



**DIARI DE SESSIONS DE LA
COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT
I ORDENACIÓ TERRITORIAL
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS**

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2014

Núm. 65

**Presidència
de l'Honorable Sra. Lourdes Bosch i Acarreta**

Sessió celebrada dia 21 de maig del 2014

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Elaboració del dictamen del Projecte de llei RGE núm. 1336/14, de transports terrestres i mobilitat de les Illes Balears.

914

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores diputades, senyors diputats, començam la sessió de la comissió d'avui i en primer lloc els demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. BONET I BONET:

Bones tardes, Sra. Presidenta, Cosme Bonet substitueix Jaume Carbonero.

LA SRA. BAUZÁ I ALONSO:

María José Bauzá sustituye a Miguel Jerez.

EL SR. CAMPS I BUENAVENTURA:

José María Camps sustituye a Misericordia Sugrañes.

Elaboració del dictamen del Projecte de llei RGE núm. 1336/14, de transports terrestres i mobilitat de les Illes Balears.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passam al debat de l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a dictaminar el Projecte de llei RGE núm. 1336/14, de transports terrestres i mobilitat de les Illes Balears.

En primer lloc, passariem al debat de les esmenes que es mantenen al projecte de llei. Per part del Grup Parlamentari Socialista, retiren algunes esmenes?

EL SR. DAMIÀ BORRÀS I BARBER:

Sí, presidenta, retirem..., si vol els llegiré l'enumeració, les esmenes 3257, 3373, 3301, 3307, 3356, 3399, 3400, 3403, 3407, 3409, 3463, 3590, 3591, 3592, 3593, 3616, 3618 i 3685, a més d'aquelles que ja havíem retirat en el tràmit de ponència.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passarem al debat de les esmenes RGE núm. 3243, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 90, des de la RGE núm. 3282 a la 3299, 3300, 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 36, 37, 39, 42, 43, 45, 47, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, des de la RGE núm. 3363 a la 3377, des de la RGE núm. 3380 a la 3399, 3400, 1, 2, 3, des de la RGE núm. 3405 a la 3449, 3451, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 87, 88, 89, des de la RGE núm. 3491 a la 3499, 3500, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, des de la RGE núm. 3513 a la 3527, 3529, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, des de la RGE núm. 3544 a la 3570, des de la RGE núm. 3572 a la 3592, des de la RGE núm. 3604 a la 3625, tres mil, perdó, sis-cents vint-i-set, 28, 29, 30, 32, 35, 36, 37, 39, des de la RGE núm. 3642 a la 3659, 3661, 63, des de la RGE núm. 3665 a la 3687, 3690, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 3700, 1, 2, 5, 6 del 2014 del Grup Parlamentari Socialista.

Per defensar aquestes esmenes intervé el Sr. Borràs, per un temps de quinze minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Permeti'm que comenci demanant-li excuses per la lectura que l'hem obligada a fer de tot aquest reguitzell d'esmenes.

Debatem avui en comissió les esmenes presentades a la llei de transports i val a dir que ho feim després d'un debat en ponència que ha estat suficient, que ha estat fluid, ha estat cordial i ha estat constructiu, per tant, crec que tots ens hem de felicitar. Hem tengut l'estimable, molt estimable suport del lletrat Sr. Ferrer, que ja no és a aquest parlament, i és que voldria aprofitar per desitjar-li sort i ventura en la seva etapa de jubilació que ha començat. I també vull agrair la col·laboració, que també ha estat constructiva i profitosa i que també és d'agrair del director general de Transports del Govern, qui ha participat d'una manera positiva, ben positiva en aquest procés de ponència i evidentment també agrair la feina de coordinació de la ponència, també constructiva, dialogant i cordial del coordinador Sr. Veramendi.

La llei surt del tràmit de ponència una mica millor, val a dir-ho també, que no hi va entrar, ha millorat tot i que, al nostre parer, en el nostre entendre no d'una manera suficient com per donar-li suport absolut. Continuarà essent una llei coixa, destaca més per les mancances que per tot allò que ordena i regula i és també encara una llei que obliga a massa coses i que endemés deixa massa coses, moltes i ben fonamentades..., ben fonamentals, perdó, a la discrecionalitat reglamentària del Govern. Moltes coses de les quals treu pit, braveja el conseller, no són més que anuncis que no tendran sentit fins que no es reglamentin, fins que no es desenvolupi aquesta llei.

Que no esperi ningú que aquesta llei a curt termini alteri en cap sentit transcendent ni l'activitat del taxi, ni dels *shuttle* aeroportuaris ni resolgui l'intrusisme ni la pirateria ni tantes altres coses com a previsiblement ens en cantarà les lloances el portaveu del grup que suporta el Govern... o millor dit que dona suport al Govern, perquè aquí qui el suporta són els ciutadans.

Massa qüestions fonamentals deixa la llei a la consideració i a la discrecionalitat del Govern, queden pendants, per tant, del reglament massa coses. Em permetran que recordi un il·lustre conservador, el Conde de Romanones famós per una dita que és bé d'aplicació aquí: *hagan ustedes las leyes y déjenme a mí los reglamentos*, vull dir, aquesta llei té... al Sr. Romanones li encantaria.

Al reglament de la llei, d'aquesta llei de transports endemés li passaré igual que al reglament de la llei de turisme, que fa més de dos anys que està aprovada i encara esperam que es resolgui el conflicte de competències entre Govern i consells, conflictes que, en comptes de dur camí de resoldre's, s'agregen per moments. Previsiblement a aquesta llei li passarà exactament igual i d'aquí a dos anys estarem encara a l'espera d'aquest reglament.

No hi ha gairebé res de la llei que sigui transcendent que no sigui una translació, tallar i aferrar com li agrada dir al portaveu del Grup Popular, de la Llei d'ordenació del transport terrestre. Tot allò que no és translació de la Llei de transport terrestre, tallar i aferrar, queda pràcticament tot a l'espera del reglament; l'esperarem, el reglament i serà, és un vaticini, com qui espera Godot, podem esperar d'asseguts.

La nostra comunitat, les Illes Balears, és per les seves característiques, illes, illes a més que viuen fonamentalment del turisme, una comunitat que necessita més que cap altra d'una estructura de transport públic, que doni resposta al turisme, a la mobilitat del turisme, a la mobilitat interior perquè aquesta mobilitat turística genera riquesa i sobretot genera redistribució de la riquesa, no tan sols el que provoca és riquesa, que en provoca, però sobretot quan el turista es mou el que fa és redistribuir riquesa que arriba a més sectors, a més treballadors, a més famílies de la nostra comunitat que si es queda focalitzat al seu lloc on dorm.

També necessita aquesta comunitat afavorir la mobilitat del complex món que forma i conforma allò que en deim normalment indústria turística i que és molt més que el sector patronal. És si més no una paradoxa que mentre reivindicam una suficient i eficient connectivitat aèria i allà..., que mentre feim açò, allà on som competents no fem els esforços necessaris per garantir el dret que reclamam de cara a l'exterior. En aquest sentit hem presentat un paquet d'esmenes, un primer paquet destinat a establir i fixar el dret a la mobilitat.

La llei, com es pretén, no es pot limitar a ordenar i regular la mobilitat i endemés d'una manera que entenem que no és la més eficient, sinó que ha de fer la llei una fixació, ha de fixar aquesta mobilitat com un dret i ha d'arbitrar els mecanismes de planificació i programació que facin possible un mapa de serveis de transport que respongui a les necessitats socials, educatives, laborals, turístiques i no només, com respon, a l'interès o a la conveniència, la perspectiva de guany de la iniciativa privada, és a dir, quan la iniciativa privada veu opció de benefici de guany allà hi ha transport públic; on hi ha interès social, interès col·lectiu, mobilitat turística o mobilitat laboral hi ha, per falta de planificació i programació de qui correspon, hi ha una mancança significativa de transport públic.

Falta també intervenir, i no només estudiar com proposa la llei, davant les nostres formacions territorials a les que tanta afició..., val més que ho deixem per ara en afició, com té aquest govern a fomentar i autoritzar... el Partit Popular, fomentar i autoritzar les formacions territorials com les que tan sovint surten a debat a aquest parlament.

La Llei de transports s'ha d'entendre en companyia de la Llei del sòl, de la turística, de la de mesures urgents i de la futura llei agrària i de la reforma imminent de la Llei de ports, forma part de la mateixa ideologia, dibuixa el mateix model territorial i en aquest sentit és un desencontre fonamental que té amb la proposta del nostre grup.

És cert, com he dit al començament, que durant el pas per ponència hi hem incorporat alguns avanços que milloren mediambientalment el projecte, però molts i molt importants s'han quedat a l'espera d'una futura llei de mobilitat que incorpori endemés una revisió de la llei de transports que avui dictaminam, és a dir, tot i que hem avançat una mica també en els conceptes mediambientals a la llei, està molt enfora d'una concepció, d'una mobilitat sostenible suficient com perquè puguem donar-li suport. I a més lligada la mobilitat sostenible a només sistemes de propulsió dels vehicles, com proposa la llei, sinó també a la concepció mateixa del model de mobilitat que evidentment no és gens sostenible, el que proposa la llei.

No hem inventat res, ni falta inventar res per fer una bona llei de mobilitat i de transports. Així com la llei beu, com en el cas extrem, de les lleis d'altres comunitats, bé hauria pogut beure també d'altres lleis vigents que l'haurien millorada i a bastament, l'haurien millorada força, tot i que és cert, a la part dedicada al tren, que sí que beu d'altres lleis, és on es troba l'únic apartat original de la llei, aquell apartat que es destina precisament al tren de Sóller i és tan original la llei, quan parla del tren de Sóller, que s'oblida i subordina la funció que va donar origen al tren de Sóller, de tan original s'oblida de l'origen, la funció original i primera d'aquest tren, que és donar servei, connectivitat, mobilitat als ciutadans i ciutadanes de la vall de Sóller, és a dir, permetre la seva connexió amb la resta de Mallorca i la subordina a aquest principi fonamental, a la realitat turística d'un tren que la té i és important, no ho hem d'oblidar, però que no, evidentment, ha de fer oblidar, com la llei oblida, la funció social, primària i originària d'aquesta llei.

Hem perdut l'oportunitat de fer una llei que doni respostes reals als problemes de mobilitat. El reglament regularà el *shuttle* dels aeroports, Déu sap quan, però la llei no contempla la resposta a la mobilitat laboral des dels centres de treball, és a dir algun dia hi haurà *shuttle* per als turistes de l'aeroport a la ciutat, però no estan obligats a l'aeroport, els grans centres de treball com l'aeroport, com els grans hospitals, a facilitar una mobilitat als seus treballadors, s'hauran de continuar cercant la vida pel seu compte quan tantes lleis d'altres comunitats han començat ja a regular i a obligar a les empreses a facilitar el transport col·lectiu dels seus treballadors.

Regularà també el reglament, algun dia, els taxis de set places i les llicències temporals, però els treballadors del sector del taxi seguiran sense poder accedir a les llicències, continuarà sent un vedat el sector del taxi per als actuals titulars i els treballadors que s'esfetegeguen als horaris pitjors, a les hores pitjors, els dies pitjors de feina i amb les pitjors condicions continuaran subordinats a la voluntat del treballadors del taxi que originalment varen començar aquesta professió i que en aquests moments són propietaris, són titulars teòricament, formalment encara que realment són llicències municipals.

El reglament també regularà algun dia els ministren que passejaren turistes a les zones més densificades, al preu que convingui a la iniciativa privada, tendrem ministren, però seguirem sense disposar d'una xarxa eficient suficient i a un preu assequible en transport públic, tant per als turistes com per als treballadors de la indústria turística.

El Sr. Romanones Company farà el seu reglament, però mentrestant el transport per carretera de Menorca i d'Eivissa seguiran menystinguts mentre a Mallorca es farà... a Mallorca es farà de la necessitat virtut i es mantindrà allò que hi ha vigent, allò que està funcionant, allò que altres iniciatives han començat en altres moments, com el tren, sense la més mínima ambició, però, de treballar per afavorir el transport públic, un transport públic que hem vist com ha crescut tarifàriament, com han crescut les tarifes, mentre veia disminuir la seva oferta de servei, la seva oferta de freqüències, l'oferta de rutes i hem vist com la qualitat empitjorava al ritme que aquest govern avançava en la seva aposta per la mobilitat privada, mobilitat individual davant la mobilitat col·lectiva.

Com he dit al començament, aquesta llei és una llei que destaca més per allò que oblida que per allò que regula i ordena, per allò que contempla; és una llei que només resol... i haurem d'esperar que aquesta solució sigui efectiva quan sigui reglamentàriament desenvolupada i no serà fàcil aquest desenvolupament. Evidentment, a l'hora de reglamentar serà quan els grups de pressió tradicionals amb els grans interessos soterrats que hi ha davall tot aquest entramat complexíssim que és el transport públic de la nostra comunitat, faran la seva feina i evidentment els resultats s'acabaran veient en uns reglaments que descafeïnaran encara més una llei de per si aigualida, una llei que s'atraca més al xerigot que no realment a la llet nutritiva que necessita la nostra comunitat en matèria de transport públic.

Crec que hem perdut una oportunitat important en la redacció d'aquesta llei, queden molts d'aspectes sobretot per regular, fonamentalment la mobilitat entre... el dret a la mobilitat com a un principi inqüestionable que tenen els ciutadans. Hem sentit mil i una vegades aquí exclamar-nos del dret a aquesta mobilitat per als ciutadans de les Illes Balears quan sortim cap a la península, sorprenentment a l'hora d'allà on som competents poder regular, tenim capacitat de poder regular a i a més tenim l'oportunitat d'intervenir d'una manera clara en la programació, en la planificació i a més en la intervenció dins el transport públic, ens neguem a fer-ho per la voluntat escassa d'aquest govern a afavorir els interessos de la gent de la nostra comunitat davant els interessos del que acostumen a denominar el sector, el sector que és una entelèquia com quan ens rallen de *los mercados*, vull dir, aquí el govern ho volien traslladar al sector, el sector té noms i llinatges, té interessos determinats, són legítims, però evidentment han de ser compatibles amb els interessos col·lectius de la societat de les Illes Balears.

Açò és fonamentalment el que oblida aquesta llei, dóna solucions a determinats interessos, però sense tenir en compte els interessos col·lectius dels ciutadans i ciutadanes i a més, no només açò, sinó que deixa sense tenir en compte els interessos de l'economia de les nostres illes perquè evidentment, com deia abans, sempre i quan afavorim la capacitat de mobilitat dels nostres visitants fluïrem la capacitat de despesa d'aquests i per tant, la generació de riquesa i de redistribució de la riquesa.

Evidentment, hem tingut debats turístics aquí importants, sobre el tot inclòs, sobre totes aquestes qüestions, amb aquesta llei no posam solució a la necessitat de mobilitat d'aquesta gent, feim una altra passa més a no aconseguir que el benefici que atorga a les nostres illes, a l'economia de les nostres illes la nostra activitat turística arribi a com més gent millor, que és com seria de desitjar.

Per tant, oportunitat perduda que haurem de lamentar i, evidentment, més prest que tard, previsiblement abans que hagi vist la llum el reglament d'aquesta llei, crec que serà necessari procedir a una modificació en profunditat d'aquesta llei per incorporar-hi els principis de la mobilitat sostenible, el dret a la mobilitat i evidentment la intervenció dels poders públics a donar solucions de transport col·lectiu als ciutadans i ciutadanes, sense oblidar necessitats com les de Palma que necessita de la participació inversora en el transport públic per millorar la gran xarxa de transport que té Palma, accessos a la Universitat i als grans centres de treball i als centres d'oci i turístics de la nostra comunitat que necessiten solucions urgents i que, evidentment, amb aquesta llei simplement quedaran igual o pitjor de com estaven, perquè evidentment mentre els ministren continuaran passejant amb tota llibertat per les nostres urbanitzacions, el transport públic trobarà totes les dificultats del món per créixer i fer-se més assequible a tothom.

Tendrem temps de continuar debatent, en principi, ja hem dit, la llei s'ha millorat a través del treball de ponència que ha estat positiu, però evidentment no és suficient el treball que s'hi ha fet com per poder donar un vot positiu al conjunt de l'articulat d'aquesta llei.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Esmenes RGE núm. 3743, 44, 48, 49, 54, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81 i 82/2014 del Grup Parlamentari MÉS.

Per defensar aquestes esmenes intervé el diputat Sr. Abril, per un temps de quinze minuts.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Sí, bones tardes a totes. En el debat en Plenari sobre l'esmena a la totalitat vaig insistir, per part del nostre grup parlamentari, sobretot en dues crítiques al projecte de llei inicial que debatíem en aquells moments, avui ja som davant d'una altra cosa: primer, que trobàvem que es perdia una oportunitat, no tant a l'hora de regular el que ja teníem en matèria, o el que ja tenim en matèria de transport públic, i a més fer-ho amb uns estàndards, amb paràmetres europeus, que d'alguna manera també era una obligació que havia de traslladar aquest projecte de llei, sinó perquè el problema per al nostre grup parlamentari era una mica no tant el que tenim sinó d'on venim i la situació, diguem, de dèficit històric que acompanya la història del transport públic a les Illes Balears, en matèria de transport públic terrestre en aquest cas.

Això, un poc difícil concentrar-se aquí amb tant de moviment... segueix, presidenta? Sí.

Bé, nosaltres trobam que feia falta una llei no només per regular el que teníem sinó per establir un marc que realment fos afavoridor d'un sistema de transport públic terrestre una mica al nivell europeu, no només a nivell de qualitat, sinó també de quantitat, perquè jo crec que qualsevol que hagi viatjat per Europa i compara el transport públic que tenim aquí o fins i tot per altres ciutats espanyoles i el que tenim a les Illes Balears evidentment hi ha un decalatge, hi ha unes diferències a les quals s'hauria de posar remei, i una llei evidentment no ho solucionaria tot, però era una bona manera de fer-ho.

I també pensam que era una oportunitat perduda perquè no entrava en temes profunds que afecten la dimensió mediambiental de les qüestions que afecten el transport, primer perquè el transport és el segon factor generador d'emissions de CO₂ a la nostra comunitat, després de la generació elèctrica, i perquè en matèria de transport terrestre també som davant d'un dels impactes majors també en termes de petjada ecològica, i recordam que som una de les regions del món amb major índex de cotxes per habitant, estam pràcticament a un cotxe per habitant, i això passa a pocs llocs del món. També per la nostra estructura, pel nostre model econòmic.

I la segona crítica que fèiem a la llei era que des del punt de vista de la mobilitat faltava introduir una concepció, això, una mica més moderna, més europea de la mobilitat entesa com un dret ciutadà per poder elegir, ja que tant agrada a alguns això de la llibertat d'elecció, la manera com ens desplaçam i combinar, d'alguna manera, benestar social i sostenibilitat.

Doncs bé, avui podem dir que, després del treball en ponència, hem avançat en alguns temes i que hem avançat també gràcies al diàleg i al debat que hi ha hagut entre els grups polítics i les aportacions bé en forma d'esmenes bé en forma de transacció al text original.

En particular des del Grup Parlamentari MÉS estam satisfets no sols perquè hagi canviat el nom, perquè ja els advertesc també que el nom no farà cosa i bé, hem posat sostenible també a altres lleis d'aquest govern que se'ls diu sostenible i en general, idò, al final serveixen per a tot el contrari, no?, esperem que amb aquesta no passi això, però també dir que estam satisfets perquè s'han introduït algunes de les aportacions que eren importants per a nosaltres: s'han ampliat els objectius de la llei, a l'article 2 s'han introduït en particular tres qüestions, l'impuls a la mobilitat sostenible, que no s'esmentava; la definició de rendibilitat social, que també està molt bé dir que sigui viable econòmicament o rendible socialment, bé, i què vol dir rendible socialment? -ara en parlarem d'això-, i que s'introdueixi també la participació ciutadana en la presa de decisions que afecten els transports i la mobilitat.

S'han introduït també elements de sostenibilitat a diferents articles, a l'article 14 a l'hora d'introduir el tema de la intermodalitat de la bici, de facilitar que la bici es pugui dur a un bus a un tren, en la mesura òbviament de les possibilitats.

A l'article 37 s'ha introduït també tot el tema de les parades, diguem, de bus, de transport discrecional per carretera autosostenibles.

Clàusules ambientals a la compra, a l'adquisició de noves flotes de transport públic, és a dir, que tot està bé.

El tren de Sóller s'ha remarcat, però ha quedat coix per altres bandes, el tema que, a part de ser un tren turístic històric, que ho reconeixem, també ha de complir la seva funció de servei públic, perquè és el mitjà de transport preferent i hi ha poques opcions més que aquesta per als ciutadans sobretot de Bunyola i de Sóller.

El tema de Serveis Ferroviaris de Mallorca i el tren de Mallorca ja és un poc més complicat, perquè aquí l'únic que se'ns ha acceptat o transaccionat és el tema que les sancions lleus es rebaixin a 500 euros, a nosaltres ens hagués agradat que fos més.

I especialment estam satisfets amb la inclusió de l'article 182 bis, tot i que nosaltres plantejàvem que ens hagués agradat un títol, si li canviem el nom a la llei que hi hagués hagut tot un títol sobre mobilitat sostenible. Bé, tenim un capítol o un article, en aquest cas, sobre foment de la mobilitat no motoritzada, que esperem que amb el desenvolupament del reglament, doncs, agafi cos, agafi vida i impregni altres aspectes de la llei que seria molt interessant i encara ens faria estar més contents.

Bé, objectivament tenim una millor llei, però també ens han quedat coses pel camí i ho hem de dir i, evidentment, jo només faig referència a allò meu, però també s'han incorporat coses que plantejava el Grup Parlamentari Socialista les quals crec que també fan que sigui un millor projecte de llei en aquests moments.

Però ja els deia també en el debat en Plenari que per al nostre grup el problema no és en què diu la llei en molts d'aspectes, sinó en què no diu, el que es queda pel camí, sobretot en temes de transport públic i no pel que tenim, insistesc, sinó per d'on venim. I dic amb això tres coses: primer, que trobam a faltar una aposta clara per un transport públic de qualitat, més enllà de regular el que hi ha i adaptar-lo a les exigències europees. Adaptar-se a la normativa europea evidentment permetrà una millora tant en la gestió d'aquest transport per part de les administracions sigui quina sigui la modalitat de gestió, com una certa protecció dels usuaris, però també no podem obviar que la gestió, sobretot en el transport discrecional per carretera, en forma de concessions històricament ha duit molts de problemes, bé, més problemes duia quan ni tan sols eren concessió i era directament transport

privat, però clar, allò sí que és una herència rebuda que fa que els drets dels usuaris diàriament siguin vulnerats. I tenim dubtes que així com queda la llei hi hagi els mecanismes de control que realment permetin adaptar-se als estàndards europeus. Això és així, ens hagués agradat..., i hi havíem presentat esmenes també en aquest aspecte, que s'haguessin introduït més mecanismes de control sobre les concessions de transport. Jo crec que si ens posam en la pell d'un turista que arriba a Palma, a l'aeroport, i se'n vol anar fins a Artà, idò, és pràcticament una odissea, a no ser que pagui 100 i busques d'euros a un taxi. Crec que és així. Crec que en el cas de Menorca i d'Eivissa encara empitjora la cosa.

Segona qüestió, no ens agrada aquest afegitó que apareix en reiterades ocasions en el text de la llei que és subjecte de qualsevol millora, qualsevol ampliació de l'actual xarxa de transport públic que, insistim, que és precària i que hauríem d'apostar justament per al seu creixement, perquè no és suficient, a la seva viabilitat econòmica i/o a la seva rendibilitat social. Nosaltres hem aconseguit que en els objectius de la llei es defineixi un poc millor què vol dir això de la rendibilitat social, però seria bo que qualche dia ens acostumàssim també a comptabilitzar les externalitats del que implica el transport privat per carretera, de construir carreteres i dels impactes de les expropiacions, de tot el que implica tot això, perquè al final pot resultar que el transport privat sigui, o la no inversió en transport públic, sigui bastant més car que la inversió necessària en transport públic sobretot, insistesc, partint d'on partim.

Se'ns queden pel camí les al·lusions a les propostes que feim en matèria d'inversions ferroviàries perquè evidentment aquestes propostes que feim també haurien d'anar acompanyades d'inversions. Quan nosaltres parlem d'inversions ferroviàries no reclamam altra cosa que s'acompleixi l'Estatut d'Autonomia, que s'acompleixi la Llei de règim econòmic especial, que parlen específicament d'inversions en aquesta matèria i, senzillament, el que ens agradaria és un poc la mateixa força, el mateix vigor que el conseller té a l'hora de demanar davant Madrid o davant Brussel·les ajudes per al sector agrari, el tengués també a l'hora de demanar ajuda per al transport públic, sobretot quan veim el que Espanya es gasta amb AVE i altres històries i amb aeroports que tenen menys visitants que Mart.

També compensar d'alguna manera les deficiències, perquè Mallorca té una xarxa precària de transport públic, però ja si anam a Menorca o a Eivissa o Formentera no és precarietat ja és pobresa absoluta en transport públic, i aquesta diferència entre illes també s'hauria de compensar d'alguna manera, i també ens ha quedat pel camí.

En el tema del taxi crec que s'ha avançant en la gestió, no s'arriba a rompre aquesta mentalitat corporativa gremial, si se'm permet, que hi ha. Entenc, entenem des del nostre grup que és un sector on és molt difícil intervenir, però que qualche dia s'haurà de fer perquè no quedarà més remei, perquè ens vendrà qualche sentència d'Europa, perquè aquesta manera de gestionar d'alguna manera en sentit gremial xoca amb els principis de liberalització que acompanyen els diferents tractats europeus.

I també ens quedam una mica amb la sensació que el que aconseguim regular o millorar en el sector del taxi, amb la desregulació que va aparellada també a la Llei de turisme i amb la consideració del desplaçament d'hotels cap a aeroports o cap allò on sigui, com a un servei turístic, idò, també pot obrir un altre meló de problemes, una cosa que semblava que s'havia pacificat.

Finalment, pensam que tot i millorar en matèria de sostenibilitat, no hem acabat de lligar o d'integrar aquesta idea de sostenibilitat en el conjunt, o de mobilitat sostenible en el conjunt de les polítiques. Nosaltres pensam que és imprescindible, i en això hi havia una part d'esmenes interessants del Grup Parlamentari Socialista, lligar mobilitat, territori i model econòmic, per exemple, en el tema de les propostes que feien en matèria de feina; vull dir, que d'alguna manera les empreses, sobretot amb un cert nombre de treballadors, amb un nombre de treballadors i treballadores considerable, d'alguna manera assegurassin el desplaçament d'aquestes empreses; o el tema de les rutes escolars segures que queden en mans dels plans municipals de mobilitat urbana sostenible i que pensam que s'hauria d'actuar a diferents nivells i no deixar-ho només en mans locals, perquè al final acaba afectant un tema, per exemple, el cas dels accessos a Palma és claríssim, i crec que a les hores punta (...), treballar sobre el tema de les rutes escolars segures, de facilitar la mobilitat a peu per accedir als centres escolars evitaria milers de desplaçaments diaris a totes les illes i seria un tema que tendria una repercussió transversal en tot el que afecta la mobilitat i fins i tot la gestió del territori.

Ens agradaria, i ja acab, que totes aquestes qüestions, algunes pensam que solucionables per la via del reglament i altres senzillament amb voluntat política, es poguessin tenir en compte en el que queda de recta final d'aquest debat parlamentari.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Esmenes RGE núm. 3229, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 i 41/14 de la Sra. Margalida Font i Aguiló, per defensar aquestes esmenes...

EL SR. BARBER I BORRÀS:

Sí, Sra. Presidenta, m'ha demanat la Sra. Margalida Font que informés que queden defensades en els seus propis termes.

LA SRA. PRESIDENTA:

A continuació, idò, passam al torn en contra. Per part del Grup Parlamentari Popular intervé el diputat Sr. Veramendi, per un temps de quinze minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, presidenta. Permítanme, en primer lugar, agradecer como coordinador de la ponencia que fuí nombrado, la labor desarrollada por todos los demás diputados que han formado parte de esta ponencia para elaborar informe al proyecto de ley de referencia, los citaré, la Sra. Vallés, los señores Camps, Jerez, Borrás, Bonet y Abril; al director general de Transportes, Sr. Salvador, por su colaboración en la labor de la ponencia, así como al letrado, ya jubilado, Sr. Ferrer, y al personal de apoyo en la comisión, el Sr. Tous, un ejemplo de su buen trabajo lo estamos teniendo ahora.

Quiero destacar también la intensa y constructiva actividad llevada a cabo en las seis sesiones de esta ponencia, donde se ha puesto de manifiesto la predisposición de todos para, como ya dije en mi intervención plenaria en el debate de las enmiendas a la totalidad, intentar enriquecer, si fuese el caso, el texto del proyecto de ley con las aportaciones de todos habiendo existido una amplia predisposición de todos para intentar alcanzar el consenso y para transaccionar, si fuese el caso. Por tanto, calificaré el trabajo desarrollado en las diferentes sesiones de la ponencia también como de constructivo y muy positivo.

Además, decir también que debido al gran número de enmiendas presentadas, recordemos que fueron un total de 551 enmiendas, el mayor número presentado en esta legislatura, de momento, a un proyecto de ley, así, el Grupo Popular presentamos 33 enmiendas, el Grupo Socialista 464, el Grupo MÉS 41 y la diputada no adscrita, la Sra. Font, 13. Así, porque como la materia y su alto contenido técnico lo requerían, ha sido necesario tener que habilitar días extraordinarios para reunir la ponencia y así poder analizar y debatir el tiempo necesario todas y cada una de las diferentes enmiendas e informar este proyecto de ley.

Respecto al número de enmiendas presentadas quiero decir nuevamente, y lo digo con muchísimo respeto, que en ciertos casos se ha optado, es una manera totalmente válida de presentación, por un cierto fraccionamiento en la presentación de enmiendas, de un mismo artículo han presentado a veces una enmienda por cada punto de este mismo artículo que pretendía enmendar, podrían haber presentado una enmienda sola por el artículo, pero no ha habido ningún problema, es una manera totalmente válida y se ha optado por ello y éstas se han debatido tranquila y totalmente.

Entrando en el proyecto de ley quiero partir de la base que se trata de un proyecto de ley que ya calificué en el debate de las enmiendas a la totalidad de elaborado, amplio, completo y consensuado. Así, el actual govern, consciente de la importancia de contar por primera vez con una normativa propia tanto en el transporte terrestre de pasajeros, en todas sus diferentes formas de prestación, como en la movilidad, elaboró durante dos años de trabajo conjunto con el resto de administraciones, el sector y las diversas entidades implicadas este proyecto de ley, que durante su elaboración recogió multitudes de sugerencias de los agentes implicados y que fue sometido hasta tres exposiciones públicas significando, en palabras dichas públicamente por representantes del sector de transporte, un vacío legal que se tenía que solventar.

También volver a recordar que fue aprobado por el Comité Balear de Transporte por Carretera e informado favorablemente por unanimidad por el Consejo Balear de Transporte Terrestre. Finalmente, se aprobó el proyecto de ley del articulado más extenso hasta ahora de la presente legislatura.

Partiendo de la base de lo que es calificable como un buen proyecto de ley que se ajusta a las necesidades de nuestra comunidad y que regula todos y cada uno de los diversos aspectos necesarios, tanto el transporte terrestre de pasajeros como de la movilidad, quiero destacar que fruto del amplio trabajo en ponencia, con la citada predisposición de los diferentes grupos parlamentarios al consenso, se han hecho diversas aportaciones, tanto incorporadas directamente como transaccionándolas, enriqueciendo el texto. Además otras enmiendas, tras su análisis y debate, los grupos proponentes las han retirado, incluso hoy han retirado otras.

Explicaré muy brevemente las aportaciones de todos incluidas en el trabajo de ponencia. De las enmiendas del Grupo Popular, dentro de las competencias de los consells insulares, se aclara mejor su potestad reglamentaria; se amplía y mejora la regulación de la prestación de servicios regulares de viajeros de uso especial; se mejora la redacción de la planificación en la coordinación de los servicios urbanos e interurbanos; se mejora la redacción de las competencias, autorizaciones y requisitos de la prestación del servicio de los minitrene; se mejora la redacción de las condiciones generales de prestación del servicio autotaxis; se añaden las personas jurídicas a las personas que puedan ser titular de licencias de autotaxi; se especifica como causa de extinción de la licencia de autotaxi el traspaso no autorizado; se modifica la vigencia de las concesiones ferroviarias para ajustarlas al reglamento europeo 1370, de 23 de octubre; en los derechos de los usuarios de transporte ferroviario en materia de accesibilidad se amplía el concepto especificando además a las personas con discapacidad; en la prestación del servicio ferroviario se especifica más la autoridad competente en tema tarifario; se da una mejor definición del concepto de movilidad; en los principios de la movilidad se especifica que la accesibilidad es en los términos establecidos en la normativa de aplicación; en el concepto de instrumentos de planificación se especifica la universalidad del principio de accesibilidad. En el contenido de los llamados PMU se amplían las acciones de gestión de la movilidad para colectivos específicos, especificando además las personas con discapacidad. En los estudios de viabilidad de grandes infraestructuras de transporte se añaden los desdoblamientos de calzadas. Se especifican reglamentariamente las limitaciones cuantitativas en las nuevas autorizaciones de transporte por carretera. Se refuerza el despliegue reglamentario de los *shuttle* de 7 plazas. Se mejora y especifica la modificación de las DOT con respecto al Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears. Se añaden modificaciones respecto a la Ley de mejora de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y a la de perros de asistencia en transporte público. Se introduce una modificación en relación a los puntos de carga para vehículos eléctricos y una serie de enmiendas de corrección de simples erratas detectadas en su redacción.

De las enmiendas del Grupo MÉS, incorporación al título del proyecto de ley, remarcando incluso más el carácter sostenible y la movilidad. En los principios generales se ha incorporado más específica y diferenciadamente el impulso de la movilidad sostenible, la rentabilidad social y la implicación de la ciudadanía mediante la participación social en la toma de decisiones en materia de transporte terrestre y movilidad.

En los derechos de los usuarios del transporte público, diferenciando y remarcando el transportar bicicletas y transportar animales de compañía, como se determine reglamentariamente. Incorporando el concepto de entidades en los derechos y deberes de los prestatarios del servicio de transporte público de viajeros. En el establecimiento de paradas, la tendencia a la autosuficiencia energética y a la suficiencia de información para atender los derechos de los usuarios del transporte público.

Respecto a la red ferroviaria de interés general de las Illes Balears, remarcando el carácter histórico y turístico del tren de Sóller y por lo tanto, su regulación diferenciada, tal como está en el proyecto de ley.

En el régimen sancionador en transporte ferroviario se han regraduado tres apartados del artículo de sanciones.

Respecto a los objetivos de la ordenación de la movilidad, remarcando el desarrollo de medios alternativos al vehículo privado o motorizado, especialmente la bicicleta. Se ha incorporado un artículo relativo al fomento de la movilidad no motorizada y las cláusulas medioambientales y flota del transporte público, remarcando la priorización en los procesos de renovación y adquisición de nuevas flotas de transporte público terrestre, de los vehículos con un menor nivel de emisión de CO₂.

De las enmiendas del Grupo Socialista, las competencias municipales respecto a los PMU, concreta específicamente las necesidades turísticas y residenciales. Se ha ampliado el concepto de transporte público de viajeros. En los derechos de los usuarios del transporte público, se ha ampliado a unas tarifas adecuadas, a minimizar los efectos del transporte sobre la salud y el medio ambiente, así como concretar más el estar cubierto por un seguro.

Se ha mejorado la redacción de los transportes de zona. En los deberes del prestatario del servicio público de transportes, se ha incluido responder a incrementos puntuales de la demanda no desmesurados. Se ha ampliado la definición del transporte público urbano de viajeros. En los requisitos previos en el transporte público regular de viajeros se han incluido los conceptos de requisitos de solvencia profesional, técnica, o económica. Mayor clarificación en el establecimiento de paradas interurbanas en zonas urbanas.

En las condiciones generales de prestación del servicio de taxi, se ha incluido de forma más específica, el que todas las tarifas y suplementos sean más visibles por el usuario. La posibilidad de implantar tarifas únicas, equivalentes entre diversos municipios. Y el promover la incorporación de combustibles y motores menos contaminantes.

Se ha aportado al redactado del régimen jurídico del servicio de autotaxi. Se han incorporado otras causas de extinción de las licencias de autotaxi, dentro de los permisos municipales de taxistas, se ha establecido específicamente el impulso al fomento de la calidad, seguridad laboral y la formación continuada.

En la inspección del transporte público de viajeros se ha dado un más amplio contenido, al igual que la responsabilidad administrativa por infracciones. Dentro de las infracciones se ha incluido o mejorado las redacciones en lo relativo a los seguros obligatorios, a las reclamaciones y a la obstrucción a los servicios de inspección y al no facilitar recibos y a la falta de certificado de aptitud.

En las infracciones por el servicio de minitrenes, se amplía el peligro en la seguridad a las personas. En los deberes de los usuarios del servicio ferroviario, se especifica que se fijarán reglamentariamente las medidas de los paquetes que pueden llevar. En las actuaciones de control del personal ferroviario, se establece que se determinará reglamentariamente el procedimiento de actuación, las atribuciones y las obligaciones.

En los pasos a nivel, se establece la obligación del promotor de diferentes infraestructuras, de costear la supresión de éste si era preestablecido y requerir la aprobación del proyecto de supresión por la entidad prestataria del servicio.

En la ordenación de la movilidad se han incluido 6 objetivos más, se ha ampliado el concepto de instrumento de la planificación de la movilidad y se ha modificado la redacción de la Ley de carreteras, respecto a los planes directores sectoriales de carreteras.

Y en el caso de la diputada no adscrita Sra. Font, se han incluido aspectos de mejora de la expresión.

Por tanto, como se ve, hoy dictaminamos en esta comisión, un buen proyecto de ley, enriquecido por las citadas aportaciones de los grupos parlamentarios y la diputada no adscrita y el gran trabajo llevado a cabo en la ponencia para elaborar su informe, dando así un paso importante más para que finalmente nuestra comunidad autónoma tenga una ley propia de transporte terrestre y movilidad sostenible.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica el Grup Parlamentari Socialista, té un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Presidenta. Intentaré ser breu. El Sr. Veramendi ha fet un resum d'allò que s'ha incorporat a la llei en el tràmit de ponència, a través de l'aportació dels distints grups. Evidentment i ja ho he dit a la primera intervenció, en ponència s'ha millorat la llei, a través del treball assossegat, tranquil que hem pogut tenir en aquesta ponència. Però així i tot, com deia i com també ha insistit el Sr. Abril en la seva intervenció, la llei crec que és defectuosa, no tant per allò que diu, sinó per allò que oblidava.

D'entrada, una cosa que no he dit a la meua primera intervenció, dues coses que són remarcables, sobretot a una llei amb territoris discontinus, com són les Illes Balears i com és el tractament del transport de mercaderies, que la llei no el regula, no el tracta, i és importantíssim perquè evidentment en unes illes que viuen dels serveis, vinculats a la indústria turística, el transport de mercaderies hauria de ser important. I no només transport de mercaderies intern de cada illa, sinó entre illes; és a dir, que es reguli a través d'una llei de transport terrestre també l'accés a les mercaderies a totes les illes, a través del transport marítim, la intermodalitat marítim terrestre. I encara més, no només açò, sinó que la llei oblidava i havíem insistit en les nostres esmenes en aquest sentit, en reforçar la intermodalitat marítima i aèria també en el transport terrestre. És a dir, són molts els ciutadans de les illes de Menorca, Eivissa i no diguem de Formentera, que han de venir a Mallorca per necessitats de salut, d'estudis, que tenen dificultats per connectar amb el transport terrestre des de la mar, des del vaixell o barca en el cas de Formentera i a través de l'aeroport. Per tant, crec que és un element també que hauria de ser una prioritat a l'hora de contemplar els principis d'aquesta llei, els drets dels ciutadans de les nostres illes, i també la seva traducció dins la planificació i programació del transport públic.

S'han acceptat coses, ja ho he dit, és cert i s'ha d'agrair l'esforç de tots. Evidentment a l'hora de posar a la balança les qüestions, no és tan transcendent la incorporació per quantitat, sinó la incorporació per qualitat. Evidentment, no totes les esmenes que hem presentat tenen el mateix pes específic, no tenen el mateix valor i hauríem donat, segur, el nostre grup per molt més ben rebut, que no ens haguessin acceptat ni una sola de les esmenes que vostès han acceptat, a canvi d'haver-ne acceptat simplement dues o tres de molt transcendents que no han estat incorporades a la llei, perquè, evidentment, n'hi havia algunes que hauríem preferit d'incorporar que d'altres.

La llei, que, com dèiem, té grans buits, ha dit el Sr. Veramendi, jo no ho he comptat, possiblement té raó, que és la llei amb l'articulat més llarg d'aquesta legislatura, però és una llei que gran part d'aquest articulat parla de sancions i és necessari que parli de sancions. A una altra part de la llei parla de com es donen, com es regulen i com s'extingeixen les llicències de taxi i és necessari que aquesta llei parli d'açò, però evidentment, tot aquest gran gruix d'articles que té la llei, necessaris, tècnics en molts de casos i en molts de casos acompanyats de fer una mica de banda a l'hora de redactar la llei, perquè evidentment les sancions..., nosaltres hem intentat elevar..., és sorprenent que siguin més altes moltes vegades les sancions que es poden posar als usuaris de transport, que les males pràctiques empresarials en el transport; és a dir, de vegades igual que aferrar un xicle a una cadira, i estic exagerant,

pugui ser castigat d'una manera molt més gran, que fer transport públic amb un vehicle vell, brut i en males condicions. I en aquest sentit, no dic que sigui la pràctica dels empresaris, no m'entenguin malament, que facin transport públic amb vehicles bruts, simplement és una metàfora perquè s'entengui el sentit de què hi ha una certa falta d'equilibri entre les sancions a usuaris i a prestadors de transport públic.

En tot cas, com deia abans hauríem preferit altres esmenes i no les que s'han aprovat. Benvingudes siguin així i tot i agraim les esmenes que s'han incorporat, ara, la llei continua coixa, continua coixa, perquè evidentment hi falta una aposta clara i decidida pel transport col·lectiu, pel dret de les persones a una mobilitat suficient, en condicions i a un preu assequible. Tindrem dèficits de transport. Van aprovar ja bastants d'anys, ja està...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Borràs, ha d'acabar.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Estic acabant, Sra. Presidenta.

... van aprovar ja fa uns anys, quan la consellera d'Obres Públiques, era la Sra. Cabrer, un Pla director de transport públic positiu, com sempre l'hem valorat, perquè era un bon Pla de transports, que només tenia un problema, no estava finançat. Per tant, evidentment un pla no finançat és un brindis al sol. Avui tenim una llei que millora l'estat de coses, però evidentment no compromet els poders públics a intervenir i a posar en pràctica un bon sistema de transport públic col·lectiu suficient i assequible per a tots els ciutadans. I per tant, continuem estant en les mateixes: bona voluntat, però evidentment poques possibilitats que aquesta bona voluntat sigui traduïda damunt les carreteres, damunt els carrers, damunt les vies, damunt els rails d'aquesta comunitat autònoma per a satisfacció dels ciutadans i ciutadanes.

Gràcies, Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

El Grup Parlamentari MÉS, té un temps de cinc minuts.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

No faré ús del meu torn de rèplica. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Bé, per part de la Sra. Margalida Font entenc que queden defensades en els seus propis termes.

Torn de contrarèplica el Grup Parlamentari Popular, té un temps de cinc minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, Presidenta. Muy brevemente. En primer lugar agradecer las diversas intervenciones de los portavoces de los grupos de la oposición en esta comisión. He efectuado en mi primera intervención una breve, muy breve referencia de las aportaciones de los diferentes grupos parlamentarios. También me gustaría remarcar, como ya indiqué en el pleno debatiendo las enmiendas a la totalidad, que detrás de este proyecto de ley se ve claramente que hay mucho trabajo hecho por parte de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio, responsable de estas materias, se ve en todo el texto, así como las aportaciones efectuadas durante su elaboración, por ello, como Grupo Popular, volver a agradecerse públicamente.

Una cita al transporte de mercancías porque ha salido. Como ya se lo dije, se lo he dicho otras veces, tiene su propia..., tiene una regulación, aquí se regulaba el transporte de pasajeros en este caso. Recordemos que durante años el sector del transporte y sus profesionales, un sector productivo, vital para nuestra economía y turismo, habían demandado una ley específica y propia. El actual Govern ha cumplido y por primera vez en nuestra comunidad autónoma se fija una regulación autonómica en materia de transporte terrestre y movilidad sostenible, adecuada a las particularidades de nuestras islas, ya que actualmente la normativa en materia de transporte terrestre está regulada estatalmente por la llamada LOT y el reglamento que lo despliega, el llamado ROT.

Respecto al proyecto de ley que hoy dictaminamos, tras el trabajo en ponencia y su correspondiente informe, quiero destacar un dato importante que afecta tanto al propio proyecto de ley, como al buen trabajo efectuado en la ponencia para elaborar el informe. Así finalmente, de todo el texto del proyecto de ley en ponencia, la votación de los grupos de la resolución fue que votaron en contra uno de los dos o los dos grupos a 15 artículos, el resto fue mayoritariamente abstención y a favor.

Finalmente, sólo me queda volver a dar las gracias y remarcar muy especialmente que hoy estamos dando un importante paso en beneficio de los intereses y de los ciudadanos de nuestra comunidad autónoma.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Ara farem un petit recés de cinc minuts, fins que portin el seguiment de la votació d'avui.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passarem a la votació de les esmenes.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta de les esmenes RGE núm. 3243, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, de la RGE núm. 3282 a la 3299, 3300, 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25,

27, 28..., 24, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 36, 37, 39, 42, 43, 45, 47, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, de la RGE núm. 3363 a la 3377, de la RGE núm. 3380 a la 3399, 3400, 1, 2, 3, des de la RGE núm. 3405 a la 3449, 3451, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 87, 88, 89, des de la RGE núm. 3491 a la 3499, 3500, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, des de la RGE núm. 3513 a la 3527, 3529, 30, 31, 33, 34, 35, 37, 39, 40, 41...

(Se sent una veu de fons que diu "38")

...38, 39, 40, 41, 42, des de la RGE núm. 3544 a la 3570, des de la RGE núm. 3572 a la 3592, des de la RGE núm. 3604 a la 3625, 3627, 28, 29, 30, 32, 35, 36, 37, 39, des de la RGE núm. 3642 a la 3659, 3661, 63, des de la RGE núm. 3665 a la 3687, 3690, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 3700, 1, 2, 5, 6, 14 del Grup Parlamentari Socialista, menys les que ja he esmentat al principi de la intervenció a la comissió que avui... hi som.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

Abstencions?

En conseqüència queden rebutjades.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta de les esmenes RGE núm. 3743, 44, 48, 49, 54, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 80, 81 i 82/14 del Grup Parlamentari MÉS.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

Votats en..., perdó, en conseqüència queden rebutjades.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta de les esmenes RGE núm. 3231, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40 i 41/14 de la Sra. Margalida Font i Aguiló.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

En conseqüència queden rebutjades.

Votació de l'esmena RGE núm. 3766/14 del Grup Parlamentari MÉS.

Vots a favor? 1.

Vots en contra? 13.

En conseqüència queda rebutjada.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta de les esmenes RGE...

(Remor de veus)

Si han votado en contra, el PSOE ha votado en contra con nosotros i MÉS ha votado a favor, no hay ninguna abstención, todo el mundo ha votado a favor o en contra.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta... a veure ara m'he perdut..., si cap grup no demana votació separada, votació conjunta de les esmenes RGE núm. 3229, 32 i 34/14 de la Sra. Margalida Font i Aguiló.

Vots a favor? 4.

Vots en contra? 9.

Abstencions? En contra o abstenció? 1.

En conseqüència queda rebutjada.

Finalment passarem a la votació de l'articulat del projecte de llei.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 20, 22, 23, 26, 34, 35, 39, 41, 47, 50, 51, 57, 63, 73, 74, 75, 76, 78, 80, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 97, 111, 118, 132, 140, 152, 172, 173, 176, 177, 179, disposicions addicionals primera, segona, tercera, quarta, cinquena, sisena, setena i vuitena, disposicions transitòries primera, tercera, quarta, cinquena i cinquena bis, disposició derogatòria i disposicions finals tercera, sisena, sisena bis i sisena ter.

Vots a favor?

(Remor de veus)

Ja han decidit el seu vot?

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Demanaaria votació separada de la disposició...

(Se sent de fons el Sr. Bonet i Bonet que diu "cinquena bis i derogatòries")

...cinquena bis...

LA SRA. PRESIDENTA:

Cinquena bis, transitòria o quina?..., disposició, quina? Disposició transitòria?...

EL SR. BONET I BONET:

Cinquena bis.

LA SRA. PRESIDENTA:

Disposició transitòria cinquena. Quina més?

(Se sent de fons el Sr. Bonet i Bonet que diu "i les derogatòries")

EL SR. BORRÀS I BARBER:

No, no, la transitòria només...

LA SRA. PRESIDENTA:

Cinquena i cinquena bis, ja està?

EL SR. BORRÀS I BARBER:

No, cinquena bis només.

LA SRA. PRESIDENTA:

Només cinquena bis.

Doncs, començarem primer la... votarem primer la disposició transitòria cinquena bis.

Vots a favor? 14.

En conseqüència queda aprovada.

Ara votarem la resta que he esmentat abans.

Vots a favor? 9.

Vots en contra?

Abstencions? 5.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 14, 49 i 180.

Vots a favor? 9.

Vots en contra?

Abstencions? 5.

En conseqüència queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 3, 4, 5, 6, 7, 11 i 12.

Vots a favor? 9.

Vots en contra? 4.

Abstencions? 1.

En conseqüència, queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 14, 25, 30, 37, 89, perdó, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110 i 180.

Vots a favor? 9.

Vots en contra?

Abstencions? 5.

En conseqüència queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 8, 9, 10, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 27, 28, 31, 32, 33, 36, 38, 40, 44, 45, 54, 55, 59, 60, 61, 62, 67, 69, 112...

(*Se sent una veu de fons que diu: "77"*)

...77, sí, 77, 79, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 121, 126, 127, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 175 i 182 bis, disposició addicional novena bis, disposició transitòria segona, disposició..., perdó, disposicions finals quarta, cinquena, setena i novena... i vuitena, perdó.

Vots a favor?...

EL SR. BONET I BONET:

Sra. Presidenta..., Sra. Presidenta, podríem demanar votació separada del 182 bis?

LA SRA. PRESIDENTA:

182 bis..., 182 bis?

EL SR. BONET I BONET:

Sí.

LA SRA. PRESIDENTA:

Doncs començarem votant el 182 bis.

Vots a favor? 10.

Vots en contra?

Abstencions? 4.

En conseqüència queden aprovats.

Votarem ara la resta dels... bé, dels articles esmentats.

Vots a favor? 13.

Vots en contra?

Abstencions? 1.

En conseqüència queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 2, 42, 66, 91, 182 i 183.

Vots a favor? 9.

Vots en contra? 4.

Abstencions? 1.

En conseqüència, queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 1, 43, 46, 48, 52, 53, 56, 58, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 81, 82, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96..., el 91 no hi és, 90, 92..., perdó, ho tens malament, 96, 130, 142, 170, 171, 178, 181, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, disposicions finals primera i segona, exposició de motius.

Vots a favor? 9.

Vots en contra? 4.

Abstencions? 1.

En conseqüència queden aprovats.

Votació dels articles 29, 119, 138, 145 i 174.

Vots a favor?...

EL SR. BONET I BONET:

Sra. Presidenta, pot repetir?

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, votació dels articles 29, 119, 138, 145 i 174.

Vots a favor? 9.

Vots en contra? 5.

En conseqüència queden aprovats.

Si cap grup no demana votació separada, votació conjunta dels articles 24, 120, 122, 123, 124, 125, 145 i 160.

Vots a favor? 9.

Vots en contra? 5.

En conseqüència queden aprovats.

Finalment, votació de la resta de les denominacions de títols, capítols, seccions i subseccions.

Vots a favor? 9.

Vots en contra?

Abstencions? 5.

En conseqüència queden aprovats.

En conseqüència, queda dictaminat el Projecte de llei RGE núm. 1336/14, de transports terrestres i mobilitat de les Illes Balears.

Així mateix, se'ls recorda que, d'acord amb l'establert a l'article 125 del Reglament de la Cambra, els grups parlamentaris, dins les 48 hores següents a la data d'acabament del dictamen, en escrit adreçat a la Molt Hble. Sra. Presidenta de la Cambra, hauran de comunicar els vots particulars i les esmenes que, havent estat defensades i votades en comissió i no incorporades al dictamen, pretenguin defensar al Ple.

No havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió.
Bones tardes.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS