



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

IX legislatura

Any 2015

Núm. 6

Presidència de l'Honorable Sr. Rafael Nadal i Homar

Sessió celebrada dia 7 d'octubre de 2015

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

- 1) **Proposició no de llei RGE núm. 4361/15**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a derogació de les modificacions de la taxa d'ajudes a la navegació marítima. 86
- 2) **Proposició no de llei RGE núm. 5106/15**, presentada pels Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears, MÉS per Mallorca, MÉS per Menorca i Mixt, relativa a declaració de la zona econòmica exclusiva del vessant de la mediterrània estatal com a espai marítim lliure de prospeccions, explotació i extracció d'hidrocarburs. (**Ajornada**). 86
-

EL SR. PRESIDENT:

Bones tardes a tots senyores i senyors diputats. En primer lloc, comunicar que el president Sr. Baltasar Picornell ha excusat l'assistència per motius de què no es trobava bé i em toca a mi assumir el paper.

Començarem la sessió d'avui i en primer lloc els demanaria si es produeixen substitucions?

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Sí, David Abril substitueix Margalida Capellà.

EL SR. PRESIDENT:

No hi ha més substitucions?

2) Proposició no de llei RGE núm. 5106/15, presentada pels Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears, MÉS per Mallorca, MÉS per Menorca i Mixt, relativa a declaració de la zona econòmica exclusiva del vessant de la mediterrània estatal com a espai marítim lliure de prospeccions, explotació i extracció d'hidrocarburs.

Abans de passar a l'ordre del dia d'avui, aquesta presidència sol·licita a les senyores diputades i als senyors diputats, d'acord amb l'establert a l'article 73.2 del Reglament del Parlament, l'alteració de l'ordre del dia, en el sentit d'ajornar la Proposició no de llei RGE núm. 5106/15, presentada pels Grups Parlamentaris Socialista, Podem Illes Balears, MÉS per Mallorca, MÉS per Menorca i Mixt, relativa a declaració de la zona econòmica exclusiva del vessant de la mediterrània estatal com a espai marítim lliure de prospeccions, exploració i extracció d'hidrocarburs.

Es pot aprovar per assentiment?

1) Proposició no de llei RGE núm. 4361/15, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a derogació de les modificacions de la taxa d'ajudes a la navegació marítima.

En conseqüència passam al debat de la proposició no de llei RGE núm. 4361/15, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a derogació de les modificacions de la taxa d'ajudes a la navegació marítima. Per defensar-la té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, President. Certament no és la primera vegada que debatem aquest tema en aquest Parlament. Semblava que aquest debat seria necessari perquè així ho va anunciar el Govern de les Illes Balears, en veu del Sr. Jaime Martínez, llavors conseller de Turisme que l'Estat havia acceptat, la Sra. Borrego havia acceptat que se suprimís aquesta pujada d'aquesta taxa la qual intentaré motivar i explicar, perquè és contraproductiu, però hem vist que no només no ha estat així, sinó que les modificacions que es van fer en els pressuposts generals, encara vigents de 2015, van empitjorar per contrast, per comparació

significaven un greuge comparatiu més gran per als ciutadans i ciutadanes de les Illes que tenen barca.

(Remor de veus)

No, és de la taxa que estam parlant...

EL SR. PRESIDENT:

Perdoni jo ara no estava...

EL SR. BORRÀS I BARBER:

El que s'ha ajornat és la de les prospeccions...

(Remor de veus)

Segueix idò President?

Tradicionalment SASEMAR, l'empresa estatal de salvament marítim s'ha mantingut a través dels pressuposts generals de l'Estat, açò va ser així, fins i tot en els pressuposts generals de l'Estat per a l'any 2014. Però dia 24 de gener de 2014, és a dir, 24 dies després d'entrar en vigor els pressuposts en què mantenien la SASEMAR per compte de l'Estat, un reial decret, dels moltíssims reials decrets que ha fet el Govern Rajoy, va modificar l'objecte i la quantitat de l'Estat, per convertir-la en una cosa, com he dit abans, prou nociva per als interessos dels ciutadans i ciutadanes, sobretot pels que tenen barca, però també per a l'activitat nàutica i per a la indústria nàutica de les Illes Balears. Perquè a través d'aquesta taxa, taxa coneguda popularment com zero d'ajuda a navegació marítima, que el que feia tradicionalment era pagar el manteniment dels fars, uns fars que ara s'han volgut convertir, afortunadament crec que amb prou poc èxit, en hotels, va passar a pagar també el servei de salvament marítim.

Açò va significar dues coses: una, un increment d'un 128% de la taxa que es pagava i un sistema que crec que era absolutament injust per als usuaris de les Illes Balears, sobretot els petits usuaris de les Illes Balears. I per què? Perquè havien de pagar aquesta taxa els velers de més de 9 metres, un veler de 9 metres és una barqueta, i sobre..., perdó, de més de 12 metres, i a més les barques a motor de més de 9 metres, totes. I algunes, que eren moltes també, menors de 9 metres; és a dir, tota barca que tenia un motor integrat, pràcticament havia de pagar, encara que fos petitíssima aquesta taxa. No els vull cansar amb els arguments de la tradició marinera popular de les Illes Balears, no són potentats totes les persones que tenen barca en aquestes illes, sortosament, tot i malgrat els esforços que tradicionalment ha vingut fent Autoritat Portuària per expulsar les petites embarcacions dels molls del nostre país, encara molta gent es resisteix, molta gent humil, gent de classe mitjana que té la barca com a hobby i distracció per anar a pescar, per entretenir-se, per a mils raons d'oci.

A partir d'aquí, aquesta taxa agreujava d'una manera important els costos de manteniment d'aquestes barques a la mar, amarrades... i agreuja d'una manera dura els costos de manteniment d'aquestes barques. Gent que fa un esforç per mantenir l'amarrament i el manteniment de la barca, a sobre hi havia d'afegir aquesta taxa que fins ara era ridícula,

pràcticament ínfima i es convertia en una taxa importantíssima a pagar. I sense que naturalment aquestes barques en treguin cap profit, perquè si la finalitat de la taxa és cobrar per un servei que es presta a un usuari i es paga pel cost del servei que es presta, tots sabem que el risc de naufragi d'aquestes petites barques dels nostres ports són ínfims. És a dir, que necessitin el servei del SASEMAR, que estam acostumats a veure amb el Prestige, en acció i aquestes coses, amb helicòpters, etcètera, evidentment a les nostres costes pràcticament mai no actuen. I què passava? Passava que evidentment un presumpte usuari, un potencial usuari no és un usuari d'un servei. Les taxes dels avions les paguen els usuaris dels avions, no la gent que no vola. En canvi, les taxes del SASEMAR les paguen no només els ciutadans que naufraguen, les barques que naufraguen, que són poquíssims per sort, sinó les que no naufraguen i tornen a port.

I més greu encara, paradoxalment, les barques de bandera estrangera, iots bàsicament, de bandera estrangera, només que fessin una nit a un port de l'Estat espanyol, havien d'abonar l'equivalent al 20% d'aquesta taxa, i aquest 20% els durava 30 dies i si tornaven a amarrar a un altre moll espanyol 30 dies després, havien de tornar pagar 20 dies. Imaginem que un iot que arriba al port de Palma i se'n va a fer uns dies per Eivissa i torna, passats més de 30 dies ja ha de tornar pagar. I moltes vegades aquesta taxa és més cara per a aquests iots que no el que val l'amarrament una nit, amb la qual cosa... I com que, a més, paradoxalment havien de cobrar aquesta taxa el gestor del moll, és a dir, el club nàutic, el port esportiu, qui sigui el gestor del moll, evidentment era prou complicat explicar a un patró d'una embarcació francesa, italiana, que venia a un moll espanyol que el que pagava de taxa, per si naufragava, era més alt que el que li costaria amarrar al port, la qual cosa ha creat més d'un i dos conflictes.

I açò és el que es vol corregir. Si en el pressuposts del 2015, quan el Sr. Martínez havia dit que se suprimiria la taxa, perquè li ho havia dit la Sra. Borrego, es el que es vol corregir, i ara es paga pel dia que hi fan, cosa que també és absurda, perquè és independent el temps que estigui amarrats a un moll una barca, el seu risc de naufragar o no, d'entrada si estàs amarrat no naufragues. Però en tot cas així està la norma. I per açò nosaltres demanam..., s'ha demanat per unanimitat altres vegades en aquest Parlament. I ho tornam demanar ara que s'estan debatent els pressuposts generals de l'Estat, demanam que es modifiqui aquest sistema, que es retrotregui, que es pagui el servei de salvament marítim dels pressuposts generals de l'Estat, tanmateix com pagam l'AVE tots, que també té perill de descarrilar i no li cobren a la gent que va amb l'AVE una taxa per si descarrila el vagin a salvar, hi ha tan de risc que descarrili un tren que un llaüt naufragui, fins i tot potser més i no els cobren.

Per tant, ja sé que ho estic reduint a l'absurd, però per explicar l'absurditat d'aquesta decisió absolutament recaptadora. Jo entenc que la situació econòmica del país és delicada, la situació de l'Estat és delicada, però entenc que hi ha altres maneres de matar puces i no perjudicar els petits navegants, les persones humils que tenen embarcacions encara a les nostres illes, i de rebot, no perjudicar més la indústria nàutica, perquè la indústria nàutica al final és una font de llocs de feina, de creació de llocs de feina, de gent que fa feina a les

illes i desincentivam que venguin vaixells de fora i evidentment la indústria se'n ressent, i si la gent ha de pagar moltíssim per tenir una barca a la mar, no tindrà una barca a la mar i no tindrà necessitat dels serveis de totes les petites empreses de manteniment, de fusteria, de mecànica, que estan vinculades a la mar.

Per açò demanam que es retrotreguin aquests increments i que es tornin les coses al seu lloc, però així i tot també demanam que es revisi tot el sistema de fiscalitat nàutica. No demanam que es pagui manco, demanam que es revisi, perquè tothom que conegui una mica el món de la mar sap la complexitat del sistema fiscal de taxes, impostos i tributs nàutics, és complexíssim, és a dir... i per qui ha de gestionar açò és complicadíssim, moltes vegades són els mateixos clubs nàutics que han de fer intermediaris d'aquesta gestió.

I també demanam que sense que s'hagi de pagar manco, sí que es pagui d'una manera diferent, és a dir, que sigui més progressiu, que la petita barca, aquesta barca petita, aquest llaüt, aquest petit veler que tenen els ciutadans de les Illes no paguin tant i sí que paguin més les barques de grans motors, els grans iots i fins i tot aquests megaiots, que tant sembla que ens han de salvar la vida en aquestes illes, que paguin una mica més i que sigui més progressiu, pagant tothom els serveis, naturalment, que emprin, però que sigui d'una manera més progressiva.

Hem parlat moltes vegades de la mar, sembla que els avions són molt importants, però la mar també és molt important en aquest país, n'hem parlat moltes vegades i hi ha una altra cosa que supòs que també esperem que no hagi de fer falta debatre més en aquest parlament, però que també hem debatut amb poca fortuna fins ara, esperem que el nou conseller responsable d'aquest tema sigui més sensible que és l'atenció de les barques històriques als molls de la nostra comunitat, que no paguin tant com fins ara paguen les barques històriques de fusta les quals també estan molt gravades i posen en perill la tradició dels mestres d'aixa i de la fusteria en aquest país.

Ja res més, esper que aquesta sigui la darrera vegada que haguem de parlar en aquest parlament d'aquest tema, que els pressuposts generals de l'Estat al final facin seny i reconduixin açò i si no són els pressuposts que, així com es va posar per reial decret, per reial decret es llevi, dins l'any que ve si pot ser, perquè la gent no hagi de seguir pagant, la gent no hagi de seguir renunciant al dret de passar-s'ho una mica bé anant per la mar, com han fet els nostres pares, els nostres avis i tantes generacions d'illencs que ens han precedit.

Gràcies, president.

EL SR. PRESIDENT:

Passam al torn de fixació de posicions, pel Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Margaret Mercadal, per un temps de deu minuts.

LA SRA. MERCADAL I CAMPS:

Moltes gràcies, president. Com molt bé ha dit el Sr. Borràs, a la passada legislatura es varen dur a termes diverses

intervencions, es varen presentar diverses PNL, tant per part del Partit Socialista com del Grup Parlamentari del Partit Popular, en el sentit... bé, encaminades en certa manera al fet que rebutjam la pujada del 128% de la taxa aquesta d'ajudes a la navegació marítima, però el que volia expressar és que... i he mirat en el *Diari de Sessions* i nosaltres hem reiterat contínuament que enteníem que el càlcul que suposava aquest increment del 128%, que era de 9,6 milions, no repercutia al fet que el cost estimat de l'entitat de SASEMAR fos de 120 milions d'euros l'any, trobàvem que açò no ajudava a aclarir els números de SASEMAR, que és el Servei de Salvament i Seguretat Marítima.

Ara bé, nosaltres creim que està clar que es perjudica la indústria nàutica, les petites empreses; també creim que va ser un tema de forces majors, que moltes vegades s'han de fer coses que un no voldria, però que l'Estat tenia unes prioritats en aquell moment.

Rebutjam una altra vegada més aquesta puja del 128%. En el seu moment el president, l'expresident José Ramón Bauzá també va manifestar públicament el greuge que suposava aquest increment vers les indústries i petites empreses de serveis nàutics o relacionats amb el món de la mar de les Illes Balears, perquè nosaltres en ser unes illes, idò la veritat la repercussió que pugui tenir el sector nàutic és important i en el seu moment ja ho va manifestar. I pel que fa... nosaltres entenem que s'ha de rebutjar en aquest aspecte aquest increment.

Creim que s'ha de revisar, o sigui, creim que abans de derogar una llei s'ha de revisar el sistema actual de taxes, i quan ja es tengui clara aquesta revisió de les taxes, impostos i preus públics ja veurem què és el que es fa.

I pel que fa al tema d'incorporar, en el tercer punt, el tema de la revisió del sistema de taxes, també crec que... bé, van més o menys encaminats, el punt 2 i el punt 3 estan més o menys relacionats, però primer entenem que s'ha de revisar i després ja veurem què és el que es fa i no tenc res més a dir.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari Podem Illes Balears té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Aitor Morrás.

EL SR. MORRÁS I ALZUGARAY:

Muchas gracias, Sr. Presidente. Nosotros también rechazamos este incremento de un 128% de la tasa sobre algo que llaman ayuda a la navegación marítima, en realidad no están ayudando a la navegación marítima, sino que la están perjudicando y la están perjudicando porque al final, como en tantas otras cosas, el deber de vigilancia que tiene la administración en muchas áreas, al final nos las repercute o repercute a las personas que son propietarias de pequeñas embarcaciones, pero las repercute de una forma discriminatoria, ¿no?, siempre hay un agravio comparativo, muchas veces en las acciones de gobierno, sobre todo el estatal, un agravio comparativo entre lo peninsular y lo insular.

Resulta que cuando se establecen situaciones de emergencia o los costes que son repercutidos en situaciones de emergencia que se puedan dar en carreteras o en ferrocarriles o incluso en montañas, no se les ocurre... no sé, pues cobrar a los montañeros una tasa por escalar montañas, ¿no?, por poner un ejemplo, o sea en el monte, tú vas al monte y no te cobran una tasa, en principio, por escalar una montaña, pero sin embargo aquí sí, aquí el medio que es el mar, el marítimo, hay una pesca tradicional, pero ahora también hay una actividad económica, perdón una actividad deportiva derivada de esa navegación, pues nos lo quieren cobrar, y no sólo... bueno, nos lo quieren cobrar no, lo cobran de forma efectiva, perdón. Y no sólo eso sino que encima la presión impositiva efectiva se realiza sobre o recae sobre las embarcaciones de menor eslora, porque claro las que tienen eslora o la de mayor eslora sobre todo que tienen pasajeros, que se dedican al negocio marítimo de transporte de pasajeros y mercancías, esos todavía tienen la posibilidad de repercutir en el billete de las personas que viajan en barco el precio, la aportación de esa tasa al Servicio de Salvamento y Seguridad Marítima.

Por eso entendemos que esta tasa es totalmente injusta, es injusta también por la falta de progresividad y por el hecho en sí de cobrarla, por el agravio comparativo -como digo- respecto a otras situaciones de otras actividades que se realizan en la península y que nadie pone en duda que corren a cargo de todo el Estado y de todos los ciudadanos y no sólo de los que realizan esta actividad.

Por lo tanto votaremos a favor de esa proposición no de ley presentada por el Partido Socialista.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula l'Hble. Diputat Sr. David Abril.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Bones tardes a totes i a tots. Efectivament, com ha dit el Sr. Borràs, no és la primera vegada que parlem d'aquesta qüestió en aquest parlament, sobretot per part del Sr. Borràs i de jo mateix que som repetidors en aquesta qüestió i en aquest debat, som reincidents.

Voldria començar la meua intervenció oferint un brindis encara que sigui amb aigua, aprofitant que parlem de mobilitat i d'infraestructures de transport, que el dedic a l'AVE Madrid-Lleó que, com vostès saben, es va inaugurar la setmana passada, al mòdic preu de 10 milions d'euros el quilòmetre, una obra de primera necessitat en aquest país, com tots es poden imaginar, i que d'alguna manera m'estalvia mitja exposició de motius de la meua intervenció.

Òbviament el nostre grup votarà que sí a la proposta del Grup Parlamentari Socialista per diferents motius. Primer, perquè efectivament el govern anterior va repetir aquí, en seu parlamentària, diverses vegades que ja havia aconseguit el compromís del Govern central per retirar aquesta taxa aprovada molt a inicis de 2014, just quan acabava de començar l'exercici pressupostari, s'estaven començant a aplicar els pressupostos generals de l'Estat de 2014, la qual cosa diu molt de la poca

capacitat de planificació econòmica del govern del Sr. Rajoy, un compromís que evidentment quan estam ja a finals de 2015 està clar que ha quedat absolutament en paper banyat.

Segon motiu per votar a favor d'aquesta proposició no de llei: perquè la taxa, efectivament, com diu l'exposició de motius del Grup Socialista, va ser una excusa, perquè l'objectiu real de l'administració central en aquest cas, com amb altres taxes i altres impostos, era fer caixa, com si no fessin caixa a bastament, o més caixa. Per exemple, si em permeten la pregunta, quina empresa pública té per exemple la comunitat autònoma que generi 20 milions d'euros de superàvit, com és el cas de l'Autoritat Portuària?, o centenars de milions d'euros de superàvit o de benefici net? Tercera pregunta: quants d'aquests doblers es reinverteixen en les infraestructures i necessitats, per exemple, de mobilitat a les nostres illes? Jo crec que evidentment això encara agreuja més la situació d'injustícia a què els convidava a reflexionar amb el meu brindis al principi de la intervenció.

Tercer motiu: perquè és un engany la mateixa definició d'aquesta taxa, perquè al·ludeix a la seguretat, i al fet que fins i tot bona part del que es recaptarà amb aquesta taxa -com vostès saben les taxes, tal i com marca la llei, han de respondre o han de cobrir el que suposa el cost d'un determinat servei- per exemple s'hauria de destinar al manteniment dels fars, que avui en dia, i aquí hi ha gent que viu a la costa, vivim a unes illes i tots hem estat a qualque far qualque vegada, avui en dia tenen més un valor patrimonial que de seguretat, tot i que és vera que puntualment en alguns casos sí que compleixen una funció de seguretat, i quan a més el Partit Popular a nivell central i amb molt poca transparència cap a aquesta comunitat i cap a aquest diputat, que ha fet moltes preguntes al respecte sobre aquesta qüestió, tenia i té un pla per privatitzar els fars per a usos que res no tenen a veure amb la seguretat i sí amb l'afany de lucre, per muntar per exemple hotels privats de luxe.

I quarta qüestió: perquè evidentment això afecta a un més que malmès sector nàutic a la nostra comunitat, que evidentment és estratègic i el que hauríem de fer és protegir-lo i no carregar-lo més d'impostos, i que en lloc de posar ordre, com sí que demana la proposta del Grup Socialista, en això de les taxes, en les taxes marítimes, en les taxes portuàries, on hi ha per exemple un decalatge dins les mateixes taxes d'amarraments dins els ports de l'Estat de les Illes Balears, i no diguem ja entre ports de l'Estat i ports de les Illes Balears, els ports autonòmics, i tendir, que és el que s'hauria de fer, tendir realment que aquestes taxes anassin a cobrir i a millorar aquest servei que en teoria haurien de donar les administracions.

Per tant pensam que hi ha motius més que de sobre per donar suport a aquesta proposició.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Bé, seguidament, pel Grup Parlamentari El Pi PROPOSTA PER LES ILLES BALEARS té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Josep Melià.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Gràcies, Sr. President. Anunciam el vot favorable del nostre grup parlamentari a aquesta proposició no de llei. Els arguments són reiteratius; nosaltres abundarem en dues idees que ens pareixen fonamentals. La primera és aquesta voracitat fiscal de l'Estat, que és un abús cap a les Illes Balears, perquè ens sotmeten a un règim fiscal diferent, i per tant, com deia el portaveu de Podem, a un greuge comparatiu, ja que aquí s'estan gravant amb tributs activitats que a la península seria impensable que es gravassin amb aquesta fiscalitat.

Però sobretot la segona idea és que sempre a les Illes Balears se'ns acaben penalitzant les nostres activitats productives, i em sorprèn que el Partit Popular digui que la prioritat de l'Estat és anar en contra de les activitats productives de les Illes Balears; aquesta és la prioritat de l'Estat, gravar, perjudicar, penalitzar les activitats productives de les Illes Balears com és el sector nàutic. Evidentment hi ha prioritats i prioritats, i aquí cadascú es retrata, i el Govern de l'Estat retrata que la seva prioritat no és la defensa de sectors estratègics, econòmicament parlant, de les Illes Balears. Evidentment a altres sectors econòmics de la península segur que els donen bonificacions fiscals, que els ajuden, que els donen facilitats, que els posen terrenys, que es requalifiquen..., però no, als sectors estratègics de les Illes Balears el que hem de fer és munyir-los i el que hem de fer és inflar-los a impostos, a tributs, a taxes, i per tant a nosaltres això ens pareix infumable i ens pareix un escàndol, i per això evidentment s'ha de donar suport a aquesta proposició no de llei.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari MÉS per Menorca té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Patrícia Font.

LA SRA. FONT I MARBÁN:

Gràcies, Sr. President. Ens trobam una altra vegada amb una mesura adoptada pel PP amb una clara oposició del sector. Aquesta pujada de la taxa T0, de 4 euros per metre quadrat el 2012 a 9,12 euros per metre quadrat el 2014, té molts de detractors i va generar molt d'enrenou. La *Federación española de asociaciones de puertos deportivos y turísticos* porta ja anys reivindicant l'eliminació d'aquesta taxa, abans titllada de "senyalització marítima", perquè en la navegació esportiva i d'esbarjo no s'utilitzen els fars costaners, i la mateixa llei estableix nombroses exclusions, a més de la complexa forma de cobrament a les embarcacions que no tenen base en ports espanyols, que genera desconfiança al turisme nàutic i l'econòmic per a la societat.

A banda de tots els arguments aportats aquí, que són molts, cal dir que va molestar també d'aquesta mesura que es va fer sense un debat públic previ amb les associacions i organitzacions professionals i d'usuaris del sector, aportant totes les dades que ho justifiquin; dades, és a dir, xifres detallades dels costos actuals de tots dos serveis, el de senyalització i el de salvament. Heus aquí algunes preguntes que els usuaris poden fer-se: quant costa a l'Estat mantenir el

sistema de senyalització?, quant el manteniment de la flota d'embarcacions i de mitjans aeris?; a quant pugem els costos de personal?, quant costa el manteniment d'una torre de salvament?, qui cobra i per quins conceptes? Qui ingressarà els beneficis de lloguer dels fars en desús per reconvertir-los en hotels o restaurants?

MÉS per Menorca votarà favorablement aquesta proposició no de llei. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Bé, en aquest moment té la paraula per contradiccions el grup proposant per un temps de cinc minuts. Té la paraula el Sr. Damià Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, president. Sí, per contradiccions, bàsicament. Agraïm el suport de gairebé tots els grups d'aquesta comissió. No m'ha quedat clar si de tots o no..., però en tot cas quatre dades, només.

Ja sé que és una PNL reiterada, ja ho he dit; i per què l'he reiterada?, perquè se'ns havia dit que se suprimiria, i en comptes de suprimir-se el que es va fer va ser modificar-se per generar més greuge comparatiu als ciutadans i les ciutadanes d'aquestes illes i la indústria nàutica d'aquestes illes, per açò, em va semblar que havíem de provocar un debat més en aquest parlament, ni que sigui perquè, recordant Ovidi Montllor la cançó del cansat, a base d'insistir igual..., i d'enviar papers a Madrid, igual algun dia per cansats ens faran cas. No crec que sigui, que es doni, però jo insistiré, ni que sigui per seguir l'enyorat Ovidi Montllor.

La indústria, el sector nàutic el va batejar aquest dient-li *el tasazo*, i després varen dir, "*el mayor varapalo fiscal contra el sector de la náutica*". Açò és un sector que sempre ha estat molt, molt perjudicat que ho va considerar així.

S'han fet comparacions aquí amb l'Autoritat Portuària, s'han fet comparacions amb el que gasta el ministeri, si no és voracitat recaptadora valorar que la taxa per nou, vint milions i busques, quan seran molt més, es va disfressar el preu, perquè del que es dedueix de les memòries dels pressuposts generals de l'Estat que justifiquen els costos de SASEMAR i del que es dedueix després de les memòries del Reial Decret de 24 de gener de 2014, es veu que realment el cost que es recaptarà serà molt més alt que els nou milions i busques, quan, efectivament, el cost global de SASEMAR, el manteniment, helicòpters, gas, patrullers, etcètera, tots els sistemes informàtics, de vigilància, seguretat, etcètera, se'n va a uns 135 milions d'euros anuals, per mantenir tot el servei de salvament de tota la immensitat de quilòmetres de costa que té la península, les Illes, les nostres illes, el nostre arxipèlag i les Illes Canàries. Tot açò costa 135 milions i ho fan pagar als usuaris.

El Sr. Abril ha parlat de l'AVE de Castella i Lleó, són 2.254 milions d'euros, són 400.000 Castella i Lleó. La Sra. Pastor presumeix que ha invertit en aquests quatre anys 12.773 milions, ni un pràcticament a les Illes, pràcticament ni un, crec que cap perquè els que ens han dit de carreteres no arriben, que

serien els únics que arribarien de Foment. Perquè clar, si les dues grans fonts d'ingressos, els dos grans pous de despesa que pot tenir el Ministeri de Foment a les Illes són, l'aeroport, els aeroports, que són 180 milions d'euros de beneficis el 2014, i avui, precisament avui, ha fet pública la memòria anual l'Autoritat Portuària de les Illes Balears, 16.875.260, 58 euros de tot el profit. Curiosament, 8 milions d'euros menys que l'any passat. No sé en què deu haver gastat més per haver ingressat menys, però en tot cas 16 milions llargs, quasi disset, d'euros, justifiquen que les barques, els llauts, la gent que surt a pescar raons o que surt a pescar serrans no hi hagi de pagar una taxa 128 milions d'euros més cara del que ha pagat fins ara per si naufraga posem a Es Vedrà d'Eivissa.

Tampoc no és just que molta gent que té la barca a la mar no la pugui tenir amb les repercussions per a les indústries nàutiques que açò significa. I també, que el turisme nàutic és importantíssim a les nostres illes, que dona feina a moltíssima de gent, empreses, restaurants, comerços, gent que es dedica a mil i una cosa a la nàutica, es vegi malmesa per una taxa perquè, evidentment, si hem de pagar aquesta taxa per amarrar són uns doblers, com diria el Sr. Gijón, que no tendrem després per gastar en els restaurants i comerços de les nostres illes, si hem de pagar una taxa per si naufraguen en algun illot de les nostres illes, cosa que esperem que no passi perquè al final, com sempre diem, en aquestes coses que són de seguretat com menys s'hagin d'emprar, millor.

En tot cas, però estaria bé que les mantenguéssim així, com nosaltres mantenim tantes coses que no en treim profit que es mantinguessin o fossin mantingudes per la generalitat de ciutadans d'aquest Estat, que aquest estat, almanco, si ho pagam tot entre tots i no només entre uns quants no ens serà tan feixuc com ara quan veim que injustament ens marginen fiscalment i financerament.

He acabat, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Bé, no sé si el grup del Partit Popular té clar...

LA SRA. MERCADAL I CAMPS:

Sí, sí, demanam la votació per separat, per favor, dels punts, si podria ser possible, o del primer i els altres dos junts.

EL SR. PRESIDENT:

Val. Idò, així passariem a fer la votació... bé, hi està d'acord?

EL SR. BORRÀS I BARBER:

No, no hi tenc inconvenient, Sr. President. La felicitat sé que mai no pot ser completa, per tant.

(Algunes rialles)

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, per la comprensió. Bé, així procediríem a fer la votació del primer punt i després del segon i del tercer per separat. Passam a la votació del primer punt.

Vots a favor? 7 vots a favor.

Vots en contra? D'acord.

El primer punt queda aprovat per 7 vots a favor i 4 en contra.

Ara passariem a votar els punt 2 i 3 conjuntament.

Vots a favor? Queden aprovats per unanimitat el segon i el tercer punt.

I no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS
