



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

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VI legislatura

Any 2004

Núm. 15

Presidència
de l'Honorable Sra. Assumpta Vinent i Barceló

Sessió celebrada dia 27 d'octubre del 2004

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 6230/04**, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a soterrament de les vies i futur parc de les estacions de Palma. 282
- 2) **RGE núm. 6231/04**, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a l'aeroport de Son Sant Joan. 288
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores i senyors diputats, començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, demanarem si es produeix alguna substitució.

LA SRA. BINIMELIS I AMENGUAL:

Sí, Sra. Presidenta. Maria Binimelis substitueix Fernando Rubio.

EL SR. MOLINA I FRESNEDA:

Francisco Molina substitueix a Antoni Pastor.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies.

I.1) Proposició no de llei RGE núm. 6230/04, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a soterrament de les vies i futur parc de les estacions de Palma.

Passam, idò, al primer punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la Proposició no de llei RGE núm. 6230/04, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista relativa a soterrament de les vies i futur parc de les Estacions de Palma. Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari PSM, té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Vadell per un temps de deu minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats. No fa més d'una setmana que vàrem, discutir part o alguna part en una proposició no de llei que era en part coincident amb aquesta, però crec que no perquè en parlem molt, s'hagi de deixar de parlar-ne, perquè el problema és greu i, a més, hi ha una demanda social del diàleg, la societat vol parlar d'aquest tema i vol ser escoltada. I nosaltres, com a portaveu d'una part d'aquesta societat, volem que aquest parlament hi digui coses.

Com recordaran vostès, a final de setembre, fa poc més de dues setmanes, començaren les obres del projecte més ambiciós i també podríem dir més important d'aquest govern durant aquesta legislatura, dut a terme per la Conselleria d'Obres Públiques, que és el soterrament de les vies de Palma. Aquest projecte ha estat moltes vegades reclamat, molt desitjat pels ciutadans i malauradament sembla que aquesta alegria que es tenia per part dels ciutadans s'haurà tornat en disgust i en preocupació per dues coses, pel fons i per la forma.

En bon principi, es va redactar i aprovar el projecte de soterrament i de les obres annexes, com l'estació de Son Fuster, que ja ha començat, com he dit abans, i es va aprovar tot això abans de tenir aprovat el Pla de transports, la qual cosa condiona que aquest s'hagi d'adaptar a les infraestructures que estan aprovades, per tant el Pla de transports haurà de recollir allò que ja estigui fet, i no a l'inrevés, com seria lògic, és a dir que el Pla de transports hauria de marcar les infraestructures que són necessàries per dur-lo a terme, però vaja, està fet al revés. I aquest projecte tenia com a finalitat el

soterrament, però, a més, hi afegia les estacions. Aquest macroprojecte consisteix en una estació de tren, amb una platja de vies, de deu, i cinc andanes, a més hi afegeix un aparcament soterrat amb cabuda per a 400 places a la tercera planta, de cotxes, i l'estació enterrada també per a autobusos, a més d'oficines i comerços a la primera planta enterrada.

Per poder dur a terme aquest projecte, aquest gran projecte, no queda més remei que desmuntar tot el Parc de ses Estacions, un parc que fa molt poc temps que ha estat inaugurat i que no haurà servit per a res. El vial que quedarà al lloc on ara hi ha les vies, es convertirà en un vial d'alta densitat de circulació de cotxes, quatre carrils pel carrer Jacint Verdaguer, i finalment la conselleria decideix que per dur a terme aquestes obres s'ha d'interrompre el servei de tren a Son Fuster mentre durin aquestes obres, impeding així que la gent que ve amb el transport ferroviari arribi fins a la Plaça d'Espanya, que és on acaba habitualment.

Abans de fer un projecte d'aquesta envergadura, crec que era important cerca un consens entre tota la ciutadania, cercar un diagnòstic del problema per després poder-lo resoldre juntament amb les diferents administracions, amb les diferents forces polítiques, entitats ciutadanes, veïnats dels barris que donen a tota aquesta macrointervenció, però tot això no hi ha estat. I ara ens trobam que hi ha una gran preocupació i també una gran oposició per part de l'opinió pública a aquests projectes.

Hi ha una gran part de la ciutadania que s'hi ha manifestat en contra, públicament, i estan fent campanyes actualment perquè la conselleria no dugui a terme el projecte. Entre elles hi ha la Federació d'Associacions de Veïnats de Palma, l'Associació d'Usuaris del Tren, el Grup d'Ornitologia Balear, el Comitè d'empresa dels SFM, els veïns dels quatre barris que creuen el corredor verd, que són els Hostalets, Son Fortesa, Son Costa i Son Oliva, també s'hi han oposat perquè se senten enganyats. I, evidentment, si no, no seríem aquí, el PSM tampoc no hi està d'acord. Per això hem presentat aquesta proposició no de llei, per intentar que en aquest parlament es puguin debatre tots aquests temes ja que en el carrer no hi ha hagut la més mínima disposició al diàleg ni per part d'SFM ni per part, tampoc, de la conselleria; fins i tot hi ha queixes d'algunes associacions que han trobat que no se les tractava així com esperaven.

Aquesta proposició no de llei que hem presentat consta de quatre punts. El primer insta el Govern a situar l'estació intermodal a la perifèria. D'aquesta manera s'evitaria que els passatgers que no han d'anar necessàriament al centre de Palma, es poguessin desviar cap a les seves destinacions sense entrar a la Plaça d'Espanya, amb el consegüent estalvi de temps per als usuaris i també per a l'estalvi que es faria de trànsit abusiu dels cotxes pel centre. Crec que l'estació intermodal és millor fer-la fora de la ciutat i fer aparcaments dissuasoris i còmodament es podia garantir aquest apartament i es garantiria als usuaris un accés còmode, ràpid, segur i econòmic utilitzant el transport públic per desplaçar-se al centre. De fet, vull comentar que el que es farà a la conselleria actualment de posar el tren que només arribi fins a Son Fuster i de posar autobusos i llançadores cap al centre, és el mateix que nosaltres demanam però a l'inrevés. Vull dir que crec que no hi pot haver cap

problema, ja que és un assaig que farà la conselleria però a l'inrevés. Nosaltres volem que els cotxes quedin fora i que la gent pugui arribar en tren al centre, per així evitar que hi hagi més saturació de cotxes.

En el punt segon proposam que es descarti la intenció de fer aquest vial de quatre carrils al carrer Jacint Verdaguer, convertir les actuals vies de tren en un vial per a cotxes és una de les propostes que han sorprès més i que alhora són més negatives del projecte. Es pretén substituir el tren per un carrer amb quatre carrils d'entrada cap al centre de Palma, amb milers de cotxes, camions, motos i autocars que hi circularan. Els veïns dels barris, ja ho he dit abans, estan indignats i se senten afectats, enganyats i perjudicats. Després d'anys de promeses i d'esperar una millora de la qualitat de vida del seu barri, que està alterada pels renous i vibracions que pateixen per mor del tren, converteixen aquest corredor amb un corredor de cotxes. La proposta és que es creï una gran zona verda que permeti recuperar l'espai per als ciutadans, amb una gran zona de passeig per a vianants, un carril bici i que el trànsit rodat es limiti a la necessitat dels residents i de transport públic, tal com proposaren els veïnats.

El projecte aprovat pel Govern que implica el soterrament del Parc de ses Estacions i de la via fèrria des de la via de cintura fins a la Plaça d'Espanya, implica igualment la interrupció del servei ferroviari fins al centre de Palma durant dos anys, amb aquesta alternativa que esmentava fa un moment d'organitzar un servei d'autobusos des de Son Fuster fins a la Plaça d'Espanya. A hores d'ara no hi ha solucions, ni l'Ajuntament de Palma ni els Serveis Ferroviaris de Mallorca no tenen ni idea de com organitzar aquest servei d'autobusos des de Son Fuster fins a la Plaça d'Espanya o, com a mínim, encara no ho han fet públic. Tampoc no està clar si passaran per Eusebi Estada o pel carrer Aragó o si organitzaran, se suposa, una caravana d'autobusos per a cada entrada o sortida de tren, amb el que significa, sobretot a les hores punta. Per aquest motiu demanam que, durant el temps que durin les obres, es mantengui l'arribada de la línia de tren fins al centre, en cas contrari això suposaria un atac mortal al ferrocarril, una pèrdua de qualitat de vida als usuaris del tren, un empitjorament del trànsit de Palma, la reducció d'usuaris per aquest efectes dissuasori d'haver de perdre temps al transbord, i passar d'un minut i mig d'arribar de Son Fuster al centre de Palma a haver d'utilitzar 20 o 25 minuts que és el que se suposa que s'emprarà.

M'imagín que algun dels portaveus que intervendran voldrà justificar que tècnicament és impossible, però bé, ja ho veurem, en el cas que hi hagi algú que ho argumenti, ja ho discutirem en el torn de rèplica.

Pel que fa al quart punt, la reforma integral del Parc de ses Estacions és una prova manifesta del fracàs d'un parc a només cinc anys de la seva inauguració. Quan es va construir ja hi va haver bastant polèmica, no va ser acceptat pel seu disseny, a la gent no li va agradar i a més va ser caríssim, va costar 1.500 milions de pessetes i, segons ens han informat recentment, encara no està pagat, només se n'han pagat uns 600 milions, em sembla, bé, aproximadament falten uns 800 milions de pessetes per pagar. A més, s'ha enganyat els ciutadans, perquè aquest projecte, segons manifestacions de l'Ajuntament de Palma,

s'havia de redactar, i a més ho hem vist als mitjans de comunicació, no un dia sinó molts, que han sortit aquestes propostes, per part dels tècnics de l'Ajuntament de Palma, per això es va organitzar o es va convocar una mesa de participació ciutadana i s'havia d'escollar aquesta mesa, i els tècnics de l'ajuntament, enginyers, arquitectes, etc., havien d'elaborar tècnicament les propostes que haguessin fet els ciutadans. Però, sense avisar, de cop i volta, la consellera d'Obres Públiques i la batllessa de Palma presenten conjuntament un projecte que està redactat per un tècnic extern, un tècnic contractat, el Sr. Juan González de Chaves, la qual cosa va significar una sorpresa per als representants d'aquesta mesa, i això ha causat bastant de disgust perquè no han complert aquest compromís que tenien amb els ciutadans de Palma.

Jo els deman que votin a favor d'aquesta proposta. Crec que si recuperem el diàleg vos poden superar les diferències, i sobretot pensin en el futur i pensin en la comoditat dels ciutadans i també pensin que no es tracta de fer macroestacions ni macroprojectes sinó de donar servei a tots els ciutadans en la mesura que sigui possible, però totes les masses fan mal, com deim els mallorquins.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per fixar posició, per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula l'Hble Diputat Sr. Nadal, per un temps de deu minuts.

EL SR. NADAL I BUADES:

Unió Mallorquina votarà en contra d'aquesta proposició no de llei presentada per PSM-Entesa Nacionalista per diferents motius.

Unió Mallorquina té una idea pròpia respecte del tractament que han de tenir les comunicacions, tant per tren com per autobús, pel que fa al transport col·lectiu de l'illa de Mallorca, amb destinació i sortida de Palma. Unió Mallorquina consideram que l'actuació que garantirà un major espai de temps abans d'una nova reforma consisteix a construir una estació intermodal a la perifèria de Palma, amb les següents especificacions: tendria la consideració d'estació terminal per a totes les línies de trens i d'autobusos, estaria unida subterràniament amb la Plaça d'Espanya per tren llançadora gratuït, sense aturades i amb freqüència no superior a tres minuts, disposaria d'aparcaments amb tarifes baixes tant soterrats com de superfície per a automòbils particulars i s'establiria una línia de metro de pagament utilitzant les mateixes vies amb aturades al Rafal, Son Fortesa, els Hostalets i el carrer Balmes.

Unió Mallorquina consideram que la superfície superior del soterrament hauria de dedicar-se essencialment als tres objectius següents: eliminar separació entre els barris, proporcionar espais de lleure donant certa continuïtat al Parc de les Estacions, millorar els accessos a Palma per a trànsit rodat, complementant el carrer Aragó.

En conseqüència, Unió Mallorquina considera insuficient i poc concreta la proposició no de llei, ja que només recull aspectes secundaris d'allò que necessita Palma per resoldre aquest greu i històric conflicte.

A més a més inclou temes que no poden ser objecte d'estudi d'aquesta cambra, atès el repartiment competencial entre les distintes administracions, malgrat tot i donat l'interès de determinats col·lectius ciutadans que coincideixen en les seves demandes amb les que presenta el PSM, restam oberts a transaccionals o a presentar una nova proposició en el sentit expressat i només referit al transport.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Nadal. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de deu minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores diputades, senyors diputats. El nostre grup està d'acord amb la proposició no de llei, per tant, votarem a favor de la proposició que ha presentat el PSM, tenint en compte que ja en altres ocasions hem discutit sobre aquesta qüestió. De fet, a l'anterior comissió d'Ordenació del Territori el nostre grup va presentar una proposició no de llei en aquesta línia i, per altra banda, hi ha hagut també un debat a altres institucions, com al Consell Insular de Mallorca.

Dit això, nosaltres sí que argumentarem, és evident, el nostre vot a favor, perquè consideram que en aquest moment hi ha una oportunitat per replantejar-se aquest projecte que es durà a terme respecte del soterrament de l'estació o de l'arribada del tren a Palma. Creim que és una oportunitat, per una banda, d'escoltar moltíssims col·lectius, ja s'ha dit, però col·lectius que tenen molt a dir, no només perquè siguin veïnats d'aquests llocs i, per tant, ciutadans implicats o interessats, sinó també col·lectius professionals que d'alguna forma han aportat fins i tot propostes per tal de poder dur endavant aquesta actuació d'una manera diferent i, per tant, més basada a fomentar el transport públic i a millorar la nostra ciutat o Palma, més una ciutat per als ciutadans que no per als cotxes, i per tant creim que és un bon moment i una bona oportunitat per escoltar tot aquest ample ventall de la societat que té moltes coses a dir respecte d'aquesta qüestió.

En segon lloc, creim també que és un moment adequat perquè tenim, de fet d'aquí a un parell de dies acaba, l'exposició pública del Pla director sectorial de transports, és una bona ocasió per precisament replantejar-se tot el projecte, perquè, com ha dit ja la Sra. Vadell, el Pla de transports hauria de ser l'inicial, hauríem d'haver començat la casa pels fonaments, i no per la teulada, i ens donaria peu, ja que ens queda tan poc, com dic, perquè hagi anat a exposició pública i, per tant, es pugui estudiar, idò obrir un període per analitzar dins aquest pla de transports què o quina funció té aquesta estació i, per tant, quantes vies ha de tenir en funció també de tota una sèrie de projectes que poden estar inclosos dins aquest pla de transports i, per altra banda, també, precisament, la

possibilitat que les línies de tren noves que proposa aquest pla director sectorial de transport respecte de línies de ferrocarril puguin ser viables en un termini curt, perquè, si no, serà el que ja hem dit en altres ocasions, sembla més que el que es fa és una gran obra urbanística i no realment cercar una estació intermodal que doni cobertura a les arribades de tren a Palma i sobretot que desenvolupi el tren com un transport col·lectiu absolutament necessari.

Per tant, creim que és una bona oportunitat per aquestes dues raons que hem esmentat i, per tant, demanaríem que aquesta cambra es pronunciés en aquest sentit, ja que ara, com dic, tenim el Pla director sectorial de transports a punt que s'aprovi o, com a mínim, entrar dins aquest procés de reflexió.

Dit això, i respecte dels quatre punts que planteja la proposició no de llei, tornar a repetir que el nostre grup sempre ha estat en la línia de transformar l'estació intermodal en una estació terminal i situar la primera a la perifèria, creim que el tren ha d'arribar a Palma, però que l'estació intermodal, des del punt de vista d'arribada de cotxes i, per tant, que suposés un aparcament fora, a la perifèria de Palma és una opció positiva, tenint en compte que nosaltres prioritzam que precisament a Palma s'intenti l'arribada de transport públic però l'arribada de tants de cotxes i vehicles particulars, excepte evidentment els que hi viuen. En segon lloc, consideram que és evident que si volem una ciutat no oberta exclusivament als cotxes sinó oberta sobretot als ciutadans, el que s'ha de fer és que tota la zona, i sobretot el carrer Jacint Verdaguer, és clar, sigui clarament un espai per als vianants i no sigui un pas de vehicles que és el que pretén aquest macroprojecte.

Palma, en aquest moment, malgrat sembli que és un tema competencial de Palma, jo voldria deixar molt clar aquí que pot ser que sigui un tema competencial el carrer Jacint Verdaguer, però estam parlant d'un model de transport i, per tant, també ens interessa a tots els mallorquins i mallorquines amb un sentit global de transport. Palma no té, pràcticament, espais on es desenvolupi o on es doni prioritat al transport públic, on es doni prioritat a les bicicletes o als vianants, precisament Palma dóna prioritat a l'ús del cotxe privat, fent més aparcaments i llevant espais als vianants i precisament al transport públic on no hi ha ni tan sols vies, a més d'una manera seriosa, que respectin el que és una sola via per als autobusos i, per tant, en aquest moment, Palma és una ciutat feta o s'està fent a mida del cotxe i no a mida de les persones i d'un transport per a tots.

Creim que és una bona ocasió perquè el carrer Jacint Verdaguer doni possibilitats, sobretot al fet que sigui un espai per a vianants, però sobretot també un espai de transport públic i no precisament tot el contrari que és el que es pretén amb aquest macroprojecte.

Per altra banda, també consideram fonamental l'arribada del tren a la Plaça d'Espanya i també és evident, creim que en aquest moment el que s'ha de fer és obrir un gran debat sobre aquesta qüestió, tal com s'ha esmentat per part de la portaveu del PSM i tal com jo he dit abans, perquè és una bona oportunitat en aquest moment. El cert és que mantenir aquest macroprojecte, ho vull deixar molt clar, de deu vies i cinc andanes, com s'ha dit, no respon per a res al que és una concepció de fomentar el transport públic, només respon a una

manera d'entendre que a les Illes Balears l'única forma que té aquest govern de fer coses és fer grans, grans coses, grans coses per parèixer que com més grosses millor i, precisament, la nostra illa, en aquest cas Mallorca, necessita un projecte respecte d'estació intermodal que estigui d'acord amb el que en aquest moment és una illa limitada, però, sobretot tenint en compte, com dic, quants de trens volem que arribin, quina realitat hi pot haver respecte de transport públic i, per tant, que es faci de la manera que pertoca i no aquest macroprojecte.

Per tot això, i per no allargar-me més, dir que nosaltres donarem suport a aquesta proposició no de llei, però, sobretot, entenem que és un bon moment per reflexionar, per tornar enrera, per reconsiderar aquest projecte i sobretot per intentar dur endavant el que sembla que tots els grups parlamentaris hi estan d'acord, que és el transport públic de veritat i no precisament grans projectes i grans macroprojectes que en res ajuden el tren, sinó tot el contrari, ajudaran a desincentivar el tren i, per tant, que de cada vegada me's hi hagi menys usuaris que l'utilitzin i, per tant, que sigui un transport marginal en el qual, realment, no hi hagi una potenciació d'aquest transport col·lectiu que jo crec que és molt important sobretot a l'illa de Mallorca.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Radó, per un temps de deu minuts.

LA SRA. RADO I FERRANDO:

Gràcies, Sra. Presidenta. Rado és el meu llinatge. És igual.

Senyores i senyors diputats, la diputada Sra. Vadell del Grup PSM ja comentava que n'hem parlat moltes vegades d'aquest tema del tren, però nosaltres també estam amb la idea que és necessari, tot i que se n'hagi parlat molt, continuar parlant. Creim que és un projecte que pot definir i redefinir una part de la ciutat, per tant, creim que és important intentar arribar a un consens entre la ciutadania i el govern, la Conselleria que ens ha presentat aquest projecte.

Ja hem dit diverses vegades que el tema del soterrament de les vies del tren, al seu pas per la ciutat, és una vella aspiració de pràcticament tots els ciutadans de Palma, ja que representarà una millora molt important. No obstant això, el projecte concret que es vol dur a terme suposarà, creim nosaltres, un greu inconvenient, en primer lloc, per als usuaris del tren. Tenint en compte que aquests usuaris, que encara que han vengut augmentant any rera any en aquests darrers temps, encara necessita aquest transport ferroviari ser potenciat, el fet que durant dos anys el tren no arribi al quilòmetre zero, a la Plaça d'Espanya, farà que molts de ciutadans que en aquests moments utilitzen aquest servei públic optin per altres sistemes de transport i, com és molt normal, molts d'ells, pel cotxe particular.

Tècnicament, aquí se'ns ha dit ja diverses vegades que no és possible aturar el tren, vull dir que el tren continuï

funcionant mentre durin les obres, jo voldria expressar, també ho ha dit la Sra. Vadell, que s'això en podem parlar. Nosaltres continuam dient, i no només ho deim nosaltres, ho diuen experts, s'han pronunciat tècnics en aquesta matèria, que sí és possible compatibilitzar les obres i l'arribada del tren al quilòmetre zero. També se'ns pot dir que això representarà un sobrecost, efectivament, pot ser que representi un petit sobrecost, però tenint en compte el benefici que això suposarà i sobretot si afegim a això el tema de la contractació d'una sèrie d'autobusos, que crec que hauran de ser bastants, perquè traslladar 500 persones, que són les que arriben en hora punta a l'estació de la Plaça d'Espanya, amb autobusos i pel carrer Aragó, evidentment creim que el temps no serà de vint minuts, com es diu, i a més el cost serà també important, referent a això.

UN altre problema que sorgeix amb aquest projecte que ens ha presentat la conselleria és l'ús que es vol donar als terrenys que actualment estan ocupats per la via del tren. Efectivament, i com hem dit al principi, xapen aquesta barriada o aquestes barriades, perquè són un parell, i suposen seriosos inconvenients per als veïnats d'aquestes zones. Aquest espai, des de la Plaça d'Espanya fins a la via de cintura, permetria donar solucions, per exemple, en primer lloc, dotar d'una zona verda aquestes barriades que desgraciadament han estat un poc oblidades i són de les que menys zones verdes tenen de dins la ciutat de Palma, per tant, nosaltres creim que una zona verda i per a vianants, seria el que, d'alguna manera, donaria a aquestes barriades el que tant han demanat i que ara estam en el moment de poder posar en pràctica si és que es volgués canviar el projecte.

En segon lloc, el tema de proposar quatre vials per a trànsit rodat creim que és un error gravíssim que l'únic que faria seria col·lapsar més les avingudes, creim que aquest vial que quedaria, aquest espai que quedaria, a part de zona verda, s'hauria d'utilitzar per a dos vials, però només per a transport públic. Tots sabem que els autobusos que vénen dels diferents pobles tarden més temps des de la via de cintura fins a Palma que no moltes vegades des del poble respectiu fins a la via de cintura, per tant creim que aquesta millora a nivell de temps que seria molta, incentivaria l'ús d'aquest transport públic que també creim que seria molt interessant, com he dit abans, per no contribuir al col·lapse cada dia més gros de les avingudes. Respecte, evidentment, a la terminal amb un aparcament de 400 places, evidentment la trobam totalment innecessari, ja que en aquests moments hi ha un aparcament a la plaça d'Espanya que s'ha posat en funcionament no fa massa temps, i no creim que hi hagi cap necessitat. I a part d'això, com es deia abans, creim que no s'ha d'incentivar que els cotxes arribin, sinó de qualque manera evitar que continuïn col·lapsant la ciutat.

Per tot això i per altres coses que poden sortir a la rèplica, el Grup Socialista donarà suport a aquesta moció del PSM-Entesa Nacionalista. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rado. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Font per un temps de 10 minuts.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, cercant cercant he trobat una notícia en el *Diari de Mallorca* quan es va anunciar el soterrament de les vies del tren, aquest projecte juntament amb l'estació intermodal. Jo crec que és una notícia que respon perfectament a aquesta proposició no de llei, de manera que la passaré a llegir.

El titular diu: "*Dos propuestas de estación*". De fet és una comparació que fa entre el projecte que tenia el pacte de progrés dins el calaix i el projecte que s'ha presentat per part del Partit Popular, i diu: "*El Govern del pacto dibujó un espacio más desarrollista que el proyecto del ejecutivo actual*", i continua dient: "*Fue en diciembre de 1999 cuando mencionó por primera vez la intención de SFM de redactar un proyecto. El boceto que Serveis Ferroviaris de Mallorca presentó cuatro años más tarde, poco antes de las últimas elecciones locales y autonómicas, era más desarrollista que el anteproyecto aprobado por el actual ejecutivo balear*". Per tant, ens trobam que el pacte de progrés va tardar quatre anys, suposadament amb un concurs d'idees, que aquí diuen internacional, concurs d'idees, poc participatiu, entre altres coses, però quatre anys per arribar a tenir un projecte, que finalment evidentment el temps els va passar i no varen tenir temps d'executar-lo.

"*La principal característica que los diferencia -als dos projectes- es que el pacto de progreso contemplaba un edificio multiusos en superficie entre la plaza de España, la calle Eusebi Estada i el parc de les Estacions*". Per tant, allà on hi haurà una zona verda, una ampliació de zona verda en el parc de les Estacions, el pacte de progrés hi feia comptes fer un edifici multiús. "*Según el entonces gerente de SFM, José Antonio Santos, futuro concejal del PSOE en Cort, tendría una explotación comercial y contaría con -cometes- bancos, papelerías, restaurantes, guarderías, etc., -escoltin- así como un parking de unas 1.000 plazas*". Això era el projecte que tenia el pacte de progrés. Ara estam parlant d'un aparcament de 400 places i en volien fer 1.000. Jo a vegades no sé..., tenc la impressió que els que enganam no som nosaltres, tenc aquesta impressió, em perdonaran els senyors i les senyores diputats, però... "*En cambio, el proyecto impulsado por el PP no contempla esta superficie comercial exterior*", -repetesc, és una ampliació amb uns 15.000 metres quadrats més de zona verda en el parc de les Estacions- "*y el aparcamiento será de 400 plazas. La estación de tren y la de autobuses, es decir, la llamada estación intermodal está bajo tierra, al igual -repetesc, al igual- que en el boceto del anterior govern*". I continua: "*En ambas propuestas el plazo de ejecución del soterramiento es de 24 meses. Sin embargo con el pacto SFM instaba a convocar un concurso internacional de ideas*".

Per tant, el que nosaltres hem fet, o el que el Partit Popular, o el que el Govern del Partit Popular ha fet en any i mig, que és tenir un projecte i estar a punt d'executar-lo, el pacte de progrés va estar quatre anys per anar parlant-ne, que és el que ens aconsellen ara, i jo els vull recordar que el Partit Popular és un partit que dóna solucions i no és un partit d'anar parlant-ne, com es fa aquí.

Presupuestos, comparació dels pressuposts d'un projecte i l'altre: "*Una diferencia significativa entre ambas ideas es el*

coste de las obras. El gerente de Serveis Ferroviaris de Mallorca hasta el año pasado explicó que el plan plurianual de inversiones de la empresa pública establecía un presupuesto de hasta, escoltin, 318 millones de euros"; estam parlant de més de tres vegades més del que costa, el pressupost, el que costa l'actual projecte, que són uns 90 milions d'euros. Per tant jo amb això crec que queda bastant clar i crec que tot el que s'ha anat dient jo crec que queda en evidència.

Primer el que no s'entén és com partits com el PSM, o com Esquerra Unida-Els Verds, que estaven, que pactaven o que varen pactar en el pacte de progrés amb el PSOE no diguessin res aleshores. A mi el que em ve de nou és això, que no diguin res aleshores i ara s'aixequin dient tot això. I ja el que no entenc de cap manera és allò del PSOE, que el PSOE ens presenti o tengui dins el calaix un projecte molt més desenvolupista que no el que actualment vol presentar el Partit Popular; això sí, presentarem un projecte menys desenvolupista però més utilitari, perquè ells només feien comptes que hi entrassin un corredor subterrani i dues vies i nosaltres tenim un projecte amb quatre. Per tant consideram que és més utilitari. Ja que és un macroprojecte, ja que ens hi gastam tants de doblers i ja que pensam tant en gran, almanco que solucionem els problemes del transport ferroviari en quaranta o cinquanta anys. El que no podem fer és fer un gran projecte urbanística, desenvolupista, etc., etc., per dues vies, que entrin dues vies. N'hi haurà quatre.

Respecte de la interrupció de les línies de tren ja ho hem dit un parell de vegades: jo estic convençut que la Conselleria d'Obres Públiques està disposada a escoltar aquelles persones que li duguin un estudi de la viabilitat que no s'interrompi al mateix temps que es fan les obres el servei; jo n'estic convençut. El que nosaltres sí tenim de la conselleria són informes tècnics fiables, amb tots els càlculs pertinents, que ens desaconsellen i descarten absolutament que es pugui mantenir el servei en el temps que es fan les obres, però vaja, jo els convid a anar a veure la consellera d'Obres Públiques, jo crec que ella és la primera interessada que si vostès li presenten una proposta ella jo crec que l'avaluarà; avaluarà aquest projecte que ha presentat fins i tot aquest gran benefactor del transport ferroviari que va ser José Antonio Santos, exgerent d'SFM. Que li dugui, jo crec que no hi haurà cap tipus de problemes, i jo crec que l'estudiaran i l'avaluaran a veure si és possible o no és possible.

No dubtin que per part de la conselleria seria ideal. Ara bé, també hem de tenir en compte una sèrie de coses: que potser sí que per als usuaris del tren tot això els suposaria facilitats, arribar més aviat a Palma i tot això, però als altres ciutadans dels voltants no crec que passi el mateix, jo crec que els altres ciutadans de Palma quedarien molt perjudicats, sobretot de la zona d'obres, perquè és evident que els trajectes provisionals sempre, a part que acaben fora del domini públic i tot el que això suposa, està clar que per als propis usuaris del tren el minut i mig que diuen que tarda d'anar a Son Fuster a la plaça d'Espanya no és ver, de cap manera no hi arribaria en un minut i mig; posi que el tren hi pugui anar amb contínues interrupcions a 10 quilòmetres hora o a 15 quilòmetres hora i ens n'anam tranquil·lament a 8, 9, 10 minuts; i en autobús, que poden tardar segons estudis que ha fet la conselleria d'uns 10

a uns 15 minuts, idò perdran això, perdran 5, 10 minuts. No perdran més.

I passaré finalment a una cosa que ha dit la Sra. Rosselló respecte del carril bici dins Jacint Verdaguer. Jacint Verdaguer tindrà dos passejos per a vianants i també tindrà un carril bici, de manera que fins i tot podrà arribar a la plaça d'Espanya en bicicleta.

I bé, com que, els arguments per a aquesta proposta, ja els hauria de repetir una altra vegada, exactament el mateix que vaig dir fa dues setmanes, jo crec que més o manco ja queda contestada la proposició no de llei.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Per contradiccions té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Vadell per un temps de 5 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc -aniré per ordre per respondre les intervencions que han fet els portaveus segons l'ordre d'intervenció- al Sr. Nadal, del Grup Mixt, li vull agrair el seu suport moral a aquesta proposició no de llei. Veig que segons la seva intervenció coincidim en els objectius, perquè ha dit que és una barrera que elimina la separació de barris, i ells estan en contra, que farien una estació intermodal a fora, que volen que el carrer Jacint Verdaguer sigui un espai de lleure, que volen millorar el trànsit..., en fi, que més o manco jo si no ho he entès malament pareix que compartim els objectius, però votarà en contra per poca concreció de la proposició no de llei.

A mi em sap greu que els diputats no disposem d'uns serveis tècnics i jurídics que ens donin suport, sobretot als que estam a l'oposició, per poder fer les propostes completes, perquè naturalment si disposàssim dels serveis d'assessorament que té un govern potser quan duim una proposició no de llei podríem dur el projecte complet, que és el que nosaltres volem, però malauradament no és així. A més, l'únic que feim aquí, i ja ho vaig dir a una companyia seva que em va fer una sortida per l'estil en una altra ocasió, que aquí el que feim són acords polítics, no proposam projectes acabats perquè evidentment no és la nostra funció. Nosaltres demanam al Govern que executi els acords polítics que prenem aquí. Però així i tot li vull agrair la seva intervenció i la bona voluntat que té. Si vol fer alguna transacció o si presenten una proposició no de llei que vagi en el mateix sentit i que la duguin millorada, naturalment que amb moltíssim de gust la hi votarem a favor i a més estarem molt contents.

Quant a la Sra. Rosselló evidentment s'ha vist que compartim la filosofia i que compartim els objectius d'aquesta proposició no de llei. Ja la intervenció va ser al revés la setmana passada; per tant crec que està tot dit amb l'agraïment per la intervenció que ha fet i pel suport que dona a aquesta proposició no de llei.

Igualment a la Sra. Aina Rado. També li vull dir que compartim totalment els seus plantejaments, ja que estan dins

l'esperit del que hem fet a la proposició no de llei. Per tant vull agrair-li també el seu suport.

I al Sr. Font jo crec que..., supòs que recorda el que ha dit, i si no ho recorda tindrà ocasió de llegir-ho en el *Diari de Sessions*, perquè quan ha comparat les dues propostes que diu que va fer un mitjà de comunicació, un estudi entre dues propostes, una del pacte de progrés i una de l'equip actual, tot el temps ha parlat de *boceto*. *Boceto* vol dir una idea plasmada damunt un paper però que no és ni projecte. I també li vull dir que no és un projecte del pacte de progrés, ja que això mai no va ser discutit ni mai no es va aprovar. N'haguéssim pogut parlar 10 anys, d'aquest *boceto*, que se suposa que no s'hagués aprovat mai. Per tant no vulgui comparar el que volia fer el pacte de progrés, que no volia fer això perquè no va ser aprovat mai, amb el que hi ha aprovat ara. Per tant estam ben legitimats per poder proposar en aquesta cambra totes aquelles idees que tenim i podem també qüestionar allò que fa el Govern que no ens agrada i proposar alternatives. Evidentment també li diré que no podem proposar alternatives completes per les raons que he dit abans quan em dirigia al portaveu d'Unió Mallorquina. Per tant no era un projecte del pacte i en tot cas es tractava d'un *boceto* que va fer una empresa pública, potser per començar a posar damunt la taula i començar-lo a estudiar. Per tant no digui que era un projecte del pacte de progrés perquè no li ho admet ni ho compartesc. Ni parlam de pressuposts, ni parlam de res en absolut.

Bé, anem al punt d'enterrar les línies. Crec que aquí parlam de conceptes diferents. Vostès volen fer..., diuen que no es poden enterrar les línies per fer això que volen fer, per fer les deu vies, les cinc andanes i les quatre línies. Per tant aquí ja no anam cap allà mateix. Nosaltres trobam que no són necessàries aquestes quatre línies, perquè a més a més segons el Pla director de transports dues se n'aniran exclusivament cap a la universitat, la qual cosa encara crec que..., bé, ja ho discutirem quan puguem veure el Pla de transports, però fer dues línies exclusives just per anar a la universitat ho trobam absolutament innecessari; potser sí que serien insuficients per cobrir tota la resta de línies que s'han de cobrir fins a Cala Rajada i Alcúdia, no ho sabem, això, però destinar dues línies en exclusiva just a la universitat, quan la universitat sabem que té uns mesos que no està operativa i tal, però bé, això ja són qüestions.

I per altra banda, com que nosaltres ja partim d'un projecte més modest, més petit, que no són quatre línies, no hi veim cap inconvenient en el fet que es pugui mantenir l'arribada del tren fins a la plaça d'Espanya mentre es fan les obres i, si no, si la consellera vol assessorament que demani a l'empresa que ha fet els aparcaments de les avingudes a veure com ho ha fet, per poder mantenir la circulació per mitja banda de les avingudes el temps que feia els aparcaments a l'altra banda. No ho sé. O que vagi a Catalunya i demani com fan el metro, no ho sé, coses així; no m'ho ha de demanar a mi perquè jo no li ho podré dir.

I res més. Simplement dir que és lamentable que no es pugui aprovar una proposició no de llei, sobretot perquè els ciutadans ho demanen, i el que demanam és un ténol per poder discutir totes aquestes coses i que els ciutadans se sentin satisfets amb el que el Govern fa, i potser així se sentiran més a prop del Govern, però malauradament no és així.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Passarem ara a votació, idò, aquesta proposició no de llei RGE núm. 6230/04.

Vots a favor? 6 vots a favor.

Vots en contra? 10 vots en contra.

I cap abstenció.

En conseqüència queda rebutjada la proposició no de llei amb RGE núm. 6230/04, relativa al soterrament de les vies i futur parc de les Estacions de Palma.

I.2) Proposició no de llei RGE núm. 6231/04, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a l'aeroport de Son Sant Joan.

A continuació passarem al segon punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la proposició no de llei RGE núm. 6231/04, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a l'aeroport de Son Sant Joan. Per a la seva defensa per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Vadell per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Aquesta és una altra proposta a la qual hi ha una reivindicació social important, ja que és un altre macroprojecte. En aquest cas no és responsabilitat del Govern de les Illes Balears, però sí és responsabilitat del Govern de l'Estat, i creim que el Parlament hi hauria de dir alguna cosa. El Parlament, el Govern ha d'informar sobre aquest projecte, ja que encara no té les competències en aeroports, però sí que la Conselleria de Medi Ambient hi ha de dir alguna cosa.

El projecte d'ampliació de l'aeroport que ve pel pla director sectorial de l'aeroport és un altre macroprojecte, és un altre projecte que entenem que està sobredimensionat per a les dimensions d'aquestes illes, d'aquesta illa, perdó, de Mallorca, una illa que -com sabem tots, no fa falta repetir-ho massa més- té pocs recursos, saturació, alta densitat de població i amb un efecte del món del turisme que també ajuda a aquesta sobresaturació. Les instal·lacions que hi ha actualment crec que són suficients com per donar cobertura a la demanda de vols que hi ha, però sobretot el que voldria dir és que aquesta ampliació que suposa arribar a les 876 hectàrees d'ocupació just de les zones de servei aeroportuari i que significarà un augment de passatgers, que en el 2015 tindrà una cobertura per rebre 38.595.815 passatgers anuals, crec que no fa falta fer tot això.

Aquest aeroport, l'actual que tenim, ja compta amb dues pistes i té uns serveis aeroportuaris que són bastant grans, però el que és clar és que estan mal distribuïts. S'haurien de reestructurar. Si s'orientassin millor i es distribuïssin els serveis d'una altra manera possiblement podrien donar el mateix servei que donaran tots els que es volen fer a través d'aquest pla

director sectorial i, a més, també significa una tudada de doblers, perquè no fa massa que es va fer un gran centre de control que es inaugurar no fa massa, i en canvi aquest pla director sectorial diu que se n'ha de fer un altre i que s'ha de traslladar a Son Bonet. Per tant una altra despesa totalment innecessària.

Aquesta proposició no de llei que presentem va en quatre línies. Demanam que el Parlament es manifesti en contra d'aquesta ampliació de l'aeroport. El Govern del Partit Popular ha bravejat moltes vegades -i nosaltres compartim que ha estat una cosa positiva- del fet que s'aprovassin les Directrius d'Ordenació del Territori; idò bé, les Directrius d'Ordenació del Territori no només no contemplen sinó que prohibeixen qualsevol tipus d'ampliació a l'aeroport. Per tant aquesta ampliació va en contra d'una llei i per tant l'incompleix. És una llei que ha fet el Partit Popular i per tant no està permès, això, i Parlament hauria de dir això, que s'hi oposa perquè, entre altres coses, hi ha una llei aprovada pel Partit Popular, per aquest parlament governat pel Partit Popular, i que no contempla l'ampliació de l'aeroport. L'únic que hi ha en tramitació és una aprovació inicial del Pla general d'ordenació urbana de Palma per permetre aquesta ampliació, però que tampoc aquesta aprovació inicial no compleix les Directrius d'Ordenació del Territori. Per tant ja és un bon argument per oposar-nos-hi, perquè creim que el que s'ha de fer és complir la llei.

Per tant, en base a aquest primer argument, demanam que el Parlament insti el Govern a desistir, a no fer aquest aeroport. Hem vist aquests darrers dies que hi ha hagut -sembla- un principi d'acords entre el PSOE i Esquerra Unida a Madrid per modificar aquest... De moment no hi ha res segur, però creim que si el Parlament demana al Govern de Madrid que no faci aquesta aeroport serà un argument més perquè en prengui consciència i se n'adoni que aquest aeroport no fa falta ampliar, sinó que millor s'han de redistribuir i reestructurar tots els serveis que té actualment.

Al tercer punt demanam que l'empresa AENA compensi econòmicament o amb inversions els nuclis urbans afectats per l'activitat aeroportuària. Això no és un caprici, no ho demanam perquè sí, sinó perquè ve donat per llei, això ve donat per una llei que es va aprovar a la Llei d'acompanyament de pressuposts de l'any 99 de l'Estat, que va implantar la servitud acústica dels aeroports. Això després es va transformar o es va plasmar a la Llei dels renous, la Llei 37/2003, de 17 de novembre, que mana que hi hagi unes compensacions per als nuclis urbans afectats. El primer que s'ha de fer és fixar l'empremta acústica dels aeroports, allà on té aquest impacte més fort l'activitat aeroportuària, i després s'han de fer una sèrie de mesures perquè els habitatges, els nuclis i les zones que estan afectades puguin tenir aquestes compensacions econòmiques per poder insonoritzar els espais que hi ha, tant habitatges com espais públics com pugui escoles, hospitals, etc. Per tant demanam que es compleixi aquesta llei. També hem vist que els veïnats de les zones afectades s'han mobilitzat, s'han posat d'acord i han començat a fer coses, però també s'ha de dir que aquesta proposició no de llei està presentada amb anterioritat (...) d'aquesta mobilització per part dels veïnats. Per tant també crec que és oportú demanar a AENA que se'n faci càrrec i que atengui les peticions dels ciutadans.

I finalment el punt número 4; crec que tots els grups recordaran que ja hi ha alguna proposta o alguna..., com és?, proposta d'acord, em pareix que era en el debat de política general de l'any passat que ja es va demanar, hi ha una resolució aprovada en aquest sentit, de demanar al Govern de l'Estat que transfereixi la competència en matèria de gestió de ports i d'aeroports a les Illes Balears, tal i com contemplen la Constitució i l'Estatut d'Autonomia, que totes aquelles competències que no estan en exclusiva a l'Estat es poden transferir. Per tant nosaltres creim que la comunitat autònoma de les Illes Balears podria gestionar molt millor aquesta competència. A més tendria unes compensacions econòmiques, perquè ara realment l'aeroport de Palma és la caixa de Madrid, i nosaltres voldríem que poguéssim ser la caixa de les Illes Balears.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per fixar posició, per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Nadal per un temps de 10 minuts.

EL SR. NADAL I BUADES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bé, Sra. Vadell, nosaltres pensàvem donar suport a la seva proposició no de llei, però després d'escollar les seves explicacions creim necessari aclarir tota una sèrie de coses que ens dona la impressió que de la seva intervenció no han quedat clares. Jo ja sé que el Govern de les Illes li pot parèixer, a vostè, que és un govern nefast, o dolent, o que tot ho fa malament, però crec que en aquest cas la responsabilitat de l'ampliació de l'aeroport de Palma no és del Govern, sinó que és de l'Estat espanyol, és del ministeri.

Compartim amb vostè que la Llei de Directrius d'Ordenació del Territori impedeix el creixement de l'aeroport si no és per uns motius taxats; això diu la llei, i jo estic segur que tothom, no només els diputats sinó tots els ciutadans, té la intenció de complir la llei. A mi m'estranyaria que duguéssim proposicions no de llei a aquest parlament per dir que tots els ciutadans d'aquestes illes han de complir les lleis, és que només faltaria, és que només faltaria que no les complissin.

Segon, jo crec que aquesta ampliació que vostè evidentment diu que té una aprovació inicial i que està en el Pla general de Palma té una tramitació, i jo estic ben segur que l'Ajuntament de Palma no aprovarà una ampliació de l'aeroport de Palma que contradigui les Directrius d'Ordenació del Territori; però més segur estic encara, i segurament amb el seu suport, que el Consell de Mallorca no aprovarà mai una ampliació de l'aeroport de Palma que contradigui les Directrius d'Ordenació del Territori. Evidentment que tothom ha de complir les lleis i que les lleis estan perquè es compleixin.

Nosaltres, des d'Unió Mallorquina, pensam donar suport al punt número 1 de la seva proposició no de llei perquè, bé, està bé que es faci una declaració d'intencions de no ampliació de l'aeroport de Palma, però la consideram del tot innecessària, donat que hi ha una llei d'aquest parlament, no una proposició no de llei, no un acord polític que pugui aprovar una comissió,

sinó una llei aprovada pel plenari i publicada al *Butlletí Oficial* que ho prohibeix expressament i que només ho permet en casos excepcionals, molt excepcionals, que si es donen evidentment s'ha d'ampliar però que crec que amb la proposta proposada i en la situació actual no es donen les circumstàncies perquè hi hagi una ampliació de l'aeroport de Palma.

Pel que fa al punt número 2 de cap manera no hi podem donar suport, perquè pensam que aquesta ampliació no es pot donar de cap manera, perquè incompleix la llei.

Quant al punt número 3 votarem a favor. Creim que és positiu i que s'hauria de fer el més aviat millor, que l'empresa AENA, que és una empresa que guanya molts de doblers, que és una empresa que té molts de beneficis i que molts dels beneficis que obté els obté amb els aeroports de les Illes, que reinverteixi una part d'aquests beneficis no en fer o millorar instal·lacions aeroportuàries a altres indrets d'Espanya, que està bé que les faci, sinó en conservar, mantenir en bones condicions, i en evitar els impactes de..., o sigui, que el fet de tenir un aeroport en aquesta població tenen en aquestes poblacions.

Quant al punt número 4, si no varia vostè la redacció com l'ha presentada no li donaríem suport, donat que l'acord que es va aprovar en el debat de l'estat de la comunitat i en altres proposicions no de llei, crec que alguna vegada presentada pel Grup Socialista i alguna vegada presentada per Unió Mallorquina, es referia a la transferència perquè hi hagués una cogestió del Govern de les Illes Balears, del consell de la illa implicada i de l'ajuntament allà on estava la instal·lació aeroportuària. I nosaltres amb aquestes condicions que pensam que són les idònies per a la gestió li donaríem suport i si no en aquest punt número 4 ens absteníem.

I demanaríem, faig una esmena *in voce* i la deix a la seva consideració, com que creim que aquest tema està suficientment aclarit en el Pla territorial de l'illa de Mallorca, en el document que almanco coneixem tots públicament que és aquell que s'ha aprovat la seva l'aprovació inicial, no estic xerrant de l'aprovació definitiva, però l'aprovació inicial ja sortia amb aquestes condicions i prohibia, en compliment d'allò que estableixen les Directives d'Ordenació del Territori, que aquesta instal·lació aeroportuària s'ampliés, demanaríem una declaració de suport del Parlament de les Illes en el Pla Territorial de Mallorca, en allò que se refereix a aquesta instal·lació aeroportuària de Mallorca.

Quant a la instal·lació de Son Boned que vostè no fa referència a la seva proposició no de llei, però que vostè ha esmentat. Creim que si no s'arriba a un acord de cogestió de les instal·lacions aeroportuàries en el sentit que abans hem esmentat i que el Grup Socialista havia proposat i que nosaltres li donam suport perquè el compartim absolutament. Crec que en ser una instal·lació petita el millor seria transferir-la o al Govern de la comunitat o al Consell de Mallorca.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Nadal. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida-Els Verds té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Bé, dir que per part del nostre grup donam suport a la proposició no de llei que ha presentat el PSM, en tots els punts als quals fa referència i a més consideram que aquesta proposició no de llei creim que és molt important perquè aquest Parlament seria molt útil i per tant, seria importantíssim que es pronunciés respecte aquest tema de tanta envergadura per a l'illa de Mallorca.

Jo crec que és el context adequat, és el moment adequat perquè tot això que estam parlant ara té una història i té uns antecedents que si més no, tot i que ho diu a l'exposició de motius de la proposició no de llei, val la pena posar-los damunt la taula. Jo vull recordar que el Ministeri de Foment l'any 2001 va aprovar el Pla director d'aeroports, per tant, és allà on clarament es plantejava aquesta ampliació. Per altra banda també el Pla General de Palma, o l'Ajuntament de Palma, que en aquest moment ja veurem quin pronunciament final tindrà, també va fer una modificació del Pla general en la línia de poder trobar una ampliació. També la Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears va fer una avaluació d'impacte ambiental positiva de cara a aquesta ampliació, també ho va fer el Ministeri de Medi Ambient. I en aquest moment és evident que qui té la màxima decisió respecte aquest tema és el Govern de l'Estat, també és cert que el Pla territorial no només contempli aquest tema en tota la seva magnitud i per tant, jo crec que és un bon moment, és un bon context i evidentment és el Parlament, o creim que és una institució més i la màxima institució de la democràcia representativa d'alguna manera que creim que hauria de dir alguna cosa, s'hauria de pronunciar en aquest sentit sobre aquest tema.

En primer lloc i entrant ja en els continguts jo voldria fer esment a una sèrie de qüestions. L'aeroport és la porta d'entrada, tothom ho sap, i per tant, és allà on pràcticament entra tot allò que es pot considerar que l'illa de Mallorca pot acollir. En aquest moment vull recordar que l'Aeroport de Palma amb les dimensions actuals dona cabuda a què diàriament puguin entrar 150.000 persones i en aquest sentit per tant, ja des del nostre punt de vista tenim un macroaeroport que respon més a un lloc peninsular que una illa i de fet a qualsevol lloc que vas és evident que aquest aeroport té unes dimensions absolutament enormes per allò que suposa l'espai territorial de l'illa de Mallorca. Partint d'això el volem ampliar més i això tindrà unes conseqüències, ja s'ha dit i no emporta repetir-les, però malgrat s'hagin de repetir s'han de dir també d'una manera molt clara. Una massificació i una pressió turística per una banda, una pressió sobre els recursos naturals, pèrdua de qualitat de vida, pèrdua de qualitat respecte també al producte turístic, etcètera.

Però a part d'aquesta qüestió i que jo entendria que és de les més importants i precisament per la seva importància és per allò que el Parlament ha de dir alguna cosa, estam parlant d'un altre tema en el qual jo sí que m'agradaria entrar-hi i és que no només parlem d'ampliació de superfície, d'allò que parlem aquí

és sobretot del número d'avions que puguin arribar. En aquest sentit jo crec que és absolutament necessari precisament que el Parlament també digui alguna cosa perquè el que fa el Pla director d'aeroports és que permet que a l'any 2015, a més de poder arribar com ja s'ha dit a 38,5 milions de passatgers, podran arribar 323.100 naus de 85 operacions per hora en hores punta i de 86.595 tones de mercaderies. Això suposa que malgrat no hi hagi una ampliació, que ja s'ha dit que passaria de 112 hectàrees a 876 hectàrees, hi hauria un increment respecte el trànsit aeri d'una forma absolutament desmesura.

Això a part de tenir aquesta conseqüència que ja he dit abans de massificació i pressió sobre els recursos naturals, també tendria algunes d'altres que algú no li agrada escoltar, però que evidentment convé ho comenci a escoltar perquè també és un problema important i és tota la contaminació generada tan a nivell de CO2 com a nivell (...), que això és una qüestió que pot tenir uns efectes importants per a la salut humana i que cada vegada més, a més aquí en el cas de les illes tan a Canàries com a les Illes Balears és allà on hi ha una gran incidència i allà on hi ha una problemàtica que a més si s'augmenta més l'arribada de naus, a més amb combustió de querosè, això cada vegada serà major. I en aquest sentit aquests aspectes s'han de tenir molt en compte a l'hora de parlar de l'ampliació de l'aeroport, a part d'altres qüestions que ja també ha esmentat la Sra. Vadell, com és la contaminació acústica, que a part d'incumbir la Llei de renous, hi ha d'haver unes compensacions i també s'incompleix la directiva europea respecte a tot allò que fa referència a renous que no es segueix en absolut i per tant, els vols nocturns per exemple no s'haurien de dur a terme.

Amb tota aquesta problemàtica l'aeroport és un tema fonamental. Nosaltres per tant, donam suport a tots els aspectes de la proposició no de llei que presenta el PSM, però sobretot trobam que és una qüestió que s'ha deixar clara i sobretot s'ha de fer arribar a totes les institucions, ja sigui el Consell Insular de Mallorca, sigui l'Ajuntament de Palma, sigui el Govern de les Illes Balears, o sigui el Govern de l'Estat espanyol que l'ampliació de l'Aeroport de Palma no és en absolut una bona qüestió, no només per als residents aquí sinó també per aquest turisme de qualitat el qual se persegueix. Per tant, s'ha d'aturar aquesta bogeria de voler arribar més naus, de voler arribar més avions, de voler arribar més passatgers i de voler fer una ampliació de superfície. A més, si me permeten, vull recordar que en aquest moment l'increment de naus que hi ha a l'Aeroport de Son Sant Joan són a més aquells avions de baix preu, són aquells que vénen amb els preus més barats i per tant, també tenen un efecte sobre el tipus de turisme que ve aquí a Mallorca. Tot això s'ha d'englobar dins aquesta qüestió.

I ja per finalitzar dir que a més de totes les qüestions a les quals he fet esment, també voldria almanco fer referència a un punt que nosaltres consideram bàsic i esperam que no hi hagi cap problema per part de cap grup parlamentari i és el punt 4 en el qual se demana la competència en matèria de gestió de ports i aeroports a les Illes Balears que creim que seria un element bàsic, ja que així podríem controlar la porta d'entrada que tenim a l'illa de Mallorca, o en aquest en general a les Illes Balears.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Rosselló. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Boned per un temps de 10 minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Aquestes darreres setmanes hem tengut l'oportunitat en diferents ocasions de parlar de diferents propostes, però totes elles entorn al mateix tema i que és el trasllat de passatgers. La setmana passada parlàvem de transport marítim entre Eivissa i Formentera, hem parlat varies vegades de soterrament de vies de tren i avui toca el tema aeroport, també relacionat amb el mateix, trasllat de passatgers.

Bé i un fet curiós, si se'm permet només per fer-lo constar, hem tengut també oportunitat reiteradament de sentir la famosa frase ja del partit que governa a la nostra comunitat autònoma i que utilitza darrerament que és que no es fan estudis i s'executen treballs i si no record malament la setmana passada precisament entorn al transport marítim la proposta que va fer aquest mateix partit va ser diferent a la proposta que feia el Parlament a la proposició no de llei i demanava precisament fer estudis de viabilitat. Per tant, estudis a vegades sí i a vegades no.

Però tornant al tema que ens proposa avui el PSM-Entesa Nacionalista, hem de dir que acceptam el criteri de què la proposta actual d'ampliació de l'Aeroport de Son Sant Joan està clarament sobredimensionada quant a les necessitats de l'illa de Mallorca i que per tant, és possible també redimensionar aquest projecte. Entorn a això hem de fer algunes consideracions. Partint del fet de què una ampliació que es basi tan sols en un increment espectacular del nombre de passatgers és una clara errada. Per tant, passar dels 18 milions actuals de passatgers que pot acollir l'Aeroport de Son Sant Joan als 38 milions que es proposa en el projecte que actualment està en tramitació i que és la previsió per a l'any 2015, com dic, com a únic raonament això seria una clara equivocació. Ara bé, hem de dir també que fins i tot en el cas d'estar d'acord amb un creixement zero dels nombre de turistes, fins i tot en aquest supòsit, així i tot hi hauria raons per avalar i justificar un cert creixement i per tant, una necessitat de millora d'aquestes instal·lacions.

Entre altres consideracions hem de dir que Son Sant Joan és, sobretot d'aquests dos darrers anys, té una certa importància pel fet de què un JAP de redistribució de passatgers. Un JAP és precisament això, arriben passatgers, no es queden i van repartits a diferents llocs. La companyia que opera a l'Aeroport de Palma, Air Berlín, és potser la que està utilitzant aquest sistema i com a JAP l'Aeroport de Palma. Porta passatgers procedents de diferents aeroports d'Alemanya, Frankfurt, Düsseldorf, Berlín i quan arriben a Palma són redistribuïts. De la mateixa manera també ho fa a l'inrevés, recentment el mes de setembre vàrem tenir l'oportunitat de llegir unes declaracions que feia un portaveu d'aquesta companyia, Air Berlín, allà on informava que a partir del dia 1 de novembre es connectarà l'Aeroport de Madrid-Barajas, via Palma de Mallorca, amb un total de 24 punts d'Alemanya, Àustria i

Suïssa. Això demostra i té una conseqüència directe i és que aquesta mateixa companyia ha experimentat, des de gener a juliol d'aquest any 2004, un fortíssim increment de passatgers, crec que és més d'un 30%.

I per altra banda demostra també un altre fet i és que cada vegada menys es pot identificar el número de passatgers amb el número de turistes o amb el número d'estades turístiques i això també ho corrobora unes darreres dades publicades per l'Institut Nacional d'Estadística allà on comprova clarament que fent la comparativa dels mesos d'agost dels anys 2003 i 2004 es pot comprovar que quant a nombre de passatgers l'any 2004 hi ha més passatgers que el 2003. Ara bé, si anam a pernoctacions o estades turístiques en aquest 2004 el nombre és inferior a la del 2003. Això ens dóna una clara referència que de cada vegada menys es pot identificar el nombre de passatgers, com dic, amb el nombre d'estades turístiques.

Per tant, de cada vegada és més important el nombre de passatgers que arriben i surten de l'Aeroport de Palma, però que no s'instal·len a Mallorca. I allò que ens podríem preguntar això ens interessa? Jo crec que sí, es tracta d'un negoci lligat al sector turístic, però que no suposa un increment d'ocupació i que permet la creació de nous llocs de treball, fins i tot de noves empreses. Ho recordava també un portaveu d'aquesta mateixa companyia que gràcies a aquest increment del volum de passatgers utilitzant Palma com a JAP s'ha incrementat també el número de llocs de treball fixes que abans eren eventuais i això crec que és un fet a tenir en compte.

Una altra consideració que hauríem de fer és que els passatgers, en general, cada vegada viatgen més i més sovint també. I que entre altres consideracions a fer hem de dir que el nombre de dies d'estada per turista també s'ha anat reduint progressivament. Hem de recordar que fa un parell d'anys la mitjana del paquet turístic que venien els majoristes de viatges a la nostra comunitat autònoma era d'entorn a 15 dies. A dia d'avui (...) d'aquest mateix paquet que venen aquests majoristes de viatges és tan sols de 7 dies. Això què fa? Que siguin necessaris més viatges per a la mateixa ocupació. Per altra costat també els residents de Mallorca i de tota la comunitat, viatgen també més i més sovint. S'han publicat algunes dades recents allà on es diu que la meitat dels habitants de Mallorca varen viatjar durant l'any 2003. La meitat, és una quantitat considerable. Però seguint en els consideracions entorn a aquesta proposta en el projecte, vull recordar també que el REB també feia algun plantejament entorn a aquest tema i diu clarament que es preveu la creació i l'estímul d'àrees aeronàutiques, evidentment lligades en el manteniment dels avions i per tant, també clarament lligades a una de les propostes que es fa en el projecte i que entenem que potser no hauria de ser directament eliminada com és aquest hangar de manteniment.

Veim per tant, que hi ha raons no lligades al creixement turístic que aconsellen un marge raonable de capacitat de creixement de l'aeroport. No estam parlant evidentment d'una tercera pista, ja ha quedat clar que no és necessari, però sí de millores, entre d'altres de millores de determinades instal·lacions i quan dic determinades instal·lacions faig referència tan a les que actualment existeixen com a les que encara no hi són, però que poden ser en un futur necessàries.

Per això des del nostre grup entenem quant als punts 1 i 2 s'haurien de considerar i s'hauria de tenir clar que s'ha de reenfocar el creixement previst de l'Aeroport de Son Sant Joan de cara a restringir el seu creixement. Però per un altre costat s'ha de permetre el creixement de les instal·lacions que faciliten el desenvolupament d'una activitat, com deia, com el JAP que ja hi he fet referència de diferents companyies que tenien fins i tot la proposta d'operar a Son Sant Joan. Al mateix temps s'hauria de permetre el desenvolupament de zones aeroportuàries previstes a la Llei de Règim Especial de les Illes Balears, així com permetre el creixement previst de trànsit no lligats al creixement desmesurat de la capacitat d'allotjament turístic.

Seguint en la proposta que fa el PSM i entrant directament en els 4 punts i que es pot entendre de l'exposició feta fins ara dels punts 1 i 2, dir que en el punt 1 votarem a favor perquè entenem que si el que hi ha actualment és redimensionable, com deia, i per tant, són concepcions que es poden fer hi votaríem a favor. No així en el punt 2 perquè si ho interpretam tal com està escrit hem d'entendre que no s'hi pot fer res i des del Grup Socialista entenem que alguna cosa s'hi ha de fer, hi ha instal·lacions i millores que sí s'han de realitzar a Son Sant Joan. Per tant, en aquest punt i en base a aquest tema no votaríem a favor.

Quant al punt 3 que demana que el Parlament de les Illes Balears insta a AENA a compensar econòmicament als nuclis urbans afectats per l'activitat aeroportuària, dir que hi estarem també a favor, no ho podem fer d'altra manera, entre altres coses perquè això ja està passant, hi ha altres aeroports allà on AENA està fent exactament això i si no m'equivoc, fins i tot el col·lectiu d'afectats per l'Aeroport de Son Sant Joan estan ja tramitant una sèrie de peticions i ho estan fent en base als criteris que es varen marcar precisament en aquesta negociació que es va produir a Madrid-Barajas.

I en el darrer punt, el quart, que insta a sol·licitar al Govern de l'Estat la transferència de competències en matèria de gestió de ports i aeroports de les Illes Balears, recordar-li que també ja s'ha dit en algun moment, que va ser en el febrer que aquest mateix Parlament va aprovar una proposta mitjançant la qual s'instava el Govern autonòmic a demanar formalment a l'Administració central l'inici de negociacions per aconseguir la participació del Govern, consells i ajuntaments en la gestió dels aeroports de Balears, proposta que va ser aprovada per unanimitat perquè entre altres coses es va consensuar un segon punt que deia que es donava cabuda als representants dels agents econòmics i socials en els òrgans de gestió aeroportuària, sempre i quan quedés clar que aquesta gestió seria pública. Pocs mesos després es va anunciar per part de la ministra de Foment del Govern estatal la possibilitat d'obrir negociacions amb les comunitats autònomes per negociar la cogestió de les instal·lacions aeroportuàries que hi hagués a cada una de les comunitats. Entenem a més que aquest és un fet que és desitjat que es faci així, conjuntament i que no sigui un traspàs aïllat a una comunitat, sinó que sigui des del Ministeri de Defensa a totes i cada una de les comunitats que tenen aeroports en el seu territori.

Però com dic, des del nostre grup demanaríem al PSM-Entesa Nacionalista que aquest punt fos retirat i fos retirat en

base a què es va aprovar per unanimitat aquesta proposta i per una altra qüestió perquè en la mateixa proposta aquí s'estan ajuntant la gestió de ports i aeroports i qualsevol que conegui una mica a fons la gestió que actualment es fa de les dues instal·lacions es sap i es veu clarament que és molt diferent la gestió que es fa per part d'AENA dels aeroports a la que es fa per part dels consells d'administració de les diferents autoritats portuàries que depenen del Ministeri de Foment. Entenem que la gestió, o la cogestió dels ports hauria de ser objecte d'una proposició no de llei diferenciada, específica i només per als ports perquè és prou important i entenem també que és la fórmula de negociació bàsicament amb el ministeri i que requerirà de propostes també clarament diferenciades quant a la cogestió dels aeroports. Per aquestes raons, com dic, entenem que estaria bé la retirada de la proposta. En qualsevol cas anunciar que si no es retira aquest punt també el votarem a favor perquè es pot interpretar la redacció que s'ha fet.

Com dic, reiterar en el primer punt a favor, en el segon en contra i en el tercer i quart també podríem votar a favor, demanant això sí, que el quart es retirés.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Boned. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Eduardo Puche per un temps de 10 minuts.

EL SR. PUCHE I CASTILLEJO:

Gracias, Sra. Presidenta, señoras y señores diputados. La proposición no de ley que presenta hoy el Partido Socialista de Mallorca es más de lo mismo, quiero decir que es un tema que ya está manido, que ya está reiterado, sin ir más lejos el Grupo Izquierda Unida presentó ya una proposición no de ley que se debatió el pasado 25 de mayo. Si miramos aquella proposición no de ley, aquel debate y las intervenciones de la Sra. Vadell y la Sra. Rosselló son ya un resumen de lo que dijeron en su día. Por tanto, consideramos que es un tema que está más que tratado, pero en fin si quieren insistir en estos temas pues volveremos a hablar del asunto.

Hay que decir y tener claro que los planes directores aeroportuarios establecen literalmente que el programa de inversiones se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento de tráfico, derivadas del análisis realizados por los propios planes directores. Quiere decir que tampoco hay que rasgarse mucho las vestiduras, se habla aquí de que es un macroproyecto, tal y cual. Yo pienso que, o sea, doctores tiene la iglesia y no creo que esto se desarrolle así como se plantea, quiere decir que no sería de manera tajante realizar todo de golpe. Yo creo que efectivamente, en base a esta argumentación, se haría haciendo conforme se fuese necesitando en cualquier caso.

Hay que decir por otro lado que nosotros desde el Partido Popular lo que queremos es un aeropuerto que sea efectivo y que evidentemente se vaya adaptando a las necesidades reales, tanto de los usuarios como de las compañías aéreas. Sin ir más lejos hace unos días salió por la prensa que había una compañía

aérea que se estaba planteando llevar el servicio de mantenimiento al Aeropuerto de Barcelona porque por lo visto aquí no tiene la infraestructura necesaria para desarrollarlo satisfactoriamente. Claro eso conlleva una serie de pérdidas de puestos de trabajo que bueno también habría que reconsiderarlo y sobre todo que sería quitar importancia al Aeropuerto de Palma, importancia estratégica y dársela probablemente al Aeropuerto de Barcelona. Esto son consideraciones que tendríamos que tener presente, sobre todo además por la pérdida de los puestos de trabajo que suponen el mantenimiento que tienen estas empresas aquí instaladas.

Con respecto al artículo 64.1 de las Directrices de Ordenación del Territorio, que basan básicamente la proposición no de ley el PSM. Hay que decir que efectivamente..., bueno este artículo está como ustedes saben recurrido por inconstitucionalidad y está pendiente de una sentencia del Tribunal Constitucional, no está muy claro todavía el asunto como puede quedar este artículo o no, pero si leemos el artículo y lo analizamos a lo mejor salimos de alguna duda porque el artículo dice literalmente: "sin perjuicio de lo que establecen los artículos 47 y 50 de esta ley y por lo que hace referencia a la infraestructura aeroportuaria no se autorizarán -dice- fuera de la actual delimitación de la zona de servicios".

Vamos a ver, la delimitación de una zona de servicios no tiene porque coincidir con la zona de servicios señores. La zona de servicios actual puede ser menor que la delimitación que haya marcada, con lo cual admitiría esta posibilidad de ampliación, esta u otra. Quiere decir que alerta porque los artículos hay que leerlos enteros y hay que hacer hincapié pienso yo en este punto. Dice: "fuera de la actual delimitación de la zona de servicios". Quiere decir que la limitación de la zona de servicios no tiene porque coincidir estrictamente con la zona de servicios, de hecho cuando se proyectan, se hacen planes generales o normas subsidiarias las delimitaciones son siempre mayores a lo que realmente se ha de desarrollar, precisamente en previsión de unas posibles ampliaciones. O sea que eso de que es incompatible con la Directrices de Ordenación del Territorio habría que mirarlo, habría que estudiarlo, yo no lo tengo tan seguro que esto fuera así. En cualquier caso, vuelvo a insistir, este artículo está recurrido por el Gobierno central ante el Tribunal Constitucional y está pendiente de resolución.

Me sorprende también porque en Madrid en el Congreso de los Diputados hubo una comisión hace unos días, en concreto día 5 de octubre, en la Comisión de Fomento y Vivienda sobre la modificación de los planes directores sectoriales en los aeropuertos que presentó Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña- Los Verdes y claro a mi me sorprende mucho que este señor, el Sr. Representante de Izquierda Unida, en concreto el Sr. Herrera Torres dijo literalmente en aquella comisión "que en los últimos años ha habido -refiriéndose al Aeropuerto de Son Sant Joan- una disminución del tráfico de pasajeros". Eso es totalmente incierto. Quiero decir cuando se va y se empieza a trabajar con argumentos que son falsos, claro las conclusiones que salen no son las correctas, ¿por qué? Porque estamos partiendo de una premisa que es falsa. Evidentemente los pasajeros están aumentando y efectivamente, como ha dicho el Sr. Boned, no tiene porque

coincidir el número de turistas con el número de pasajeros, con el número de personas que utilizan el aeropuerto y por tanto eso no quiere decir que es que la isla se nos vaya a llenar de turistas y que no vayamos a poder movernos. Pero vuelvo a insistir, el aeropuerto tiene que estar dotado y tiene que ir actualizándose en el sentido de que no nos podemos quedar atrás, tiene que ser un aeropuerto competitivo como el que más y tiene que tener todos los servicios suficientes para que no haya ninguna compañía aérea que desista de establecerse aquí, en Mallorca, y opte, como ya he dicho antes, por irse a Barcelona o a cualquier otro sitio.

Los planes directores sectoriales, en concreto del aeropuerto, o sea, un plan director no propicia una masificación turística, es la propia capacidad de la oferta turística, en todo caso la que marca el movimiento aeroportuario y no al revés, quiero decir, no tenemos que confundir los términos, el hecho de que el aeropuerto pudiera ser más grande o pudiera tener una capacidad de viajeros mucho mayor, no implica esto necesariamente que se nos vaya a llenar esto de turistas, hay que ir con cuidado con ese tema, pero, sobre todo, vuelvo a insistir, a nosotros nos interesa mucho que el aeropuerto reúna unas condiciones adecuadas, que no se den casos de que efectivamente porque no se presten aquí unos servicios la gente se nos vaya, consideramos que es importante que el aeropuerto tenga todas las dotaciones suficientes para que funcione correctamente y como funcionan actualmente los aeropuertos.

Por eso, decir que con respecto a esta proposición no de ley, nosotros pediríamos la votación por separado de los cuatro puntos, a los dos primeros puntos votaríamos en contra, al punto tercero votaríamos a favor, porque nos parece lógico y razonable y, además, está estipulado así, no hay discusión alguna; pero en cambio al punto cuarto nosotros pretenderíamos hacer una transacción en el sentido de que, claro, aquí se habla de transferir la competencia, nosotros tenemos que tener presente, y siendo coherentes con lo que se votó ya, como muy bien ha dicho el Sr. Boned, el 24 de febrero último, donde se votó por unanimidad remitir al Ministerio de tal, hablando de la cogestión, cogestión de los aeropuertos, no nos parece coherente que si nosotros aprobamos por unanimidad buscar que el aeropuerto sea gestionado, que incluso se llegó a hablar si con participación privada y tal, no nos parece coherente pedir la transferencia de la competencia. Nos parecería más correcto pedir, efectivamente, la gestión en materia de gestión de puertos y de aeropuertos.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Puche. Per contradiccions, té la paraula el grup proponent, l'Hble. Sra. Vadell, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Nadal, tal vegada he fet una excepció, però em sembla que no he parlat del govern d'aquí, avui, en aquest punt, no he donat la culpa al Govern de les Illes Balears, tal vegada li ha sorprès que no ho fes, però la veritat és que no l'he responsabilitzat d'aquest fet, no?, de l'ampliació de l'aeroport. He dit clarament que és responsabilitat del

Govern de l'Estat i així també ho reflecteix la proposició. És per això que vull que el Parlament de les Illes Balears es pronunciï, perquè el Govern de les Illes Balears no té aquesta responsabilitat, però algú els ha de dir alguna cosa, algú els ha de dir que no trobam convenient fer aquesta macro ampliació que proposen, i crec que el Parlament ho pot fer. Per tant, donar-li la raó, que no té, el Govern de les Illes Balears només s'ha de pronunciar, li deman un informe, però la responsabilitat és absolutament del Govern de Madrid, totalment d'acord.

Quant a les DOT, nosaltres entenem que les DOT ho prohibeixen, i ja aprofitaré per contestar al representant del PP, també, que les DOT diuen que no es pot créixer la zona de serveis, però el projecte que presenten creix unes 112 ha, per tant vol dir que incompleix clarament la llei. I estic molt contenta, i no he pensat a esmentar, ho hauria d'haver fet, però m'ha fugit, no ho he fet, que el Pla territorial de Mallorca tampoc no ho contempla, jo crec que és la gran esperança, el Pla territorial de Mallorca que, efectivament, s'aprovi tal i com està ara, perquè no contempla per a res l'ampliació de la zona de serveis, de l'àrea, de la taca de serveis de l'aeroport.

Agrair el seu vot a favor al punt 1, el punt 2 no veig per què no s'ha de votar a favor, perquè va en consonància i és coherent amb el punt 1, ja que reconeix que és el Govern de l'Estat qui té les competències, per tant, a qui ens hem de dirigir és al Govern de l'Estat, per tant crec que es podria votar també totalment, no hi veim la raó. En el punt 3 agrair-li el seu suport, i tornar a dir que quan vàrem presentar aquesta proposició no de llei no hi havia hagut encara la reacció per part dels afectats, però també vull puntualitzar una cosa que no he dit abans i és que aquesta zona acústica, aquesta empremta acústica AENA l'ha feta pensant en l'ampliació, però no l'ha feta pensant en l'estat actual, i ja ho hauria d'haver fet. I és per això que tal vegada els veïnats s'han alarmat una mica, els que ja ho pateixen ara, veient que s'havia fet per al futur però que no s'havia fet per al present i s'han mobilitat tot d'una per aconseguir que se'ls pagui la insonorització dels seus habitatges.

Al punt 4, té raó el Sr. Nadal i tots els grups que han intervengut en aquest sentit, i jo també ho he dit a la meua intervenció, hi ha una proposta de resolució aprovada, per tant, vull anunciar-los a tots que no tenc cap inconvenient a acceptar la proposta d'esmena, de recollir el text tal i com està aprovat a la proposta de resolució. Jo ara no el record, però se suposa que els serveis jurídics d'aquesta cambra podran reflectir en el punt 4 el mateix text que es va aprovar per unanimitat al debat de política general. Per tant, en aquest punt, sí que la hi acceptam.

Agrair també el suport a la Sra. Rosselló, i al Sr. Boned, sembla que coincidim en algunes coses, però això s'hauria de matisar molt. Crec que el Grup Socialista no veu amb massa bons ulls que es faci aquesta ampliació tan exagerada com proposa el Pla director, però que sí voldria fer alguna cosa. Jo crec que aquí s'ha d'obrir un debat. Nosaltres no acceptam de cap manera que es faci aquesta ampliació en aquests espais, i ja he dit, a la meua intervenció primera, que veuríem o podríem acceptar una redistribució dels espais, perquè actualment estan mal aprofitats, actualment no es rendibilitzen així com s'haurien de rendibilitzar, per tant també estam d'acord que

s'han de permetre activitats paral·leles o inherents al trànsit aeroportuari, com puguin ser hangars, pàrkings d'avions o tallers per a reparacions, però sempre dins el mateix espai i que no suposin un impacte tant en el sòl que l'envolta com a tota l'àrea d'influència de l'aeroport que no l'influeixi negativament més del que hi està ara. Li agraim el suport al punt 1, i al segon, no sé, m'ha dit que no el volia votar a favor, jo crec que li hem de dir a l'Estat que desisteixi d'això perquè, tal vegada no queda ben reflectit al punt segon, però com que fa referència al punt 1 que diu clarament "manifesta la seva oposició a l'ampliació proposada a la zona aeroportuària, tal com està plantejada en el projecte que tramita el Ministeri de Foment", aquest punt 2 va lligar indissolublement al punt 1, per tant, jo crec que es pot entendre perfectament que és amb aquest projecte amb el qual no estam d'acord. En el punt 3 ja he dit, a l'anterior intervenció, el que feia al cas. I al punt quart, crec que queda recollida la seva reivindicació quan he acceptat l'esmena *in voce* que han presentat, que el punt 4 quedi redactat amb els mateixos termes que la proposta de resolució que hi ha aprovada.

Al Sr. Puche crec que ja he contestat amb la meua intervenció anterior, només dir-li que aquest pla creix, efectivament, creix, i és per això que nosaltres deim, creim i estam convençuts que infringeix o incompleix la Llei de les DOT, perquè les directrius diuen que no es pot ampliar la zona de serveis, i aquesta zona de serveis augmenta en 112 ha, tal com diu el pla. I supòs que el Pla territorial ho hauria reflectit d'aquesta manera i no ho ha fet, per tant, per qualche cosa és. Per això esperam que el Pla territorial s'aprovi tal i com ve, en aquest aspecte, perquè no permetria l'ampliació d'aquest aeroport.

Perdoni, Sr. Nadal, però m'he oblidat d'una proposta de transacció que no sé si l'ha feta o si farà una proposició a part, de donar suport al Pla territorial. Jo crec que seria millor presentar una proposta única o una proposta separada per al tema del Pla territorial, i no afegir-ho aquí. En tot cas, no he entès el que ha volgut dir. De totes maneres, crec que el Pla territorial és la gran esperança perquè aquest aeroport no es pugui dur a terme. I, repetesc, el meu agraiment a tots els grups pel suport que han donat a la majoria dels punts d'aquesta proposició no de llei.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Bé, així queda, amb el punt 4 ...

Sí, Sr. Boned, digui.

EL SR. BONED I ROIG:

Una pregunta, no sé si és possible, demanaria un minut de recés per intentar consensuar una proposta al punt 4, si és possible, si no, passarem a votació.

LA SRA. VADELL I FERRER:

He demanat que aquest punt quedàs redactat tal com estava aprovada la proposta de resolució que va ser aprovada per

unanimitat en el debat de política general. Hi ha una proposta de resolució aprovada, crec que per unanimitat.

EL SR. BONED I ROIG:

Sí, és una proposta que va fer precisament el Grup Socialista, efectivament està aprovada per unanimitat i del que es tracta és que, tal vegada, aquest punt aquí resultaria innecessari, ja que va ser aprovat instar el Govern que iniciàs, que sol·licitàs aquesta cogestió, i, en segon lloc, com deia, jo li demanava la retirada perquè inclou en el mateix punt la negociació de la cogestió o de la transferència de ports i aeroports i sincerament crec que són dos temes que forçosament s'haurien de tractar separatament. En qualsevol cas, ja li havia avançat que votàriem a favor, si no és així, però és simplement per no reiterar una cosa que ja ha estat aprovada pel Parlament, perquè aprovar dues vegades el mateix.

LA SRA. VADELL I FERRER:

La veritat és que a mi em costa retirar-ho, eh? No ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Ara, com que ja hem donat la paraula, el Sr. Puche vol intervenir, per aclarir.

EL SR. PUCHE I CASTILLEJO:

Muy brevemente, solamente decir que lo razonable, pienso yo, si eso es una proposición que ya está aprobada, sería una reiteración innecesaria, yo creo que ese punto 4 se podría retirar, efectivamente.

LA SRA. PRESIDENTA:

Bé, molt breument, eh?, com tots. Molt bé, té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Jo precisament el que mantendria és el que ha dit la Sra. Vadell, jo crec que és molt coherent, si hi ha una proposta de resolució i aquesta proposta de resolució queda incorporada en aquesta proposició no de llei, crec que així s'acontenta, d'alguna manera, la proposta que s'ha fet, i el sentir de la majoria dels grups parlamentaris. Jo donaria suport al que ha proposat la Sra. Vadell que crec que és molt coherent en tot i no tenim per què discutir massa més.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Nadal, té la paraula.

EL SR. NADAL I BUADES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Només per dir que, en primer lloc, la Sra. Vadell ha respost a la proposta de transacció d'afegir un punt, però que, amb les manifestacions que durant el seu torn de rèplica ha fet sobre el Pla territorial, el Grup d'Unió Mallorquina ja ens donam per prou satisfets, i han quedat al *Diari de Sessions*.

I quant al punt 4, nosaltres també donàriem suport a aquesta proposta de transacció tal i com l'ha redactada, però també estàriem disposats a acceptar, atès que hi ha una proposta de resolució ja aprovada en aquest sentit, que es llevàs i, fins i tot, si no s'acceptàs cap de les proposicions, amb les manifestacions que hem fet també votàriem en el sentit que duia la proposició.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Vadell.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. A mi m'agradaria que qualcú em votàs qualche cosa a favor, els deman que em donin aquest gust, per tant no retir aquest punt 4.

EL SR. PUCHE I CASTILLEJO:

Si me permiten, nosotros aceptamos el punto 4 así como lo plantea la Sra. Vadell, sin ningún problema. Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Gràcies.

Passarem a votació aquesta proposició no de llei, RGE núm. 6231/04, i supòs que accepta que es pugui fer punt per punt. Així, passam al punt 1: vots a favor?, són 6, vots en contra?, 8.

El punt 2: vots a favor?, 2; vots en contra?, 12.

El punt 3: vots a favor?, unanimitat, 14.

I el punt 4, amb la transacció acceptada, unanimitat, sí, per unanimitat.

En conseqüència, queden aprovats els punts 3 i 4, i rebutjats els punts 1 i 2.

No havent-hi més temes a tractar, s'aixeca la sessió. Bona nit.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS