els ha fet. I per acabar, el rang legal. Jo també...; és a dir, són conservadors però no són respectuosos; això li ho reconec.

Quant al rang legal jo li he de dir que també crec que hi ha un conflicte de competències que no està totalment resolt i que crec que aquí, quan hi ha un conflicte de competències, hi ha hagut per part de l'Administració central una actitud d'ignorar els principis de coordinació i col·laboració entre les administracions.

I per acabar jo crec que el Parlament de les Illes Balears i, sobretot, el partit que va proposar una llei com la Llei de Directrius, ha de ser conseqüent amb el que proposa i amb el que aprova. El Partit Popular va proposar les Directrius actualment vigents i nosaltres, que no hi estàvem totalment d'acord, -crec que només es varen consensuar uns quants articles, jo en aquella legislatura no era a la casa- nosaltres ara resulta que hem de ser els conseqüents amb aquestes directrius i defensar l'article 79. Jo crec que els primers que haurien de defensar la vigència i l'aplicació de l'article 79 són els que varen proposar aquestes directrius, és el Grup Popular. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Cànoves. Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el seu portaveu Sr. Piña.

EL SR. PIÑA I SÁIZ:

Gràcies, Sra. Presidenta. *La función crea el órgano*, es diu des de fa molt de temps, però li puc assegurar que en el nostre cas *la función no es el aeropuerto, de ser algo es el órgano, es la función de la sociedad la que crea ese órgano para poder desarrollar aquellas apetencias y conseguir aquellos objetivos que la sociedad se propone.*

Segundo. Las Directrices de Ordenación del Territorio crec que s'aprovaren en temps d'un govern del Partit Popular i el personal, la gent que constitueix aquest partit és conseqüent i amb això està dit tot. I per un altre costat s'ha citat moltes vegades l'article 79. Bé, jo començ a pensar que potser hi ha un cert interès en..., no en donar suport sinó substituir el Govern, que és el que ha de fer l'informe que no va fer, que jo sàpiga. Punt i a part.

No són decrets, són ordres ministerials, i la definició d'interès general està en un decret de l'any 88, no el concepte, sinó com s'hi arriba, i vull recordar a la comissió que aquest decret va ser recorregut en el Tribunal Constitucional per la Generalitat de Catalunya i varen perdre, i la manera de dictaminar que un aeroport és o no és d'interès general està recollida en un decret. És concret, concís, hi ha quatre raons, i aplicant una qualsevol d'aquestes quatre raons, tret d'interessos de la defensa, es defineix l'interès general o s'exclou l'interès general. No necessitam macroaeroports. Mirin, com diuen aquí moltes vegades, mirin, -no sé a què ve exactament a què ve aquesta expressió però utilitz la mateixa que utilitzen molts de parlamentaris- AENA, que és el responsable inversor, estaria encantat de no haver de fer les inversions que ha hagut de fer fins ara per absorbir el trànsit que ha d'absorbir; no tendria cap inconvenient si el trànsit disminuís, i això està previst en el pla director i no hi ha ningú

que ho hagi dit. És en funció de l'evolució que hi hagi d'aquí endavant que s'ordenaran les inversions, no es faran gratis *et amore* perquè no serveixin per a res. Això els ho puc assegurar com a professional del ram, ho tenim claríssim.

Per un altre costat, l'interès general d'un aeroport no és un problema exclusivament del moviment aeroportuari; no ja un moviment aeroportuari, i no vull entrar en tecnicismes, sinó que la previsió del *Manhattan* de trànsit d'una propera temporada o l'assignació dels lots, automàticament té incidència en *el espacio aereo, en la ordenación del espacio aereo, en la ordenación de los recursos del espacio aereo*, que no solament és nacional sinó que, de fet, s'està pretenent que sigui europeu. Els record per un altre costat que efectivament hi ha hagut una sèrie de baixes en els darrers temps que no entr a qualificar però que, en aquest moment, totes les previsions que hi ha és que d'aquí al 2007 el trànsit *del transporte aereo mundial se duplique, se doble*. Amb la seqüència que ha tengut Balears al llarg dels anys a mi m'estranyaria molt que no ens tocàs una petita part d'aquesta duplicació del trànsit.

I per acabar, Sra. Presidenta, per acabar, senyories, és molt possible que existeixi una confusió perquè jo, les dades, no les he tret dels informes de ningú, les he tret dels plànols del pla director amb una cosa que jo vaig aprendre a emprar fa molt de temps, que és un simple doble decímetre però que va la mar de bé per mirar, i si mires per un costat, mires per l'altre i fas unes ratxetes, surten *las hectáreas o las áreas absolutamente claras*, i és molt possible que s'hagi confós la zona d'influència, *que no es más que de cautela, que añade una cautela más impidiendo cualquier tipo de construcción, cualquier tipo de utilización que no sea lo que hay con la zona de actuación, que sigui estando exactamente en los mismos límites que hoy delimitan el territorio aeroportuario salvo una mimiampliación en la zona de servicios a pasajeros* que, per descomptat, no són 57 hectàrees. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Diputat. Passam, per tant, ja a la votació d'aquesta proposició no de llei.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

EL SR. LLETAT:

Resultat de la votació: vots a favor, 9; vots en contra, 7; abstencions, cap.

LA SRA. PRESIDENTA:

En conseqüència queda aprovada aquesta proposició no de llei, i agrair a totes les diputades i a tots els diputats presents en aquesta comissió la seva presència i s'aixeca ja la sessió. Moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	12 euros.
Sis mesos	6 euros.
Tres mesos	3 euros.
Preu de l'exemplar	0,60 euros.

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 8
07001 PALMA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma