



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL, HABITATGE, MOBILITAT, MAR I CICLE DE L'AIGUA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

XI legislatura

Any 2023

Núm. 11

Presidència del Sr. Mauricio Rovira i de Alós

Sessió celebrada dia 29 de novembre de 2023

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 7418/23**, presentada pel Grup Parlamentari Mixt, relativa a condicions del servei d'acompanyament de menors en vols interilles. 142
 - 2) **RGE núm. 7730/23**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la necessitat d'establir mesures per tal de garantir el subministrament regular de mercaderies perilloses. 145
 - 3) **RGE núm. 8064/23**, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a clubs nàutics. 148
-

(La Sra. Vicepresidenta de la comissió inicia la direcció del debat)

LA SRA. PRESIDENTA:

Bona tarda senyores i senyors diputats. Començam la sessió d'avui i, en primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. RIUDAVETS I SUÁREZ:

Sí, Malena Riudavets per Mercedes Garrido del Grup Parlamentari Socialista.

LA SRA. CAÑELLAS I MARTÍN:

Sí, presidenta, Carmen Cañellas substitueix Mauricio Rovira.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Josep Castells substitueix Cristina Gómez.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Passam idò a la deliberació de l'ordre del dia, relatiu al debat i votació de les proposicions no de llei RGE núm. 7418/2023, la 7730/23 i 8064/23.

1) Proposició no de llei RGE núm. 7418/23, presentada pel Grup Parlamentari Mixt, relativa a condicions del servei d'acompanyament de menors en vols interilles.

Començam amb la Proposició no de llei RGE núm. 7418/23, presentada pel Grup Parlamentari Mixt, relativa a condicions del servei d'acompanyament de menors en vols interilles. Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula el Sr. Castells, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. I, bé, la proposició no de llei que MÉS per Menorca sotmet avui a debat en aquesta comissió es vol fer ressò d'una problemàtica que afecta potser poques famílies, però d'una manera injusta i que, de fet, deixa aquestes famílies amb indefensió, ens referim a la problemàtica concreta de famílies que tenen fills on els pares, pels motius que siguin, viuen separats, normalment perquè estan separats o divorciats, i tenen un règim de visita, evidentment, els pares comparteixen la pàtria potestat, però aquests fills tenen un règim de visita que els obliga, sinó cada setmana, cada dues setmanes a haver-se de desplaçar d'illa.

És a dir, evidentment, tothom sap els motius pels quals se separa, es divorcia, etc., però aquests joves, aquests fillets, han de desplaçar-se perquè hi ha una sentència judicial que obliga a aquest desplaçament pel règim de visites, eventualment acordat pels pares, però imposat per una sentència judicial.

Doncs, a aquestes famílies els ha sobrevingut un problema que abans no hi era, perquè antigament, concretament Air Europa oferia aquest servei d'acompanyament, en unes

condicions de molta flexibilitat i a un preu molt assequible, tot això va desaparèixer, i aquestes famílies durant molts mesos, s'han trobat que algunes companyies ni tan sols oferien aquest servei i algunes que l'oferien ho feien a un preu prohibitiu, la qual cosa feia que el preu de l'acompanyament duplicués o quadruplicués el preu del bitllet, un cop aplicat el descompte de resident.

Tota aquesta forma d'actuar de les companyies és summament irregular. En primer lloc, perquè, segons entenem nosaltres, d'acord amb el reial decret que regula el descompte de resident, aquest descompte s'ha d'aplicar a tots els serveis auxiliars, per tant, aquest descompte de resident, també s'hauria d'aplicar a aquest servei d'acompanyament. Això, afortunadament, fa molts pocs dies, poques setmanes, després de moltes lluites i molta insistència per part d'aquestes famílies, s'ha aconseguit fer entrar en raó a la companyia que en aquests moments gairebé monopolitza aquesta línia, que és Air Nostrum, a través de l'advertiment que, des de la Direcció General d'Aviació Civil, s'ha fet a aquesta companyia que tenia obligació d'aplicar el descompte de resident a aquest servei. Això ha fet que aquesta companyia apliqui aquest descompte, però sobre un preu base que fa que el servei d'acompanyament gairebé tingui el mateix preu que el bitllet.

Per tant, les famílies més o manco han pogut superar aquesta dificultat, perquè no és tan greu com era abans, des del punt de vista econòmic, però igualment, evidentment, els suposa un greuge molt important. Hem de pensar que són famílies que, evidentment, el fet d'haver d'assumir aquesta despesa, evidentment, hi ha famílies amb molts diferents nivells adquisitius, però, evidentment, per a una família que normalment el fet que els progenitors visquin separats, ja suposa una reducció de la renda disponible, doncs, si, a més a més, a aquestes famílies els fem pagar un sobrecost per un servei, que, al final, és un dret fonamental dels fills, que és poder conviure amb els seus pares, i després, com deia, és complir una resolució judicial. Doncs en aquest cas, aquestes famílies queden desamparades.

Davant aquesta problemàtica que, com dèiem, pot afectar poques famílies, però les afecta d'una manera molt greu. Nosaltres proposam tres mesures.

La primera és instar el Govern d'Espanya que modifiqui l'acord del Consell de Ministres pel qual es declaren les Obligacions de Servei Públic de les rutes aèries entre illes, en el sentit d'establir el deure de totes les companyies que operin aquestes rutes a disposar del servei d'acompanyament. És a dir, com vostès saben, l'Obligació de Servei Públic posa una sèrie de condicions de capacitat, d'horaris, etc., a totes les companyies que volen operar aquestes línies que estan declarades de servei públic. Nosaltres el que demanam és que quedi molt clar, precisament, d'acord i en congruència amb el caràcter de servei públic que tenen aquestes línies, que s'ha d'incorporar aquest servei d'acompanyament. Això seria el primer punt.

En el segon punt, i mentre no s'aprovi aquesta modificació, el que instam és que el Govern prengui totes les mesures necessàries, perquè aquest servei s'ofereixi amb el descompte del 75%. Això ja s'ha aconseguit, després de molt estirar, que

una companyia ho faci, però creiem que aquest tema s'hauria de blindar i que quedés clar que entre els serveis auxiliars que es beneficien del descompte de resident, ha d'haver-hi necessàriament també aquest servei d'acompanyament.

Per últim, en cas que no aconseguíssim cap de les coses anteriors, el que demanam és que s'estableixi una línia d'ajuts per part de la CAIB, perquè, evidentment, als ciutadans que són víctimes d'aquesta doble i triple insularitat, de manera que se'ls permeti compensar el cost que tingui per a ells aquest preu desorbitat que en aquests moments té aquest servei.

Aquests són els tres punts de la proposició no de llei.

I gràcies per la seva paciència, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Castells. En torn de fixació de posicions, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, gràcies presidenta, bona tarda a tothom. Aquesta iniciativa del Sr. Castells és una d'aquelles iniciatives que causa una certa recança, és a dir que haver d'insistir en aquestes coses a aquestes alçades. Evidentment, dit açò, votarem a favor de la seva iniciativa.

Esperem que no s'hagi d'aplicar el punt 3 perquè seria carregar sobre el pressupost públic de les Illes Balears alguna cosa que *motu proprio* hauria d'haver resolt la Direcció General d'Aviació Civil.

La declaració d'Obligació de Servei Públic du vint anys, necessita repassar-se, necessita revisar-se i, evidentment, hi ha un apartat important d'aquesta declaració que oblidam molt prest, que són les compensacions a determinades circumstàncies socials que contempla, i contempla les de fa vint anys, i hauríem potser de revisar també les compensacions socials sobrevingudes en aquests anys d'evolució de la nostra societat.

Per tant, estam d'acord amb el punt 1, que es revisi el més aviat possible aquesta situació i evidentment que sí que el servei d'acompanyament és un servei que ha de ser inclòs al 75%, per tant, és de tota lògica que quedi incorporat de manera fixada, que no puguin les companyies fer algun tipus de, diguéssim, entre cometes, trampa. Per açò, seria important que, així com hi ha un preu màxim, un preu de referència de les tarifes aèries, tots aquells complements que puguin cobrar les companyies també tinguin un preu de referència a l'Obligació de Servei Públic perquè no puguin incrementar els seus beneficis inflant de manera artificial els seus serveis complementaris, cosa que perjudica l'Estat perquè paga el descompte de resident, la part corresponent de resident, i perjudica els usuaris perquè, evidentment, també els hi va de la butxaca. Per tant, votarem a favor.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Per part del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Rosa.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, agrair al Sr. Castells que dugui aquesta proposició no de llei.

Efectivament, com comentava el Sr. Borràs, sembla mentida que a dia d'avui haguem de fer plantejaments d'aquest tipus perquè a ningú no se li escapa que dins, seré clar, en una línia interilles amb una obligació de servei públic, l'Obligació de Servei Públic va més enllà d'exclusivament fletar avions, sinó que incorpora totes aquelles necessitats addicionals en matèria de mobilitat, i una d'elles, òbviament, és aquesta, la de l'acompanyament dels menors que sigui per obligacions judicials. Vull dir que en aquest cas, òbviament, és més agreujada, però encara que fos per altres motius, encara que fos per motius d'oci, també han de poder fer ús d'aquestes línies.

En aquest sentit, nosaltres, com a Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, donarem suport així a la proposició no de llei.

També vull remarcar que, efectivament, creiem o consideram que, maldament estam a favor del punt 3, consideram que aquesta situació no hauria de perdurar molt en el temps, no pot ser que sigui la comunitat autònoma qui s'hagi de fer càrrec d'una situació que és bàsicament un problema de plantejament de l'Obligació de Servei Públic per part de l'Estat. En aquest sentit, estam d'acord que, de forma temporal, es puguin fer aquestes convocatòries d'ajudes, però, que, òbviament, no pot ser una solució a les mancances de l'Estat. Per tant, donarem suport i esperem que pugui tirar endavant.

Moltíssimes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Rosa. Té la paraula el diputat Sr. Cardona, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchísimas gracias, Sra. Presidenta. Mire, Sr. Castells, es muy loable su preocupación respecto de este problema, que verdaderamente comparto con usted, y, de hecho, voy a apoyar los puntos 1 y 2. Creo que el tercero no, porque no considero que la comunidad autónoma tenga que gravar en sus presupuestos algo que pertenece a una competencia del Estado.

Pero sí me gustaría decirle dos cosas: decirle que apoyaré, como he dicho antes, el punto 1 y 2; pero sí me gustaría subrayar que, ante esta problemática que usted acaba de exponer muy bien, por cierto, decirle que ¿se da usted cuenta ahora, y todos ustedes, cómo es necesario a la hora de legislar contar con informes de impacto familiar? Sí, Sr. Damià Borràs, no se lleve las manos a la cabeza, porque es que es de cajón -es de cajón- que ante... es de cajón que, antes de legislar, contemos con informes de impacto familiar, a ver de qué manera las leyes que se aprueban, tanto a nivel autonómico

como a nivel estatal, afectan e inciden en las familias, porque ya sabemos que hoy en día las familias son de todo tipo y de todo color. Por tanto, cualquier normativa que tengamos afecta de uno u otro modo a una familia o a otro tipo de familia. Por tanto, creo que es muy necesario para prever un poco toda esa problemática, contar con esos informes de impacto familiar y ver de qué manera ya podemos empezar a solucionar un problema que se va a presentar después, como es el caso presente.

Por tanto, creo que es importante. Hago esta observación porque me parece que un informe de impacto familiar no sobra, nunca está de más, y puede servir para evitar un problema a futuro, como es el caso que estamos planteando aquí.

Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Cardona. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Palau, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. PALAU I BONED:

Gràcies, presidenta. La majoria de companyies aèries ofereixen un servei d'acompanyament per a menors entre 5 i 12 anys que viatgen tot sols. Les condicions del servei d'acompanyament depenen de cada companyia, tant en disponibilitat com en edat i preu. La legislació no regula les edats i requisits perquè els menors puguin viatjar sols en avió, sí estableix la documentació que han de portar. Per això, cada companyia estableix les seves pròpies condicions havent-hi, fins i tot, algunes companyies que no ofereixen aquest servei.

Mitjançant l'acord del Consell de Ministres s'aprova la declaració dels vols interilles i s'estableixen les condicions específiques per operar aquestes rutes, com freqüències, horaris, capacitats mínimes ofertes, tarifes mitjanes.

La proposició no de llei presentada insta el Govern central a modificar el contingut d'aquest acord de ministres, del 2003, per incloure l'obligació de donar el servei d'acompanyament de menors de forma gratuïta a les companyies que operen aquestes rutes Obligacions de Servei Públic interilles.

El servei d'acompanyament de menors és un servei, com hem comentat, que la majoria de companyies ofereixen, però no totes; és un servei que per a la mateixa companyia té un cost, ja que una persona ha d'acompanyar i tutelar el menor durant tot el trajecte. Això suposa una responsabilitat per a la companyia que, amb tota seguretat, suposarà un cost per a ella, no només de personal, sinó també d'alguna assegurança.

Dins una obligació de servei públic tancada, com, per exemple, hi ha la de Menorca-Madrid, sí s'estableix l'obligació de comptar amb aquest servei per part de l'adjudicatària, però sense fixar o topàr el preu. Amb l'Obligació de Servei Públic obertes, perdó, és a dir, aquelles que no s'adjudiquen a una companyia, sinó que es presten per aquelles que accepten les condicions per operar aquelles rutes, pot haver-hi més dubtes de si es pot o no obligar les companyies, però el que veiem

complicat és establir la gratuïtat d'una cosa que té un cost per a la companyia.

Quant al descompte de resident, regulat pel Reial Decret 1316/2021, com es comenta, de 30 de novembre, és cert que les companyies han d'aplicar la bonificació del descompte de resident al servei d'acompanyament de menors, la qual cosa entenem que deixa aquest servei a un preu prou raonable.

No ens consta que Air Nostrum no apliqui aquest descompte sobre aquest servei, hauríem de comprovar-ho o constatar-ho amb el ministeri, que és qui ostenta les facultats d'inspecció.

La PNL acaba instant el Govern balear que, mentre no s'estableixi per part del Govern central la gratuïtat del servei d'acompanyament, s'aprovi una convocatòria de subvencions per finançar aquests costos, però ho sol·licita per a un supòsit molt específic: acompanyament de menors de progenitors separats que visquin cada un d'ells a una illa diferent i el règim de visites obligui els menors a viatjar constantment.

Per tant, després de tot l'expressat, votarem a favor del punt 1, perquè es modifiqui la Resolució de 28 de novembre del 2003, de la sots-secretària, per la qual es declaren Obligacions de Servei Públic en rutes aèries entre les Illes Balears, i s'inclou el deure de disposar i oferir de forma gratuïta el servei d'acompanyament per a menors de 18 anys.

Votarem a favor del punt 2, perquè s'apliqui el descompte de resident del 75% al servei d'acompanyament de menors mentre no s'hagi modificat la normativa.

I votarem en contra del punt 3, perquè abans d'aprovar-ho s'hauria de quantificar quants de menors es veuen afectats i quin és el cost global d'aquests serveis durant tot un any.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Palau. Per contradiccions, per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula el Sr. Castells, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies. I moltes gràcies a tots els portaveus per les seves intervencions i també pel seu suport. Només he de dir, en aquest cas al Sr. Cardona i a la Sra. Boned, que han manifestat que votaran en contra del punt 3, que la comunitat autònoma tapa molts forats, i això de què no assumeixi despeses que no siguin de la seva competència, bé, és filar molt prim; per exemple, vostès són conscients que en el transport marítim entre illes la comunitat autònoma assumeix el 25% del descompte? És a dir, l'Estat només cobreix el 50%, l'altra 25% el paga la comunitat autònoma, i quan el descompte era del 50, ja era així. O vostès són conscients que els ajuntaments han estat assumint durant molts d'anys l'educació 0-3 a molts dels municipis?

És a dir, moltes vegades les administracions assumeixen despeses de competències que no són seves, per una qüestió d'equitat i de justícia social. I en aquest cas, ens trobam en un cas que a la comunitat autònoma li costaria molt pocs doblers i jo entenc, Sra. Boned, que vostè digui, escolti, això ho hauríem de quantificar. És cert, bé, escolti, és que si nosaltres instam el Govern a posar en marxa aquesta línia de subvencions, evidentment el Govern el primer que farà serà estudiar el cost que això té.

Jo li puc assegurar que afecta poques famílies i que, a més a més, seria un cost molt petit per a la comunitat autònoma, però, en canvi, seria un gran respir per a aquestes famílies, que pateixen una situació que realment, doncs, és clar, imagini's una família que dos cops al mes ha d'assumir aquesta despesa i, a més a més, encara que a vostè no li consti que les companyies no ofereixen aquest servei, li asseguro que les famílies han hagut d'insistir molt perquè Air Nostrum, en aquest cas, fes el descompte del descompte del 75%.

Per tant, a mi em sap molt greu que vostès no votin a favor d'aquest punt 3, perquè crec que seria un gest de justícia, d'empatia per part del Govern de les Illes Balears, amb unes famílies que pateixen una situació que és injusta. Què no és responsabilitat del Govern? Estic d'acord amb vostès. Ara bé, crec que, des d'un punt de vista de justícia, d'equitat, seria un gest que el Govern assumís aquesta despesa. Per tant, jo els convido que reconsiderin la seva posició.

I només vull acabar, perdoni, Sra. Palau, que m'he adreçat a vostè pel segon llinatge, perquè es veu que aquí he tingut una mica de dislèxia.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Castells. Acabat el debat, passam a votar la proposició no de llei, que entenc que ho volen fer per separat. Si els sembla bé, primer podem votar els punts 1 i 2 junts i després el punt 3.

Passam a votar idò els punts 1 i 2 de la Proposició no de llei RGE núm. 7418/23.

Vots a favor? 13 i cap en contra.

Passam a votar el punt 3.

Vots a favor? 6.

Vots en contra? 7.

En conseqüència, queda aprovada, parcialment, la Proposició no de llei RGE núm. 7418/23, relativa a les condicions del servei d'acompanyament de menors en vols interilles.

2) Proposició no de llei RGE núm. 7730/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la necessitat d'establir mesures per tal de garantir el subministrament regular de mercaderies perilloses.

Continua la sessió i passam al debat de la Proposició no de llei RGE núm. 7730/23, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la necessitat d'establir mesures per tal de garantir el subministrament regular de mercaderies perilloses.

Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Aquesta iniciativa també és d'aquestes que cansa haver d'insistir-hi, que és, diguéssim, la manca d'atenció de vegades al fet de la insularitat per part del Govern d'Espanya que és el responsable d'aquestes qüestions.

El transport de mercaderies perilloses, en molts casos no pot anar amb el transport regular, perquè, evidentment, el seu mateix nom ja ho defineix, que són perilloses i, per tant, dins les regulacions no es permet, no és permet, o es permet en molt petita quantitat que puguin acompanyar el transport regular de persones. N'hi ha que, pel seu volum, també disposen d'un transport específic, com són els combustibles, gasoil, gasolina, etc., però n'hi ha d'altres que són necessaris per a les activitats industrials i comercials del nostre país i, sobretot, per la nostra salut, que necessiten d'uns serveis especials de transport que l'Estat ha de garantir i que, evidentment, en aquests moments estan en risc. I el més clar, i abastarà d'exemple que en posi un, és l'oxigen dels nostres hospitals, que ha de viatjar amb serveis especials i que evidentment estic segur que no passarà, que d'una manera o l'altra es resoldrà, però que evidentment podrien posar en risc la salut de moltíssimes persones de la nostra comunitat.

Evidentment, la solució és garantir l'estabilitat d'aquest transport, açò passa per una Obligació de Servei Públic o un contracte administratiu especial, que és el que contempla la legislació vigent. La darrera vegada que es va concursar aquest servei públic, fa ja més de 10 anys, va quedar primer desert, després es va tornar treure, hi va haver un seguit d'impugnacions per part de les companyies navilieres i, evidentment, aprofitant que el *Pisuerga pasa por Valladolid*, el ministeri va..., o la Direcció General de Marina Mercant va deixar de concursar aquesta condició.

Fins ara, s'ha solucionat mitjançant acords amb companyies navilieres. Açò cada vegada ha estat més complicat, perquè hi ha hagut diversos canvis accionarials i de titularitat de les companyies, que ha posat en risc aquesta situació. Evidentment, en aquests moments hi ha un acord que, pel que sabem en aquests moments, té de termini dia 31 de desembre, i hem pensat que, a més de reclamar al Govern d'Espanya que actuï i que convoqui un concurs per garantir aquesta estabilitat i (...) en el temps d'aquest servei, diguéssim, el Govern de les Illes Balears que és el que fins ara ha fet aquesta gestió, li carregava les esquenes transitòriament al Govern de les Illes Balears, parli amb les companyies, negociï i faci el que sigui necessari

per garantir que dia 1 de gener no deixin de venir aquestes mercaderies perilloses, amb el benentès que el que volem és que el Govern d'Espanya, la Direcció General de Marina Mercant, com més prest millor, immediatament tregui un concurs i que sigui molt transitòria aquesta situació en què hagi d'actuar el Govern de les Illes Balears.

La necessitat crec que és més que evident d'aquest servei i, per tant, no insistiré, simplement demanaria el seu vot favorable.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Per part del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Rosa.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Efectivament, com bé diu el Sr. Borràs, aquest és un tema que fa estona que culeja i que any rere any tenim problemes relativament similars, sobretot els darrers anys, o després de la pandèmia, amb les problemàtiques que això du associades. Vull dir, no record ara si va ser l'any passat, hi havia seriosos dubtes sobre la capacitat per proveir de butà les Illes Balears, i això, òbviament suposa problemes per a moltíssima gent que encara fa servir aquest combustible per encaletir ca seva o per cuinar, o per encaletir l'aigua, però més enllà del butà, hi ha altres mercaderies perilloses, que necessiten ser transportades a les Illes Balears.

En aquest sentit, crec que és lògic i necessari poder acompanyar les empreses que fan aquests tipus de desplaçaments i, precisament, a través d'una obligació de servei públic.

No deixa de sorprendre'm, de totes formes, la manera com està formulada la proposició no de llei, perquè el punt 2 no insta el Govern d'Espanya a llançar un nou concurs, que tinguem en compte aquestes necessitats, sinó que insta el Govern de les Illes Balears a impulsar els acords amb el Govern d'Espanya. I a mi, vagi per dit, que crec que és important que el Govern de les Illes Balears sigui proactiu, o faci feina precisament per vetllar pels interessos de les Illes Balears, cosa que jo no sempre tenc la constància que es faci, però em sembla que de vegades no hauríem de confondre les coses; és a dir, a qui hem d'exigir que faci la seva feina és al Govern d'Espanya, entre altres coses perquè la competència és seva.

Per tant, això d'instar el Govern de les Illes Balears que negociï amb l'Estat, em sembla que està bé, perquè, al final no deixa de dir, bé, escoltau, senyors del Govern de les Illes Balears, tingueu iniciativa política en aquesta qüestió perquè és una qüestió que és important per a les Illes Balears. Ara bé, no hauríem de perdre la perspectiva que el que hauria de ser rellevant és que instàssim qui té la competència a fer la seva feina, que per qualque cosa té la competència.

En aquest sentit, a mi em genera molts dubtes aquest plantejament. Jo no sé, és veritat que després, el Sr. Borràs, a la seva intervenció ha plantejat que instam..., quan ho ha

explicat oralment, ha dit que s'insta el ministeri o l'Estat, però no és això el que diu la literalitat del text. I en aquest sentit, jo crec que les coses s'han de dir pel seu nom i no ens han de caure els anells per criticar l'Estat, maldament sigui del nostre color polític. I en aquest sentit, jo crec que, Sr. Borràs, haurien de ser un poc més curosos a l'hora de formular les coses.

En tot cas, nosaltres, com a MÉS per Mallorca, com que crec que és important aquest tema i, a més a més, hi ha un risc seriós de proveïment d'alguns productes perillosos, hi votarem a favor.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Rosa. Per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula el Sr. Castells, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bé, totalment d'acord. Jo crec que la justificació..., anava a dir, Sr. Borràs, que aquesta PNL es justifica sola, però no per desmerèixer la seva feina de defensa que ha estat molt brillant, sinó perquè realment planteja una necessitat absolutament preemptòria.

D'acord també amb els comentaris que ha fet el Sr. Rosa, em sembla bé que instem el Govern, de fet, és el que ens pertoca bàsicament a nosaltres, instar el Govern; però, bé, també moltes vegades instam el Govern d'Espanya i en aquest sentit es troba a faltar.

I, per cert, vull dir una cosa, com que aquí també parla d'obligacions de servei públic, només dir una cosa que m'he oblidat de dir a la meua rèplica anterior, dirigit a la Sra. Palau, que deia -i perdoni-, perdó perquè va d'obligacions de servei públic, però ja no va del tema que planteja la PNL, és discutible que amb una obligació de servei públic oberta es puguin establir obligacions. No, Sra. Palau, no hi ha cap mena de dubte, perquè precisament l'obligació de servei públic oberta és voluntària, s'hi presenta la companyia que li surt a compte prestar aquell servei. Si a l'empresa no li surt a compte oferir aquest servei gratuïtament doncs que no es presenti a l'obligació de servei públic.

Només volia acabar dient això, enllaçant amb el tema de l'obligació de servei públic, Sr. Borràs, que pens que realment és molt encertat demanar per a aquest tipus de proveïment un marc d'obligació de servei públic, perquè realment és el que és. Per tant, ho trobo una idea interessant i a la qual haurem de donar continuïtat.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Castells. Té la paraula el diputat Sr. Cardona per un temps de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchas gracias, Sra. Presidenta. No tengo nada que añadir a la locuacidad y claridad de la exposición del probo y circunspecto Sr. Borràs.

Votaré a favor. Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Cardona. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, presidenta. Bona tarda, senyores i senyors diputats. Per tots és ben sabut i reconegut que el transport de mercaderies perilloses afecta gasos medicinals, industrials, gas propà, composts químics, entre d'altres, productes realment necessaris per garantir un bon funcionament d'hospitals, indústries bàsiques, potabilitzadores, dessaladores i similars, i la competència i responsabilitat d'aquestes mercaderies perilloses és del Ministeri de Transports, en compliment d'una disposició addicional quarta del Reial Decret 1034/1999, de 18 de juny, que diu el següent: *“Disposición adicional cuarta, régimen de la compensación al transporte de mercancías peligrosas esenciales. Las mercancías peligrosas que, por su tipología, finalidad, destinatario y cantidad sean consideradas esenciales para el Gobierno balear, con la evaluación positiva de la Comisión Mixta de Seguimiento y Evaluación gozarán de un régimen especial de bonificación al transporte. Esta caracterización se llevará a cabo en el primer trimestre de cada año o, en todo caso, durante el año natural de la adquisición de la mercancía por el beneficiario. Así, el transporte de estas mercancías peligrosas esenciales por vía marítima a las islas Baleares, desde otros territorios de estados miembros de la Unión Europea y demás firmantes del acuerdo sobre el estado económico europeo, así como el transporte interinsular, gozará de una compensación que será hasta el cien por cien sobre la parte de coste del flete de dichas mercancías que no supere el promedio, determinado de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.2, correspondiente al trayecto Barcelona-Palma, Barcelona-Maó, Barcelona-Eivissa, según el respectivo puerto de destino.”*

Per tant, en compliment d'aquest article queda clar que la competència en el transport de mercaderies perilloses és de l'Estat. Evidentment, i malgrat la responsabilitat de l'Estat, votarem a favor de tots els acords proposats.

Quant al primer acord, que és promoure amb caràcter urgent les negociacions necessàries perquè l'acord aconseguit amb les companyies navilieres tenguí continuïtat, he de dir que, concretament, es tracta de renovar l'acord amb la Direcció General de Marina Mercant -amb les navilieres- i aquest tema ja va ser tractat la setmana passada en el consell d'administració amb l'Autoritat Portuària i, a més, hi ha una reunió ja prevista amb la Marina Mercant.

Fins ara, l'Estat, és cert que, en compliment de l'article comentat abans, ha bonificat el cent per cent. Per tant, volem

ser positius i pensar que altra vegada i per responsabilitat acceptarà la renovació de l'acord.

Per altra banda, correspon al Govern decidir en el primer trimestre de cada any quins tipus de mercaderies són essencials dins de les perilloses, i així es farà.

Quant a l'acord número 2, que és impulsar els acords que siguin necessaris amb el Govern d'Espanya perquè el transport de mercaderies perilloses es faci de forma legal i amb garanties de regularitat, estabilitat i suficiència, sense haver de dependre de la disponibilitat de les companyies navilieres, he de dir que és cert que es negociava, com bé ha explicat el Sr. Borràs, amb l'Autoritat Portuària de Balears la possibilitat de reduir les taxes portuàries per a aquest tipus de mercaderies, així com l'habilitació d'espais en els ports de les Illes que milloren les operacions de càrrega i descàrrega d'aquestes mercaderies.

De totes formes, sembla que des del Govern l'únic que es pot fer és fer de mediadors entre la Marina Mercant, la Delegació del Govern i l'Autoritat Portuària, i el compromís d'aquest govern és fer de mediadors.

I, com no podria ser d'altra manera, per tot el que he explicat, votarem a favor dels dos acords.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Pocoví. Per contradiccions. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Intentaré ser breu i circumspecte. Evidentment, és cert que hi ha bonificacions i és cert que pràcticament és gratuït el transport de moltes d'aquestes mercaderies, però si no hi ha un vaixell que les dugui, ja pot ser de franc que no en tindrem, per tant, és important -diguéssim- garantir el servei de transport i, evidentment, a un preu que compensi la nostra insularitat, però ha de garantir el servei.

Evidentment, haguera pogut instar directament el Govern d'Espanya que és qui és responsable de resoldre aquesta situació, però he volgut demanar al Govern de les Illes, que és qui sap les necessitats, que és qui ha de determinar d'acord amb la Marina Mercant quines són les mercaderies perilloses, etc, que necessitam, que fos proactiu, que actués.

No tendria cap inconvenient en suprimir que s'instàs el Govern de les Illes Balears i instar directament l'Estat perquè és el que ha de resoldre el tema.

I si algú té curiositat i mira el *Diari de Sessions* d'aquesta comissió, veurà que he estat sensiblement crític amb el Ministeri de Foment, amb la Direcció General de Marina Mercant i, sobretot, amb la Direcció General d'Aviació Civil i AENA sobre el tractament de les nostres Illes, i no perquè sigui del mateix partit polític deixaré de ser crític amb ells quan no actuaran amb rigor i allò que necessiten les nostres Illes. I ho he

estat reiteradament. I, per tant, amb la meua intervenció d'avui crec que ho ha tornat ser i ho seguiré sent les vegades que siguin necessàries, tant jo com qualsevol membre del meu grup.

Per tant, res més, agrair el suport de tothom a aquesta iniciativa, i esperem que dia 1 de gener tinguem els serveis essencials ben coberts i, evidentment, esperem també que aquesta situació d'interinatge fins que no es decretin les obligacions de servei públic o el contracte administratiu especial sigui molt breu.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Acabat el debat passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 7730/23.

Vots a favor? 14 vots a favor.

En conseqüència, queda aprovada la Proposició no de llei RGE núm. 7730/23.

(El Sr. President pren la direcció del debat)

3) Proposició no de llei RGE núm. 8064/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a clubs nàutics.

EL SR. PRESIDENT:

Finalment, passam al debat i votació de la Proposició no de llei RGE núm. 8064/23, presentada pel Grup Parlamentari Popular relativa a clubs nàutics. Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula la diputada Sra. Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president, bona tarda. Tenim la sort de viure a una comunitat constituïda per quatre illes, vivim envoltats de la mar, amb tots els avantatges que això suposa, i un dels grans avantatges és poder gaudir del món de la nàutica, tant en la seva part esportiva com en la seva part social. Concretament, a Balears tenim 24 clubs nàutics repartits entre totes les illes, que compten amb més de 12.000 socis i donen feina a més de 300 treballadors. D'aquests 24 clubs, n'hi ha 5 que estan situats a ports d'interès general i, per tant, són competència directa de l'Autoritat Portuària de les Illes Balears, aquests ports són concretament: el Club de Vela del Port d'Andratx, el Reial Club Nàutic de Palma, el Club Nàutic del Portitxol, el Club Nàutic d'Eivissa i el Club Marítim de Maó.

Per tothom és coneguda la tasca exercida pels clubs al llarg de la seva història, amb una mitjana d'uns 65 anys aquí, a Balears. Es tracta d'entitats sense ànim de lucre, imprescindibles per a les nostres illes i que fomenten principalment l'esport.

Dades a destacar de la seva funció social és que compten amb prop de 8.000 alumnes a les seves escoles de vela i piragüisme, a més d'organitzar competicions, regates d'èxit tant d'àmbit nacional com internacional que proporcionen ingressos

als nostres municipis, a més de l'organització de nombrosos esdeveniments socioculturals.

El Real Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, no reconeix la nàutica d'esbarjo. En conseqüència, els ports esportius situats a la zona de competència directa de l'Estat considerades instal·lacions d'interès general queden excloses de l'aplicació d'aquesta normativa. És cert que aquesta llei ha patit algunes modificacions, però mai no s'ha corregit el que fa referència al sector nàutic, pel la qual cosa queda totalment deseparat.

Concretament a Balears, en ser la llei que s'aplica actualment als ports estatals, impedeix que el Real Club Nàutic de Palma, el d'Eivissa i el del Portitxol vegin ampliades, renovades les seves respectives concessions, i es veuen obligats a ser gestionats actualment a través d'autoritacions d'ocupació temporal o pròrrogues més breus de les que realment els pertocaria ja que varen expirar els terminis legals de les seves concessions, un cas semblant també és el cas del de Maó.

Evidentment, això suposa un perjudici molt gran per a aquestes entitats que viuen amb la incertesa de saber si podran conservar o no les seves instal·lacions que regenten actualment, i, en conseqüència, deixar de prestar els seus serveis als ciutadans.

Per tot això, actualment aquests clubs es troben realment en un moment crític, per la qual cosa es considera totalment necessari moure un pla conjunt d'actuació que permeti posar en valor la seva tasca social, juntament amb el foment de l'esport nàutic i que contempli la renovació de les concessions per donar continuïtat a aquesta labor i, en el seu cas, aprovar plecs de bases per a concursos que promoguin la seva activitat.

Consideram imprescindible reconèixer, afrontar i donar solució a aquest problema per evitar la desaparició d'aquests serveis cap als ciutadans.

Per tot l'exposat, el Grup Parlamentari Popular presentam aquesta proposició no de llei amb aquests dos acords: primer acord, instar el Govern d'Espanya a modificar la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, perquè es contemplin una sèrie de mesures per a la protecció dels clubs nàutics situats a la zona de competència directa de l'Estat, com ara el reconeixement de la seva singularitat i la tasca social i de foment de l'esport, fets diferencials davant altres concessionaris de ports públics.

I, en segon lloc, el Parlament de les Illes Balears insta l'Autoritat Portuària de Balears perquè es fixin recomanacions per garantir les pròrrogues concessionals, titularitat dels clubs nàutics que acreditin vinculació amb l'activitat esportiva.

Al Grup Parlamentari Popular ens agradaria comptar amb el seu suport.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. En torn de fixació de posicions, té la paraula, pel Grup Parlamentari Socialista, per un temps de cinc minuts, el Sr. Damià Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Sr. President. Vull dir d'entrada que el meu grup, jo mateix, tenim registrada també una iniciativa en aquest mateix sentit, amb matisos, la nostra insta també el Govern de les Balears que Ports de les Illes Balears també faci el que es demana aquí perquè, evidentment, hi ha ports... i alguns d'ells també amb possible risc, algun club nàutic a Ports de les Illes Balears, i crec que també és necessari que ho tinguem en compte.

Però si ens centram a la iniciativa de la Sra. Pocoví, nosaltres estam d'acord, amb matisos, amb la seva iniciativa i, per tant, votariem a favor del punt primer sempre i quan ens admetin una petita modificació. I no votarem a favor del punt segon pels motius que després exposaré, però que van ressonar dimarts passat al plenari d'aquest parlament per part de membres del Govern. Per tant, aquest ressò m'arriba fins a les orelles avui, *caso Puertos, caso Puertos, caso Puertos*. Per tant, no podem votar a favor del punt i m'explicaré.

El punt primer, per fer el que demana i sobretot per fer la darrera frase: "fets diferencials davant altres concessionàries de ports públics", hauríem de modificar no només la Llei de ports, la Llei 27/1992, que estam d'acord que s'ha de modificar en el sentit que demana la Sra. Pocoví, sinó que hauríem de modificar també la Llei de contractes de l'Estat, i evidentment no s'explica, no, açò no ho pot fer la Llei de ports, ho ha de fer la Llei de contractes de l'Estat. Per tant, demanam modificar les dues lleis o suprimim aquesta darrera frase. En tot cas..., si accepta una de les dues opcions, hi votariem a favor; si no ho accepta, ens abstindrem perquè, evidentment, pensam que és bo que es tiri açò endavant, però que, evidentment, no ho pot fer la Llei de ports.

I el punt segon, ja ho ha dit, ens demana que es fixin recomanacions per garantir les pròrrogues concessionals. Jo no puc demanar al Sr. President d'Autoritat Portuària que es jugui la seva integritat personal per establir recomanacions perquè l'organisme que presideix garanteixi pròrrogues concessionals que estan contravingudes, possiblement, per normativa superior, perquè evidentment després tenim, amb tota la voluntat d'intentar resoldre, ajudar els clubs nàutics, *un caso Puertos*, i un *caso Puertos* que evidentment neix, a part d'altres raons, que no hi entraré, diguéssim, de grups de pressió d'empreses amb interessos molt determinats, que no hi entraré, neix de la voluntat d'intentar resoldre un problema des del reconeixement que tots fem de la importància dels clubs nàutics a les nostres illes i de la funció esportiva, formativa -formativa- en el port i amb valors cívics que fan els nostres clubs nàutics.

Un problema que tenen els clubs nàutics és que, i no és culpa seva, sinó per la inèrcia de les administracions públiques possiblement, per garantir aquesta funció formativa, educativa i de suport a la joventut i a l'esport, han hagut de generar ingressos exercint activitats que no són pròpies de clubs

nàutics, sinó d'empreses administradores d'amarraments, i han hagut d'intentar expandir-se en els molls de les nostres illes i prestar serveis, diguéssim, d'amarraments, de serveis turístics en competència amb altres companyies, amb altres empreses que, evidentment, no tenen una funció d'utilitat pública com la tenen els clubs nàutics.

És una diferència, però que ha fet que, evidentment, i el cas que més conec és el Club Marítim de Maó, del qual he estat regatista durant molts... a la meua joventut, evidentment ha necessitat nodrir-se econòmicament d'aquesta gestió d'amarraments per poder mantenir les seves activitats tan defensables, tan lloables i tan positives com va fent i ha fet al llarg dels seus moltíssims anys d'història.

I açò ha fet que entri en col·lisió amb altres empreses i, per tant, potser si garantíssim al club nàutic altres ingressos que no fossin haver d'entrar en competició amb la gestió d'amarraments o establíssim unes normes que permetessin la seva subsistència, d'una manera segura, potser no tendrien molts dels problemes que en aquests moments pateixen.

En tot cas, el que no podem fer és demanar al president de l'Autoritat Portuària o al consell d'administració de l'Autoritat Portuària que prengui decisions contràries a l'ordenament.

Recomanacions per garantir les pròrrogues concessionals és complicat, no hi votarem a favor, perquè els demanam que recomanin fer algunes coses que possiblement no s'avenen a dret, i evidentment en podem parar mal i evidentment el meu grup no està en condicions de votar a favor d'aquesta qüestió. No podem demanar a l'Autoritat Portuària, al Sr. Sáez, crec que es diu l'actual president, que es jugui no només el seu càrrec de president, que fa molt poc que el té, sinó circumstàncies molt més encara delicades per a la seva integritat personal i a més... i estam d'acord amb la idea que volem resoldre els problemes dels clubs nàutics, però afinem i facem-ho bé, i no demanar impossibles a l'Autoritat Portuària, perquè ja hem vist que quan hem intentat fer algunes coses un poc..., diguéssim, d'intentar en els plecs de condicions establir unes condicions favorables als (...) per a mal...

EL SR. PRESIDENT:

Hauria d'acabar.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

... -i acab ja sí, president-, simplement recordar que al punt 1 estaríem disposats a votar a favor si accepta alguna de les dues opcions que li ha presentat la Sra. Pocoví, i, en tot cas, si no ens abstindrem i estic convençut que sortirà endavant el punt.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Borràs. Per part del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Ferran Rosa, per un temps de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sr. President. Efectivament, aquest és un problema que preocupa i no només preocupa aquells que fan ús dels clubs nàutics que s'esmenten a aquesta proposició no de llei, sinó que va més enllà, a d'altres clubs nàutics, alguns de titularitat autonòmica. Per tant, crec que són rellevants les aportacions i els matisos que feia el Sr. Borràs.

A mi em sembla que, més enllà de parlar de la situació específica dels clubs nàutics, que, efectivament, és preocupant i que denoten una tria errònia de criteris per determinar l'aprofitament de l'espai públic o dels espais de titularitat estatal, crec que som davant d'un cas paradigmàtic, al meu parer, que de vegades tendim a ficar amb calçador criteris de lliure concurrència que acaben perjudicant entitats que no tenen ànim de lucre, que fan una tasca social i que, precisament perquè hem comprat el discurs de la lliure concurrència en tots i cadascun dels espais d'aprofitament estatal, difícilment té cabuda, i quan surten a concessió, ara parlem d'esports, però podríem parlar perfectament de xibius a determinades platges, com hem vist el cas de Formentera, la situació es distorsiona completament, i veiem com aprofitaments tradicionals de determinats espais són completament incompatibles amb un mercat completament globalitzat que pot oferir moltíssims més recursos.

Crec que en aquest sentit em sembla encertada la proposició no de llei amb el plantejament que cal protegir els clubs nàutics perquè fan una tasca social, que cal reformar i revisar la Llei de ports precisament per garantir que aquesta tasca social es veu, diguéssim, traslladada amb una major facilitat a l'accés a les concessions. A mi em preocupa, però, que això no només s'ha de garantir a la Llei de ports, sinó que s'ha de fer un canvi en la normativa que preveu o que regula les concessions, que, com deia el Sr. Borràs, és la Llei de contractes del sector públic.

És clar, en la mesura que la immensa majoria dels criteris que hem de fixar són econòmics, és molt difícil fer que clubs nàutics que no tenen un afany de lucre puguin persistir en el temps en uns espais que són de titularitat pública. I al final acaben sortint situacions perniciosos per a tothom, com és un aprofitament de l'espai per part d'empreses que únicament tenen un afany lucratiu, però que no tenen un impacte social favorable. Vull dir, aquesta valoració de l'impacte positiu sobre la societat és molt mal de quantificar i difícilment es pot incorporar en processos, almanco així com està a dia d'avui la Llei de contractes. A mi em costa veure quin encaix podria tenir a la normativa europea, també s'ha de dir.

Dit això, celebr la proposta del Partit Popular. No sempre han tengut clar que els espais de titularitat pública, i sobretot els ports, hagin de vetllar per a un aprofitament social. Jo record amb tristesa la privatització del port de Cala Nova, que era un exemple precisament de la funció social de la qual avui parlem, però estic content que hagin fet aquesta passa i crec que és positiva per a la societat, que celebrem que s'han de protegir els clubs nàutics i la funció social que realitzen.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula el diputat Sr. Josep Castells, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sr. President, i gràcies, Sra. Pocoví, per dur aquest tema a debat, que crec que tots n'estam sensibilitzats. Un primer comentari que faig és que, una mica amb un cert to de crítica respecte de les postures del Partit Popular en aquests temes, el Partit Popular té un discurs marc, que és el del liberalisme i de vinga menys subvencions i menys ajudes i tot això no són més que paguetes, i després, per la via casuística, arriba al mateix punt que nosaltres. És no, és que, bé, és que hi ha certes realitats que han de ser protegides i que hem d'excepcionar la normativa general del lliure mercat per protegir algunes d'aquestes realitats.

Això ho vèiem la setmana passada que demanaven que s'intervingués en la resolució dels contractes de *handling* a AENA, que es fessin gestions davant d'AENA perquè les adjudicacions, el *handling*, doncs, escolti, els sindicats estan preocupats. És clar, els sindicats estan preocupats i llavors diuen, no, en el tema del *handling* que es posin mesures. Llavors, és clar, quan els vénen els clubs esportius, bé, amb el tema de les concessions esportives també que posin mesures. Llavors, crec que potser vostès haurien de fer una reflexió, potser haurien d'adonar-se que realment hi ha moltes realitats a la nostra societat que són mereixedores de protecció. Per tant, aquest discurs del liberalisme a ultrança, evidentment això també va per a VOX, que, evidentment, tot és liberal, menys el que sigui beneficiar els seus amics, que llavors no, llavors l'administració ha d'actuar. Crec que amb això vostès haurien de fer-se un replantejament, perquè veig que cada setmana ens porten proposicions no de llei per fer excepcions als principis generals que vostès defensen.

Dit això. Jo crec que, i estic totalment d'acord amb el Sr. Borràs, aquí no es tracta de la modificació de la Llei de ports, sinó que el que s'hauria de modificar és la Llei de contractes, i aquí del que hauríem de parlar i hauríem de començar a defensar és que a determinades contractacions, igual que en matèria de serveis socials es fan excepcions per a aquelles empreses que tenen un caràcter cooperatiu, associatiu, etc., i això s'ha aconseguit que a nivell de directiva europea es reconegui que es pot prioritzar per a segons quins serveis de caràcter educatiu, social, aquest tipus d'entitat, aquí el que hauríem de defensar és una modificació de la normativa de contractació i, si cal, de les directives europees, per tal d'entendre que en determinats àmbits, i l'esportiu n'és un, sobretot quan té una dimensió social i educativa, perquè no tot l'esportiu és d'interès general i d'interès social, perquè també sabem que al voltant del món esportiu hi ha molt de negoci, per tant, aquí també hauríem d'anar-hi alerta. Però, per tant, crec que la via no és la modificació de la legislació de ports sinó de la legislació en matèria de contractació.

Dit això, estic d'acord amb el comentari que ha fet el Sr. Borràs sobre l'eliminació de l'última frase del punt 1, perquè

crec que no escau i que fa que entri totalment dintre de l'àmbit de la legislació de contractes.

I després, respecte del punt 2, li he de dir, Sra. Pocoví, que m'ha sobtat molt l'ús del terme "recomanació", perquè "recomanació" és delicat. A més a més, "recomanació" a qui? És a dir, Autoritat Portuària recomana a qui? Si la que adjudica és l'Autoritat Portuària, es recomana a si mateixa? Això no ho he acabat d'entendre. I crec que seria molt més clar, i jo, per tant, li propòs una esmena *in voce*, que és que, en lloc de parlar que "es fixin recomanacions", diguem que "s'estableix un marc jurídic". Perquè les recomanacions, Sra. Pocoví, fa la idea que s'insta algú a fer alguna cosa que no és el que estableix el marc jurídic. Aleshores, si ho volem fer amb llum i taquígrafs, no hauríem de utilitzar el terme "recomanació", que és una mica... o que es presta a interpretacions esbiaixades, i parlem-ho clarament, és a dir, escolti, volem que es fixi un marc jurídic per garantir aquestes pròrrogues.

I jo també afegiria, quan diem que "acreditin vinculació amb l'activitat esportiva", jo hi afegiria "amb vocació social i educativa". Perquè, com dic, es poden fer activitats esportives, com per exemple determinats tipus de regates, que són negocis purs i durs i que no tenen cap mena d'impacte en la societat que està al voltant d'aquests clubs esportius.

Per tant, faig aquesta esmena crec que interpretant el sentit de la seva proposició no de llei, crec que va en aquest sentit precisament, però jo crec que quedaria, vaja... a jo, si no s'extreu la paraula "recomanació", em sap greu, però no podré votar a favor del punt 2. Aquesta segona esmena que li faig, tant si l'accepta com no, hi votaria a favor.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Castells. Té la paraula el diputat Francisco Cardona, per un temps de cinc minuts.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchas gracias, Sr. Presidente. Pues aquí dan ganas de gritar ¡albricias!, porque, por fin, por fin, se lleva aquí una PNL para beneficiar a aquellos que llevan siendo perjudicados durante muchísimo tiempo y cuya supervivencia está en entredicho. Por tanto, nunca es tarde si la dicha es buena. A quien me permito pegar un pequeño tirón de orejas cariñoso, a todos los grupos, porque han tenido a los clubs náuticos, que dependían de los puertos del Estado absolutamente abandonados, como ha sido el caso del Club Marítimo de Maó, cuya supervivencia ha pendido de un hilo durante muchísimos años.

Decir que, evidentemente, el impacto social es muy grande, la finalidad, digamos, sin ningún tipo de ánimo de lucro, es totalmente social para fomentar el deporte, también el deporte base, es total. Creo que nadie puede poner eso en duda.

Con referencia al impacto económico que decía el Sr. Castells, que no tiene ninguna repercusión, pues decir que es totalmente falso, claro que tiene repercusión, todas las grandes

regatas que se organizan, o que organizan los clubs náuticos, tienen un impacto económico en la ciudad y en la sociedad y eso está estudiado, cuantificado y publicado. Por tanto, solo tiene usted que buscar cuál es el impacto económico, por ejemplo, de la regata de la Copa del Rey de barcos de época en el puerto de Maó, y se dará cuenta, no se lo puedo decir, no tengo el informe delante, pero son varios millones de euros. Por tanto, el impacto económico siempre beneficia también a la población, cantidad de bares, restaurantes y demás que están en el puerto de Maó, se benefician de esa regata. Por tanto, otra cosa es que ustedes tengan un poco de alergia a todo eso.

También decir que es evidente que los resultados deportivos de Baleares, son en buena parte gracias a la labor de esos clubs náuticos, en concreto voy a poner un solo ejemplo, un solo ejemplo, que es compartido por el Club Marítimo de Maó y por el Real Club Náutico de Palma: nuestro medallista olímpico en los Juegos de Tokio, medalla de bronce de la clase Finn, Joan Cardona, se inicia en el Club Marítimo de Maó, como regatista, luego pasa al Real Club Náutico de Palma y luego, pues nos brinda un éxito deportivo como este, animando y fomentando a los demás jóvenes a seguir su ejemplo. Luego, por tanto, la labor deportiva, educativa, social, es absoluta.

A mí lo que me gustaría es que esta PNL tenga consecuencias. Espero, espero y deseo que la influencia y el ascendente que tiene el Sr. Damià Borràs en el Gobierno central, pues sirva para que esto pueda llegar a la mesa del Presidente del Gobierno, el Sr. Pedro Sánchez, y evidentemente, se puedan articular esas medidas, que todos esperamos. No se trata de adulterar, como decía el Sr. Castells, tampoco los concursos públicos, para conceder amarres, se trata de cambiar la baremación para acudir a ellos. Usted puede acudir, en igualdad de condiciones, con una empresa privada y nunca va a ganar, porque un club náutico no puede competir con una empresa privada. Ahora, en cambio, si le damos una baremación por su función social, deportiva, educativa, pues evidentemente no hará falta prostituir el concurso público, sino simplemente acudir, como dicen ustedes, siempre tratando de forma desigual a los desiguales. Por tanto, tratar de forma desigual a los desiguales, significa hacer, promover que un club náutico pueda participar en un concurso público, no adulterado, pero con una ventaja debido a su función social, debido a su interés general para todos, que representa ese club náutico.

Por tanto, nadie se rasgó las vestiduras en Maó cuando el Ayuntamiento de Maó compró las instalaciones deportivas de la Unión Deportiva Maó de fútbol, por un 1 millón de euros, nadie se rasgó las vestiduras. En cambio, y yo estoy muy contento que esto haya sido así, no tengo ninguna objeción. Ahora, no nos podemos rasgar las vestiduras, cuando intentamos también favorecer, no solo a un equipo de fútbol, sino a un club náutico de regatas.

Por tanto, muy bien traída esta PNL por parte del Grupo Popular, a la que voy a apoyar sin fisuras, desde luego.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Cardona. Per contradiccions, per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la diputada Margalida Pocoví, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVI I SAMPOL:

Gràcies, president. Bé, realment la capacitat del club nàutic és fomentar activitats esportives i crear experiències en turisme nàutic, juntament amb la seva repercussió econòmica i sociocultural, fa que realment juguin un paper clau a la nostra comunitat. Ja s'ha dit, que els clubs nàutics són entitats sense ànim de lucre, amb la peculiaritat que no suposen cap cost per a les administracions públiques, tot el contrari, són els clubs els que paguen a l'Estat, a la comunitat autònoma, per llogar les instal·lacions i se n'ocupen de formar esportistes i navegants, sense rebre cap tipus d'ajudes.

En conseqüència, tots els recursos generats per a aquesta activitat, es reinverteixen en el manteniment de les instal·lacions i dels equips esportius i escoles de vela. Per tant, van en benefici dels usuaris, dels propis ciutadans. De fet, els clubs reinverteixen en activitat formativa i competitiva una part prou considerable dels seus ingressos, obtinguts per l'exploració d'amarratges que gestionen en règim de concessió, la majoria destinats als socis i una porció molt petita destinada al trànsit d'esbarjo entre ports. Per aquest motiu és tan important, o nosaltres considerem tan important que conservin les seves concessions i, per tant, la seva font d'ingressos que sosté l'activitat esportiva i social. El potencial de més de 3.000 llicències i el treball de quasi 350 monitors i entrenadors, que es dediquen professionalment a la formació i tecnificació.

La major precarietat dels clubs recau sobre els ports d'interès general, actualment el de Palma i el d'Eivissa, i el de Maó, que mantenen la seva activitat sobre autoritzacions d'ocupació temporal i impedeixen una planificació de les seves activitats, tant socials com esportives, a mig i a llarg termini. Portitxol, sí que és un cas a part, que ha tingut més sort i una pròrroga de 3 anys. En canvi, els clubs de competència autonòmica, varen obtenir llargues concessions, gràcies a la llei regional i a la bona predisposició de la cúpula directiva de l'Autoritat Portuària.

Per tant, cal tenir present que per al bon funcionament és vital garantir l'accés a la mà als ciutadans d'economies mitjanes i residents de les Balears. De fet, són considerats com els poliesportius de la mar i, a més, com s'ha dit, juguen un paper molt important a l'economia local. Convé tenir present que la seva tasca, tant esportiva com social, les tinguin en compte la hora de la seva votació.

El Sr. Borràs, ha comentat una possible transacció en el punt número 1, però tal com nosaltres ho posam, o tal com es presenta l'acord, el que instam és a fer un canvi de la llei perquè es reconegui la nàutica d'esbarjo, fet que actualment no està reconegut. I el que demanam és això, reconèixer l'activitat nàutica d'esbarjo, per seguir amb les activitats esportives, socials, formatives, educatives, com ho vulguin anomenar.

Em parla el Sr. Castells, d'incloure un marc jurídic a l'acord número 2. Nosaltres entenem que és l'Autoritat Portuària, si es farà recomanacions, per garantir, nosaltres no som els que hem de dir a l'Autoritat Portuària com ha de actuar. Nosaltres li proposam que, per al benefici dels ciutadans d'aquesta comunitat, seria positiu que canviï les concessions, que les concessions es puguin donar per un llarg període de temps, perquè des del club nàutic puguin preveure una planificació a llarg termini, en benefici de tots els ciutadans d'aquesta comunitat.

Res més. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Pocoví.

Acabat el debat, passam a votar la proposició no de llei RGE núm. 8064, amb la seva formulació inicial i amb votació separada.

Votam en primer lloc el punt 1 de la proposició no de llei.

Vots a favor? 9.

Vots en contra?

Abstencions? 5.

5 vots en contra, 9 vots a favor.

Passam a votar el punt 2 de la proposició no de llei.

Vots a favor?

(Se sent una veu de fons que diu: "5 abstencions")

Perdó, 5 abstencions. Repetim: 9 vots a favor, 5 abstencions.

Passam a votar el punt 2.

Vots a favor? 8 vots a favor.

Vots en contra? 5 vots en contra.

Abstencions? 1 abstenció.

En conseqüència, queda aprovada la proposició no de llei del Grup Parlamentari Popular, relativa a clubs nàutics, en els seus dos punts amb la formulació inicial.

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



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS
