



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 2024

Núm. 23

Presidència de la Sra. Carol Marquès i Portella

Sessió celebrada dia 29 de maig de 2024

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 6564/24**, del Grup Parlamentari Popular, relativa a la revisió de l'impost de matriculació d'embarcacions. [304](#)
 - 2) **RGE núm. 6798/24**, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a establiment d'obligacions de servei públic a la ruta marítima entre els ports de Ciutadella i Alcúdia. [309](#)
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Si els sembla bé, començam la comissió. Bones tardes, senyores i senyors diputats. Començam la sessió d'avui i, en primer lloc, els demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. MESQUIDA I PALLICER:

Sí, Sra. Presidenta, per part del Partit Popular, Sebastià Mesquida substitueix Mauricio Rovira.

LA SRA. RIUDAVETS I SÁNCHEZ:

Sí, presidenta, Malena Riudavets substitueix Mercedes Garrido. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies.

1) Proposició no de llei RGE núm. 6564/24, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a la revisió de l'impost de matriculació d'embarcacions.

Començam amb el debat de la Proposició no de llei RGE núm. 6564/24, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a la revisió de l'impost de matriculació d'embarcacions. Per a la seva defensa, 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, bones tardes, senyores i senyors diputats. En el nostre país l'impost de matriculació de vehicles, d'embarcacions i aeronaus, ve regulat per la Llei 38/1992, d'impostos especials. L'origen d'aquest impost es remunta a l'any 1993, amb el naixement del mercat únic europeu. Europa va obligar a la desaparició de l'IVA del 28%, que passà a ser del 16%. I per tal de mantenir aquest 28% inicial, a Espanya es va crear aquest impost especial, que és del 12% per a determinats mitjans de transports, entre els quals hi ha les embarcacions. D'aquesta manera es recuperava el 28% que hi havia inicialment.

La mateixa Llei d'impostos especials del 1992 indica que els mitjans de transport destinats a ser utilitzats en el territori espanyol, han de ser matriculats a Espanya. Sí, és cert, també que aquesta llei contempla una possible exempció d'aquests impostos a unes determinades embarcacions. En aquest moment a la nostra comunitat, la compra d'una embarcació de més de 8 metres està gravada amb un impost d'un 33%, que és el 21% actual d'IVA, més el 12% d'aquest impost especial per a determinats mitjans de transports. Això provoca un efecte dissuasiu a l'hora d'adquirir una embarcació d'eslora superior i afecta negativament sectors econòmics importants, com és la nàutica.

En conclusió, consideram nosaltres que hi ha unes certes raons més que suficients per revisar, per a una revisió d'aquest impost especial i sobretot en la seva aplicació. Com és, per exemple, que l'actual càrrega fiscal indirecta situa Espanya en

una posició no competitiva, que perjudica aquest sector nàutic i beneficia els competidors.

La configuració actual d'aquest impost especial no té en compte les tendències cap a la sostenibilitat ambiental, com són les emissions de CO₂, per la seva determinació de càrrega fiscal, potenciar Espanya com un destí turístic nàutic segur, actualment amb una marca d'inseguretat jurídica i augmenta així la recaptació tributària per altres conceptes, com és l'IVA, o bé l'impost dels hidrocarburs; potenciar la indústria nàutica d'esbarjo espanyola i aprofitar el seu efecte multiplicador, per incrementar l'activitat econòmica complementària, la indústria i la seva ocupació; substituir l'estructura vigent de l'impost i establir una nova figura tributària, meritació anual, que podria ser més o manco equivalent a l'impost de circulació que es paga anualment. Això suposaria una menor càrrega fiscal inicial i seria una aportació fiscal sostinguda en el temps.

Cal entendre que el gravamen actual a un major nombre d'embarcacions, simplifica la gestió tributària, redueix el frau i manté la recaptació anual vigent de l'impost, amb aquesta nova figura tributària. És a dir, no s'elimina l'impost, simplement que seria com un impost anual fins que l'embarcació tengués vida, fins que se la donàs de baixa definitivament.

En aquest sentit van les propostes presentades en aquesta proposició no de llei. És instar el Govern d'Espanya a la modificació de la Llei 38/1992, de 28 de desembre, d'impostos especials, concretament en aquells articles que fan referència a l'actual impost sobre embarcacions i vaixells d'esbarjo en els següents termes.

El primer punt és la modificació de l'article 65.1, apartats b) i d) i la disposició addicional primera, amb l'objectiu que l'impost passés a ser d'un monofàsic de meritació puntual a un impost de meritació periòdica anual, que es mantindria durant tota la vida útil de l'embarcació.

El punt dos és la modificació dels articles 66.1, en els apartats i) i h), per l'exempció de les embarcacions impulsades a rem i pales, les embarcacions de titularitat d'escoles nàutiques reconegudes i embarcacions destinades efectivament i exclusivament a activitats de lloguer.

El tercer punt és la modificació de l'article 67, per configurar el subjecte passiu, com el titular de l'embarcació o d'un dret que concedeixi el seu ús.

El punt quatre és la modificació de l'article 69, determinant que no fos d'aplicació a embarcacions. No seria necessari determinar la base imposable, configurar l'impost, en base a una tarifa que determini la quota tributària, en funció de certs paràmetres objectius, que reflecteixin la capacitat econòmica...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, Sra. Pocoví.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Per tant, la finalitat d'aquesta proposició no de llei no és tracta d'eliminar cap impost, simplement d'una readaptació del pagament d'aquest impost.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies. En torn de fixació de posicions, té la paraula, pel Grup Parlamentari Socialista, el Sr. Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Bona tarda. La Sra. Pocoví ha donat un argument interessant, molt interessant, pel qual el meu grup podria donar suport a una revisió d'aquests impostos per raons ambientals, per raó de sostenibilitat, però que després no es tradueix en els punts d'acord. Per tant, queda anul·lat en si mateix aquest punt, que parlava ella de reducció d'emissions, etc., però evidentment després açò no queda contemplat en els punts d'acord. Per tant, no es traduiria en res, perquè les paraules que aquí pronunciam queden enregistrades en el *Diari de Sessions*, però res més, el que val és el que votam i el que aprovam.

En aquest sentit també, no deixa de ser curiós que el punt 2 dels acords barregi una cosa que ens semblaria molt bé al meu grup, que tinguessin un tractament fiscal positiu, com les embarcacions d'escoles nàutiques, però que les barregen en el punt amb les embarcacions destinades a lloguer. És a dir, evidentment no és la mateixa funció, una funció social d'un club nàutic, una escola nàutica, d'aquelles embarcacions que es destinen a l'aprenentatge, a la formació i bé, d'aquells negocis que es dediquen a llogar embarcacions. Entenc que fa també impossible que votem a favor aquest punt.

És sorprenent que en aquests moments, mesures que no incentiven la moderació de la pressió que tenim damunt la terra i damunt la mar, en aquests moments el Grup Popular dugui a debat en aquest parlament, quan sembla que hem de fer estudis, anàlisis i avaluar i després ho hem de debatre per consens, per consens social a través de la mesa que ha engegat la Sra. Prohens. És a dir, per una banda parlam que ho hem de mesurar tot, que ho hem d'analitzar tot i que tenim un excés de pressió damunt la mar i damunt la terra, i per altra banda després tenim iniciatives com aquesta que no fan més que incentivar que aquesta pressió a la mar s'incrementi, perquè evidentment parlam de barques de més de 8 metres, qui conegui la mar, sap que una barca de més de 8 metres, és una barca ja considerable, no és un llaütet local per anar a pescar serrans, sinó que és una barca d'una determinada entitat; i tot i que evidentment açò no és res sobre la pressió humana sobre les Illes, com el que ens espera després del decret llei que vàrem tenir la dissort de conèixer ahir, el decret llei aquest que evidentment incrementarà encara molt més del que pretendria aquesta proposició no de llei, la pressió sobre el nostre territori i a la mar.

Entenem que si continuam volent competir amb la resta de destinacions turístiques a través de preus, a través d'abaixar impostos, a través de fer les coses més barates, no farem allò de créixer en qualitat i no créixer en quantitat, que tant pregona la Sra. Prohens, l'alcalde Martínez de Palma i tants de dirigents del Partit Popular; és a dir, si nosaltres som capaços de tenir els nostres ports, com estan en aquests moments, de plens, amb els impostos que tenim, és a dir que tenen unes llistes d'espera notables a tots els ports, i no només en els amarraments fixos, sinó també en els amarraments de rotació, que tenen tots una altíssima demanda, si encara incentivam l'increment d'aquesta pressió, sobretot per als nouvinguts, per a persones de fora, que tenen tot el dret evidentment de gaudir de la mar com nosaltres, però evidentment amb el que significaria, si abaixam els impostos, que incrementarem aquesta pressió que tant diu el PP que vol evitar que seguim creixent.

Per tant, nosaltres pensam que uns objectes, com són embarcacions de més de 8 metres..., que, per cert, no són les que normalment les escoles nàutiques, etc., solen utilitzar, però a aquestes embarcacions de més de 8 metres, diguéssim, els rebaixam la càrrega impositiva, no contribuïrem a millorar ni la nostra activitat nàutica, ni contribuïrem a millorar el benestar dels ciutadans i les ciutadanes de les illes, ni el bon manteniment i la bona conservació del nostre patrimoni natural i ambiental.

Per tant, votarem que no a aquesta iniciativa. Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies. Pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, té la paraula el Sr. Rosa, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sra. Vicepresidenta. I també gràcies, Sra. Pocoví, per dur aquesta proposició no de llei. Crec que és una proposició no de llei que és interessant des d'un punt de vista fiscal i segurament la millor comissió per debatre-ho seria la d'Hisenda i entenc que, entre altres coses, si es debat aquí, és perquè no només és una qüestió fiscal, sinó perquè té una incidència a la mar i al cicle de l'aigua, vull dir que és la conselleria que gestiona les qüestions nàutiques i aquí crec que s'ajunten dues qüestions que no les podem deslligar, per descomptat.

D'un costat, si les mesures, des d'un punt de vista fiscal, aprofundeixen en la justícia fiscal, que ve definida a l'article 35 de la Constitució, de la progressivitat i el fet que tots siguem capaços de contribuir a les despeses que té l'Estat, i òbviament sense dobles imposicions, etc., aquest és un debat raonable. I després l'altre és quina incidència té això, aquest canvi impositiu sobre el món nàutic.

Aquí la Sra. Pocoví ens ha plantejat que ara mateix estam en una situació en la qual el sector nàutic està completament perjudicat, que hi ha a l'Estat espanyol i les Illes Balears en particular, hi ha una inseguretat jurídica enorme respecte del sector nàutic, i jo no sé si som jo que tenc una percepció errònia de la realitat, però crec que la impressió que tenc és que

el més aviat el contrari, que no hi ha cap territori al món amb tants d'amarraments com les Illes Balears, no hi ha cap territori al món amb tanta pressió nàutica com les Illes Balears, i, entre altres coses, Palma és un destí punter, precisament, per arreglar vehicles o embarcacions de grans dimensions, com les que planteja la Sra. Pocoví en aquesta PNL, que insta a modificar la fiscalitat.

En aquest sentit, jo simpatitz amb el plantejament que segurament és necessari replantejar l'esquema tarifari o l'esquema fiscal que hi ha ara mateix sobre les embarcacions, em sembla un debat interessant en el qual s'hi pot aprofundir. I que segurament té beneficis suplementaris, si es plantegen coses com les que ha dit vostè a la seva intervenció, que és que es moduli en funció de l'impacte mediambiental o es modulin en funció d'altres aspectes.

Ara, per saber si estic a favor o en contra d'aquesta proposició no de llei, el que necessitaria és saber quin és el model que defensa el partit de govern respecte de la nàutica i respecte de la pressió sobre la mar i de la pressió que té la mar balear, perquè plantejar aquest debat des d'un punt de vista que no hi ha seguretat jurídica a les embarcacions i que el sector està perjudicat, quan tens una ocupació de la mar completament massiva, a mi em descol·loca, perquè la impressió que tenc -entenc que no és la vocació, eh?-, però la impressió que tenc és que el que es vol és incrementar encara més el nombre d'embarcacions. I entenc que quan reduïm o modifiquem la tipologia d'impostos, és un possible efecte indesitjable. Si és més cara l'adquisició de l'embarcació, òbviament és un efecte desincentivador, òbviament. I si distribuïm el cost al llarg de la vida útil, òbviament hi pot accedir més gent, que després ens hem de plantejar si a nivell de justícia val més una cosa o l'altra. Però jo el que necessitaria saber és quin és el model que defensa el partit que dona suport al Govern, respecte de la nàutica i l'ocupació de la mar.

Després hi ha altres temes, que crec que des d'un punt de vista tècnic, que a mi em generen dubtes. Vull dir que ara mateix tenim un impost que és únic, que es grava una vegada i que, per tant, suposa uns ingressos una única vegada i que no suposa més càrrega des d'un punt de vista administratiu, ni de seguiment d'aquesta situació.

Si segurament es planteja aquest impost especial sobre les embarcacions és perquè, entre altres coses, les embarcacions es mouen i no només es mouen pel territori nacional, sinó també es mouen pel planeta, sobretot les embarcacions de grans dimensions i canvien de pavelló. Per tant, què passa quan una embarcació canvia de pavelló? Vull dir, perquè si ara mateix pagava un tipus fix a la compra i passa a pagar-lo anualment, però als dos anys canvia de bandera, deixarà de pagar aquest impost, almanco a l'Estat espanyol, el pagarà a altres bandes si és que existeix aquesta tributació. En aquest sentit, a mi em genera dubtes.

Per tant, jo agrairia a la Sra. Pocoví que, en el seu torn de rèplica, ens pogués donar llum almanco de quina és la vocació del Govern respecte d'aquesta qüestió. Sí que li avanço que de totes, totes, el punt 2 el votarem en contra, perquè no considerem que les embarcacions de lloguer hagin d'estar exemptes de cap tipus d'impost. Per tant, jo agrairia a la Sra.

Pocoví que ens pogués aclarir quin és el model del Partit Popular en matèria nàutica.

Moltíssimes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Pel Grup Parlamentari Mixt, té la paraula el Sr. Castells per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Gràcies també a la Sra. Pocoví per aquesta iniciativa, que li he de dir que m'ha costat una mica entendre, perquè d'una banda hi ha una exposició de motius que vostè ara ha reproduït i que em sembla ben articulada i que em sembla..., no estic d'acord amb tots els elements, però que em sembla que és un discurs coherent; i després una sèrie de punts que jo contrastant-los amb l'actual llei vigent d'impostos especials, no acab d'entendre o tal vegada hi ha algun element que no està ben formulat a la proposta de proposició no de llei.

Aniré per parts. El primer punt, m'agradat això de l'impost monofàsic, la veritat és que no coneixia aquest terme, això del monofàsic, el trifàsic o el multifàsic, és a dir, el que es va pagant any rera any, jo crec que aquí l'objecció que tinc no és de coherència amb l'exposició de motius, sinó simplement d'una divergència ideològica. És a dir, jo crec que un impost, és a dir un IVA o un impost especial grava un fet imposable, i una matriculació periòdica grava un altre fet imposable, és a dir, estem gravant el consum. Llavors, jo crec que és just gravar el fet imposable em compro un vaixell? Resposta de MÉS per Menorca, sí.

Després una altra cosa són els impostos de matriculació. Els impostos de matriculació són impostos que van dirigits a compensar els impactes que aquell vehicle té per la seva circulació. Llavors, és coherent i és lògic que un vaixell pagui un impost de matriculació? Sí, hi estic d'acord. És a dir, des del punt de vista de MÉS per Menorca, és lògic que hi hagi les dues figures. El que em sembla escandalós és que la segona no hi sigui, perquè són coses absolutament diferents, són manifestacions de capacitat econòmica absolutament diferents, una és tenir la capacitat de comprar-se un vaixell i l'altra és tenir la capacitat de mantenir-lo en el temps, més encara quan l'impost especial grava vaixells de més de 8 metres. Jo penso que hem d'assumir que evidentment quan algú es compra un vaixell de més de 8 metres, sense que es pugui considerar que és un objecte d'alt luxe, home!, denota una capacitat econòmica important, comprar-se un vaixell de 8 metres i mantenir-lo.

Llavors, ha de pagar IVA aquesta embarcació? Per descomptat. Ha de pagar impost especial? Aquest tema seria més discutible, des del punt de vista de MÉS per Menorca, sí, és lògic que pagui un impost especial. I després, això no és incompatible en què hi hagi, doncs, un impost, jo li dic plurifàsic -utilitzant aquesta terminologia- també em semblaria lògic. És a dir, igual que un cotxe paga IVA quan el compres i després pagues impostos de circulació quan circules. Si això ho feim amb un cotxe, no sé per què no ho hauríem de fer amb una embarcació. El cas és que el cotxe no té un impost especial, val.

Següent punt. Aquesta potser és l'objecció més gran que tinc, perquè és una objecció de fons. Modificació de l'article 66 per a l'exempció de les embarcacions impulsades a rem i pala. Clar, jo veig l'article 66 de la Llei d'imposts especials, punt 1, lletra i) i lletra a) i ja les veig exemptes. És a dir, m'agradaria que en la seva segona intervenció ens expliqués bé aquesta exempció d'aquestes embarcacions, perquè precisament l'article 66 és d'exempcions i surten d'una banda les embarcacions impulsades a rem i pala, així com "*los veleros de categoria olímpica*", diu el propi l'epígraf i).. I l'h): "*las embarcaciones y los buques de recreo de deportes náuticos, cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas, reconocidas oficialmente y destinadas (...) exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza, para el gobierno de las mismas*".

Clar, diu que perdran el dret amb aquesta exempció quan es destini al lloguer. Clar, llavors jo veig que aquí, estem una mica..., si vostè m'ho permet, Sra. Pocoví, fem passar bou per bèstia grossa, volem posar en el mateix sac d'exempcions unes coses que ja estan exemptes, amb una que ara és l'excepció de l'excepció, no està exempta. Jo, sumant-me al que han dit el Sr. Borràs i el Sr. Rosa, amb aquest element tampoc no hi puc estar d'acord.

Igual li diria en el punt 3. El punt 3 on proposen modificar, per configurar el subjecte passiu com el titular, jo veig que actualment l'article 67 parla de "*las personas a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación*". Se m'escapa, segurament hi ha un matís que jo desconec, entre per què no està bé aquesta definició que actualment té la llei i la que vostè ens proposa de titulars de l'embarcació. Entre "*persona a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación*" i titular de l'embarcació no hi veig massa diferència. Per tant, no entenc exactament quina modificació se'ns està proposant.

I acabo tot d'una Sra. Presidenta. Respecte de l'article 69, que és el que diu quin és el fet imposable, no acabo d'entendre tampoc el que ens proposa. Modificar l'article 69 que no sigui d'aplicació, que és el que regula el fet imposable en aquest import per a embarcacions -acabo tot d'una, Sra. Presidenta-, clar, vostè ens diu que en lloc del que diu la llei, que es determini la quota tributària, en funció del paràmetre que (...) la capacitat econòmica, de qui?, del que compra? Per tant, serien diferents quotes tributàries, en funció de la capacitat econòmica del que compra...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Castells, s'ha excedit del temps...

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Acabo immediatament Sra. Presidenta. Tot això no m'ha quedat clar, tot i que ja veu que en principi sóc molt escèptic i dubto molt que pugui donar suport a la proposició, sí que li agrairia que aclarís aquests aspectes, perquè amb la Llei d'imposts especials a la mà, no em queda clar.

Gràcies, Sra. Presidenta per la seva benevolència.

LA SRA. PRESIDENTA:

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

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchísimas gracias, Sra. Presidenta. Decirle a la Sra. Pocoví que apoyaré la proposición no de ley, porque creo que los objetivos que se plantean en ella van en la dirección en la que todos los grupos, sin excepción, de esta cámara queremos. Otra cosa es que lo manifestemos, o algunos lo manifiesten correctamente o no, pero todos queremos y buscamos el objetivo que se plantea aquí, que es -y lo hemos dicho muchas veces- decrecer en turismo de cantidad y buscar el turismo de calidad. La náutica, precisamente nos lleva al turismo de calidad y no al turismo de masas.

Por tanto, todo lo que signifique potenciar el turismo náutico, evidentemente, redundará en un aumento del turismo de calidad, en vez del de cantidad. Luego, al potenciar el mundo de la náutica, potenciamos también la industria náutica. Hace poco, digo hace poco porque no recuerdo exactamente, creo que hace una o dos semanas, MÁS por Mallorca planteaba, su portavoz, el Sr. Apesteagua, planteaba o pedía al Gobierno un plan de reindustrialización de las Baleares. Claro, si potenciamos la náutica, indirectamente estamos potenciando la reindustrialización de Baleares, porque la náutica conlleva astilleros. Por tanto, es industria la fabricación de embarcaciones y todo lo que ello conlleva, una serie de industria auxiliar en torno a la industria náutica, que es muy importante.

Por tanto, no solamente tenemos que ver en esto la posibilidad de que les pueda salir más barato, por decir así, alquilar una ancha a unos turistas que vienen aquí, sino que vamos a potenciar la industria náutica, que también es industria. A mí me gustaría, si me lo permiten -lo voy a decir con todo el cariño y con toda la diplomacia que pueda-, ya no estamos en la industria, o en la visión de la industria, no digo que lo tengan ustedes, que pueden tener algunos, del acorazado *Potemkin*, de la película de Eisenstein famosa. O no estamos de la industria como cantaba Radio Futura, del *Tonto Simón*, que "de su cráneo rapado al cero, cuelga una gorra de obrero".

Todo esto ha cambiado muchísimo, ya no estamos en esto. O sea, si alguien piensa que reindustrializar Baleares, significa ir a una industria pesada, sucia, donde salen unos obreros cabizbajos con unos gorros ahí, que votan todos a la izquierda y corean las canciones y los vítores de Pablo Iglesias, pues esto ya se ha acabado, esto ya no existe, estamos en otros conceptos de la industria.

Por tanto, yo creo que tenemos que ver un poco más allá de lo que tenemos delante de nosotros, mucho más allá y ver que hay una industria muy potente, muy limpia, muy distinta a todo eso que irónicamente les estaba planteando ahora y que puede potenciar la economía de Baleares, que de alguna forma, aunque no sea directamente, toda, lo queramos o no, está relacionada con el turismo. Es evidente, los turistas navegan, comen, visten, compran, entonces, de alguna manera todo indirectamente está relacionado con esto. Pero es una buena

ocasió para potenciar, tengo que decir aquí que conozco no solamente a varios empresarios de la industria náutica en Menorca, sino también algunos trabajadores, y están muy contentos cuando se van a una feria náutica y gente de fuera de Menorca les compran las embarcaciones, estamos exportando embarcaciones. En Mallorca pasa exactamente igual.

Por tanto, yo creo que todo esto va a ser en beneficio no solamente del turismo náutico, sino también de la industria náutica y, en ese sentido, y en relación a lo que pedía MÉS por Mallorca de potenciar la reindustrialización de Baleares, pues ahí tenemos una buena oportunidad y tenemos una buena ocasión para conseguir diversificar un poco la economía.

Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies. Té la paraula per contradiccions el grup proposant, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, Sr. Borràs, m'ha sorprès el seu vot en contra, li he de ser sincera. Bé, no m'ha sorprès... veient que... ve de qui ve, però sí que m'ha sorprès tenint en compte que, per les seves iniciatives respecte del club nàutic que ha presentat a aquesta comissió, vostè..., no, m'ha semblat sempre que ha estat una persona sensible davant aquest món nàutic que és tan important per a la nostra comunitat, i per això li dic que sí que m'ha sorprès ara la seva posició en contra. No sé si és una posició en contra perquè és una iniciativa proposada pel Grup Popular o simplement..., no ho sé, però m'ha sorprès.

Però, bé, sí li diria que vostè ens ha parlat de paràmetres ambientals, perquè, és cert, jo li he posat que era una de les raons que no es tenien en compte, com puguin ser, per exemple, les emissions de CO₂, però sí en el punt 4 de la proposició no de llei, quan parla de modificar aquesta tarifa o aquesta quota tributària, va en funció d'uns paràmetres objectius i, en funció d'aquests paràmetres objectius, aquí també hi caben els paràmetres de tipus ambiental que es puguin tenir en compte a l'hora d'atreure.

També igualment m'ha sorprès respecte d'aquest punt la intervenció del Sr. Castells, que ha comentat..., però que es miraran el comprador, no és el comprador, aquesta quota tributària que es pretén reformular i a veure com es pot actualitzar serien paràmetres de les característiques pròpies de l'embarcació. Igualment es fa ara a l'hora de passar a pagar un impost de circulació d'un cotxe. Si anam a l'ajuntament l'impost de circulació no passarà... segons les cilindrades, segons el seu consum, no som massa tècnica ni mecànica, però sí que crec que tots sabem que no és el mateix impost de circulació per a qualsevol tipus de vehicles. Per tant, no es mira la càrrega econòmica del comprador, sinó de l'embarcació que vostè o que l'interessat vulgui comprar.

Quant a l'exempció de les embarcacions de les escoles nàutiques, està en el punt 2, evidentment, es demana una exempció. El Sr. Borràs ens deia que hi hagués una exempció,

evidentment, les escoles nàutiques no tenen embarcacions de gran eslora, per tant, estarien incloses dins aquestes.

Nosaltres en cap moment no plantejam l'eliminació d'aquest impost, tot el contrari. El Sr. Castells també ens deia al primer punt: és un impost de matriculació. Nosaltres hi estam totalment d'acord, compres, l'IVA, evidentment, s'ha de pagar l'IVA, en el moment que es compri l'embarcació, igual que en comprar qualsevol producte es paga l'IVA corresponent a aquest producte, evidentment.

Ara bé, aquest impost especial tampoc no diem que es redueixi. Tenim aquí, hi ha altres comunitats, per exemple, a Canàries paguen un 11% d'aquest impost especial; a Ceuta i Melilla paguen... s'ha eliminat aquest impost. És a dir, nosaltres el que pretenem és que a l'hora de comprar l'embarcació, o la intenció d'aquesta PNL és que a l'hora de comprar l'embarcació, evidentment, es pagui el 21%, perquè així pertoca, i aquest impost especial no reduir-lo, mantenir-lo en el 12%, però sí que..., bé, al 12%, però tenint en compte uns paràmetres objectius al quals he fet referència abans i que no fos monofàsic, que no fos anual, sinó que es perllongàs al llarg de la vida d'aquesta embarcació. És a dir, vostè compra una embarcació, paga l'IVA i em diu l'impost per a aquesta embarcació serà de 100, i vagi pagant de 100. I quan vostè, igual que un cotxe, dona de baixa definitiva aquell cotxe, idè ja està, mentre no es doni de baixa vostè ha de seguir pagant.

Igualment, a l'hora de transmetre o de vendre aquella embarcació aquest impost se seguirà... se seguiria pagant.

Nosaltres consideram que..., i evidentment crec que vosaltres no hi estareu en contra que el sector nàutic és un sector molt important a la nostra comunitat, és un dels motors econòmics de la nostra comunitat, concretament representa un 3,1% del nostre producte interior brut. Tenim la sort de ser líder nacional i un referent a l'àmbit internacional. Les activitats del sector nàutic són molt amples, n'hem parlat aquí diverses vegades a diferents comissions, però una de les activitats també és el mercat de les embarcacions, corresponent exactament a aquesta matriculació.

He de dir..., bé, donar les gràcies al Sr. Cardona, que ha expressat estar d'acord...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, Sr. Pocoví.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

... amb aquesta reformulació.

I, repetesc, no es tracta d'eliminar cap impost, es tracta de reformular el pagament d'aquest impost, perquè pensam..., i bé, és una reivindicació, evidentment, del sector nàutic, i pensam que afecta negativament la competitivitat del sector, en lloc de comprar una embarcació aquí a Balears, què faran?, l'aniran a comprar a un altre lloc.

I jo pens que nosaltres aquí hi som per donar suport a les empreses...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Pocoví, hauria d'acabar.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

..., hi som per donar suport a les empreses de la nostra comunitat. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Acabat el debat, passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 6564/24.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Disculpi, Sra. Presidenta, demanaria vot separat.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé, de?

(Remor de veus)

Sr. Castells?

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Demanava votació separada.

LA SRA. PRESIDENTA:

Punt per punt?

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Bé, en el meu cas, l'1 i el 3, per una banda, i el 2 i 4 per una altra.

LA SRA. PRESIDENTA:

Hi està tothom d'acord? 1 i 3, 2 i 4.

Iniciam la votació dels punts 1 i 3 d'aquesta proposició.

LA SRA. SECRETÀRIA:

8 a favor, 4 en contra i 2 abstencions.

LA SRA. PRESIDENTA:

Queden aprovats aquests dos punts.

Passam ara a la votació dels punts 2 i 4.

LA SRA. SECRETÀRIA:

8 votos a favor, 6 en contra.

LA SRA. PRESIDENTA:

Queda aprovada aquesta proposició no de llei.

2) Proposició no de llei RGE núm. 6798/24, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a establiment d'obligacions de servei públic a la ruta marítima entre els ports de Ciutadella i Alcúdia.

A continuació, passam al debat de la Proposició no de llei RGE núm. 6798/24, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a establiment d'obligacions de servei públic a la ruta marítima entre els ports de Ciutadella i Alcúdia. Per a la seva defensa, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Borràs, per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta, bona tarda, una vegada més. Fa uns anys el Sr. Oliver, en aquells moments president de CAEB, la federació d'empreses de les Illes Balears, em va contar una anècdota que li va succeir a Eivissa amb un president, llavors, del Consell Insular d'Eivissa, parlaven sobre el descompte de residents, sobre les freqüències aèries, etc., i el president de CAEB, el Sr. Oliver, va dir al president d'Eivissa: no, és que als mallorquins també els interessa moltíssim el descompte, perquè també nosaltres venim a Eivissa. I el president del Consell d'Eivissa, molt astut, li va contestar: sí, però diran, com veniu?, però la gent de Mallorca quan va a Eivissa va a vendre i la gent d'Eivissa quan va a Mallorca va a comprar i, evidentment, no és el mateix viatjar per vendre que viatjar per comprar.

Aquesta anècdota ve arran que, evidentment, en el trànsit marítim, que de cada vegada té més importància i volem que tenguim més importància entre les nostres illes, la inclinació natural de les companyies, per lògiques comercials evidentment, perquè segurament el trànsit és superior i també perquè has de tenir establerts els ports base a l'illa de Mallorca, els costos per a ells, diguéssim, estructurals, són menors, fa que la ruta entre Ciutadella i Alcúdia normalment sigui plantejada per part de les companyies, diguéssim, per satisfer els interessos del sentit Mallorca i Menorca.

I està molt bé que aquest sentit estigui ben cobert, evidentment, no discutim aquestes rutes, aquestes freqüències, els horaris que tenen aquestes rutes, sinó que pensam que també, i perquè és d'interès públic, seria convenient que per a qui és competent del trànsit entre ports, trànsit de cabotatge a les Illes Balears, que és el Govern de les Illes Balears, Ports de les Illes Balears, concretament, es plantegés la conveniència també d'establir unes obligacions de servei públic o un contracte marítim, que són les opcions que es tenen d'acord amb la legislació vigent, que respongués també a les necessitats de Menorca en el sentit de poder accedir per via marítima, tant persones, com mercaderies i vehicles a Mallorca, ruta Ciutadella-Alcúdia, poder fer un mínim de deu hores efectives de feina en destí en uns horaris que responguessin a les seves necessitats; és a dir, sortida de Menorca a primera hora del dia, arribada a Mallorca..., tornada des de Mallorca a última hora del dia a una hora que permeti les deu hores en destí i, per tant, poder fer les activitats econòmiques, culturals, d'oci, educatives, formatives que necessitin fer les persones de Menorca que es vulguin desplaçar via marítima, perquè així ho considerin, perquè ho hagin de fer necessàriament amb vehicle, perquè parlam de mercaderies i no només de persones, per les raons que siguin, puguin satisfer els seus interessos.

En aquest sentit, per tant, plantejam aquesta iniciativa que demana un punt únic, que el Parlament insti el Govern a establir l'obligació de servei públic en aquesta ruta. Sí que sabem, efectivament, positivament que són complicades les declaracions d'obligació de servei públic, ho són les aèries i no ho són manco les marítimes. Les normatives de lliure concurrència de la Unió Europea dificulten o dilaten moltes tramitacions en el temps -ho veiem en el cas del decret pel que fa a l'illa de Formentera, que du, crec, que almanco un any, més d'un any, potser dos anys ja als despatxos de Brussel·les i no se sap notícia-, sabem que açò és lent i complicat.

En aquest sentit, el Grup Popular, el Sr. Mesquida, ens presenta una alternativa, com una transitòria que diu: mentre no s'aconsegueixi anem a fer-ho, a intentar-ho d'una altra manera. A nosaltres ens sembla raonable que mentre no hi hagi una manera de donar garantia d'estabilitat permanent al que demanam, es pugui cercar una alternativa. No veiem molt clar el tema de les millores que siguin necessàries. El Sr. Mesquida ja me n'ha parlat d'algunes que sí que ells entenen que ho són.

Evidentment, si s'han de fer aquestes obres i açò té uns mesos de feina, entenem que és raonable, si és imprescindible que s'hagin de fer, que es facin, però que açò no demori més del necessari el compliment efectiu del que aquí demanam...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, Sr. Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

... -estic acabant, Sra. Presidenta-, no li deman tant de fixar un termini estricte sinó, diguéssim, igual si després podem fer un minut de recés per fixar alguna transacció que permeti, amb el vistiplau de tots els grups, fixar una mica més aquest punt de les obres, aquesta funció transitòria. Res més, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies. Pel Grup Parlamentari Popular, que ha presentat l'esmena [RGE núm. 7432/24](#), per la seva defensa té la paraula el Sr. Mesquida, per un temps de cinc minuts.

EL SR. MESQUIDA I PALLICER:

Gràcies, presidenta, bona tarda, senyores i senyors diputades i diputats. Bé, en primer lloc, agrair al Grup Parlamentari Socialista la presentació d'aquesta PNL, relativa a la ruta marítima entre els ports de Ciutadella i Alcúdia. Estam totalment d'acord amb les apreciacions que fa el grup proposant a la seva exposició de motius pel que fa a les diferències existents, tant a nivell demogràfic com conseqüentment econòmic, entre l'illa de Menorca i de Mallorca i que afecten la configuració de les comunicacions entre les dues illes; en aquest cas les marítimes.

Açò té una sèrie de implicacions, entre d'altres, que les navilieres que en règim de lliure competència operen la ruta entre Alcúdia i Ciutadella dissenyen els seus programes de freqüències de forma que no s'afavoreixi actualment ni els residents ni les empreses de Menorca a l'hora de planificar els

seus desplaçaments a Mallorca via Alcúdia, especialment en temporada baixa.

És una situació que també és extrapolable, com han comentat, a les illes d'Eivissa i Formentera. Tot i que la inauguració del port de Son Blanc a Ciutadella va obrir una important via de comunicació entre les dues illes, amb dades de trànsit no han aturat de créixer pràcticament des del seu inici, també és cert que aquests desequilibris s'han agreujat durant els darrers anys.

La Llei 11/2020, d'1 de novembre, de transport marítim de les Illes Balears, declara d'interès estratègic, amb la finalitat de garantir la suficiència dels serveis, la línia regular de transport marítim entre el port de Ciutadella i el port d'Alcúdia. A més, inclou com a obligació de servei públic en aquesta línia estratègica una freqüència mínima diària d'anada i tornada, que aquesta freqüència la tenim, ja existeix, el que passa és que, com molt bé comentava el Sr. Borràs, el problema sorgeix en èpoques sobretot de baixa demanda, quan les navilieres han de reestructurar el seu programa de freqüències i ho fan, com no podia ser de cap altra manera, amb criteris de rendibilitat, i, per tant, perjudiquen els residents a Menorca que veuen com no poden gaudir de les freqüències idònies que permetin anar i tornar durant el mateix dia amb un marge d'hores suficient per poder desenvolupar la seva activitat o realitzar les gestions que desitgin.

Aquest és l'origen de la petició que formula el grup proposant a aquesta PNL, però també voldríem apuntar que qualsevol iniciativa per treure a concurs una contractació d'obligació de servei públic marítim passa per tenir aprovat el decret de transport marítim, que, com vostè sap, fa molts d'anys que està pendent de rebre el vist-i-plau de la Unió Europea, bàsicament perquè els criteris de rendibilitat, lògicament, són molt estrictes, i també està subjecte al vist-i-plau de la Comissió Nacional del Mercat i de la Competència.

Per tant, ateses aquestes barreres administratives, traves administratives, bé, de les quals en el Ministeri de Foment n'estan totalment assabentats, entre ells el secretari general de Transport Marítim, el Sr. Benito Nuñez; doncs, bono, nosaltres, des de la Conselleria de la Mar i la Direcció General de Transport Marítim de la comunitat autònoma, no ens hem quedat de braços creuats sinó que ja fem feina en la implementació d'una sèrie de millores a l'estació marítima de Son Blanc, que permetin incentivar les navilieres per aconseguir que almanco un vaixell pugui pernoctar en el port de Ciutadella i oferir una nova freqüència més atractiva i orientada a les necessitats dels residents i empreses localitzades a Menorca.

Concretament, es col·loca una línia de defensa reforçada en el moll de l'estació per donar més seguretat als vaixells que hi quedin amarrats. També es treballa per instal·lar una connexió elèctrica a terra que permeti als vaixells deixar d'emprar els seus mateixos generadors durant la seva estada i evitar els renous i les molèsties als vesins, com, per exemple, passa ara i és motiu de queixa al port de Maó.

Amb aquestes iniciatives, torn a repetir, el que es pretén és afavorir la reducció dels bons d'emissió que paguen les

navilieres, en fomentar les bones pràctiques mediambientals i, en conseqüència, fer possible la reducció de les taxes que paguen actualment per tal d'incentivar, com he dit abans, la creació d'una freqüència adaptada a les necessitats dels menorquins. Açò també suposaria, en cas que es pogués aconseguir, una millora en la seguretat i la connectivitat de l'illa de Menorca.

El Govern de les Illes té com a objectiu fonamental facilitar al màxim l'operativa de totes les companyies marítimes que operen dins l'àmbit comercial dels ports gestionats per la comunitat, amb el benentès que açò sempre fomentarà la competència i acabarà beneficiant els usuaris.

En aquest sentit, consideram molt positiva la presència de dues navilieres en aquest moment, oferint el servei de transport entre Alcúdia i Ciutadella, i aquesta situació, lògicament, estam interessats que es mantengui.

Per tot l'anteriorment exposat, hem presentat aquesta esmena de modificació, per complementar el text inicial de la resolució, i esperem que pugui ser acceptada pel grup proposant i la resta de grups, i ho fem des d'un punt de vista constructiu absolutament.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. En el torn de fixació de posicions, pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Rosa, per un temps de cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltíssimes gràcies, Sra. Vicepresidenta i moltíssimes gràcies, Sr. Borràs per dur aquesta proposició no de llei, que crec que convindrem tots que vostè és un apassionat de la mar i que, per tant, ens du iniciatives marineres.

Les Illes Balears som un territori insular, això és un fet incontestable, fins i tot els terraplanistes això no ho podran negar i, per tant, hi ha una discontinuïtat territorial i davant aquesta discontinuïtat territorial, vull dir, això té uns impactes, té uns impactes a l'hora de desplaçar-nos d'un lloc a un altre i que, per desgràcia, de moment, només hi podem anar en vaixell o en avió, no tenim altres mitjans de transport a l'abast. I davant aquesta situació, jo crec que les administracions públiques poden optar per dos models diametralment diferents, d'un costat un model exclusivament basat en el mercat, que el mercat ho reguli tot, i que, per tant, el mercat proveeixi els béns, els serveis i les necessitats que tenen els ciutadans i, per tant, si hi ha demanda, hi haurà oferta, si no hi ha demanda, doncs mala sort. I clar, aquest seria el model de mercat. El model de les polítiques públiques es plantejar quines són les necessitats de la ciutadania i com podem donar-hi resposta, en el cas que el mercat no hi arribi.

Crec que precisament el plantejament que ens fa avui el Sr. Borràs, ens posa de manifest que hi ha casos concrets en què el model actual de lliure mercat no funciona. El model que ha estat molt eficient en crear oferta de transport marítim, almanco

en els moments en que hi ha molta demanda, i això és un fet incontestable, són capaces les navilieres de dur vaixells, el 23, el 24 i 25 de juny, per exemple. Això és un fet incontestable. El que passa és que segurament són menys eficients, o no tenen aquesta capacitat de dur vaixells quan la gent hi ha d'anar per fer feina. I aquest és un problema, és un problema perquè si realment ens creiem el fet que som un arxipèlag, que volem que la gent pugui anar d'un lloc a l'altre, anar-hi a fer feina, anar a fer uns serveis, sigui per comprar o per vendre, Sr. Borràs, crec que és important tenir els mecanismes que ho facin possible i un d'aquests és una obligació de servei públic.

Crec que el mateix que planteja el Sr. Borràs per a Menorca, ho hem viscut, per desgràcia, ho seguim vivint a altres illes com Formentera, hi ha una sobreoferta a moments que no són necessaris, quan no fa falta, i hi ha una infraoferta en els moments en què sí fa falta. Fa falta, em refereixo per a la gent que hi viu, i aquest és el problema, que, al final, si ho fiam tot a les mans del mercat, els únics que pesen són els usos turístics o els usos lúdics que efectivament, no tenen la mateixa urgència.

En aquest sentit nosaltres donarem suport a la proposició no de llei. Moltíssimes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Pel 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 començaré recordant que a la legislatura passada es va aprovar, per part del ple, una proposició no de llei de MÉS per Menorca, que a un dels seus punts demanava això que ara demana el Sr. Borràs, el PSOE va presentar esmenes en el seu dia i vàrem arribar a una sèrie d'acords. Curiosament, només ho dic com a..., he repassat aquell debat, curiosament el PP, tot i que era a l'oposició, es va abstenir en el tema de l'obligació de servei públic, és va arribar a un acord amb el Govern que tampoc no s'ha dut a terme. Llavors no hi ha obligació de servei públic.

Llavors, en aquells moments, el Govern donava una mica les mateixes justificacions que ara ha donat vostè, Sr. Mesquida. I bé, la veritat és que tenim una Llei de transport marítim que estableix una obligació de servei públic, igual que l'estableix com l'estableix, la podria establir d'una altra manera, el que passa és que aquí sempre hem anat una mica amb un programa de mínims. Jo pens que si pot haver-hi una obligació de servei públic, si està justificat davant la Unió Europea una obligació de servei públic en els interilles de vol aeri, és a dir, si s'ha aconseguit convèncer la Unió Europea que el transport aeri interilles era obligació de servei públic, a veure, no és tan difícil entendre que algunes connexions marítimes també han de ser obligació de servei públic, per exemple, a Eivissa-Formentera, per descomptat, però Ciutadella-Alcúdia també, per què? Perquè no totes les necessitats de transport que justifiquen l'establiment d'una obligació de servei públic entre Menorca i Mallorca, es poden satisfer amb el transport aeri, perquè hi ha algun tipus de

transport que no es pot fer aèriament i, per tant, està justificat que es facin en vaixell.

Per tant, jo no vull menystenir en absolut les explicacions que vostè ha donat de les millores que es fan al port, però sincerament, crec que són insuficients. És a dir, encara que es faciliti a les navilieres la competitivitat, que està molt bé, que s'ha de fer i que ho aplaudesc, home, substituir una obligació de servei públic amb aquestes millores, em sembla que no aconseguim l'objectiu.

Jo crec que hem de superar una mica el marc mental que l'obligació de servei públic suposa una interferència en la lliure competència, per què ho dic? Perquè la lliure competència, evidentment, es predica entre les diferents navilieres. L'obligació de servei públic es pot establir de manera que, les condicions de competència entre les diferents navilieres no quedin alterades. Per exemple, es fa amb les obligacions de servei públic aèries. Per exemple, si establim, dintre de l'obligació de servei públic entre Ciutadella i Alcúdia, que hi ha d'haver-hi per força, com proposa aquesta proposició no de llei, que supòs que ja s'imaginem que hi votaré a favor, al matí i una de tornada el capvespre o a darrera hora del capvespre, aquesta obligació es pot obligar que la satisfacin conjuntament i solidàriament totes les companyies que operin aquesta línia.

De manera que no cal que siguin totes les companyies que cada dia garanteixin aquest servei, sinó que les companyies, quan exploten aquesta línia, saben que tindran una obligació que s'hauran de repartir entre els que operen, doncs, típicament si fossin dues companyies, doncs, unes hauran de fer els dies parells i les altres els dies imparells, per dir-ho així. Per tant, ells poden fer un càlcul dels costos d'explotació d'aquesta línia i poden establir la seva política de preus, tenint en compte, a més a més, que aquí hi ha una subvenció encoberta, a través del descompte de resident que tenen aquestes companyies. Descompte de resident i altres descomptes que, en el cas del transport marítim, són molt importants, com, per exemple, els descomptes de família nombrosa, que arriben a ser d'un percentatge molt elevat.

Per tant, és a dir, hi ha gent que acaba fent aquest trajecte pagant només el 10% de l'import. Què vull dir amb això? Que ja se subvenciona de forma molt intensa aquestes companyies a través del descompte de resident i, per tant, a mi no em semblaria gens descabellat, ni em semblaria que ningú pugui dir que s'alteren les condicions de competència, obligant a qui es beneficia de l'operació d'aquesta línia, doncs imposar-li una petita obligació, que consisteix a fer un determinat trajecte diari.

Per tant, jo tinc la sensació de vegades, Sr. Mesquida, i ara, com que vostè ha parlat en nom de la conselleria, que de seguida es baixen els braços en aquest tema, és a dir, amb el tema de fer força, i ho dic per l'actual Govern i per l'anterior, de fer força i d'argumentar, i ja donar per fet que ens diran que no, sense portar-ho fins a les últimes conseqüències, perquè, a més a més, no hem d'oblidar, i amb això acabo, que és que els competents són nosaltres. És a dir, aquesta és una ruta marítima interna, de la comunitat autònoma, i els competents per regular-la, com fa la Llei de transport marítim, som nosaltres. Llavors, fem ús de les nostres competències, de les nostres

capacitats, establim aquesta obligació de servei públic, negociem amb les navilieres i solucionem d'una vegada aquesta qüestió, en la qual es veu absolutament que l'interès dels ciutadans, en aquest cas, de Menorca, en general, i de Ciutadella, en particular, són l'últim interès als quals dona resposta al Govern de les Illes Balears, quan regula el transport marítim.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

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

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Vull donar les gràcies al Sr. Borràs, per haver dut aquesta PNL, i també al Sr. Mesquida, per l'esmena de modificació que presenta i també per totes les intervencions, que em sembla que són molt de seny totes, i crec que entre tots podem aconseguir fer quelcom que ens beneficiï a tots de qualque manera. És un tema que és molt sensible per als que som de Menorca, però també per als mallorquins, vull dir, crec que tots empram aquesta línia i, per tant, crec que d'aquest debat pot sortir alguna cosa positiva.

He dit que em semblava molt bé la PNL que presentava el Sr. Borràs, però em sembla molt bé també l'esmena, perquè crec que també hem d'anar alerta amb el que fem i s'ha de ser una mica prudents amb el que proposam, i em sembla que açò que "mentre no es donin les condicions per establir una nova obligació", doncs em sembla que és oportú.

Per tant, jo donaré suport a aquesta proposició no de llei si el Sr. Damià Borràs, expert navegant, admet l'esmena que li presenta el Sr. Mesquida.

I, finalment, he de dir que es nota, es nota que la redacció de la proposició no de llei prové d'una àgil ploma d'un senyor que ha estudiat el batxiller amb el Sr. Bosch Monjo i, per tant, moltíssimes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Procedeix ara la suspensió de la sessió per un temps de deu minuts, per la qual cosa es demana al grup proposant si vol una suspensió de la sessió o si podem continuar.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta, i perquè consti en acta mai, mai no he agafat el timó d'un vaixell de més de 8 metres, vull dir que un vaixell com un ferri dels que travessen (...) el màxim que he fet ha estat anar-hi de passatger, i fins i tot un dia m'hi vaig manejar, això ho record.

Anem per parts, a mi em semblaria raonable la proposta que fa el Sr. Mesquida, que mentre es tramita aquesta obligació de servei públic, és a dir, si es fessin les obres necessàries, perquè quan sigui concedida es pogués implementar immediatament. Però no és exactament el que diu la seva esmena. Vull dir, si

fos en aquest sentit, sí que l'acceptaria, però no diu açò, sinó que diu que fem les obres i després a veure si fem l'OSP o no.

Per açò, si després fem un moment i intentam fixar el text, igual podem arribar a una aproximació.

A veure, OSP, com bé deia el Sr. Castells, en aquest cas el consell, el Govern de les Illes Balears és competent per declarar aquesta obligació de servei públic, i després és la Unió Europea qui la de ratificar, d'acord amb les seves disposicions. Una obligació de servei públic no és *per se* una intervenció en el mercat, no ho és, una obligació de servei pública posa un marc en el mercat de quins són els mínims que l'autoritat pública considera que s'han de respondre. I si el mercat, després, *per se*, i el mercat poden ser una, dues, tres, quatre companyies combinadament o no, no compleixen, després intervé. L'obligació de servei públic de Menorca i Mallorca és exactament açò, mai no intervingut l'obligació de servei públic, mai s'ha establert el marc, les companyies han actuat motu proprio, han complert el que demana el ministeri en aquest cas, i, per tant, no hi hagut necessitat de la intervenció.

En el cas contrari, a la ruta Menorca-Madrid sí que és necessària la intervenció, concurs públic i subvenció per part del ministeri.

Nosaltres pensam que està plenament justificada la declaració d'obligació de servei públic en aquesta ruta, en el sentit, almanco en un sentit com el que demanam en aquesta iniciativa, si no penséssim que la Unió Europea ens pot dir que no, no ho demanaríem, i, en tot cas, el no ja el tenim. Per tant, si no ho demanem, no sabrem si ens diuen -Churchill crec que era- el no ja el tenim. Per tant, ho demanam, i si després la Unió Europea considera que no es compleixen les condicions, que estic segur que si s'acompleixen, ja farem.

Per tant, si allò que pretén el Grup Popular és simultaniejar la petició de tramitació de l'obligació de servei públic amb les millores que el Grup Popular planteja com a necessàries, evidentment, jo ho desconec, no som expert en ports i, per tant, em sembla raonable que hi hagi que s'estableixi un (...) al port, tant si fan pernocta o no els vaixells, però, en tot cas, si del que es tracta és de simultaniejar obres amb la tramitació de l'obligació de servei públic, hi puc estar d'acord, evidentment; si es tracta de dir: fem les obres i després ja veurem si demanam l'obligació de servei públic o no, crec que no podem acceptar l'esmena.

En aquest sentit, per tant, si la presidenta ens concedeix un breu recés per arribar a aquesta possibilitat d'acord o no, abans de passar votar, li ho agrairia.

En tot cas, ja els anticip que amb el literal que en aquests moments ens planteja el Partit Popular no hi podríem estar d'acord, perquè, és clar, diu: mentre no es donin les condicions per establir... I nosaltres diem les condicions...

(Se sent una veu de fons inintel·ligible)

..., ja, però no... que es diu mentre no es donin les condicions, i nosaltres diem les condicions,...

(Se sent una veu de fons inintel·ligible)

... nosaltres és que entenem que les condicions sí que es donen.

Per tant, sí ens dóna un recés, crec que si és el que diu, així com diu ara el Sr. Mesquida, és possible que arribem a bon port, mai millor dit.

LA SRA. PRESIDENTA:

Idò farem un recés de dos minuts, i si arriben a un acord, reiniciem per a la votació.

(Pausa)

LA SRA. PRESIDENTA:

Bé, prosseguim la sessió. Sr. Borràs, si ens vol explicar si s'ha arribat...

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, presidenta, crec que tots els grups hem arribat a una solució de compromís satisfactòria i crec que podem arribar a bon port amb iniciativa.

Els llegiré la transacció feta sobre l'esmena que ha presentat el Sr. Mesquida i que diria el següent: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears, mentre no s'autoritzi una nova obligació de servei públic entre els ports de Ciutadella i Alcúdia, a dur a terme totes les millores necessàries al port de Son Blanc de Ciutadella per afavorir la creació d'almanco una nova freqüència diària entre els ports de Ciutadella i Alcúdia, amb origen al port de Ciutadella a primera hora del matí, que permeti retornar a Menorca el mateix dia i garantir una estada mínima de deu hores al destí, Mallorca".

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Idò, acabat el debat, passarem a votar aquesta proposició no de llei amb l'esmena transaccionada. Votam.

LA SRA. SECRETÀRIA:

14 vots a favor.

LA SRA. PRESIDENTA:

En conseqüència, queda aprovada aquesta proposició no de llei.

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



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS