



DIARI DE SESSIONS DEL  
**PLE**  
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

D. L. P. M. 770 - 1987

II Legislatura

Any 1987

Número 5

Presidència  
del Molt Il·lustre Sr. Jeroni Albertí i Picornell

Sessió celebrada el dia 7 d'octubre del 1987,  
a les 17 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

**SUMARI**

I.—Informe de la Comissió de l'Estatut dels Diputats.

II.—Preguntes:

- 1.—R.G.E. núm. 798/87, presentada pel Diputat Sr. Sebastià Serra Busquets, amb la formulació següent:  
«Quàn pensa el Govern de la Comunitat Autònoma presentar al Parlament de les Illes Balears un Projecte de Llei sobre Ordenació del Comerç i Superfícies Comercials?»
- 2.—R.G.E. núm. 808/87, presentada pel Diputat Sr. Jaume Carbonero Malberti, amb la formulació següent:  
«Pensa el Conseller d'Obres Públiques aprovar qualcun dels ports esportius en tràmit abans que finalitzi l'elaboració del Pla Sectorial de Ports Esportius?»
- 3.—R.G.E. núm. 809/87, presentada pel Diputat Sr. José Luís Martín Peregrín, amb la formulació següent:  
«¿Por qué el B.O.C.A.I.B. publica única y exclusivamente las referencias que le son remitidas por la Delegación Provincial de Trabajo de Baleares sobre convenios colectivos y omite la publicación del texto articulado de los mismos?»

- 4.—R.G.E. núm. 810/87, presentada pel Diputat Sr. Valentí Valenciano López, amb la formulació següent: «Quins motius han estat els que ha aplicat la Conselleria d'Agricultura per distribuir les ajudes econòmiques als titulars d'explotacions avicoles afectades per la mortandat causada per la passada onada de calor de l'anterior mes d'agost?»
- 5.—R.G.E. núm. 799/87, presentada pel Diputat Sr. Sebastià Serra Busquets, amb la formulació següent: «Pensa el Govern de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears a través de la Conselleria d'Agricultura establir unes normes de qualitat i la corresponent marca de qualitat per a la fabricació de la sobrassada?»
- 6.—R.G.E. núm. 811/87, presentada pel Diputat Sr. Valentí Valenciano López, amb la formulació següent: «Quina va ser la investigació que va fer la Conselleria d'Agricultura sobre els productes utilitzats el passat mes d'agost a la Finca de Son Mesquidassa, del terme municipal de Felanitx, per tractar les tapereres, i que va tenir conseqüències tòxiques pels agricultors que els utilitzaren?»

### III.—Interpellació:

R.G.E. núm. 763/87, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la política general de Carreteres del Govern de la Comunitat Autònoma.

### IV.—Debats de Presa en Consideració de les Proposicions de Llei següents:

- 1.—R.G.E. núm. 733/87, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la Declaració de s'Estany del Peix de Formentera com a Àrea Natural d'Especial Interès.
- 2.—R.G.E. núm. 739/87, presentada pels Grups Parlamentaris Socialista i PSM-EEM, relativa a la Declaració de Sa Canova d'Artà com a Àrea Natural d'Especial Interès.

## I.—

### EL SR. PRESIDENT:

Sres. i Srs. Diputats. Bones tardes. Comença la Sessió. El primer punt de l'Ordre del Dia correspon a l'Informe que la Comissió de l'Estatut dels Diputats eleva al Ple de la Cambra, relatiu a la incompatibilitat del nou Diputat Il·lustre Sr. Pere Lluís Serra i Vich.

Prec, idò, al Sr. Secretari que procedeixi a fer lectura de l'Informe.

### EL SR. SECRETARI PRIMER:

Informe al Ple de la Cambra que es formula per part de la Comissió de l'Estatut dels Diputats, acomplint a l'establert a l'article 21 del Reglament del Parlament de les Illes Balears.

Il·lustres senyors, estudiada la declaració presentada per l'Il·lustre Sr. Diputat Pere Lluís Serra i Vich, als efectes d'exàmens d'incompatibilitats a què fa referència l'apartat 2n de l'article 7 del Reglament de la Cambra, i vists els articles 5 de la Llei 8/85, Electoral de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i 155.2 i 3 de la Llei 5/85, sobre Règim Electoral General, aquesta Comissió resol d'informar a la Cambra que el Diputat Il·lustre Sr. Pere Lluís Serra i Vich no està subjecte a cap tipus d'incompatibilitat amb l'exercici del seu càrrec. Palma, a 1 d'octubre del 1987. Signat pel Sr. Cosme Adrover i Obrador i pel Sr. Andreu Tuells i Juan.

### EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Secretari.

## II.—1)

Passam, idò, al punt segon, relatiu a preguntes. I començam per l'assenyalada amb el número 798/87, que presenta el Diputat Sr. Sebastià Serra i Busquets.

Té la paraula, el Sr. Serra.

### EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Gràcies, Sr. President. Fa una sèrie de mesos que tot un conjunt d'entitats econòmiques i socials varen presentar a aquest Parlament i als Portaveus de tots els Grups Parlamentaris i al Govern de la Comunitat Autònoma una petició formal que es fes una llei sobre ordenació del comerç i superfícies comercials. Ho feren, la petita i mitjana empresa i sindicats com UGT i Comissions Obreres. Durant la campanya electoral hi va haver un cert debat al respecte i, fins i tot, hi va haver unes declaracions del Conseller de Comerç i Indústria del Govern de la Comunitat Autònoma, que actualment continua essent el mateix Conseller, dient que el Govern pensava presentar aquest projecte de llei. El nostre Grup Parlamentari, aquest Diputat demana quan el Govern fa comptes presentar aquest projecte de llei.

### EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el representant del Govern, Conseller de Comerç i Indústria.

### EL SR. OLIVER I MUT:

Gràcies, Sr. President. Per poder presentar aquest projecte de llei, com molt bé sap el Sr. Sebastià Serra, és necessari que primer se'ns transfereixin les competències sobre aquest tema.

Gràcies.

### EL SR. PRESIDENT:

Vol replicar, Sr. Serra?

### EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Sí, molt breument. Sr. Conseller, em sap molt de greu, però l'hauré d'acusar de demagògia durant la pre-campanya electoral i campanya, perquè vostè, en aquell moment, ho donava per fet, i ara està dient que no. En aquest sentit no quedarà més remei que el Grup

Parlamentari PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca el dugui a aquest Plenari, i esperem que no ens vetin la tramitació d'aquest projecte de llei.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Sr. Conseller.

EL SR. OLIVER I MUT:

Gràcies, Sr. President. Malament començam, començam ja a acusar de demagògia. Jo mai no vaig dir de presentar un projecte de llei, a la campanya electoral el que vaig dir va ser de demanar les competències, mai d'un projecte de llei, i estic reafirmant les paraules que vaig dir en aquell temps, estam, el Govern, per presentar aquest projecte de llei, però primer hem de tenir les competències, demanem aquestes competències. El que passa és que el febrer es quan venç i haurem de renegociar l'etapa de les transferències. Demanem les transferències. Però vostè em demana una cosa molt concreta, la seva pregunta és concreta, quan pensa presentar el projecte de llei. Ja li ho he dit, quan tenguem les competències, Sr. Serra. Si vostè em fa una pregunta amb una doble intenció, l'error no és meu, l'error és seu, vostè redacti realment la pregunta que vol fer, i jo li contestaré el que vostè vol saber.

Moltes gràcies.

I.—2)

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula, a continuació, el Diputat Sr. Jaume Carbonero i Malberti, per fer la pregunta assenyalada amb el número 808/87.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Moltes gràcies, Sr. President. El dia 8, dia 11 de març del 87, aquesta Cambra va prendre en consideració, va aprovar una Moció presentada pel nostre Grup en el sentit de condicionar l'aprovació dels nous ports esportius al fet que s'hagués redactat i aprovat el Pla Sectorial de Ports Esportius. La pregunta al Conseller d'Ordenació del Territori és la següent: hi ha una nova composició a la Cambra, hi ha hagut unes eleccions, aleshores, nosaltres volíem saber si se sent vinculat encara per aquella Moció que va aprovar aquesta Cambra, si pensa aprovar qualche port esportiu abans que s'aprovi el Pla Sectorial de Ports Esportius.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller d'Ordenació del Territori.

EL SR. SAIZ GOMILA:

Sí, Sr. President. Sr. Carbonero, el Conseller d'Obres Públiques no pensa aprovar cap port esportiu, mentre no s'hagi aprovat el Pla de Ports Esportius.

II.—3)

EL SR. PRESIDENT:

La pregunta següent ha estat retirada, feia referència a publicacions del BOCAIB, pel Diputat Sr. José Luis Martín i Peregrín.

II.—4)

Passam, idò, a la següent. Té la paraula el Diputat Sr. Valentí Valenciano i López, per fer la pregunta assenyalada amb el número 810/87.

EL SR. VALENCIANO I LÓPEZ:

Gràcies, Sr. President. Aquesta pregunta va dirigida a la Conselleria d'Agricultura i concretament demana com pensa distribuir aquesta Conselleria les ajudes econòmiques que va acordar el Govern de la Comunitat Autònoma donar a les explotacions agrícoles que es van veure afectades per la mortaldat causada el passat estiu per l'ona de calor.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller d'Agricultura.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

Gràcies, Sr. President. Les greus calors que es varen produir dia 15 i 16 d'agost varen produir una mortaldat dins les nostres granjes, i un cop analitzades el 97 % d'aquestes, han donat un resultat d'una mortaldat de 39.905 pollastres, que representen 76.403 Kgrs., i unes pèrdues globals de 10.153.232,— Pts. El Consell de Govern de la Comunitat Autònoma quan va acordar aquesta ajuda extraordinària per a aquests fet catastròfic, va adoptar una sèrie d'acords, no sols donar com a subvenció excepcional 3 milions de pessetes a repartir entre els productors que varen ser afectats, sinó que també va adoptar la necessitat que s'ajustin aquestes produccions, aquestes indústries productores a un nou reglament d'estabulació i d'acondicionament dels animals vius, per tal que no es tornin produir aquests casos. És a dir, anava junt, aquesta ajuda, a la necessitat d'ajustar-se a aquest nou reglament.

Les empreses que han estat censades i de les quals tenim certificats de veterinaris, puntuals de cadascuna, de les morts produïdes, són en total 37, i pertanyen a 17 municipis diferents. La manera de repartir, obviamment, serà en base als certificats dels menescals titulars que a cadascuna d'elles han certificat el nombre de baixes produïdes.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Vol replicar? Té la paraula.

EL SR. VALENCIANO I LÓPEZ:

Gràcies, Sr. President. Bé, pel que diu el Conseller, aquesta mesura, vostès, el que pensen de fer és donar un tant per pollastre i donar una subvenció a tant el pollastre. El nostre Grup opina que aquesta és una mesura desafortunada perquè no beneficia en absolut als petits i mitjans agricultors, sinó que a qui beneficia és a les grans empreses, a les grans explotacions i, fins i tot, a alguna multinacional. A part d'açò, l'opinió que tenim, també, és que ja obre una nova dinàmica dins la línia de subvencions de la Conselleria, perquè si ara resulta que per una ona de calor, la Conselleria d'Agricultura o bé el Consell de Govern pot subvencionar, també, per la mateixa raó per una causa climatològica, si un dia, el mes de febrer, tenim que hi ha, pel que sigui, una mort de flor d'ametllers o una altra causa, resultarà que també haurà de subvencionar pels mateixos criteris, quina línia política seguirà, aleshores, aquest Govern?

A part d'això, també m'agradaria que quedàs ben palès que aquesta mesura, com deia abans, beneficia les grans explotacions i no beneficia ni als petits i mitjans agricultors, per què? Perquè es podria prendre una mesura que tengués en compte, també, el tipus d'explotació que és, i no hi ha raó per fer-se únicament i exclu-

sivament una distribució de tant per a unitat, sinó que també es podria fer tenint en compte altres factors, tenint en compte altres motius.

Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Sr. Conseller d'Agricultura.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

Gràcies, Sr. President. Sobre els beneficis a les grans produccions, això és incorrecte. Les subvencions es donaran als propietaris de les explotacions, no es donaran a les empreses comercialitzadores, com he dit són 37 granges, vostè sap que no hi ha, a Mallorca, no hi ha 37 grans explotacions, i es donaran puntualment en base als certificats dels veterinaris municipals sobre les bases, perquè creim que és el paràmetre més racional que podem trobar per donar aquestes subvencions. Per altra part, li vull fer avinent que aquesta mesura l'hem considerada i està així a l'acord del Govern, totalment excepcional, atès que es va produir per un factor especialment, en una situació gravíssima de supervivència, i en un moment en què una setmana abans entrades massives d'excedents de pollastre de la península havien produït una baixada del preu del pollastres de prop de 20,— Pts. el Kgr., situant tot el sector en una situació absolutament crítica. I no parlem de qualsevol sector, parlem d'un dels sectors que en aquests moments estan més mal vivint i amb una supervivència més difícil-tosa.

Gràcies.

II.—5)

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula, a continuació, el Diputat Sr. Sebastià Serra i Busquets, per formular la pregunta número 799/87.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller d'Agricultura, durant la passada Legislatura en vàrem parlar una sèrie de vegades, i començant aquesta, hem cregut oportú fer la pregunta. A veure si aquesta vegada, en aquesta Legislatura tan aviat com es pugui, podrem tenir unes normes de qualitat i una marca de qualitat per a la fabricació de sobrassada, ateses dues característiques, una, que la denominació d'origen és molt difícil, i, en segon lloc, que pensam que en aquestes illes el control de qualitat és més que necessari atesos els abusos que han comès alguns fabricants.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller d'Agricultura.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

Gràcies, Sr. President. La resposta, Sr. Serra, és afirmativa, des de l'any 1980 s'està intentant tipificar aquestes normes de qualitat de la sobrassada, com sabrà vostè, les normes legals estrictes no són competència nostra establir-les, si suggerim a l'Institut de Denominacions d'Origen quines han de ser aquestes normes i, a més, hem de tenir en compte que aquests darrers dos anys ha aparegut una iniciativa nova, que és la cria del porc negre, que s'ha de tenir en compte, també, s'ha de tenir en compte des del punt de vista que és l'autèntica raça mallorquina productora de sobrassada i hi ha experiències molt interessants aquests darrers dos

anys, que indiquen que és possible una recría d'aquesta espècie que estava quasi desapareguda, i ho hem de tenir en compte dins aquestes normes. I per tot això, nosaltres creim que no poden demanar una denominació d'origen, però sí un «label», una marca de qualitat de la sobrassada. La marca de qualitat ens dona una major flexibilitat a l'hora del reglament, ens permet que puguem entrar, que la sobrassada que es fabrica a Mallorca sigui feta amb matèries primes no exclusivament de l'illa, com sap vostè que succeeix, i per tal de fer això, nosaltres hem convocat una taula de feina, entre els productors, els industrials i les persones que puguin estar interessades en aquesta matèria, per tal d'anar començant a fer feina amb aquesta marca de qualitat.

També hem de dir que la nostra ambició és tenir tot aquest camí recorregut quan arribi el moment en què oficialment puguem demanar l'homologació de Mallorca, de les Illes Balears, dins el Mercat Comú, com a zona declarada de seure de pesta porcina africana, nosaltres tenim l'esperança que al final de la segona volta que estam fent d'erradicació els resultats són molt encoratjadors en aquest sentit, i creim que al llarg del 88 es podria aconseguir arribar als límits de trobar anticossos de pesta porcina, realment mínims, i demanar aquesta declaració que la zona de Balears està exempta de pesta porcina, amb la qual cosa, aquesta sobrassada, ja amb una marca de qualitat tendria unes possibilitats comercialitzadores que ara, en aquest moment, no té.

EL SR. PRESIDENT:

Sí. Té la paraula el Sr. Serra.

EL SR. SERRA I BUSQUETS:

Només insistir que es tracti de sobrassada de tot tipus de porc i de totes les Illes.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Sr. Conseller.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

Aquesta és la nostra idea, Sr. Serra.

II.—6)

EL SR. PRESIDENT:

A continuació, té la paraula el Diputat Sr. Valentí Valenciano i López, per formular la pregunta número 811/87.

EL SR. VALENCIANO I LÓPEZ:

Gràcies, Sr. President. Aquest estiu, a Mallorca, al municipi de Felanitx, concretament a una finca de Son Mesquidassa, es va atribuir un cas d'una utilització de productes fito-sanitaris que va tenir conseqüències tòxiques per als agricultors que els varen utilitzar. Aquest Diputat demana quina va ser la investigació que va fer la Conselleria d'Agricultura al respecte.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller d'Agricultura.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

Gràcies, Sr. President. Quan va aparèixer a la premsa la notícia que aquests productes fito-sanitaris emprats per les tapareres de Son Mesquidassa, a Felanitx, podien haver causat determinades lesions a la pell dels treballadors que s'havien contractat per a la recollida de la tàpera, aquesta Conselleria va demanar al Servei

d'Agricultura, si s'havien recomanat o no algun tipus de productes a aquella explotació agrària i quines serien les característiques d'aquests productes. Se'm va remetre un primer informe en el qual es deia que per a aquesta temporada no s'havien recomanat cap tipus d'insecticida, però que tradicionalment es venien emprant uns insecticides, en un principi, que es diu Sebim que es va donà subvencionat altres anys per la Conselleria. Així mateix se m'assabentava que era corrent entre les persones que se dediquen tradicionalment a la recollida de la tàpera l'aparició de reaccions al·lèrgiques a la pell per persones sensibles a aquesta planta. Aquest fenomen és suficientment conegut a la nostra pagesia des de molts anys enrera i tradicionalment s'usava, es denominava pedra blava, és a dir, sulfat de coure, per curar els efectes d'aquesta al·lèrgia.

Els productes fito-sanitaris que es poden usar han d'estar registrats al registre oficial central de productes i material fito-sanitari, que depèn del Ministeri d'Obres Públiques de Madrid, i no cal dir que la Conselleria, amb les seves campanyes de divulgació i capacitació, únicament recomana productes que gaudeixen d'aquest registre. Les conseqüències per a la salut pública que poden tenir aquests productes vénen definides pel mateix permís de registre, i la Conselleria desconeix les raons i les proves de tipus científic, especialment les de tipus toxicològic que en cada cas fa el registre oficial central de material fito-sanitaris del Ministeri d'Agricultura per donar el corresponent permís d'ús i comercialització. No obstant això, quan vàrem saber en concret els productes que es varen emprar a Son Mesquidassa per a aquesta campanya, vàrem demanar al Departament corresponent un segon informe sobre aquests productes. L'informe, que es a la seva disposició, fou lliurat el dia 26 d'agost i després d'analitzar un per un el tres productes, conclou el següent: «A la vista de la legislació vigente, la aplicació de los productos Kiodan 35EM, Captán-50, Nutriargos-R, en el cultivo de la alcaparra en la finca de Son Mesquidassa, es totalmente legal siempre que se dieran las dosis recomendadas en las etiquetas del envase y se respetara el plazo de quince días para iniciar la recolección después del tratamiento. Las consecuencias que sobre la salud pública pueden tener esos productos es un tema que pasa a ser responsabilidad del APA a través del registro oficial central de productos y materiales fito-sanitarios, toda vez que está plenamente autorizado su uso».

Cal dir, finalment, que aquesta Conselleria no té competències ni en matèria de salut pública ni de registres fito-sanitaris. La nostra tasca és de prendre cura perquè aquests productes tinguin el corresponent registre nacional i recomanam el seu ús a la vista de les experiències recollides pel mateix Departament d'Agricultura.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, té la paraula el Sr. Valentí Valenciano.

EL SR. VALENCIANO I LÓPEZ:

Gràcies, Sr. President. Aquest Diputat no demana si la Conselleria havia recomanat l'ús d'aquests productes, sinó que més bé hi va haver un fet allà i és que es varen utilitzar, i com vostè molt bé ha dit hi ha un termini de quinze dies, concretament pel Kiodan-35, que no es poden manipular les plantes, les tapareres concretament no es poden manipular després d'haver estat fumigades. I el que ha passat és que precisa-

ment després varen utilitzar, el que va fer que es detectassin allà aquests casos tòxics a les mans, concretament, dels agricultors. I jo li volia demanar a vostè és si a aquest respecte, respecte d'això, concretament què ha fet la Conselleria respecte d'aquest ús indegut.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Conseller.

EL SR. MOREY I BALLESTER:

L'article 10.3 del Decret 3349/1983, que regula la comercialització i la utilització dels plaguicides, diu textualment el següent: «Els usuaris de plaguicides —li tradueix directament— seran responsables —els usuaris dels plaguicides seran responsables— que en la seva manipulació i aplicació es compleixin les condicions de la utilització d'aquests que figuren a les etiquetes dels envasos i particularment que es respectin els terminis de seguretat corresponents». És a dir, nosaltres no tenim possibilitat física ni possibilitat legal d'actuar sobre un tema que no és de la nostra competència, no podem tenir un inspector darrera de cada taparera, ni podem tenir un inspector darrera de cada producte. Com vostè sap molt bé, continuament es produeixen exportacions a les quals, quan ens arriben o quan les enviam, es detecten que el grau d'insecticides emprats és superior al tolerat, aleshores el responsable evidentment és el que diu el reglament, no nosaltres.

III.—

EL SR. PRESIDENT:

Acabat el punt número II, de Preguntes, passam al punt número III de l'Ordre del Dia, que són les Interpellacions i debatrem l'única que hi ha, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la política general de Carreteres del Govern de la Comunitat Autònoma.

Té la paraula el Diputat Sr. Carbonero, per fer la intervenció en nom del Grup presentant de la Interpellació.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Els diferents projectes que s'estan elaborant per part de la Conselleria d'Obres Públiques en matèria de carreteres justifiquen l'oportunitat i conveniència d'aquesta Interpellació. No tan sols els importantíssims quant a transcendència i inversions, projectes d'autopista central i el tunel de Sóller, sinó a més a més un enfilai d'altres actuacions, alguna en paratges de gran valor paisatgístic, han estat les que ens han mogut a intentar que mitjançant una Interpellació, aquesta Interpellació siguin coneguts i clarificats diferents aspectes que se'ns presenten confusos, obscurs i dubtosos. Nosaltres, i ho hem de dir prest per evitar mals entesos, no estam a priorísticament a favor o en contra d'una determinada solució, nosaltres entenem que existeix un problema de fluïdesa de comunicacions entre Inca i Marratxí o entre Inca i Palma i existeix aquest mateix problema a Sóller, i creim que és necessari millorar de forma substancial les comunicacions en els diferents punts de les Illes on el grau de desenvolupament no hagi anat acompanyat de les oportunes infraestructures que li donin suport.

En el cas de l'autovia central, el nostre suport ha estat explícit en el conveni signat entre la Conselleria i al MOPU, en el qual figura la realització d'una autovia,

és a dir, que fins aquí hi estam d'acord, i jo crec que els interrogants que plantejaré a continuació no han de donar peu a interpretacions tortes o ambaixades com les de vegades s'han fet en el sentit que no estigui incondicionalment a favor de l'autopista que la Conselleria promou, està de fet, propiciant que el problema no es resolgui.

Aquesta argumentació, argumentació de tot o res, argumentació d'adhesió, incrementable que ja no és vigent, no és ja vigent, i precisament la pràctica parlamentària, el Parlament és el lloc que ens autoritza a donar peu que mitjançant la paraula es puguin explicar aquests matisos que serviran per aconseguir que la solució que es doni a un problema sigui la millor, la que millor serveix als interessos generals.

En el cas del projecte d'autopista central que vostès han elaborat, sembla obvi que es podrà anar de Palma a Inca en cotxe més ràpidament i de forma més segura que ara, però hi ha altres factors que ens fan dubtar que a més de ser una solució, sigui la millor solució. Del que no hi ha cap dubte és que és la solució més costosa. Vostès han anat a un traçat i a unes característiques de autèntic luxe, com si d'una obra faraònica es tractàs, sense tenir massa en compte dos aspectes elementals, en primer lloc, ens ho podem permetre?, qui paga? No cal dir que el conveni amb el MOPU no agafa la grandiosa intervenció que vostès pretenen, és a dir, que el compromís del MOPU arriba fins a una autovia de 1.000 i busques milions de pessetes, l'autopista que vostès promouen n'ha de menester quatre vegades més. A més a més, a vostès els sembla lògic que la necessitat que té aquesta Comunitat, de tot tipus, però podem parlar estrictament de necessitats infraestructurals, fins i tot podem parlar només de necessitats de carreteres, necessitats a la mateixa illa de Mallorca, després parlarem del tunel de Sóller, a l'illa d'Eivissa, els problemes d'arribar a Sant Antoni o del desdoblament de la mateixa via de circulació de la ciutat d'Eivissa. Els pareix que amb aquesta necessitat és lògic voler fiar aquesta tremenda quantitat, 4.000 milions de pessetes, per estalviar-nos deu minuts en un viatge en cotxe de Marratxí a Inca. En qualsevol cas, és un estalvi molt costós.

Per una altra banda, el traçat que vostès proposen, em permetran que els digui que, com a mínim, és molt conflictiu. Ja sabem que qualsevol obra pública genera descontent entre els afectats, i quan una solució és d'interès general és obvi que aquesta ha d'estar per damunt dels interessos particulars, però resulta que en aquest cas hi ha altres solucions manco agressives, que no impliquen la demolició de tantes cases, que no són casetes clandestines, com algú ha comentat, sinó cases familiars habitades, i alguna d'elles inclosa dins catàlegs municipals d'edificacions d'interès arquitectònic. És ben sabut que existeixen diferències entre tipus d'autopista, i entre aquestes i les autovies, però és evident que la seva autopista de luxe, la de les característiques més costoses, hi ha alternatives, hi ha alternatives com una bona autovia de cost molt més reduït i amb una ocupació d'espai i un impacte molt més febles.

Hi ha més aspectes que ens preocupen del seu projecte. Miri, ja fa anys que es va publicar la tesi doctoral del Professor Albert Quintana, amb el títol *El sistema urbà de Mallorca*, des que la va escriure han passat més de deu anys, i que jo sàpiga ningú no ha refusat la seva brillant argumentació sobre l'existència a Mallorca

d'una àrea metropolitana consolidada. És a dir, simplificant, que tot el conjunt de Mallorca, amb la seva gran capsellera de Palma forma una àrea metropolitana a la qual es donen característiques geogràfiques urbanes. Nosaltres pensam que s'haurà de tenir en compte aquest factor a l'hora de donar solució al problema de comunicacions entre dos punts d'aquesta àrea per dos motius, el primer és que les tècniques de disseny, les característiques de la solució hauran de ser urbanes i, a més, el conjunt de les relacions territorials que es generen a una àrea d'aquestes característiques s'han de reflectir a una solució que les possibiliti i les potenciï, i no que les escursi, talli o impedeixi. O sigui que no ens movem a un espai neutre, buit, en el qual es tracta únicament d'ajuntar dos punts d'una manera ràpida i segura, sinó que actuem sobre un teixit molt ric en relacions que té una estructura geogràfica i social molt complexa i uns fluxos d'intercomunicacions que no són exclusivament radials i en direcció a Palma. Per això la solució ha de ser més rica, més diversificada i manco a priorística.

I hem esmentat dubtosos aspectes territorials i poden esmentar també alguns elements que des de l'òptica de transports ens preocupen. És obvi que una autopista com la que vostès proposen entra manifestament en competència amb l'existència del ferrocarril. I algú de vostès va manifestar la seva voluntat de prescindir del tren, de tancar-lo. El tren de FEVE és una infraestructura existent, que dona un servei a més d'un milió de persones a l'any i, com a tal, hauria de ser un element a tenir en compte a una política de transports de Mallorca, una política basada en un pla integral de transports que possibilitàs establir estratègies a mitjan i llarg termini. I aquesta absència de planificació és la principal conclusió que pot resumir les mancances i dubtes que hem plantejat. No hi ha cap pla de conjunt, ja sigui de transports o territorial que doni suport a la seva proposta. Varem llegir no fa molt, sense sorpresa, però amb un xic de pena, que Balears, son dades del Banc de Bilbao, és de les poques Comunitats de l'Estat que encara no té un pla sectorial de carreteres, a pesar que tenim la competència exclusiva en aquest tema. L'única planificació global a la qual podrien acollir-se és el Pla Provincial de Balears del 1973, de fa 14 anys, i aquest Pla preveu la connexió Palma-Inca, pel nord de la carretera actual, i vostès l'han projectada pel sud.

Aquesta absència d'un pla que pugui donar resposta a tots els aspectes esmentats, que sigui un pla participatiu, amb un debat ampli, que s'hi incorpori un programa d'actuacions amb el seu cost corresponent, per poder realitzar inversions d'una forma lògica, és la causa del nostre escepticisme.

La nostra proposta no pot ser d'altra que allò que venim demanant ja fa massa anys, planifiquin, i si és urgent trobar solucions a les comunicacions amb Inca i Sóller, més urgent és planificar, i a partir d'aquesta planificació i en el seu debat plantejarem quines alternatives ens semblen més adients.

I si hi ha un punt de la política de carreteres que fa palesa aquesta necessitat, aquest punt és el tunel de Sóller. Creim que s'han de millorar les comunicacions amb Sóller, no farem tampoc qüestió de si ha de ser amb un tunel per a cotxes o amb altres alternatives que vagin en camí de potenciar el transport col·lectiu, a pesar que sembla possible que la seva proposta dugui a

una ràpida degradació de la vall de Sóller, per edificació massiva de les parcel·les, canviant, de forma radical les condicions urbanístiques i socials de Sóller. Però el que sembla una improvització és que l'única solució per a aquest problema sigui la privatització del túnel, és a dir, introduir el peatge per finançar un projecte, pre primera vegada en aquestes illes. La manca de planificació, de distribució racional de recursos es vol resoldre a les braves, arribant, fins i tot, a la privatització d'elements territorials genuïnament públics, i l'absurd que per estalviar deu minuts en un viatge a Inca, la Conselleria pot invertir 1.000 milions de pessetes i per resoldre el problema de Sóller ha de recórrer a la privatització, al peatge. És evident la discriminació que es fa dels que viatgen a Sóller respecte de la resta de ciutadans d'aquestes illes.

Enfront d'aquesta situació que he explicat, nosaltres estam per solucions planificades, que no representin impactes ni conflictes irreversibles, que siguin públiques i que no discriminin uns ciutadans dels altres, i que per damunt de megalomanies personals, responguin racionalment als interessos generals de la nostra Comunitat, que em sembla que tots tenim el deure de defensar.

**EL SR. PRESIDENT:**

Per contestar la interpellació, té la paraula, en nom del Govern el Conseller d'Ordenació del Territori, Sr. Jeroni Saiz.

**EL SR. SAIZ I GOMILA:**

Gracias, Sr. Presidente. Sras. y Sres. Diputados. Realmente, debo empezar diciendo que me ha sorprendido la intervención del Portavoz del PSOE, aunque no sé por qué tenía que sorprenderme, porque ya tendríamos que estar acostumbrados a interpretar las actuaciones del PSOE a través de la prensa y no a través de lo que dicen en la Cámara.

Es decir, usted ha hablado de una Interpelación sobre política general de carreteras, cuando realmente y exclusivamente ha hablado de la autovía central y del túnel de Sóller. Es decir, de dos temas absolutamente concretos, que, probablemente no merecerían el tratamiento de una Interpelación, puesto que no se trata de política general, se trata de dos proyectos, de los que incluso ha entrado en el debate tan detallado, como es del posible trazado concreto de una carretera. Yo entiendo evidentemente que eso no es política general, no obstante, como yo sí soy respetuoso con la Cámara, y entiendo que se me ha convocado para dar una explicación sobre política general de carreteras, intentaré hacerla lo más breve posible, rapidísima, pero creo que es forzoso, en respuesta a la demanda oficial que ha hecho el Grupo del PSOE, y después pasaré a contestarle brevemente también sobre los aspectos que usted califica de confusos, oscuros, difusos y dudosos.

Bien, las carreteras fueron transferidas a la Comunidad Autónoma por Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado el 24 de agosto del año 84, hace, consecuentemente, tres años. Durante este período de tiempo la actuación de la Conselleria creo que ha sido clara, no es necesario extenderse mucho en ella, puesto que reiteradamente cada año, a la hora de justificar el presupuesto, hemos tenido que dar la misma explicación, en el momento de justificar cuáles eran las inversiones que estábamos haciendo. Empezaron por terminarse las obras que estaban en marcha, las obras que

estaban en tramitación, todos ustedes saben que los procesos de planificación y programación de Obras Públicas son realmente lentos, de tal forma que cuando se ejecuta una obra es seguro que se ha empezado a programar o a proyectar pues cuatro o cinco años antes, y entonces se dio la mínima continuidad necesaria para no provocar un parón en la necesaria dotación de infraestructura a nuestras islas.

La situación recibida, por otra parte, era una situación bastante mala, en materia de carreteras, no es sorpresa, no era solamente en Baleares, era en toda España, el Ministro de Obras Públicas lo ha reconocido hace unos cuantos días, cuando ha dicho que la red de carreteras española es desastrosa, y, bueno, en Baleares, yo no me atrevería a decir si era desastrosa, pero sí lo que quisiera recordar son cifras que se han dado muchas y reiteradas veces, para recordar que únicamente merecían la calificación de carreteras buenas o regulares un 46 % de nuestras carreteras de las transferidas, ya no hablo de las competencias del Consell Insular o municipales, de transferidas, solamente un 46 % de las regulares o, lo que es lo mismo, un 54 % eran malas o muy malas. Después de tres años de actuación este porcentaje ha pasado del 46 al 57 %.

Por otra parte, el aglomerado se ha extendido a 200 kms. más de carretera de las que tenían, pasando de un porcentaje de un 45 % de carreteras con aglomerado asfáltico a un 61 %. Esto quiere decir, simplemente, que las carreteras heredadas no estaban a la altura de las necesidades de nuestro tráfico, ni muchísimo menos, sobre todo teniendo en cuenta que nuestro tráfico era también fortísimo, quiero recordar cifras del año 85, el parque de vehículos eran 541 vehículos por 1.000 habitantes cuando la media de España era de 304. Y, además, esto había aumentado en los últimos años en comparación con el año 80, un 19 %, es decir que no sólo era alto, casi el doble de la media española, sino que además era un proceso de crecimiento que podrían decir imparable.

Esta era la situación de las carreteras, y el esquema, la red viaria recibida, podríamos decir que en Mallorca está definida por cinco o seis características claras, las carreteras de Mallorca son prácticamente radiales, una red radial con origen en Palma, una serie de corredores de tráfico de entre estas radiales que nacen de Palma, hay algunos que constituyen auténticos corredores de tráfico intensísimo, que es el corredor Palma-Alcudia, que es el corredor Palma-Manacor y toda la zona costera de levante, y es el corredor de poniente. Entre estos corredores la conexión es muy mala, y prácticamente entre todos ellos tiene que ser a base de pasar por Palma. Por otra parte, los núcleos costeros que con el devenir del boom turístico se han transformado en núcleos que generan un tráfico muy intenso, y, además, un tráfico voluminoso, de autocares de turistas, estaban con unos accesos de condiciones pésimas, ya que la red viaria que tenían era la histórica, cuando eran escasamente núcleos pequeños, núcleos de verano. Por otra parte, en el interior de la isla, digamos que, entre las carreteras de Inca y Manacor hay una zona con una muy densa red de carreteras, de enlace de todos estos puertos, pero, en cambio, de una bajísima calidad geométrica.

En cuanto a Menorca, la red de carreteras es una red en espina basada en un eje fundamental que es el eje Mahón-Ciudadela, e Ibiza tiene unas características parecidas a las de Mallorca, también con una distribu-

ción radial i con dos ejes también especialmente importantes en tráfico, que es el eje Ibiza-San Antonio y el eje Ibiza-Santa Eulalia-Portinatx.

¿Cuáles eran las posibilidades de actuación, en esos momentos, que teníamos? Bien, la primera posibilidad era no hacer nada a la espera de redactar un Plan de Carreteras, la segunda era seguir trabajando en infraestructura y acometer la realización de las obras que considerábamos más necesarias y, simultáneamente, ir planificando una actuación a largo plazo a través del correspondiente Plan de Carreteras. Y aquí ya aprovecho para contestar a una de las críticas que se ha hecho a nuestra actuación, por no disponer de un Plan de Carreteras. Bien, el Plan de Carreteras es especialmente urgente, en todas las otras Comunidades Autónomas, menos en Baleares y Canarias, porque el Plan no tanto tiene necesidad de definir las actuaciones de la Comunidad Autónoma, sino como tiene básicamente en las otras Comunidades que coordinar las actuaciones entre a red de primer orden que ha quedado de titularidad estatal y la red transferida a las Comunidades Autónomas. Este problema no lo tenemos en Baleares, como no lo tienen en Canarias, y entonces se trata única y exclusivamente de planificar nuestra actuación. Yo no quiero decir que esté en contra del Plan de Carreteras, realmente lo estamos estudiando, pero también creo que tenemos que ser conscientes de que no es la panacea. Todas las cosas pueden estar planificadas, se pueden hacer planes de cualquier cosa, pero también es indudable que se pueden tener actuaciones, sobre todo en dotación de infraestructura, sin que sea imprescindible la posesión de un plan o lo que se entiende hoy en día por un Plan de Carreteras. Si hay unos programas de inversiones, si hay unas ideas, si hay una filosofía de actuación, pero no tiene imprescindiblemente que estar plasmada. Esto representaría tener que paralizar cualquier tipo de actuación, pendientes de disponer de un Plan. Y esto es evidente que no lo hace esta Administración ni lo hace ninguna administración en ninguna parte del mundo, ni siquiera en los países que hacen obsesión de la planificación.

Se trataba de escoger un posible modelo de red viaria en nuestras islas, y no es que este modelo se pueda improvisar, no estamos inventando una isla, no estamos inventando una población, no estamos inventando una red viaria, sino que estamos tratando de actuar sobre algo que existe, sobre unas costumbres que existen, sobre unos asentamientos urbanos que existen, sobre unos deseos de la población, sobre una realidad física y sociológica que es la que tenemos. Cabe el modelo de diversificación, como se estaba hablando, de todas las carreteras a un mismo nivel, modificar sus condiciones para absorber el tráfico repartido y diversificado entre todas las carreteras. Cabe el modelo absolutamente contrario, que es el de propugnar una nueva red, completa, nueva, de nuevo trazado, acorde con las necesidades actuales, no con los trazados antiguos que muchas veces responden a razones históricas de hace dos, tres, cuatro, cinco siglos, que nada tienen que ver con los modernos tráfico y nada tienen que ver con la actual distribución de la población. Como casi siempre, en el punto medio está la virtud, y se escogió el sistema mixto, intermedio, que, por otra parte, es el que se venía actuando y es el que se viene actuando prácticamente en toda España y el que viene utilizando el Ministerio de Obras Públicas. Este sistema es, por una

parte, aprovechar al máximo las carreteras existentes, pero aprovecharlas en tanto son adecuadas a unas ciertas características de tráfico, y, en cambio, crear en los grandes pasillos de gran intensidad de tráfico, crear unas vías rápidas y seguras que permitan, por una parte concentrar la inversión y hacerla más rentable y, por otra permiten que la red viaria que se conserva se conserve con las características de que dispone, en estos momentos, de adecuación al paisaje, etc. Con lo cual se consigue que el impacto ambiental sea mínimo.

Y me voy a explicar poniendo un par de ejemplos, porque creo que esto es interesante. Se dice muchas veces que vale más conservar la red existente. Bien, la red existente, en las carreteras del interior de la isla, como decía antes, son carreteras muy características y muy adosadas en nuestro terreno, muy pegadas al paisaje, que han respetado edificaciones existentes, que han respetado zonas de cultivo o que han creado en la linde de carreteras cultivos o siembras que en este momento llegan a ser significativas, filas de cipreses, paredes de cerramiento de fincas que no se sabe muy bien si la carretera se adaptó a la linde de la finca o la linde de la finca a la carretera, pero en estos momentos crean una auténtica simbiosis, y estas carreteras permiten una pequeña actuación para mejorar sus condiciones, muy poca variación en las condiciones geométricas de trazado y una gran variación en las condiciones de firme, poniendo el firme en las debidas condiciones. Esa es una actuación que permite que el tráfico sea cómodo y seguro por esas carreteras, pero que no permite unos aumentos fuertes del tráfico. Si esas carreteras tienen que soportar un tráfico fuerte, intenso, que obligue a una variación geométrica fuerte, tanto en planta como en alzado, y quiero poner dos ejemplos clásicos, que son conocidos de la mayoría de ustedes, como puede ser el ejemplo de la carretera Manacor-Felanitx o de la carretera Lluçmajor-Campos, realmente hay que decir que de conservación de la carretera existente, prácticamente, no queda nada, discurre por el mismo sitio, pero todas las características que definían las carreteras antiguas, han desaparecido. No cabe la menor duda de que si comparamos, en este momento, la carretera actual Lluçmajor-Campos con la que existía, la carretera actual permite un tráfico seguro, permite un tráfico intenso, por lo tanto, es adecuada a la capacidad de tráfico que tiene que soportar, **consecuentemente** creo que es una obra, en su día, proyectada por el Ministerio, correctamente proyectada, pero de lo que no cabe duda es de que el impacto que ha tenido en el territorio ha sido muy fuerte. Ha representado una transformación paisajística, estética en todo su recorrido, francamente fuerte. Eso quiere decir que si a todo el tráfico tuviéramos que diversificarlo y transformar todas las carreteras en el mismo sentido en que se han transformado estas, y alguna más que puede que tenga que transformarse, evidentemente el impacto sería muy fuerte en todo nuestro territorio y en todas nuestras carreteras. Mientras que si, por contra, se aprovechan estas carreteras para el tráfico debido, en mejores condiciones de seguridad, pero, en cambio, para los tráfico fuertes y rápidos e intensos se habilitan vías expresas para ellos, el impacto es mucho menor, se hace una sola vía, que es la que reúne estos requisitos, que es la única que corta el territorio, si queremos emplear este tipo de expresión, pero son muy pocas, muy contadas. Por otra parte, en ellas se concentran las inversiones, no utilizamos expresiones alegres de costo o no costo, habría



que echar números y ver qué vale o qué no vale después de algún ejemplo que pondré sobre alguno de los temas que ha tocado el señor Portavoz del Grupo Socialista, pero los números tienen que manejarse con fiabilidad y no con excesivas alegrías. Es indudable, los estudios económicos existen, esta Conselleria, ni antiguamente la Jefatura de Carreteras no hace las inversiones alegremente, entre otras cosas porque todas las administraciones, sean cuales quiera, que estén regidas por los partidos que las rijan, o por los regímenes que los rijan, siempre, las inversiones públicas se miden perfectamente cuál es la rentabilidad que se obtiene de estas inversiones y, consecuentemente, cuando digo que la inversión concentrada resulta más rentable, es porque las cifras así lo demuestran.

Bajo este criterio, entonces, se programaron una serie de actuaciones, las más importantes de las cuales, están recogidas en el convenio suscrito con el Ministerio de Obras Públicas, que nos permitían, desde ya, empezar a invertir en serio en algo tan necesario como nuestras carreteras, y que, evidentemente, si hubiéramos tenido que esperar el Plan de Carreteras, todavía no hubiéramos empezado a hacer estas inversiones.

Curiosamente, me ha dicho usted que estaba de acuerdo con este Convenio y, de una manera especial, estaba de acuerdo con la autovía central, aunque después la haya criticado. Después hablaremos de este tema.

Digo entonces que empezamos a planificar y adoptamos una, acordes con esta filosofía, una programación que también puede definir en muy pocas líneas, que básicamente se refieren a Mallorca las actuaciones que hemos tenido importantes, en este sentido. Por una parte, evitar el tráfico de tránsito por dentro de Palma, este enlace, esta condición de centro radial de todas las carreteras de Palma y enlace con los barrios periféricos de la propia ciudad, esto era a través de la construcción de terminar la vía de cintura y, en su día, el segundo cinturón de ronda. Por otra parte, mejorar los enlaces radiales y mejorar los accesos a la costa. Estos enlaces entre los distintos radiales y esta mejora de los accesos a la costa se hacía a través de lo que hemos venido llamando anillo comarcal o anillo periférico, constituido por la carretera Palma, Arenal, Llucmajor, Campos, Felanitx,, Manacor, Petra, Sineu, Santa Margarita, Ca'n Picafort, Alcúdia, Palma. Y potenciación del eje Inca-Manacor que además de representar un enlace importante entre estos dos pasillos intensos de tráfico, representaba el enlace entre dos comarcas que, como muy bien han definido, estaban tradicionalmente, separadas en lugar de unidas por una pésima carretera de enlace. Se está trabajando a lo largo del anillo comarcal y a lo largo del eje Inca-Manacor. Y formando parte de este anillo comarcal, estaba el tramo Alcúdia-Inca-Palma que debía de completarse con la construcción de la autovía central.

Esto unido a una mejora fuerte de la carretera de cornisa que discurre por la sierra norte, lo que pasa es que con unas características muy diferentes en cuanto a las exigencias de su recorrido de carretera de montaña, pero que, no obstante, forma un eje definitorio de la red viaria mallorquina. Con esto, lo que se conseguía era, por una parte, como decía, suprimir las entradas en Palma, enlazar los distintos radiales y conseguir que tanto los núcleos costeros como los pueblos del interior estuvieran a una distancia de 10 a 15 kms. de alguna de estas carreteras de la red prima-

ria o red básica, constituida por el anillo comarcal y vías radiales.

Esta es la filosofía que ha regido para la programación de las inversiones y, como decía antes, se han plasmado las principales inversiones en el convenio establecido con el Ministerio de Obras Públicas, y en otro en obras de menor cuantía no establecidas en el convenio, muchas de ellas son numerosísimas y no es el momento de reseñar ahora, mejoras de las carreteras interiores de nuestra comarca central.

Creo que queda claro con esto que la política de carreteras, las fuertes inversiones que se están haciendo, además de responder a una necesidad de infraestructuras, que creo que está clarísima, usted hacía una mención a una tesis doctoral, yo le quiero hacer una mención a un libro blanco sobre el turismo, recientemente publicado, en el que ponía claramente de manifiesto la necesidad de una inversión fortísima en nuestra red viaria, pero esto no lo dice solamente el Libro Blanco del Turismo, lo dice todo el mundo, lo dicen todos los ciudadanos de estas islas y lo dice cualquier agrupación o asociación que, de alguna manera, tenga la relación con el transporte, sean entidades como Cámaras de Comercio, Federación de Comercio, como Gremio de Transportistas, de todo tipo de transportes, Empresarios, etc., etc.

Y vayamos, después de haber explicado la política de carreteras, a hacer un comentario de la crítica que usted ha hecho de dos obras muy concretas, y sigo pensando que no es el momento oportuno, aquí, creo que no es fundamental debatir en detalle cuales son las características del trazado de estas carreteras, porque esto no responde a una interpelación sobre política general de carreteras, pero lo primero que sí sorprende es que si no he entendido mal, ha dicho usted que estaba de acuerdo en la autovía a Inca, en la autovía central incluida en el convenio con el Ministerio, pero que no estaba de acuerdo con el proyecto que había elaborado el Servicio de Carreteras. Sinceramente, yo no entiendo cuál es esta diferencia entre una cosa y otra, porque en el convenio con el Ministerio no especifica qué tipo de autovía se va a hacer y, consecuentemente, no puede haber contradicción. Y define usted la autovía como la solución de lujo, faraónica, con un excesivo coste, etc., etc. Bien, yo no sé qué entiende usted por una autopista faraónica, porque los faraones no hacían autopistas, ni sé qué entiende usted por una autopista de lujo, si, como yo esperaba, hubiese salido el clásico portavoz en materias de ordenación del territorio del Grupo Socialista, yo le hubiera tenido que preguntar qué entendía por una autopista de camellos o una autopista americana de los años 60, que es como había calificado en su día a esta autovía, pero, ahora, tengo que preguntarle a usted, qué entiende por una autovía de lujo. Esto es una autovía, no hay otro tipo de autovía, dice usted que podría hacerse una autovía más económica, más austera, no hay otro tipo de vía que reúna los mismos requisitos, este es un tema que no es político, las carreteras, igual que las tuberías de agua, las de saneamiento, tienen unas condiciones adecuadas para el tráfico que tienen que soportar, y no es de lujo ni de no lujo, es la autovía necesaria. De todas formas, por si a usted le sirve de modelo de comparación, la autovía central que nosotros tenemos proyectada, a pesar de ser una autovía atípica, porque da a la proximidad de los pueblos de

a zona central de Palma, resulta que tiene que tener una proporción de accesos y de enlaces muy superior a lo que es habitual en cualquier tipo de autovía, viene a costar del orden de 200 millones de pesetas/Km., y le puedo decir que en el último Correo de la Construcción de fecha 18 de septiembre, se informa de la adjudicación de un tramo de la autovía de la Costa del Sol Málaga-Algeciras, puntos quilométricos, 214 a 219, donde un tramo de 5 kms. cuesta 1.400 millones de pesetas, es decir aproximadamente 280 millones de pesetas por km. y, en cambio, otro tramo de la autopista del norte, Madrid-Burgos, un simple desdoblamiento de calzada en una carretera ya existente, cuesta 175 millones de pesetas/km. Quiero decir que la muestra con un coste de 200 millones, tenga en cuenta que es toda ella de nuevo trazado, con dos calzadas separadas, no es con desdoblamiento de calzada, creo que anda dentro de una cifra francamente modesta y austera, y además le puedo decir que esta es la opinión sincera de los técnicos especialistas del Ministerio de Obras Públicas que constituyen la Comisión de seguimiento del convenio que tenemos establecido. No es una carretera lujosa, es una autovía con la que se podrá estar de acuerdo o no, pero es una autovía absolutamente normal.

Que es un excesivo coste por comparación con otras necesidades o por ahorrar diez minutos, aquí yo creo que es muy importante hacer una aclaración. La finalidad básica de esta autopista no es ahorrar diez minutos, el tiempo que se pierde en estos momentos, algunos días y algunas horas punta, en la carretera de Palma-Alcudia, en uno y otro tramo de esta carretera, puede llegar fácilmente a media hora, una hora y hasta a una hora y media, y esto, en algún caso bastante conocido, ha tenido incluso repercusiones, gravísimas repercusiones para el transporte de enfermos. Por otra parte, vamos, me parece que es algo indiscutible que la carretera actual no tiene capacidad, que es la que está más rebasada en su capacidad de absorción del tráfico que por ella discurre y no puede compararse, en absoluto con el tráfico que discurre por la carretera de Sóller. Consecuentemente, decir que no se puede gastar dinero en la construcción de esta carretera porque antes había que gastarlo en la carretera de Sóller o en cualquier otra de las carreteras, eso es no querer contemplar cuál es el mapa de tráfico, el mapa de tráfico que supongo que usted también conoce perfectamente.

Es mucho más importante la seguridad en el transporte que da una autovía, y eso no se valora en tiempo, que el ahorro de diez minutos que, como digo, no son diez minutos, sino que es mucho más. Por otra parte, es evidente que Palma existe, Palma es la capital de Mallorca, y los equipamientos importantes, fundamentales están en Palma, y la mejora de esta carretera supone la mejora de un tráfico muy intenso de pasajeros.

El trazado es conflictivo porque afecta a alguna vivienda. Bien, creo que esto es evidente que no es política general de carreteras. Puede ocurrir que el trazado pueda modificarse, el trazado se estudió en su día, por comparación entre cuatro soluciones distintas, y la de consideración global de las cuatro soluciones, si usted acepta la autovía, y me ha dicho que la aceptaba, de la comparación de estas cuatro soluciones, se llegó a que el trazado este es el más conveniente, lo cual no quiere decir que en un punto o en otro

no pueda sufrir modificaciones puntuales que permitan evitar, a lo mejor, alguna u otra afección, pero, bueno, para esto ha salido a información pública y para esto han podido presentar cuantas alegaciones quieran.

Yo, en este sentido, quería dejar clara una cosa, mi comentario no tiene que ser, en absoluto, peyorativo para con los propietarios afectados por la construcción de la autopista. Yo entiendo perfectamente que por más que se valoren las expropiaciones, y yo diría que las expropiaciones no son expoliaciones, por más que se valoren —Sr. Presidente, enseguida termino, gracias—, por más que se valoren siempre hay una afección sentimental que no puede ser valorada, entonces yo respeto perfectamente todos los argumentos que pueda dar en defensa de sus legítimos intereses un propietario afectado, pero no entiendo que seriamente, como portavoz de un grupo político serio que está haciendo una política de mejora de todas las carreteras españolas cuando ostenta el poder en el Gobierno Central, pueda esgrimir este tipo de argumentos.

Que hay una competencia con el ferrocarril. Yo aquí quisiera hacer una pequeña mención con el ferrocarril. No se trata de establecer una competencia entre la autovía y el ferrocarril. Sr. Carbonero, no tiene nada que ver una cosa con otra ni existe competencia. Usted me ha dicho que el ferrocarril transporta del orden de un millón de pasajeros anuales, lo cual supongo que debe ser verdad, la carretera actual de Inca transporta del orden de 14 millones de pasajeros anuales, como usted comprenderá, el millón de pasajeros del ferrocarril no afecta ni en pro ni en contra la carretera. No tiene nada que ver, son dos tráfico absolutamente distintos. Por otra parte, por la carretera cabe el transporte colectivo, el transporte de autocares y podría decirle, por si le interesa, a título de información, que estos pasajeros, este millón de pasajeros que transporta el ferrocarril, si en lugar de querer ir en ferrocarril, porque así lo desean, prefiriesen ir por carretera, a través de un transporte también colectivo, como es el transporte de autocares, representaría un tráfico de 50 o 60 autocares diarios, que, si lo comparamos con los 15.000 coches de IMD que tiene la carretera, el que tenga 60 coches o autocares más o menos, comprenderá usted que no es en absoluto significativo, de modo que ni la potenciación del ferrocarril que últimamente se ha potenciado, se ha mejorado, se han incrementado servicios, ha conseguido que el ferrocarril siga siendo más que un porcentaje pequeñísimo del tráfico total, ni la mejora de las carreteras va a alterar substancialmente la voluntad de la gente que emplea el ferrocarril de emplearlo. Son cantidades que absolutamente no tiene nada que ver la una con la otra.

En cuanto al túnel de Sóller, y para terminar, me parece, sinceramente, de muy mal gusto, de muy mal gusto, después de saber que el pueblo de Sóller masivamente, tanto a través de sus representantes legítimamente elegidos, como es el Ayuntamiento de Sóller, el Ayuntamiento de Fornalutx, que también cuenta, y siempre nos olvidamos de él, se ha manifestado a favor del túnel, y que, además, el pueblo, a través de 6 mil y pico de firmas se ha manifestado a favor del túnel, pretenda usted en estos momentos con un argumento que tengo que decir que es claramente demagógico, hablar de discriminación del pueblo de Só-

ller con respecto de los otros pueblos de Mallorca, porque ellos van a tener que pagar peaje, diciendo además una serie de razonamientos caóticos sobre lo que representa la posición de un túnel de peaje, por favor, las carreteras y los túneles de peaje están a la orden del día en todo el mundo, el planteamiento era claro. Sóller necesita una mejora básica de la carretera, creo que la solución adecuada es el túnel, no se ha descubierto ninguna otra solución mejor, por lo menos hasta el momento nadie ha aportado ninguna solución mejor, pero si tenemos que comparar el tráfico que tiene esta carretera con la inversión necesaria, hay otras muchísimas carreteras en todas nuestras islas, aquí sí que vale aquello de decir que hay otras muchísimas carreteras cuyo volumen de tráfico justifica mucho antes las inversiones, los 2.500 millones de inversión que puede costar el túnel, lo justifican con mucha anterioridad al túnel. Eso querría decir que Sóller podría ser un túnel no de peaje, pero dentro de cinco, seis, ocho o diez años, y el pueblo de Sóller, mayoritariamente, ha dicho que quería el túnel ahora, aunque fuese de peaje. Me parece que eso no es hablar de improvisación, es hablar de un planteamiento realista.

Gracias y perdone, Sr. Presidente.

**EL SR. PRESIDENT:**

Per fixar-ne la posició i per un temps de cinc minuts, poden fer ús de la paraula els Grups Parlamentaris que ho demanin.

Sí, el Sr. Sebastià Serra té la paraula.

**EL SR. SERRA I BUSQUETS:**

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. El Grup Parlamentari PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca vol intentar fixar una posició, si bé, certament, notam a faltar en el moment de fer aquest debat, el que entenem nosaltres per un Pla General, un pla que fixi una política global, conjunta, i quan deim global, volem dir en carreteres, i quan deim conjunta, volem dir també en matèria de transports, perquè si bé avui el Conseller ens n'ha parlat, certament, durant bastant de temps, havíem notat a faltar aquesta missió globalitzadora i conjunta entre transports i comunicacions en aquest cas, carreteres.

Nosaltres, a la passada Legislatura vàrem insistir molt en aquests tipus de temes, fins al punt que una Interpellació d'aquesta naturalesa no es va veure en aquest Plenari, perquè es varen convocar les Eleccions, i sempre hem partit d'uns quants criteris que creim que han de ser clars, perquè hi ha d'haver uns plantejaments ideològics, una filosofia política, quan parlem d'aquests temes tan concrets i, de fet, les xifres són molt importants, però hi ha d'haver els principis. Nosaltres creim que la filosofia d'ordenació i construcció del viari que existeix a les Illes d'Eivissa i de Mallorca s'inicia els anys 60 en un marc desenvolupista i triomfalista del creixement sense límits, i creim que, en aquest moment, a Mallorca i a Eivissa i també comença a Menorca a detectar-se el mateix moviment, ens trobam amb una mateixa filosofia, una filosofia que el peix es menja la cua, a més cotxes, a més trànsit rodat, més desenvolupisme i més política triomfalista de creixement sense límits. Nosaltres creiem que aquell mapa que va fer el collectiu Terra i Llibertat, fa molts anys, allà on ens mosetrava una Mallorca plena d'autopistes per tot o

pràcticament per tot, era terriblement exagerat, però avui en dia estam començant a pensar que existeix una certa filosofia i potser una certa pràctica que ens du precisament a aquell mapa, on l'autopista no només arribava a Inca, sinó que després arribava a Alcúdia i després d'Alcúdia arribava cap a Manacor, per una banda, i cap a Pollença per l'altra. En definitiva, pensam que en aquest moment estam davant una fixació de criteris, i nosaltres la volem dir ben clara. Apriorísticament estam en contra de solucions tipus autopistes, perquè creim que la població que té Mallorca fixa, els mallorquins, entenem per mallorquins els que vivim i treballam en aquesta illa, i també les dimensions d'aquesta illa, que és petita, no permeten polítiques d'aquest tipus d'autopistes, d'aquest tipus de desenvolupament. Nosaltres creim en altres alternatives, però, és clar, creim que tot govern ha de solventar les demandes socials que existeixen, i en el moment en què hi ha unes demandes socials a qualsevol de les illes, pensam que certament s'han d'estudiar solucions, però les solucions han de venir per un Pla General, un Pla on hi hagi una solidaria del projecte, on hi hagi unes anàlisis comparatives, entre costos, població i excepció, per exemple, parlant de costos, nosaltres tenim una xifra que ens té esgarifats, aproximadament 800 milions de pessetes per quilòmetre del projecte de via cintura a Palma, voldríem que això fos desmentit tècnicament, perquè són xifres esgarriadores que pensam que no es poden permetre en el plans de desenvolupament que aquí se'ns presenten.

Cal millorar carreteres, certament, cal estudiar solucions per anar cap a Sóller, per anar cap a Inca, per arreglar els problemes entre Maó i Ciutadella i aquest trànsit, aquests morts que continuament existeixen a aquella carretera, o Sant Antoni o Formentera, certament, però també ens trobam que un pla integrat, un pla global, intentar sortir del desenvolupisme, intentar fugir d'aquest triomfalisme i que aquest peix que es menja la cua que sempre hauran d'invertir més i que sempre tendrem una illa, unes illes, cadascuna pel seu compte i en el seu conjunt, on estiguem destruint-nos a nosaltres mateixos, és una de les pors que tenim, després d'haver escoltat, després d'haver estudiat i després de veure certs projectes i certes planificacions.

Desde un punt de vista tècnic, atès el poc temps que disposam, també volem aportar una cita, la dels professors Seguí i Brunet, on, a les seves tesis doctorals, estan absolutament i fent-ho aquest mateix any 87, analitzant que no es poden permetre solucions com les que s'estan plantejant, si bé, certament, s'ha d'estudiar un pla globalitzador.

**EL SR. PRESIDENT:**

Té la paraula el Sr. Miquel Pascual.

**EL SR. PASCUAL I AMORÓS:**

Sr. President, Sres. i Srs. Diputats. Atès el poc temps que tenim, procuraré fer una exposició telegràfica de quins són els principis en què es basa, segons Unió Mallorquina, el que nosaltres entenem que ha de ser la política de carreteres. I començarem parlant del principi de les bones comunicacions. Cap poble de Mallorca, cap poble de les Illes no ha de tenir un desenvolupament econòmic frenat per la manca de bones comunicacions. I ja anirem a exemples concrets, perquè aquí, realment, estam parlant d'una política general, però també parlem de dos exemples concrets. Nos-

altres no podem fer que Sóller sigui castigada continuament per manca de comunicacions bones, l'economia de Sóller és una economia en retrocés a causa de la manca de comunicació. El punt més greu de comunicacions de l'illa de Mallorca es troba a l'enllaç Palma-Inca, en aquest moment hi ha un problema acuciant de comunicacions entre Palma-Inca i Alcúdia. El segon principi és el principi d'aprofitament dels traçats existents, i en això possiblement hi estam d'acord tots en aquesta Cambra, i això nosaltres ho deim, que possiblement a totes les illes hi ha molt poques excepcions, o sigui, aquest principi es pot aplicar pràcticament al 90 % de les carreteres existents, però hi ha diverses excepcions. Una excepció és el túnel de Sóller, una altra excepció és l'autovia d'enllaç entre Palma i Inca, després ja veurem si hem de parlar d'autopistes o ha de ser una via ràpida o una autovia o el que li diguem. El que sí és cert és que l'única possibilitat si hem de treure el trànsit de defora Santa Maria-Consell-Binissalem, si volguéssim aprofitar un traçat hauríem d'anar a Sencelles, Sencelles en lloc de fer 18 kms., n'hauríem de fer 22, aquest 4 kms. de més, contant a 10.00 vehicles dia a 10 pts. de cost i 365 dies a l'any, són 150 milions de pessetes que costaria a Mallorca. Però, a part d'això, tal vegada hauríem de posar un guàrdia urbà perquè, tal vegada la gent no hi voldria anar. Això em fa pensar en una cosa que em va passar fa devers deu o dotze anys, que vaig anar en un Cotxe a la Costa Brava, i varem arribar a Narbone i varem trobar un rètol, unes pintades, perquè hi havia un desviament, que deia «De Narbone a Carcason, per Madrid et Barcelone», i a mi em recorda això d'anar per Sencelles a Inca, una mica això que em va passar.

Per tant, nosaltres necessitam un traçat nou, després ja discutirem si ha de ser autopista o no ha de ser autopista, nosaltres hem de prendre decisions de fer un traçat nou, hem de discutir aquest traçat, i encara que sigui una calçada, no dues, ho hem de fer aviat per resoldre el problema.

Tercer principi, principi de diversificació de trànsit, que també possiblement hi estam d'acord tota la Cambra, i ja ho hem dit diverses vegades, hem de donar opció, en el cas concret aquest que ens afecta, a poder anar a Can Picafort per la carretera de Sineu, perquè no s'hagi de passar per Inca, perquè si es pot evitar una obra molt grossa, s'ha d'evitar.

Això quant a traçats. Després, quant a inversions, que és una altra part. També hem de parlar dels principis de planificació. Aquí, amb la intervenció del Sr. Carbonero, a mi em dona la impressió que no s'hi pot fer res, no es poden resoldre els problemes de trànsit sense fer aquest Pla de Carreteres, a mi em pareix que això és una fallàcia, si nosaltres tenim una fàbrica que fàbrica, si nosaltres hem de fer una fàbrica nova, no aturam la fàbrica, nosaltres, mentre s'estan fent les obres, continuam. Doncs aquí hem de fer una cosa semblant. Jo crec que el principi que hem de seguir quant a la planificació és fer allò que és imprescindible per resoldre els problemes i el que és dubtós, en el que hi ha dubtes, en el que és més conflictiu, es deixa, però hem de resoldre el problema mentrestant. I jo em pregunto si nosaltres hem d'esperar a resoldre el problema de trànsit d'Inca fins que no tenguem el Pla de Carreteres, jo pens que mal favor feim a tots els municipis de la comarca d'Inca, de la

comarca d'Alcúdia, de la comarca de Pollença. Jo pens que hem de trobar una solució per resoldre, almanco en gran part, immediatament aquests problemes.

Després hi ha els principis de diversificació de les inversions. Amb això també crec que hi ha un acord bastant important d'aquesta Cambra. Si nosaltres en aquest moment féssim el projecte de quatre mil sent-cents milions de pessetes, el projecte del túnel de Sóller, és igual, o el projecte d'Eivissa a Sant Antoni, és igual, tal vegada ens quedariem sense diners per fer tantes i tantes obres que fan falta i que possiblement no hi ha problemes quant a la seva admissió per part dels Grups Parlamentaris aquí representats.

Per consegüent, nosaltres pensam que hem de con- jugar hem de mirar tots els problemes quin són i fer moltes obres ... I aquí, jo vull dir el següent, la transferència de carreteres, en la nostra opinió va venir mal dotada, i va venir mal dotada per la següent raó, pel fet que nosaltres som una comunitat insular, i no hi ha xarxa bàsica de carreteres que s'hagi quedat l'Administració Central, sinó que se'ns ha transferit tota. Però del 1984 a 1991, l'Estat està gastant molts de doblers a la xarxa bàsica que s'ha quedat l'Estat, i nosaltres hem hagut de recórrer a un conveni de carreteres de 3.200 milions de pessetes entre la Comunitat Autònoma i el Ministeri d'Obres Públiques. Idò bé, 3.200 milions de pessetes, si ho comparem amb les altres Comunitats Autònomes és totalment, totalment, totalment injust, nosaltres necessitam molta més inversió, i hauré de fer estudis per demostrar-ho, però això és així, nosaltres necessitam, primer, posar-nos d'acord quant a les inversions que hem de fer, que són moltes, i després tots fer força per dur els doblers de cap aquí, perquè és una cosa absolutament necessària.

Per acabar, només voldria tocar el punt d'una possible solució per substituir aquest impàs a la inversió, ja no al traçat, sinó a la inversió per resoldre el problema de trànsit fins a Inca. Jo consider que quan es diu que no es pot fer una autopista sense pla de carreteres, es té molta raó, però també consider que no es té gens ni mica de raó quan es diu, hem d'esperar el Pla de Carreteres per fer una via ràpida, per fer una autovia, per fer una carretera de dos carrils. I que sigui ampliable l'autopista quan es faci el Pla de Carreteres, d'aquí a Inca, perquè en aquests moments, evidentment, hi ha un trànsit superior als 12 o 13.000 cotxes a l'altura d'Inca, i que això no ho pot absorbir de cap manera la carretera existent. Per consegüent, jo proposaria, i supòs que tendrem ocasió de tenir uns intercanvis, possiblement al Consell Insular de Mallorca, per donar una solució conjunta al tema i treure endavant la inversió aquesta que és molt important, i possiblement tots els pobles que hi ha en aquella zona i molts d'administrats ens ho agrairan.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari del CDS, té la paraula el Sr. Francesc Quetglas.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sr. President. Sras. y Srs. Diputats. Procuraré dirigir-me al Govern, perquè al Govern s'ha interpellat i no al Grup Socialista, i ràpidament en funció de les mancances de temps que assenyala el Reglament. Simplement, fer una fixació de la posició del nos-

tre Grup Parlamentari en relació amb el tema d'una política general de carreteres, que, efectivament, aquest és el sentit, aquesta és l'expressió usada dins el text de la Interpellació i l'expressió a què el nostre Grup va donar suport, perquè es debatés un tema d'especial transcendència per a la nostra Comunitat Autònoma.

Jo crec que seríem injusts si no començàssim reconeixent un gran esforç per part de la Conselleria d'Obres Públiques en relació amb la política de carreteres, d'adequació de la xarxa de carreteres a les necessitats d'un trànsit de demanda creixent en qualitat i en intensitat dels ferms, dels traçats i seria injust i quedarien fora de lloc les nostres visions crítiques, que també les tenim, si no féssim d'entrada aquest tipus de reconeixement, però, immediatament, hauríem de dir que dins aquesta política general de carreteres, nosaltres hi trobàvem a faltar, deim, una vegada més, i ho repetim, ho han dit altres Grups Parlamentaris, la falta d'un Pla General de Carreteres, un Pla General de Carreteres que el mateix Govern en el seu Projecte de Llei d'Ordenació del Territori, en el projecte que va remetre a aquesta Cambra i que aquesta Cambra va aprovar, va fer, va reconèixer que havia d'estar, a través de la figura que la mateixa Llei d'Ordenació del Territori d'aquesta Comunitat Autònoma contempla, dels Plans Sectorials, dels Plans Directors Sectorials, que aquestes Directrius d'Ordenació del Territori de les quals emanen fossin parlamentàritzades, fossin aprovades per aquest Parlament. Per tant, ens sentim en l'obligació de demanar i de reclamar un Pla General de Carreteres debatut i aprovat per aquest Parlament, en tant que no es desenvolupa, i jo em deman per què no es desenvolupa amb la suficient celeritat, el contingut i els imperatius de la Llei d'Ordenació del Territori. Perquè, Sr. Conseller, si és cert que aquí no existeix una xarxa estatal que exigeixi una coordinació que faci tan necessari un Pla de Carreteres, segons vostè ens ha explicat, si és cert que existeixen a les nostres illes xarxes administrades pels Consells Insulars, que sí convé absolutament tenir coordinades amb la xarxa de la Comunitat Autònoma, coordinades, si més no, perquè la política de carreteres respongui a aquest criteri global que sense dubte haurà de donar aquest Pla General de Carreteres, aquest Pla Director Sectorial que reclamam i demanam com important i urgent. Perquè l'argument que se'ns fa, reiteradament, des dels distints foros, que la urgència ens obliga a retardar el Pla, a adoptar resolucions puntuals per resoldre els temes puntuals, temes concrets de trànsit, com és el cas en el qual s'han referit reiteradament, el túnel de Sóller i l'autopista, ens du a una situació, primer, de fet consumat, a l'hora de la redacció d'aquest Pla General de Carreteres, i després a un defecte que tantes vegades hem recriminat a la nostra capacitat, a la nostra improvisació, diguem-ne, nacional, aquest defecte que tots ens reconeixem, que l'urgent sempre passa per davant de l'important, i les urgències ens impedeixen abordar d'una manera clara i definitiva aquests plans que ens permetran, d'una vegada, tenir un horitzó segur d'actuacions públiques que doni als ciutadans preocupats per la vida pública del nostre país, unes garanties, uns horitzons d'actuació i, al mateix temps, que garanteixi que les actuacions de l'Administració vendran donades, no pel sentit de l'oportunitat o per una idea genial, oportuna, o per una capacitat de pressió de tal o qual grup o sector, sinó que respondran, aquestes actuacions de l'Administració, a una concepció prèvia, a una

planificació global, a una concepció global que permeti, en conseqüència, un desenvolupament, un creixement, una adequació de les estructures econòmiques a una planificació que des d'aquí es reclama.

Tot això també em du a una altra reflexió en relació amb el que és la manca de participació democràtica a l'hora d'aquests projectes que sorgeixen una mica com bolets i que sorprenen, no solament al Parlament, que en definitiva és el representant del poble de les nostres illes, sinó també sorprenen fins i tot els interessats que moltes vegades veuen amb sorpresa com s'acosten brigades que comencen a treure teulats i altre tipus d'aparats, i sense saber molt bé el que es cau damunt, comencen un cercle de rumors i comencen a sembrar una incertitud i, en definitiva, la consciència que només a través de la pressió serà possible que els seus punts de vista siguin escoltats. I jo crec que això que passa a carreteres i passa a molt altres aspectes de l'Ordenació del Territori, és una manca de respecte al que són, al que haurien de ser les regles de joc a un sistema democràtic.

Per últim, no voldria que un debat general sobre carreteres acabàs, sense fer una al·lusió a un tema que crec que és d'especial importància dins la nostra Comunitat Autònoma i que fa referència no solament a les obres, als traçats i als ferms i a les senyalitzacions, sinó a la conservació i a l'embelliment de les nostres carreteres, de les voreres, de les cunetes, perquè moltes vegades les carreteres són el primer mirall, el primer mostrador en què es troben els nostres visitants quan arriben a l'aeroport, s'afiquen dins un autocar i comencen a veure un panorama moltes vegades desolador de cunetes ocupades per vegetació, de cunetes ocupades per vegetació que després pot provocar i provoca, de fet, i crec que és dins la ment de tots, la causant a les carreteres de les nostres illes, problemes a certs èpoques de pluges, etc., i jo crec que s'hauria de fer, accentuar l'esforç de la Conselleria d'Obres Públiques, l'esforç del Servei de Carreteres i els seus mitjans personals i materials per aconseguir una adequada conservació i embelliment, que també redunda en una major seguretat, perquè molts són, Sr. Conseller, els senyals de trànsit que avui són invisibles a les carreteres de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa, amb el consegüent perill per al trànsit i la circulació.

Simplement, per acabar, en relació amb els dos temes plantejats, el túnel i l'autopista de Sóller, els vull dir, els voldria reiterar el que el nostre Grup va dir ja a la Sessió Plenària del Consell Insular de Mallorca, nosaltres defensam, en relació amb el túnel de Sóller un referèndum, la celebració d'un referèndum previst a la legislació d'Administració Local, celebració a la qual es defensadors del Govern i de la majoria no han de tenir cap por si tenen l'absoluta seguretat que el poble de Sóller està darrera aquest túnel, per tant, jo deman el suport a aquesta sol·licitud, i referent a l'autopista, una vegada més ens du a la primera reflexió, és evident que s'ha de resoldre el problema del trànsit, és un problema que sentim tots els mallorquins, però també és evident que sense un horitzó que asseynali un Pla Director de Carreteres, que podria afectar tant les característiques constructives com les característiques de traçat, es fa difícil establir un pronunciament sobre una obra que sorgeix una vegada més com un bolet i aïllament del seu context, sense respondre

més que, vostè, Sr. Conseller, ho ha dit, a una filosofia i no a un pla, a una idea i no a un programa.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

A continuació, té la paraula el Sr. González i Ortea per part del Grup AP-PL.

EL SR. GOZALEZ I ORTEA:

Gracias, Sr. Presidente. Sras. y Sres. Diputados. Decía antes el Sr. Conseller de Ordenación del Territorio, cuando salió para contestar a la Interpelación que estaba sorprendido del planteamiento que el Portavoz del Grupo Socialista en esta Interpelación había hecho de esa misma Interpelación, puesto que no se refería a un Plan General de Carreteras, sino que se refería, ha venido refiriéndose prácticamente en toda su intervención, a dos obras concretas, a la autovía, por alguna razón, se insiste en llamar autopista de Inca y al túnel de Sóller. Yo, sin embargo, me sorprende de otra cosa, porque, en cierto modo, yo me congratulaba de que nos centremos en algo que, no nos engañemos, por hablar con claridad, es lo que realmente en este momento, quizás, se está debatiendo en la calle, y es bueno que se debata en el Parlamento. ¿Qué pasa con la autovía de Inca? ¿Qué pasa con el túnel de Sóller? O qué debe pasar con estas obras. Pero lo que a mí me sorprende realmente no es que se haya centrado ahí, sino que se haya centrado ahí para criticar esas soluciones sin aportar, a mi juicio, ninguna alternativa, ninguna que realmente tenga esa característica o ese peso que debe tener, creo yo, una alternativa a algo que está planteado, que está en la calle, que está en información pública y que está plasmado en un caso en un anteproyecto, en otro caso, en un proyecto trazado.

Yo creo que respecto del Plan General de Carreteras, respecto de lo que nuestro Grupo o la posición de nuestro que es la que tenga que definir aquí, se basa precisamente en traducir o tratar de traducir a realidades una filosofía, una situación como la que hay y una trayectoria de ejecuciones, una trayectoria de ejecuciones que viene de antiguo, y no me voy a remontar a la vía que los romanos parece que trazaron según los historiadores dicen entre Palmaria y Pollentia, no me voy a remontar a esa vía, pero evidentemente sí que me tengo que remontar a algunas docenas de años atrás, en los que por imperativos probablemente de necesidades que ahora desconocemos, pero que entonces eran una realidad, comenzó a conformarse una red de carreteras, una red de carreteras que como nos ha expuesto el Conseller está en este momento, todavía, llena, invadida, diría yo, de problemas y de necesidades. La filosofía está aquí, está sobre la mesa, el Conseller de Ordenación del Territorio nos la expuso, la filosofía del tratamiento en Mallorca, la filosofía del tratamiento en Menorca y en Ibiza, otro Grupo, el Grupo de Unió Mallorquina nos la expuso también, bueno será, quizás, discutir sobre ella. Pero no se ha discutido sobre ella y no se ha planteado en realidad sobre ella. Se habla, eso sí, de que hay que hacer un Plan General de Carreteras, y yo me pregunto, ¿qué es el Plan Sectorial de Carreteras? El Plan Sectorial de Carreteras creo que es la traducción inmediata de esas tres cosas que he citado, de una filosofía en el tratamiento del transporte por carretera, de una trayectoria de ejecuciones en la red de carreteras, de la trayectoria existente y de la que hay que partir y, desde luego, unas necesidades

derivadas de la situación existente. Y con esto, creo, como digo, que difícilmente podemos definir una nueva posición, puesto que escasamente se ha dispuesto aquí o se ha expuesto aquí.

Aquí, insisto, se ha reiteradamente solicitado el Plan de Carreteras, y yo me pregunto, ¿por qué no se ha hablado ya de la filosofía que informa cada Grupo de esta Cámara, con las reservas que haga del Grupo de Unió Mallorquina, que sí la ha expuesto, por qué no se ha hablado ya de eso? ¿Por qué no hemos aprovechado para entrar en la materia? Tal vez, como digo, para buscar o para discutir o debatir las soluciones al túnel de Sóller y a la autovía de Inca. Muy bien, entremos en las soluciones al túnel de Sóller y a la autovía de Inca.

Respecto del túnel se ha dicho que es un asunto que afecta a Sóller, afecta a Sóller y a Fornalutx, para ser más exactos, y que por consiguiente como afecta extraordinariamente y especial o singularmente a estos pueblos, debía de hacerse un referéndum, yo también expuse la teoría de nuestro Grupo en la reunión del Consell Insular de Mallorca, en el Pleno, y yo no soy partidario de hacer este referéndum. Y me explico. La razón por la que no soy partidario de hacer este referéndum es porque si efectivamente la obra pública afecta especialmente en este caso a Sóller y a Fornalutx, también afecta al resto de la isla de Mallorca, porque vamos, suponer que la ejecución de una obra como el túnel de Sóller va a afectar exclusivamente a sollerenses y a fornalutxenses es verdaderamente pintoresco. La obra va a afectar, naturalmente, a toda la isla de Mallorca, va a afectar al comercio de toda la isla de Mallorca, va a afectar a las relaciones de la isla de Mallorca con la península, va a afectar, como digo, a todo un montón de cosas. Y, por consiguiente, si la teoría es que hagamos un referéndum para esta obra pública, entramos en una dinámica peligrósísima, cualquier obra pública debe entonces someterse al referéndum de aquellas partes que alguien considere especialmente interesadas en el tema. Creo que ese no es el planteamiento adecuado. Sóller debe pronunciarse, evidentemente, pero Sóller tiene sus instituciones democráticas, Sóller tiene el Ayuntamiento, y, en ese sentido, creemos que la voz del Ayuntamiento, independientemente de una voz popular, que también está en la calle, que pide el túnel.

Con respecto de la autovía, simplemente centrar nuestra posición en cómo vemos la situación de la autovía. Se ha dicho aquí que era la solución más costosa, que se pretendían gastar 4.000 millones y pico de pesetas para ahorrar diez minutos, realmente si esta fuera la situación, nosotros no estaríamos a favor de la autovía, pero estamos a favor de la autovía de Inca por razones de la demanda, y las razones de la demanda son varias. La primera es la capacidad, nosotros estamos por la autovía porque por allí pasan casi 16.000 vehículos cada día, por ese corredor, y para satisfacer esa demanda de tráfico en condiciones adecuadas de capacidad, resulta que o arreglamos y ponemos en condiciones o hacemos cuatro nuevas carreteras de dos carriles, cuatro nuevas carreteras de dos carriles o hacemos una autovía de dos calzadas con cuatro carriles, y esto no lo digo yo, esto lo dicen los manuales de capacidad que funcionan en todo el mundo y que están a disposición de quien los quiera consultar. Pero además de la capacidad, hay otra segunda demanda importantísima, la cuestión de la seguridad, el tema de la seguridad es tan importante que una autovía con control total de accesos y dos calzadas separadas tiene un índice de

accidentalidad 6 veces y media inferior al de una carretera de dos carriles, a igualdad, naturalmente, de tráfico y de vehículos/km./recorrido. Esto, señores, esto es algo más que ahorrarse diez minutos, 6'5 veces menos, y eso tampoco lo digo yo, eso lo dicen los manuales que están a disposición de quien los quiera consultar. Comodidad, la comodidad es un factor importante, importantísimo, importantísimo en una isla que recibe varios millones de europeos cada año y a los que tiene que ofrecer comodidad, entre otras cosas, porque si no, los europeos se irán a buscarla a otro sitio, y comodidad es una autovía de dos calzadas con carriles, con calzadas separadas, perdón.

EL SR. PRESIDENT:  
Vagi acabant, Sr. Diputat.

EL SR. GONZALEZ I ORTEA:  
Sí, sí, gracias, Sr. Presidente, un minuto, nada más.

Hay además otra comodidad, que es la comodidad, esa es la comodidad interna, y naturalmente la de los mallorquines que circulan por ahí, se calculan unos 40 o 45.000 viajeros/día, eso son 15 millones, 14 millones y pico de viajeros/año, 14 millones y pico de viajeros/año, señores, su comodidad, cuenta para nuestro grupo. Pero hay una comodidad externa, la de los pueblos por los que circulan las carreteras de dos carriles con malas condiciones, con el paso de tráfico pesado, de mercancías peligrosas, los cortes que supone el tráfico, se dice que una autovía corta, señores, miren, lo que corta son los 15.000 vehículos, los 16.000 vehículos circulando eso es lo que corta realmente el territorio, no una carretera que les dé servicio que permita los cruces a distinto nivel.

Y finalmente, para terminar, el tema de la velocidad, la velocidad es específicamente, no son diez minutos, son muchos minutos en el corredor entre Palma y Alcudia, multiplicados por 40 o 45.000 viajeros diarios, son millones de horas, quitando el tema de las urgencias derivadas de enfermedades, de cuestiones comerciales, de cuestiones comerciales, de negocios, etc., etc., que no se pueden despachar con un alegre, son diez minutos.

Y finalmente, como vamos de citas, y todo el mundo ha hecho alguna, yo quería hacer una, la de Colin Boncanan, el conocido experto en transportes británico que dijo en Madrid ya hace algunos años que la libertad de transporte es casi tan importante como la libertad de expresión. Nosotros lo creemos así.

Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:  
Per replicar, té la paraula el Portaveu del Grup Socialista, Sr. Jaume Carbonero.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:  
Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Precisaré, començaré la rèplica per la darrera de les persones que han intervengut, Portaveu del Grup d'Aliança Popular, Sr. González Ortea. Sr. González Ortea, jo crec que la seva intervenció ha vingut bé, perquè ha resumit bastant quina és, precisament, la filosofia que informa el seu Grup i fins i tot la seva filosofia professional, que pot informar a l'hora de redactar un projecte de carreteres. En qualsevol cas, jo li voldria dir que no som aquí estrictament per parlar només de filosofies,

som aquí per parlar, en qualsevol cas, de documents, per parlar de qüestions que es puguin debatre d'una manera quantificable. El pla de carreteres que nosaltres demanam no és una filosofia ni és una trajectòria, és un document previst a la Llei d'Ordenació Territorial i el criteri d'aquest pla director de carreteres, en absència de les Directrius Territorials, s'ha d'aprovar aquí s'ha d'aprovar al Parlament i, per tant, d'aquests instruments que poden donar lloc i poden donar peu a la discussió d'aquest aspecte, que avui, a tots els Grups, manco al d'Aliança Popular, perquè fins i tot al Grupó d'Unió Mallorquina els han paregut elements que són discutibles.

Vostè ha parlat d'un altre argument que empra moltes vegades, l'argument de la seguretat, sis i busques, de vegades menys accidents, accidentalitats en un tipus de vial d'altres característiques, en control d'accessos, en calçades separades que, per al mateix trànsit, un vial, una carretera normal. És veritat, evidentment és veritat, però també és veritat un altre argument, i és que, per la mateixa inversió, pels mateixos doblers gastats, si aquesta inversió es diversifica, aquesta diversificació pot donar lloc a una seguretat repartida molt major que la concentració d'aquesta inversió només a un vial. És a dir, que si nosaltres a la vegada milloram les condicions de carreteres com poden ser les que he esmentat abans d'Eivissa, com poden ser les de Mallorca que es troben en males condicions, com pot ser el mateix túnel de Sóller, diversificam els doblers, els recursos que tinguem, la seguretat s'incrementarà moltíssim de manera, també diversificada i no concentrada exclusivament en un punt.

El Sr. Miquel Pascual ha dit que ens hem de posar d'acord en el traçat, el que es evident i el seu grup defensa s'ha de fer una nova carretera, per arribar a Inca, no es pot exclusivament desdoblar la carretera existent, s'ha de fer una nova carretera. I fins aquí nosaltres hi estariem d'acord, fins aquí nosaltres hi estariem d'acord. Però aquesta nova carretera, com ha de ser? I aquest és el dubte que vostè plantejava i és el dubte que jo també he plantejat, jo no he dit que s'hagin de paralitzar totes les actuacions fins que es discuteixi el Pla Sectorial, jo he dit que el traçat, que es presenta és un traçat que té molts de dubtes, que té moltes qüestions dubtoses i que aquestes qüestions han de venir a debat i s'han de discutir, i quin és el marc per debatre i discutir aquestes qüestions? Quan les debatem, Sr. Pascual? Quan ho podrem fer? Si hem de discutir el traçat i resulta que la Conselleria ja ha presentat un projecte de traçat, quan es podrà entrar en consideració d'aquest traçat. D'aquesta i d'altres moltes qüestions que informen o que donen peu a aquesta filosofia de carreteres, que no és un pla de carreteres. Jo pens que, no hi ha dubte, l'únic instrument que ens permetrà debatre, de manera democràtica, de manera participativa quin ha de ser aquest traçat i com ha de ser, quines característiques geomètriques ha de tenir i per on ha de passar, és el Pla Sectorial de Carreteres, exclusivament el Pla Director de Carreteres ens permetrà, com a marc de planificació, ens permetrà discutir aquest aspecte.

Vostè diu també que no es té raó quan es diu que es paralitzaran totes les actuacions, que es paralitzin totes les actuacions fins que tinguem el Pla de Carreteres. Miri, totes les actuacions és dir molt, però els projectes de què parlam, els projectes de carretera de l'autopista entre Marratxí-Inca i el túnel de Sóller, són

projectes que necessiten d'unes inversions molt importants. I aquestes inversions tan importants s'han d'intentar dur a terme de la manera més raonable i de la manera més racional. Vostè diu, bé, fem una carretera de característiques relativament petites, i després, quan tinguem el Pla de Carreteres, ja farem la gran autopista. Bé, nosaltres deim, bé, miri, nosaltres estam d'acord que s'ha de fer un nou vial entre Marratxí i Inca, estam d'acord, fins aquí, però no podem estar d'acord que aquest nou vial no vagi per on ha d'anar, que no tenguim les característiques que ha de tenir i no contempli tota la realitat urbanística, geogràfica i social que passa pel seu voltant.

El Sr. Saiz s'ha queixat de manera dura que nosaltres no havíem plantejat una Interpellació respecte de política general de carreteres, que exclusivament ens havíem centrat en dos aspectes: en la carretera de Marratxí a Inca, l'autopista, i en el túnel de Sóller. Miri, per a nosaltres, la política general de carreteres, en aquest moment, passa per aquests dos punts, perquè són els punts que requereixen la major inversió amb molta diferència, són els dos projectes de més inversió en els quals vostès treballen. Però és que, a més, després de sentir la intervenció dels restants portaveus dels Grups Polítics, vostè també pot ser que hagi canviat l'opinió respecte al que pot significar un debat de política general, perquè fins i tot el Sr. González Ortea ha significat, jo crec que amb molt d'incert, que avui per avui, el que està en debat, el que interessa, no només al Parlament, que ha de ser la caixa de resso d'aquest interès, a tota la població li interessa l'autopista i li interessa el túnel. Per consegüent, avui, parlar de política general de carreteres, significa necessàriament parlar de l'autopista i parlar del túnel. I significa necessàriament parlar de planificació, i aquest aspecte de la manca de planificació, l'absència d'un Pla Director de Carreteres, jo crec que ha estat el fil conductor de la intervenció que el nostre Grup i altres Grups han tingut, i això, Sr. Saiz, és política general de carreteres.

Vostè ha posat una sèrie d'exemples del que significa per a vostè, que no per a un Pla, sinó per a vostè, del que significa per a vostè la política de carreteres d'aquestes illes, tipus de carreteres, anells, carreteres que no tenen per què tenir el mateix traçat que les existents, ha posat l'exemple de la de Lluçmajor a Campos, també la de Manacor a Felanitx, bé, nosaltres en aquests aspectes no hi voldríem entrar, perquè signifiquen aspectes de planificació i no d'opinió personal i no de visió estrictament dels polítics que en aquest moment se'n responsabilitzen. Però, en qualsevol cas, respecte d'aquest tipus d'actuacions m'agradaria recordar-li una cosa. Efectivament, s'han fet actuacions, s'han fet inversions en carreteres que han millorat les carreteres existents o que han donat un nou traçat i millor servei, s'hi pot anar més aviat i, efectivament, amb més gran impacte, efectivament, amb més gran impacte. Ara també hi ha hagut actuacions d'aquest tipus summament desafortunades, com la carretera de Sóller a Deià, vostè ho recordarà, un projecte que es va haver de retirar, precisament perquè l'impacte que es produïa era un impacte massa gros, era un impacte que no era assumit, en absolut, ja no per la població, sinó per la majoria dels Grups Polítics representats en aquesta Cambra.

Vostè m'ha acusat de mesclar termes, de no saber què és una autovia, de no saber què és una autopista, i,

en qualsevol cas, de ser contradictori i confús a l'hora d'explicar per què nosaltres estam d'acord amb una inversió de mil i busques de milions de pessetes per a l'autovia central i per què no estam d'acord amb una autopista que costàs més de 4.000 milions de pessetes. Jo crec que, en definitiva, no entraré en discussions tècniques ni tecnicistes, perquè, a més, no és el meu paper, ni en sé, nosaltres entenim que una carretera desdoblada, amb dues calçades, amb unes determinades característiques de vorera, de «arcén», i amb unes determinades característiques de mitjana, quant a les seves dimensions, amb control absolut d'accessos, això és una autopista, entenem que entre aquesta autopista i una carretera hi ha diferents alternatives, i fins i tot entre una autopista i altra hi ha diferents alternatives, no totes les autopistes són iguals, i vostè ho deu saber més que ningú, no totes les autopistes són iguals, n'hi ha que són per anar a 140, n'hi ha que són per anar fins a 80, rebaixant els graus. Ni entre aquestes de 80 ni amb altres tipus de possibilitats, encara que siguin calçades desdoblades, hi ha possibilitats, hi ha alternatives, i aquestes alternatives són a les que jo em referia a la meua intervenció, no té per què ser una carretera, un vial de grans dimensions, no té per què ser un vial de generosíssimes dimensions, sinó que pot ser perfectament un vial, fins i tot amb calçades desdoblades que pugui anar des del punt actual de l'autopista a Marratxí fins a Inca amb molt manco impacte i amb molt manco cost.

Per acabar, Sr. Saiz, vostè ha dit, em sap greu que hagi dit que jo era una persona de mal gust o que havia fet afirmacions de mal gust, jo no li he fet afirmacions de mal gust, m'he referit a la discriminació que suposarà per als habitants de Sóller haver de pagar un peatge. Jo en això no hi vull entrar, de manera general, perquè evidentment sobre gusts hi ha molt poques coses escrites, però sí que li vull dir que segurament els habitants de Sóller a l'hora de pagar el peatge no pensaran el mateix que vostè, no pensaran que som jo la persona de mal gust.

Moltes gràcies.

**EL SR. PRESIDENT:**

Té la paraula el Conseller d'Ordenació del Territori, Sr. Saiz.

**EL SR. SAIZ I GOMILA:**

Gracias, Sr. Presidente. Sras. y Sres. Diputados. Atendiendo la petición, creo que de todos los compañeros de la Cámara, voy a ser muy breve, y entonces, no voy a contestar, perdón, no voy a contestar punto por punto a todas las intervenciones de los distintos Portavoces, sino que me voy a centrar en lo que creo que ha sido, digamos, denominador común de todas las intervenciones. Y probablemente el denominador común de todas las intervenciones ha sido el tema Plan de Carreteras.

Bien, yo sigo sosteniendo que este debate era para hablar de política general de carreteras, y en él, yo no he expuesto opiniones personales, yo he expuesto cuál era la filosofía de la Conselleria, que además en muchas cosas no es original de la Conselleria, porque como he dicho al principio, era continuación de planes muy antiguos, porque las actuaciones en materia de Obras Públicas se desarrollan a lo largo de muchos años, he expuesto cuál era la filosofía que informaba la actuación, he expuesto lo que creo que son las líneas básicas



de la política de carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, no opiniones personales. Otra cosa es que estas líneas básicas no estén reflejadas, como decía el Sr. González, en un Plan de Carreteras, en cualquier caso, no son opiniones personales, sino que son líneas políticas de actuación, objeto del debate y que, consecuentemente, podrían haber sido debatidas aquí y no se ha querido que fuesen debatidas. Imagínense ustedes que no existiera la figura del Plan de Carreteras, y aquí habríamos estado discutiendo de filosofía, de si tomábamos un tipo de actuaciones u otras, o no, esto es lógicamente lo que debía de haberse discutido, con más o menos especial hincapié en actuaciones más importantes, se han querido centrar en la autovía central y en el túnel de Sóller, y en cambio, no se ha hablado de la vía de cintura de Palma, que representa 4.000 millones de pesetas terminar la autovía, además de la que falta, y aprovecho para tranquilizar al Sr. Serra que no cuesta 800 millones de pesetas por km., el último tramo que hemos terminado, 2 kms. y medio han costado 600 millones. Quiero decir que también es una inversión importante, 4.000 millones, y no se ha mencionado, ¿por qué?, no lo sé, curiosamente, políticamente, sólo interesa hablar de Inca o de autovía central i de Sóller, no ha interesado hablar de la vía de cintura de Palma.

Bien, creo que queda claro y lo he dicho desde el principio que la Conselleria no es opuesta al Plan General de Carreteras, evidentemente, el Plan General de Carreteras se está redactando, el Plan General de Carreteras es un plan sectorial que está introducido en la Ley de Ordenación Territorial, porque así lo propuso el Gobierno cuando propuso el proyecto de ley, de modo que es evidente que tiene que hacerse y que es necesario, y he explicado que no era tan urgente como en otras comunidades, pero que sí, evidentemente, tiene que hacerse.

Lo que sí he querido dejar claro es que el Plan de Carreteras no es todo ni es condición necesaria ni suficiente, la existencia del Plan de Carreteras para seguir haciendo inversiones. El Plan de Carreteras va a fijar una serie de cosas va a fijar características de trazado, como se ha pedido, va a fijar características geométricas de las carreteras, va a fijar muchas de todas estas cosas, de estas y de otras muchas carreteras, pero, por favor, la mayoría de estas cosas no van a ser debatidas en el seno de esta Cámara, porque son consideraciones de tipo técnico que, como muy bien decía el Sr. Carbonero hace un momento, y yo le doy toda la razón, ni él, ni yo, ni ninguno de nosotros en esta Cámara somos técnicos en carreteras, somos políticos y tomamos decisiones políticas, y en este sentido podremos hablar de filosofía de carreteras, y no vamos a hablar de trazados, ni vamos a hablar de radios de curvatura, ni vamos a hablar de anchuras ni de medianas ni de cosas de estas, creo que eso es evidente. Entonces, lo que se va a venir a discutir aquí del Plan de Carreteras, por imperativo de la Ley, porque creo que lo aceptamos todos, y es lógico, van a ser los criterios generales de diseño de las carreteras, no vamos a discutir pequeños detalles de trazado, de si debe tener una calzada o dos, o una anchura u otra, o un radio pasar por una casa o pasar por otra, por favor. Esto son detalles que corresponden al Gobierno en su actuación a este o al otro o al otro, porque muchos gobiernos van a ir desarrollando este Plan de Carreteras, discutiremos de principios, de criterios que perfectamente podíamos haber discutido hoy, pero que muy bien se ha obviado esa

discusión y ya la tendremos en su día, el día que traigamos aquí los criterios básicos del Plan General de Carreteras, que espero que sea en breve.

Pero todo esto, y lo quiero dejar bien claro, porque no nos ceguemos por la planificación, que es importante, no tiene que impedir, como decía el Sr. Pascual, que sigamos haciendo inversiones en temas que son imprescindibles. Y en estos momentos, la necesidad de inversiones en carreteras, en esta Comunidad es urgente, es urgentísima, no sólo en estas dos carreteras, en otras muchas, y en éstas, evidentemente, se ha llamado la atención, ¿por qué?, se ha llamado la atención porque al ser un trazado nuevo hay algunos expropiados que han movido mucho clamor popular, porque eran afectados, aparte, quiero recordar, evidentemente, a algunos grupos políticos que de siempre, y así lo han confesado, que han venido oponiéndose a la construcción de autopistas pensando que la construcción, el llenar Mallorca de autopistas, creo que algún plano incluso las ponía con unos camiones cargados de misiles americanos hacia el Puig Major, y cosas de estas, bien, ya lo sé, que hay unas filosofías que son totalmente opuestas. No se trata ni de hacer ni de no hacer, se trata de hacer el tipo de carreteras que sea adecuado a las necesidades del tráfico. Y las necesidades del tráfico, las necesidades de nuestra red, en este momento se conocen perfectamente, y cuando hablamos del Plan de Carreteras no va a venir el espíritu santo a iluminarnos, porque lo que vamos a poner sobre la mesa van a ser los mismos conocimientos que tenemos ahora, y por eso, precisamente, podemos estar hablando de programación de inversiones, no improvisación, sino programación porque programamos de acuerdo con unos datos que tenemos y que son los mismos que se pondrán encima de la mesa, y que, consecuentemente, cuando vengan aquí los criterios del Plan de Carreteras, van a ser los mismos que yo acabo de exponer, y sobre estos vamos a discutir. Entonces, si lo que se pretende es paralizar, porque se ha hecho una cuestión de bandera política, paralizar la construcción de la autovía central, que se diga claramente, como ha habido un Grupo que lo ha dicho, que no quiere que se haga, y todos nos entendemos y todos estamos a lo que esperamos. Y si lo que no se quiere es que se haga el túnel de Sóller para poder alimentar la fácil demagogia de decirles a los vecinos de Sóller y Fornalutx que son unos desgraciados, que están discriminados porque tienen una mala carretera, que se diga claramente que no quiere que se construya el túnel de Sóller. Pero más de esto, que no se haga, porque argumentos, no va a haber argumentos nuevos, van a ser exactamente los mismos.

Y digo y repito que esto no quiere decir que esté contrario al Plan, porque es necesario, porque hay muchísimas cosas que va a definir el Plan de Carreteras, entre otras cosas la jerarquización de la red, la distribución de competencias entre los distintos organismos con responsabilidades en materia de carreteras, etc., etc. Es muy necesario este Plan, pero no es imprescindible para tener que paralizar todo.

Termino, Sr. Presidente, con un pequeño comentario que creo que es oportuno hacer. Dos pequeños comentarios. Uno, recalcar la inversión, porque, cuidado, las cifras que dan son recogidas después por la gente y repito que se manejan con mucha alegría. En este momento, el Plan de Carreteras Nacionales está gastando, según confesiones del Director General de Carreteras, alrededor de 150 millones de pesetas por km.,

de media, todo el Plan, que tiene algunos tramos de autovía, no hacen autopistas, tienen algunos tramos de autovía, otros de desdoblamiento y otros de simple mejora de trazado. El Plan General gasta una media de 150, que la obra más cara que se puede hacer, que es la autovía, cueste 200 millones contra esos 150, y estamos haciendo otras obras porque las inversiones se diversifican, y creo que todo el mundo sabe la cantidad de obras que se están haciendo, en obras pequeñas, de mejora de pequeñas carreteras, que van desde 4, 10, 20 hasta 40 millones de pesetas por km., entre 40 y 200, que es la media de 150, no puede ser nunca exagerado que una autovía cuesta 200 millones de pesetas por kilómetro, es, como obra de autovía, es una obra realmente barata, es barata, en España se gastan como media 150, como media en cualquier tipo de actuación. Primer punto.

Segundo punto, y repito el tema de cuál es la voluntad política. De acuerdo con la planificación, pero, señores, hay otros criterios que también tiene que tener en cuenta el gobernante a la hora de actuar, y uno de los criterios es el criterio de oportunidad, que no de oportunismo, que oportunidad también es satisfacer las aspiraciones de la gente. En este momento, ustedes saben perfectamente que aparte de algunos grupos oponentes, y yo quiero nada más, a título de curiosidad, recordar una alegación en contra de la autopista, una persona, muy respetable por su parte, que dice que se opone a la autopista, la llama así, su área de servicios, porque se perjudica su terreno porque se le expropia un vid que tiene cinco años y está en su apogeo. Bueno, estas son el tipo de razones que se esgrimen por la gente para oponerse a la autovía, se afecta una vid de cinco años. Señores, aparte de esto, la gran mayoría de la población mallorquina está deseando estas dos construcciones porque sabe que son necesarias. Ahora bien, en un tiempo se decía que cuando se quería congelar un proyecto, una obra, se nombraba una Comisión para que lo estudiase, yo no quisiera que aquí cambiásemos la Comisión por un Plan de Ordenación, y la excusa del Plan de Ordenación fuese paralizar unas inversiones que la gente está deseando. Como alternativa contraria, tampoco quiero que se crea, y lo dejo muy claro, que con las razones de urgencia obvian una necesidad de planificación, no estamos actuando puntualmente por razones de urgencia, sino por razones de prioridad, que no es lo mismo.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

#### IV.—1)

##### EL SR. PRESIDENT:

Acabat el debat sobre la Interpehlació, passam a tractar el darrer punt de l'Ordre del Dia, que consta dels debats de presa en consideració de dues Proposicions de Llei.

La primera que debatrem serà la registrada amb el número 733/87, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a la declaració de S'Estany des Peix de Formentera, com a Area Natural d'Especial Interès.

Té la paraula el Portaveu del Grup Parlamentari Socialista per iniciar la seva proposta de presa en consideració d'aquesta Proposició de Llei.

##### EL SR. TORRES I CARDONA:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats, em permeiran que les primeres paraules adreçades al Ple d'aquest Parlament, just a començar la meva feina com a parlamen-

tari de Formentera, integrat com a independent al Grup Socialista d'aquesta Cambra, siguin per manifestar la satisfacció personal que em produeix el fet de poder fer-ho, presentant a la consideració de tots vostès la present Proposició de Llei relativa a la Declaració de S'Estany des Peix, com a Area Natural d'Especial Interès.

Efectivament, ja és la tercera vegada, si no record malament, amb la qual cosa crec que ningú no ens podrà acusar d'oportunistes, el Grup Parlamentari Socialista ha pres la iniciativa legislativa per tal de salvaguardar una de les zones naturals més importants i estimades de Formentera, crec també que de Balears, i, per tant, de tot l'Estat Espanyol. I per què hem pres aquesta iniciativa? Per moltes i variades raons, i òbviament, en primer lloc, pels seus singulars valors naturals. S'Estany des Peix, i ara utilitzaré bàsicament la descripció que fa el biòleg Santi Costa, en un llibre recentment publicat que es diu S'Estany des Peix, queda localitzat a la cara nord-oest de Formentera, i constitueix, juntament, amb S'Estany Pudent un paratge singular i, sense cap dubte, diferenciat de la resta del que és el paisatge de Formentera, amb unes costes gairebé rectilínies i sense cales abrigades.

I existeixen dues raons, com a mínim, per fer aquesta afirmació. Una és que S'Estany des Peix és pràcticament l'única zona, juntament amb S'Estany Pudent, una de les dues zones humides que tenim a Formentera. I tal vegada perquè tots es facin una idea més clara, intentaré dir també, descriure, un poc, com és aquest estany. Com he dit abans, aquest estany és de forma rodona, semi-circular, amb una extensió de 112-114 hectàrees, una profunditat màxima de 5 metres i mig més o menys, i començant una descripció a la banda del nord, direm que seguint cap a mestral té una boca de comunicació amb la mar oberta, amb una profunditat d'un metre i una amplària de 20, que seguint cap a ponent es fa una franja de dunes que llavors segueix en una costa rocosa que s'endinsa cap a dins la mar donant forma al que és la Punta Pedrera, baixant per avall segueixen llavors que s'escampa en unes basses formant el que es diuen els estanyets, i la resta, cap a migjorn i llevant seguint llavors cap a tramuntana, la resta de la boca, està pràcticament encaixonat en les construccions que s'han fet i queda amb unes voreres molt estretes. Tot aquest espai, per tant, configura una unitat paisatgística, singular que hem de contemplar amb tota la...

I si bé aquest paisatge és singular i de gran bellesa, no menys importants són els seus valors faunístics i florístics. Hem de tenir en compte que la forta lluminositat que tenim, una temperatura pràcticament sense canvis espectaculars al llarg de l'any, la quasi absència d'onades i la salinitat circundant, conformem un eco-sistema ric i equilibrat en nutrients que donen lloc, encara que sigui un lloc reduït, a una important flora i fauna. I així, anomenar-los en els seus llocs diferents, els... i... d'aigua, lògicament, d'aigua salada, es caracteritza per una vegetació natural, de tipus halòfil, solseres, joncs, a les zones on hi ha dunes incipients lògicament la vegetació és de tipus salobrar de platges, càrritx, cards marins, races marins, i a la zona aquesta on hem dit que es formaven les dunes, hi ha uns interessants boscs de savi-nes. Quant a la fauna, per no fer una relació excessiva de coses, direm que, quant a aus, algunes hi

troben el seu lloc òptim per a la cria, d'altres, el seu lloc de repòs en l'espai d'emigració, d'altres hi vénen a hivernar i, per dir-ne algunes, destacarem el corb marí, els flamencs, els agrons, pica-platges, juies, camarotges, becs, etc. Però aquí, i aquí voldria entrar a l'aspecte més important, crec que és a l'extensió d'aigua en si mateixa, i a les seves voreres i fons, a causa de la tranquil·litat i netedat de les aigües i als nutrients minerals que sembla ser rep l'estany per al seu fons és on es troba la raó que ha donat nom a l'estany, que són l'abundància i varietat dels peixos. I aquí em permetran que si faci una relació, que tampoc no és exhaustiva, però sí que és més extensa.

A l'estany i avui, que crec que això també és un valor important, s'hi troben, perquè de fet s'hi han pescat, i és una relació que m'ha proporcionat gent que vui allà i que hi pesca, anguilles, llises, variades, sorells, moixó, mabres, aranyes, cabots, molls, oblades, vaques, bogues, esparalls, llavions, rescases, donzelles, salpes, tremeloses, llobarros, i podríem dir que més etcèteres. Això només dient els peixos que es pesquen dins l'aigua, queden llavors, i ja no els esment, perquè no crec que sigui tampoc tan exhaustiu, totes aquelles que viuen al costat de les voreres a la zona de fang o a la zona de...

I tots aquests valors naturals que he explicat, no crec que tenguessin massa valor si els hagués dit només aquest biòleg recentment o jo els hagués explicat a aquest Cambra, sinó que vénen avalats tots ells per una sèrie de nombrosos organismes científics o culturals. L'ICONA, per exemple, en el seu estudi del medi físic, diu, parlant dels espais humits que és necessari protegir, lògicament abans diu altres coses, «petits sortints abandonats de S'Estany des Peix i de la seva bona litoral». El CEOTMA, en l'estudi de les Riberes Marítimes, Fluvials i Lacustres, de 51 zones humides que recull a tota Espanya, 5 són de les Balears, i una d'elles és precisament aquest Estany de Peix. L'INESE també hi fa referència i l'inventari obert d'espais naturals protegits inclou l'estany com a número 25, i com a justificació posa les característiques naturals de la llacuna. I crec també convenient anomenar les entitats més pròximes a nosaltres, com són el GOB, l'Institut d'Estudis Eivissencs i el col·loqui Mar-Unesco que es va fer a Formentera l'any 85 i, recentment, el llibre blanc del Turisme, que també hi fa menció. Totes aquestes entitats s'han manifestat inequívocament a favor de la protecció d'aquesta zona.

Per tant, crec que ha de quedar clar que és un espai que té una categoria que va més enllà dels simples desitjos d'uns ecologistes, que té una categoria reconeguda, estudiada, inventariada i que no pot ser desconeguda. Però l'estany no té només una importància ecològica o paisatgística, té també, per a nosaltres, i esper que per tots vostès, uns marcats interessos de tipus econòmic, d'usatges i, per què no?, pedagògics i educatius. Quan dic interessos econòmics, em referesc al paper tan important que juguen, en un espai tan limitat com és Formentera, i que a més viu únicament i exclusivament del turisme, llocs com el que ara tractam, i que fan de la seva conservació i protecció, una assegurança de futur, i de la seva degradació i destrucció, una amenaça de pobresa. I així, en aquest sentit ho interpreta també i el tornam a anomenar el darrer llibre blanc del turisme que referint-se a les conseqüències, entre cometes, de la seva conservació,

diu que «malgrat les lògiques apetències dels urbanitzadors turístics» —i en aquesta zona tots sabem que hi són «es fa necessari rebutpar unes ganàncies immediates per guanyar espais que assegurin les ganàncies futures».

Quant als usos per part dels formeterers, com a refugi o port i lloc de pesca, i d'altres, es remunten ja des de temps llunyans, demostrant-ho, sense cap dubte, la quantitat de restes prehistòriques que han estat trobades als seus voltants, i hi ha per escrit les referències que fa en Guillem de Montgrí, a l'any 1246, quan indicant poder pescar a la mar i a la mar gran, ai! a la mar i a l'estany, m'he equivocat perquè a Formentera solem dir a l'estany, la mar, i a l'altra banda de l'estany, la mar gran.

I, a més, dic, tota aquesta sèrie d'usos, continuen essent molt apreciats i estimats, avui encara, en aquests dies, i, sobretot, i d'una manera unànime, han estat exposats pels habitants de Formentera, quan han estat en perill de ser perduts aquests usos, i així, com a referència, diré o esmentaré les dues vegades que unànimement el Ple de l'Ajuntament de Formentera s'ha manifestat en aquest sentit: l'any 1932 i l'any passat, el 1986.

I, quin dubte hi ha que l'estany pot complir també una funció educativa. Em permetran que faci aquesta referència o aquesta incursió dins l'educativa, atès que jo som mestre d'escola i tenc, crec, una especial predilecció de veure en totes les coses unes possibilitats educadores. Crec que perquè educar sigui eficaç s'ha de lligar amb el medi allà on és viu, i aquí ho voldria fer, simplement indicant que S'Estany des Peix, en aquest cas, hauria de ser, com ho ha estat per a nosaltres i per als nostres vantpassats, un lloc de pas obligat per als nostres escolars, perquè allò, en el fons, no és sinó un llibre obert de la natura i, a més, també, de la nostra història.

Altres raons importants podrien ser, evidentment, la seva actualitat, el seu caràcter d'urgència i també, lògicament, la seva oportunitat. I aquí m'agradaria també manifestar que el Grup Parlamentari Socialista no vol capitalitzar en exclusiva la voluntat proteccionista d'aquesta zona, que entenem que comparteixen tots els Grups, i aquí també crec que és interessant dir que a les darreres Eleccions, a Formentera, totes les formacions que s'hi presentaren, firmaren un document en aquest sentit, com deia, dic, no volem en exclusiva la voluntat proteccionista, sinó que volem simplement complir amb el compromís electoral que vàrem adquirir, i complir-lo ara, quan encara hi som a temps, i quan les propostes especuladores i urbanitzadores de la zona no són realitats, sinó que només són projectes.

Així, doncs, aquesta protecció urgent que es mereix S'Estany des Peix de Formentera, aquesta herència que hem rebut dels avis i els avantpassats i que crec que tenim el deure de poder-lo transmetre als nostres fills, que reuneix les condicions que preveu la Llei d'Ordenació i Protecció d'Àrees Naturals d'Especial Interès, i que, a més a més, tenim la Llei, aquesta Llei d'Ordenació és l'adequada per protegir-lo, és aquesta la protecció que avui demanam.

Sres. i Srs. Diputats, esperam, esper que axí ho considerin també tots vostès.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Procedeix, idò, ara, la intervenció dels Grups que vulguin fer ús de la paraula, a favor o en contra, de la Proposició de Llei presentada.

Té la paraula el Sr. Mayol, pel Grup PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies, Sr. President, Srs. Diputats. Si el Sr. Torres expressava la seva alegria per intervenir per primera vegada en aquesta Cambra amb una llei conservacionista, jo ho vull fer doblement, per intervenir amb una llei conservacionista i, a la vegada, donar suport a un Grup Polític diferent. Crec que si aquesta concòrdia fos general, podríem aconseguir grans avanços a la política conservacionista a les nostres Illes. Però, a la vegada, a la vegada que espronso l'alegria per poder intervenir a conservar un territori, he d'expressar una gran tristesa en el sentit que aquest territori és, en gran part, un territori marí, i em sembla vertaderament trist haver de defensar la mar des de la tribuna d'un Parlament.

S'Estany des Peix, tots ho saben, és un golf, estret, però obert a la mar des de temps immemorial, com a mínims, des dels anys dels romans on ja hi ha uns testimonis escrits. Aquesta gala és navegable, és refugi d'embarcacions i, com esmentava ara el Diputat Torres, s'hi coneixien tota una sèrie d'espècies de peixos. Sembla que s'acceptà la seva inscripció en el Registre de la Propietat, utilitzada a rels de les amortitzacions del segle passat, utilitzant l'eufemisme de «solar inundado», això és una burla al sentit comú, és clar que es troba inundat, no tan sols això, sinó que és un solar submarí. Hem diran que ningú no pot construir al fons de la mar, no ho sé, però, en tot cas, sí que es pot reblir, muntar malecons, fer obres, i sobretot, eliminar la zona marítime-terrestre, eliminar el domini públic del litoral, cosa que em semblaria, em sembla, un vertader hurt al poble de Formentera i un vertader hurt al poble de les Illes Balears. A part que ja es parla, tots ho hem llegit fa pocs dies, de club nàutics flotants a Calvià, d'una illa artificial prop de S'Espalmador, etc., etc., hi ha gent, és clar, disposada a donar-nos feina.

Si la protecció de la naturalesa, com es diu repetidament, és de sentit comú, el cas de S'Estany des Peix és pura coherència, lògica i evident. Senyors meus, si una àrea així no es protegeix, si deixam arribar l'especulació i la balearització al fons de la mar, aquest Parlament podria passar a la història, d'una manera molt trista. Naturalment, els companys del Grup Socialista no proposen sols protegir la mar, sinó també una delimitació costera, un fragment del litoral illencs, immediat a l'estany. Això seria ja suficient també per donar suport a la proposta. Però, en aquesta comarca, a més a més, s'hi troben efectivament elements naturals summament interessants, no són, per ventura, grans boscos espectaculars ni enormes concentracions faunístiques, però sí savinars, vegetació de platges, de zones salabroses, espècies de plantes rares i meridionals, ocells de platja i de salina, que s'han fet molts rars arreu de les nostres costes.

El que sí és evident és que l'admissió a tràmit d'aquesta Llei i no un acord incondicional als límits proposats per aquesta. És una llàstima que discrepàncies de detall de la mateixa categoria de les nostres no hagin permès a l'Ajuntament de Formentera donar

suport explícit a la Llei que sabem que és esperada i desitjada de manera unànime per les forces socials de la pititusa menor. En aquests darrers projectes de desenvolupament urbanístic que poden afectar aquesta zona, s'hi han manifestat 14 entitats a Formentera, això crec que és important: la Cambra de Comerç, el GOB de Formentera, les Associacions de Veïns, les Confraries de Pescadors, el MAP, Empresaris hotelers, Unió de Pagesos, etc. Pens que aquesta unitat l'hem de tenir en compte i n'hem de prendre un exemple avui vespre. Oposició de la qual se n'ha fet ressò, fins i tot, el «Corriere de la Sera», i sabem que la definitiva protecció de S'Estany des Peix i de la seva ribera, amb la consideració de la Proposició de Llei, avui vespre, pot aportar la resposta que espera, com a mínim, el poble de Formentera, i que crec que esperam tots nosaltres.

El cas d'aquest projecte, massivament refusat, és molt notable. Es parla de trabucar tota la història de Formentera amb un macro-negoci turístic que inclou un camp de golf, dissenyat per Severiano Ballesteros, a una illa on en aquests moments s'està potabilitzant l'aigua marina. També hi ha un port esportiu, una platja artificial, hospitals i un aeròdrom. Es parla del «más importante complejo turístico de Europa». I, naturalment, ho faig en castellà, perquè dubto molt que d'això se'n parli en català. Si Mallorca i Eivissa han estat les grans víctimes d'un creixement turístic mal planificat i poc harmoniós, Menorca i Formentera no han patit encara aquest procés d'una manera tan accentuada. Si Mallorca i Eivissa és urgent salvar restes, conservar puntualment les darreres despulles d'un patrimoni natural, a Menorca i Formentera encara som a temps de promoure un desenvolupament correcte, pensat per beneficiar al màxim als menorquins, als formenterers o als balears, no als suecs, els italians o els libanesos.

S'Estany des Peix és un element importantíssim a l'illa de Formentera, per la seva posició és impossible que qualsevol visitant de l'illa no el repari, no el noti només arribant, és, en certa manera, un element substancial de Formentera, i alterar-lo seria alterar tota la imatge que reben de l'illa tot i cadascun dels seus habitants i visitants. Quan aquest Parlament va protegir Ses Salines d'Eivissa i Formentera, les va amputar, va amputar la seva unitat ambiental, deixant fora S'Estany des Peix, avui tenim la possibilitat de restaurar aquesta errada, i abans que es produeixin accions irreversibles, procurar la conservació del conjunt. L'admissió a tràmit de la Llei salva un element important de l'illa i assegura l'eficàcia d'una altra llei, la de Protecció de Ses Salines, d'aquest Parlament.

Formentera és, en aquest moment, camp d'estudi i de treball, per part del programa Home i Biosfera de la UNESCO. L'adequada protecció territorial, la fèrria conservació del patrimoni natural i dels espais d'interès ecològic, li dona personalitat i riquesa i és una de les constants recomanacions d'aquest organisme. El valor de S'Estany des Peix és notable i, per tant, el nostre Grup, com ja he anunciat votarà afirmativament aquesta Proposició i procurarà millorar-la a la tasca en Comissió que ens espera.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari d'Unió Mallorquina, té la paraula el Sr. Miquel Pascual.

**EL SR. PASCUAL I AMOROS:**

Sr. President, Sres. i Srs. Diputats. Al llarg d'aquests quatre anys passats, Unió Mallorquina, en aquesta Cambra, sempre ha defensat l'aplicació dels principis generals de l'estratègia mundial de la conservació i, entre aquests, com un dels més importants, figura el de la protecció dels espais naturals més importants, dels que tinguin més valor ecològic i també d'aquells que estan menys espenyats.

Avui se'ns du aquí una Proposició de Llei per a la protecció de S'Estany des Peix i ens demanen el nostre vot. Nosaltres votarem afirmativament, amb una reserva respecte dels límits, que ja discutirem en Comissió.

Nosaltres sempre deim que sí a la declaració d'espais naturals com a Arees d'Especial Interès, si hi ha un valor ecològic i paisatgístic i si està amenaçat, s'han de complir dues condicions, perquè en la nostra política general, pensam que no és bo dur aquí cada dia un espai a discutir, sinó que si no hi ha una amenaça o si el valor ecològic és no tan important, per això hi ha d'haver les Directrius d'Ordenació Territorial, per això hi ha d'haver el Catàleg d'Espais Naturals, que esperam que prest sigui dut a aquesta Cambra.

Jo voldria felicitar el Sr. Isidor Torres, perquè ha fet una bella descripció del que és S'Estany des Peix, ell, com a formenterer, coneix prou el que és aquest hermós recó que ens ha descrit, aquí, d'una manera que jo pens que tothom, tota aquesta Cambra l'ha escoltat.

Però, també hem de dir que si nosaltres votam que sí, a part del seu valor ecològic que, per cert, no recull el Pla Provincial, desgraciadament el Pla Provincial de 1973 no recull els espais naturals de valor ecològic, sinó que simplement es va limitar als valors paisatgístics, però sí ho fa ICONA, com s'ha dit, sí ho fa el CEOTMA, sí ho fa INESE, i també, fins i tot, el llibre blanc del turisme. Aquests són avals suficients com per considerar que estam en un dels espais naturals més importants de les Illes Balears.

Quant a l'amenaça, bé, aquest espai natural es troba dins sòl no urbanitzable a les Normes Subsidiàries de Formentera, que estan en fase d'aprovació definitiva a la Comissió Provincial d'Urbanisme. Ara bé, aquí, precisament, jo vull recordar el que ha dit el Sr. Mayol, abans, estam en un tros de mar, el Sr. Torres ha dit, exactament, la mar, perquè S'Estany és la mar, això vol dir que estam en una propietat privada que és totalment atípica a Balears i possiblement a Espanya, aquesta és una raó de pes per dir, en aquest Parlament, no s'ha de fer res dins aquesta propietat privada que no ho hauria de ser i que possiblement ha de revertir, a llarg termini, diríem a aquesta Comunitat Autònoma.

Per tant, nosaltres, com he dit, ens reservam respecte dels límits, actuacions a Comissió, perquè sabem que si, efectivament, els grups polítics de Formentera varen dir, abans de les Eleccions, que estaven d'acord a protegir S'Estany, abans d'ahir, a un Ple no va ser possible aquest acord perquè hi va haver unes discrepàncies en els límits. Jo crec que seria bo que, ja que no hi va haver possible acord a l'Ajuntament de Formentera, s'anàs a una cosa raonable, perquè pens que posar dins àrees naturals cases fetes de fa molts anys, crec que no és massa raonable.

Moltes gràcies.

(El Molt Illustre Sr. President s'absenta del Saló de Sessions i la Il·lustre Sra. Vice-president Primer el substitueix en la direcció del debat).

**LA SRA. VICE-PRESIDENT PRIMERA:**

Por parte del Grupo CDS, tiene la palabra D. Andrés Tuells.

**EL SR. TUELLS I JUAN:**

Muchas gracias. Sras. i Sres. Diputados. Permítanme, en primer lugar, anticipar nuestro voto afirmativo a la toma en consideración de la Proposición de Ley. Y lo hacemos con enorme satisfacción y verdaderamente convencidos de su oportunidad, conveniencia y necesidad. He escuchado con atención las palabras pronunciadas por mi querido amigo e ilustre Diputado Isidoro Torres, y las comparto plenamente y me consta además de ciencia propia muchas de las cosas que él ha manifestado, y he de añadir que él, en la línea expuesta, ha manifestado que está integrado como independiente en el Grupo Socialista, y que actuaba en este momento como Portavoz del Grupo. Ello era obvio, pero creo, además, que el Sr. Torres actuaba no solamente como Portavoz del Grupo Socialista, sino que actuaba como fiel reflejo de lo que es la voluntad popular en el sentir general y unánime del pueblo de Formentera.

Simplemente, suscribir, por tanto, lo que he dicho, con una observación y un reparo. El reparo ya se ha expuesto también, se refiere al artículo 2 de la Proposición, en cuanto al continente, en cuanto al perímetro en cuanto a los límites. No hay acuerdo, desconocemos con detalle la autoría, los planos y los criterios seguidos para esa delimitación que no ha obtenido el consenso, si no ... contrario de los Grupos Políticos en la isla de Formentera. Con esa reserva, simplemente una observación, en cuanto al primer punto, en cuanto al contenido, en cuanto al espacio. La exposición la avalan razones históricas, geográficas, ecológicas, sociales, etc., históricamente se ha venido desarrollando en Formentera un conflicto, una tensión entre lo que es el espacio natural, si es un bien de uso y dominio público o una propiedad privada. Formalmente, y así está inscrito en el Registro de la Propiedad, es una propiedad privada con base en una venta que produjo el Estado en el año 1897, a una compañía, pero esta acción hecha de formalidades, es claro que es un derecho histórico de Formentera, que este espacio es un bien de uso y dominio públicos. Ha sido refugio de pescadores, y no solamente refugio de pescadores, sino también sustento de pescadores en épocas en que la economía de Formentera era muy precaria. Y parece un absurdo el que un espacio como S'Estany des Peix pueda ponerse en cuestión si realmente es un bien de uso y dominio públicos o un bien privado. No tengo nada más que añadir, sino, una vez más, suscribir y felicitar la Proposición de Ley y las palabras de mi distinguido y querido amigo Isidor Torres.

**LA SRA. VICE-PRESIDENT PRIMERA:**

Por parte del Grupo AP-PL, tiene la palabra el Diputado Bartolomé Planells.

**EL SR. PLANELLS I PLANELLS:**

Gràcies, Sra. Presidenta, Sres. i Srs. Diputats. El Grup Parlamentari d'Aliança Popular i Partit Liberal

és totalment partidari que avui es prengui en consideració la Proposta de Llei de declarar S'Estany des Peix com a Àrea d'Espècial Protecció.

Som totalment partidaris de declarar aquesta àrea com a d'Espècial Protecció, perquè sabem que és un sentiment majoritari de tot el poble de Formentera i és una aspiració dels formenterers que això sigui una àrea de domini públic, una àrea d'ús comú.

Emperò, volíem fer dues limitacions a aquesta presa en consideració. La primera és que parlam d'una propietat privada, entenc que no és aquí el moment de discutir si la venda que va fer l'Estat a l'any 1897 és legal o no és legal, si la Llei de Desamortització de Béns de l'Estat, de l'any 1855, és ben aplicada o mal aplicada, si això era propietat de l'Església o no ho era, la realitat és que és una propietat privada, està inscrita en el Registre, hi ha sentències del Tribunal Suprem i, com a tal, l'hem de tractar a l'hora de redactar la Llei.

L'altre emperò que hem de fer a aquesta presa en consideració és la de limitació que aquí, tantes voltes s'ha anomenat. Estam en contra d'aquesta delimitació per dos motius fonamentals, en primer lloc, perquè agafa una sèrie de cases de petits propietaris, que és completament impossible que s'urbanitzin més del que hi estan, perquè, com dic, són petites parcelles, i, en segon lloc, i això ho voldria fer notar al Portaveu del PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca, que ens ha vingut aquí a fer una relació de camps de golf, de no sé quantes coses, això no és dins S'Estany des Peix, això és fora de S'Estany des Peix i, per cert, queda fora de l'àrea de protecció, i queda fora de l'àrea de protecció per uns molt especials interessos que molt delimitadament no s'han posat aquí, i em fa por que no s'han posat aquí perquè són unes propietats que cauen una mica a l'esquerra, una mica a l'esquerra de S'Estany des Peix, naturalment.

Per donar més suport a aquesta teoria, tampoc no voldria mencionar més, ja ho han fet abans el Sr. Portaveu d'UM, i l'Il·lustre Diputat i amic Andreu Tuells, que l'Ajuntament de Formentera, per majoria absoluta, va dir que no, va dir que no a la delimitació, un sí a la Llei de protecció. I jo per donar suport, si cal, i per ser molt breu i no cansar els il·lustres Diputats, voldria acabar amb una frase, treta del llibre que abans ha mencionat l'Il·lustre Diputat Sr. Torres, i permeti, amic Isidor, del llibre aquest, allí on el governador d'Eivissa, l'any 1698, diu que S'Estany des Peix és ple sempre, perdó, S'Estany és ple sempre de peix, del qual se'n serveixen els illencs, que el posseeixen en comú, que resultarien grans perjudicis i inconvenients si hi hagués una altra propietat, si hi hagués un altre amo que no fos Sa Majestat el Rei.

Moltes gràcies.

LA SRA. VICE-PRESIDENT PRIMERA

Muchas gracias.

Para el turno de réplica, tiene la palabra por el Grupo Socialista, el Diputado Isidoro Torres Cardona.

EL SR. TORRES I CARDONA:

Gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Voldria ser capaç de contestar, en conjunt, cadascuna d'aquestes intervencions que hi ha hagut, en tant en el fons de la qüestió, estan d'acord, grups com el PSM, especialment, Entesa de l'Esquerra de Menorca, també, Unió Mallorquina, el CDS i Aliança Popular. Crec que

és un acte important que es prengui en consideració, sense cap dubte estam reparant, com hem dit, un poc, aquella pata coixa que ens havia quedat quan vàrem prendre en consideració declarar zona natural despecial interès el que són Ses Salines i l'àrea de S'Estany Pudent, ara tenim l'ocasió i l'instrument per posar cada cosa al seu lloc, i declarar també que en la meua intervenció no he volgut entrar en qüestions de propietat ni dins qüestions d'edificacions que han sortit a la premsa els darrers mesos, perquè crec que volia fer exclusivament, si era possible, i jo crec que sí, que ho era, demostrar, aportar aquí davant el sentiment profund que tenim els formenterers que aquella zona té en si mateixa uns valors naturals i paisatgístics suficients per protegir-la, que, a més, són els que reclama la Llei d'Ordenació i Protecció d'Àrees Naturals d'Espècial Interès perquè siguin protegits, i perquè, a més, aquesta Llei no contempla o no arregla propietats, crec, si jo la interpreto bé, aquesta Llei serveix únicament i exclusivament per determinar l'ús i qualificar el sòl que queda dins aquesta delimitació. Per tant, jo esper que aquest consens que agraesc, torn a repetir, imperi també a la Comissió corresponent i faci possible, al seu moment, aprovar definitivament aquesta llei. I podeu estar ben segurs, tots els parlamentaris que sou aquí, que el poble de Formentera, que el poble de Formentera, repetesc, sabrà agrair com a fet històric més important que hem rebut els habitants que ara som aquí. Per què? Perquè històricament, aquí ho ha dit, ja no record exactament qui, que era un sentiment que allò és una àrea del poble, en tant que l'hem usada tots, des de sempre i l'an vista d'aquella manera.

Així, idò, amb l'esperança que també els nostres fills hi podran continuar vivint i podran continuar veient això, esper que a la Comissió sigui possible també arribar a aquest acord de fons al qual avui hem arribat.

Moltes gràcies.

EL SR. MAYOL I SERRA:

A l'empara de l'article 73.1, voldria contestar a les al·lusions inexactes a la meua intervenció que s'han fet abans, contradiccions, concretament als meus arguments.

LA SRA. VICE-PRESIDENT PRIMERA:

De acuerdo, tiene la palabra el Sr. Mayol.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies. Una part, efectivament, de les infraestructures previstes al macroprojecte de Formentera es troben dins l'àrea, en aquests moments, contemplada com a d'espècial protecció, però nosaltres ja hem dit que no estàvem d'acord amb els límits actuals, i em pens, pel que he pogut interpretar de les intervencions dels grups de la dreta, que no estan d'acord, en un sentit totalment contrari, als grups de la dreta. És a dir, que pensam que, en tot cas, els límits són petits i no excessius.

Moltes gràcies.

LA SRA. VICE-PRESIDENT PRIMERA:

Muchas gracias.

Una vez finalizadas las distintas intervenciones, la Presidencia pregunta si la Cámara toma en considera-

ció la Proposició de Ley relativa a la declaració de S'Estany des Peix de Formentera, como Area de Especial Interés.

¿Votos a favor?

Al haber votado toda la Cámara por unanimidad, queda tomada en consideración dicha Proposición de Ley.

(El Molt Il·lustre Sr. President reprèn la direcció del debat).

IV.—2)

EL SR. PRESIDENT:

Passam, idò, a tractar sobre la presa en consideració de la Proposició de Llei relativa a la declaració de Sa Canova d'Artà, com a Area Natural d'Especial Intrès.

Com que ha estat presentada per dos Grups Parlamentaris, aquesta Presidència demana al Grup PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca, el Sr. Mayol té la paraula.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies.

Bé, no és, ni tan sols avui vespre, la primera vegada que aquesta Cambra considera la tramitació de proposicions de llei de protecció d'àrees naturals, nosaltres esperam que qualche dia siguin projectes, no em sembla gaire probable, però no volem perdre l'esperança que les coses canviïn.

Tots els Diputats de la Cambra hauran notat que fins ara les àrees, si no m'equivoc, totes les àrees que s'han acceptat o rebutjat fan referència, sistemàticament, a espais litorals, i és clar, perquè el litoral, aquesta línia que tots els nins dibuixen com a mapa de les Balears, aquesta línia que ens dóna forma, ha estat sistemàticament desfigurada, alterada, explotada i degradada. I de desfiguracions, alteracions, explotacions i degradacions ja n'hi ha prou. Entenem que aquesta idea és compartida per diverses raons i des de diverses òptiques i ideologies per una gran majoria del nostre poble, en conseqüència, aquesta Cambra, com deia l'Il·lustre representant d'Unió Mallorquina, no pot rebutjar la presa en consideració de lleis que suposen la protecció dels darrers plegaments d'uns espais d'interès ecològic com són tots els espais litorals, i sempre amenaçats al llarg del litoral de les Illes.

Per què, però, avui vespre es presenta el cas de Sa Canova, precisament? No hi ha, per ventura, llocs més importants, àrees d'interès natural més manifest? En efecte, n'hi ha d'altres, i el nostre Grup, sol o conjuntament, té en estudi altres proposicions, però el cas de Sa Canova resulta especialment urgent per mor de projectes que els mitjans de comunicació han airejat repetides vegades. Si avui no prenim en consideració la Llei de conservació de Sa Canova, és probable que ja no hi fossim a temps. El PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca, i m'atrevesc a dir que la immensa majoria d'aquesta Cambra, té interès a veure quan el Govern complirà el mandat parlamentari de presentar el famós catàleg d'àrees a protegir, quan el Govern establirà un llistat bàsic d'espais definitivament conservats. Però, mentre aquest dia no arribi, nosaltres continuarem complint el deure en el qual ens consideram, de promoure aquest tipus de llei, perquè, en cas contrari, veure'm com, aquests espais, que ara podem midar per quarterades, per mor de l'especulació, es transformen en metres quadrats.

Sa Canova constitueix un arenal impressionant, el darrer bosc ben conservat del terme municipal d'Artà, tan castigat per incendis repetits. La pluviositat d'aquesta àrea, molt més elevada que la d'Es Trenc, li dóna unes característiques hidrològiques i botàniques pròpies i permet un desenvolupament esponerós de la vegetació, amb espècies més higròfiles que les de S'Arenal de mitjorn que aquest Parlament va protegir adequadament, altra cosa és l'ús reglamentari que de les lleis de protecció es fa. El torrent de Na Borges, que forma el límit occidental de l'àrea constitueix una zona humida permanentment inundada, amb interessants espècies de fauna i flora, altres animals protegits per la Llei, interessants, des del punt de vista científic, lluny de les dunes i els arenals, el conjunt de platges, bosc i torrents forma una unitat harmoniosa i extensa, visible des de gran part de la Badia d'Alcúdia, pel relatiu pendent de la zona. És cert que a Sa Canova s'hi inicià una urbanització, i aquestes obres suposaren una certa degradació puntual. Sí, una urbanització qualificada com a centre d'interès turístic «nacional», i em permetran una altra vegada que utilitzi la paraula en castellà, perquè captin un matís diferent al que solem donar el PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca a aquesta paraula. Una urbanització que allà en els anys 60 va il·lusionar, com encara ara ens passa, al poble d'Artà o als pobles de les Illes que poden creure que per aquest camí ve la solució dels problemes, cregueren aleshores que havia arribat el manà inesgotable, tanta il·lusió i expectativa fou recollida per l'Ajuntament, que va decidir nomenar fill adoptiu de la vila el promotor de l'obra. Doncs bé, el poble d'Artà recorda encara i ho comenta com fou impossible portar a efecte el nomenament, perquè el promotor va descomparèixer pocs dies abans, i la policia, concretament la Interpol, sembla ser, el cercava per estafador.

Es diu que Sa Canova té infraestructura, però tot-hom sap que és ben inservible, que seria imprescindible començar de bell nou i que ara, després de deu anys, la naturalesa ha rescatat una part d'aquestes destrosses. També vull evocar com «Ravedna», que era el nom d'aquesta urbanització va merèixer un tristíssim honor, el primer programa en color que va emetre la BBC, a l'any 69 o 70, va ser dedicat a Mallorca, «Mallorca observed», se'n deia, un documental sobre la natura mallorquina, els seus ocells i la seva destrucció. Idò bé, algunes de les seqüències destinades a aquest darrer aspecte, a la destrucció de Mallorca, estaven dedicades a «Ravedna», estaven dedicades a Sa Canova.

Per a la conservació de Sa Canova, entenc, juguen també una sèrie d'arguments i consideracions molt importants, referides al marc socio-econòmic. La Badia d'Alcúdia, on aquest espai natural es troba enclavat, disposa d'una infraestructura turística molt important que, de fet, ja utilitza directament o indirectament Sa Canova i altres espais naturals pròxims, igualment valuosos. L'oferta conjunta de Port d'Alcúdia-Platja de Muro-Ca'n Picafort i altres centres elimina la possible objecció que la protecció de Sa Canova suposi perjudicis per a la comerça, objeccions que s'adduïen, recordem-ho, en el cas d'Es Trenc, i que serien aquí, molt especialment, fora de lloc.

A nivell municipal, la situació no és excessivament diferent, Artà disposa d'una sèrie de nuclis costers, Betlem, Colònia de Sant Pere o S'Estanyol, que permeten una oferta determinada i que no està, ni de molt, saturada. La pròpia majoria municipal no ha participat

mai d'eufòries urbanitzadores en aquesta àrea, ni tan sols en períodes electorals, de manera que no es podria dir que el poble se sentís frustrat per aquesta llei, sinó al contrari.

Tanmateix, vull deixar clar que aquesta línia argumental sols es presenta aquí com a secundària, nosaltres creim que la defensa dels espais naturals s'ha de fer amb una visió de país, amb una visió de totes les Illes Balears i no amb la visió d'una comarca o d'un terme municipal, per això, aquests temes es decideixen aquí, al Parlament, una altra cosa és que tinguem present i coneguem amb detall els sentiments locals, però els interessos afectats són els de tots els balears i, com a tals, hem de respondre.

Podríem treure, detalladament, arguments tècnics i científics que aconsellen la protecció de Sa Canova, hi ha documents que els Srs. Diputats coneixen o poden conèixer, estudis, inventaris, descripcions, reiteradament esmentats a aquesta Cambra, que coincideixen a assenyalar aquestes àrees com a importants per a la seva conservació, biològicament, botànicament, ecològicament i zoològicament aquest és un espai natural de gran interès. Aquesta circumstància, amb una lectura de la Llei d'Ordenació i Protecció d'Àrees Naturals d'Especial Interès, determina la conveniència d'aplicar-la, Sa Canova està amenaçada, els seus valors naturals desapareixerien en cas de materialitzar-se les amenaces i mereixen ser conservats.

Com a resum dels arguments sòcio-econòmics, convé apuntar, per tant, que per a un correcte funcionament del sistema turístic vigent, tan perjudicial pot ser un mercat en excés com un dèficit de demanda, i no som nosaltres, sinó moltes veus de color ideològic ben divers les que consideren que hem superat la frontera de la raó en determinades ofertes turístiques. És clar que algun dia ens hem d'aturar, podria ser, «ad absurdum», quan no tenguéssim ja un metre quadrat per construir, llavors resoldríem el problema de com és possible el progrés sense construcció, què manca per a això? Deu anys, vint anys? Per què no aturar ara? Reconvertir una oferta que és de mal gust, que és d'una qualitat molt baixa, quan al nostre país encara tenim platges belles, dins barraquers o lliris d'arenal. Quina diferència tenim? Naturalment que hi ha diferència en el plantejament, i ben a favor nostre. Conservar significa encara la possibilitat de millorar l'oferta, cosa que no farem carregant-nos els espais naturals que queden, sinó reconvertint els espais urbanitzables i mantenint els espais naturals com un marc de qualitat.

Vull fer notar, molt especialment, que conservar és també mantenir una opció de futur, si els nostres fills, els nostres néts o més lluny, necessiten Sa Canova, si consideren que una Llei de Protecció hagués estat un error, cosa que naturalment no pensam, amb una altra llei ho solucionarien, destruir, en canvi, és un procés irreversible, les Albuferes de Santa Ponça o de Magalluf són irrecuperables, com ho són les Feixes d'Eivissa i tantes altres àrees o com ho seria Sa Canova si avui vespre aquesta Llei no es prengués en consideració. Si els nostres descendents troben que ens hem equivocat o que s'han equivocat urbanitzant o edificant, no hi podran posar remei, nosaltres tenim la seguretat que conservar és encertat, i que és el que ens reclama una gran part dels habitants del nostre país, però admitem, com a principi teòric exclusivament, la possibilitat d'error, un error que, en aquest cas, no tendria con-

seqüències irreversibles ni seria, a part d'improbable, intrascendent.

Encara que imaginem que aquest serà un punt important a les preses de posició dels diferents grups, no vull passar per alt un aspecte puntual i concret del tema que ens ocupa: les possibles indemnitzacions, les famoses indemnitzacions. Supòs que tothom ha reparat que les tècniques dels especuladors combinen adequadament pastanaga i garrot, com qualsevol carreter, amb totes les tècniques publicitàries, primer, fan veure que el seu negoci significaria una pluja de milions enorme, sobre el municipi, illa o comunitat, segons quina sigui l'autoritat que hagi de decidir. És clar que si la companyia és estrangera i les ganàncies han d'anar a l'estranger, això no se sol explicar. Avui, la pluja de milions se sol combinar amb una pluja de llocs de treball, aquestes són les pastenagues que pengen del garrot perquè l'ase camini, però si no fa tanta via com el carreter desitja, vénen les garrotades o les amenaces, les indemnitzacions, si això no s'autoritza, reclamen tants de cents o de mils de milions. Hem escoltat la cançó de Sa Dragonera i el Poder Judicial ha donat la raó als conservacionistes, hem escoltat la cançó en el cas d'Es Trenc, i res no s'ha materialitzat. Podem desmentir rotundament i amb tota responsabilitat que hi hagi un dret indiscutible i clar en les indemnitzacions, en aquest cas. Sa Canova, és cert, està emparada per un Centre d'Interès Turístic Nacional, instrument de planificació, certament revisable i concedit per l'aplicació d'una llei, i avui proposam a aquesta Cambra l'admissió a tràmit d'una llei que modificaria aquest Pla, que el Pla sigui iniciat és discutible, perquè pràcticament res del que està fet és útil i, per altra banda, han passat molts d'anys des que s'abandonaren les obres i l'incompliment de terminis ha estat reiterat. Aquest és un aspecte important sobre el qual no hem d'admetre posicions inamovibles i que, en Comissió, mereix i tindrà un examen detingut, però, d'entrada, podem tenir la seguretat que l'admissió a tràmit de la llei, que d'això tractam, no ha de generar ruïna ni despesa a la Comunitat.

Avui es presenta als Il·lustres Diputats del Parlament Balear la presa en consideració d'aquesta llei, una mesura concreta de conservació, la conservació no és ja una opció de dreta i esquerra, és una opció de sentit comú. El fet que aquesta frase que subscriu sense reserves no sigui meua, sinó d'un conegut empresari turístic, i no d'esquerres, precisament, ho ratifica. Tenim l'esperança que una vegada més, el sentit comú doni la unanimitat a la presa en consideració de la Proposició i, si no és possible, esperam que sigui la majoria.

**EL SR. PRESIDENT:**

Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el seu Portaveu, Sr. Francesc Triay.

**EL SR. TRIAY I LLOPIS:**

Sr. President, Sres. i Srs. Diputats. En certa manera, aquest debat d'avui, amb altres cares, amb altres persones, amb altres Grups Parlamentaris, és, per la nostra part, una repetició d'un debat que ja vàrem celebrar fa un any, fa un any, juntament amb PSM-Esquerra Nacionalista, que ha canviat de nom, defensàvem aquí la declaració d'àrea natural d'especial interès per a Sa Canova d'Artà, una tramitació que va trobar entrebancs, va trobar dificultats, inconvenients, no tots inevitables ni tots involuntaris, i no va ser possible concloure abans de la dissolució de la Cambra. I per això,



avui, tornam a venir aquí amb la mateixa voluntat i amb la mateixa il·lusió de fa un any, a defensar, potser, amb alguns arguments repetits, a defensar la necessitat de considerar els valors i els perills que damunt Sa Canova d'Artà hi ha en aquest moment i, per tant, la necessitat d'aplicar-li la Llei d'Àrees Naturals d'Especial Interès, que és l'instrument amb el qual es va dotar el Parlament de les Illes Balears per resoldre aquests tipus de situacions.

Només recordar que fa un any vàrem disposar d'una unanimitat a l'hora de prendre en consideració aquesta Proposició de Llei que no hi ha dubte que el nostre màxim desig és que aquesta unanimitat es pugui reproduir.

Cada vegada que tenc oportunitat o l'obligació o el deure, en nom del Grup Parlamentari Socialista, de defensar una declaració d'àrea natural d'especial interès, em sent obligat a explicar el sentit que té per als socialistes aquesta llei. Nosaltres sabem que és una llei excepcional, que és una llei per aplicar en condicions i en situacions comptades, difícils, que no trobin altra solució, que si ens veim obligats a continuar, des de l'any 84 que es va aprovar aquesta llei, tres anys més tard, encara ens veim obligats a venir aquí a demanar l'aplicació singularitzada d'aquesta llei, l'aplicació d'una legislació excepcional, sense cap dubte, extraordinària, diria jo, és perquè continuem amb aquella situació de no tenir una definició global, una definició que correspon a l'Executiu plantejar principalment de tots els espais de les Illes Balears que vists en conjunt, vists amb la perspectiva de les Illes, no dels municipis, ni de les comarques sinó del conjunt de les necessitats de les Illes Balears, per tant, de la Comunitat Autònoma, mereixen una protecció definitiva, una protecció vinculant, una protecció que ja no doni lloc a posteriors discussions amb planejaments urbanístics o amb amenaces o amb inversions extraordinàries on tot aquest procés que damunt qualsevol espai natural no protegit, cada dia més s'està desencadenant.

Els valors de Sa Canova ja els ha dit el Diputat Sr. Mayol, en nom del Grup PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca, són valors extraordinaris, són valors reconeguts, són valors que són documentats, no venim aquí a fer una defensa personal o voluntarista d'àrees no estudiades, no, Sa Canova d'Artà és un espai que els dos instruments que normalment han vingut emprant els Diputats al llarg d'aquests anys i que de moment no en tenim d'altres que tinguin el mateix abast, que són l'Inventari de l'Institut de Conservació de la Naturalesa, de l'ICONA, revisat el 1984, com és l'Estudi d'Àrees Naturals a Protegir que va fer a l'anterior Legislatura la Conselleria d'Obres Públiques i va encarregar a l'entitat INESE, tots dos coincideixen amb els extraordinaris valors d'aquesta zona. Un, l'ICONA, dins una àrea natural que denomina Na Borges, amplíssima, que penetra cap a l'interior i que surt a la mar amb tota l'amplada que nosaltres plantejarem aquí entre els dos torrents de Na Borges i el torrent pròpiament dit de Sa Canova, i fent especial menció a l'amenaça urbanística que gravita sobre aquest espai. L'altre, el de l'INESE, posterior, i en aquest cas concret, perquè no sempre és així, però en aquest cas concret, fins i tot més contundent. L'INESE considera que dels deu espais naturals d'extraordinari valor de les Illes Balears, del conjunt de les Illes, un és aquest que avui tractam de convèncer als Srs. Diputats que votin la presa en consideració de la seva declaració com a àrea natural.

I els quatre espais que considera d'extraordinari valor a Mallorca són Es Trenc, ja protegit pel Parlament, S'Albufera d'Alcúdia i Muro, amb una declaració de parc natural i propietat pública ja en la seva major part, i ses platges de Sa Vall, de la Colònia de Sant Jordi al cap de Ses Salines, que per ara no han estat objectes de perill concret, però que no hi ha dubte que qualsevol perill que pogués anar damunt aquesta zona extraordinària i verge hauria de ser objecte d'una actuació urgent del Parlament. Amb Sa Canova d'Artà, amb l'àrea més ampla de Sa Canova d'Artà, perquè arriba fins a Ca'n Picafort, saltant damunt les àrees construïdes, amb Sa Canova d'Artà, aquests són els quatre espais de màxim i extraordinari valor que considera aquest estudi a l'illa de Mallorca, comparables a S'Albufera des Grao a Menorca, protegida també per aquest Parlament, al Port de Daia, a La Vall i al Barranc d'Algendar, el Barranc d'Algendar, un altre espai que en el seu moment va ser en perill, que continua en perill i que realment també va ser objecte d'una discussió parlamentària, però que no va tenir el mateix resultat afortunat, des del punt de vista de la protecció. I a Formentera i a Eivissa, Ses Salines, S'Estany Pudent i S'Espalmador, que també han estat objecte i que avui s'amplia amb S'Estany des Peix, també han estat objecte a l'anterior Legislatura de lleis de protecció d'àrees naturals d'especial interès.

Per tant, està, diguem, documentada suficientment, no fa falta que jo hi afegeixi detalls, aquesta equiparació d'aquest espai que avui venim a defensar amb els altres que han estat objecte de preocupació del Parlament i que han estat els de màxim valor.

I el perill real és indiscutible, el perill real, basta quasi llegir els diaris dels darrers dies, el perill real ve de l'any 72 amb l'aprovació d'un desgraciat Pla Parcial, en el qual es permet situar 29.000 persones a Sa Canova d'Artà, 29.000 persones, d'aquestes 29.000 persones, 10.000 places hoteleres, 11.000 places d'apartaments, a part d'altres places de bungalows, de xalets i de població permanent. Un urbanisme que avui per avui ja no és negoci, que avui per avui ja no interessa, i per això hi ha tot aquest moviment de transaccions, de remodelacions, d'actualització, de convertir un urbanisme, diríem, coca-cola clàssica, amb un urbanisme coca-cola light, però que, al final, tendria els mateixos efectes negatius sobre el teritori. Però el cas és que en aquest moment hi ha la possibilitat de dur endavant, si el Parlament no pren aquesta decisió, una urbanització com aquesta que explic, amb edificis de vuit i nou plantes a les zones hoteleres que són bastants, amb un port deportiu de 600 embarcacions i que convé recordar que la declaració de Centre d'Interès Turístic Nacional —nosaltres ho traduïm tot, no miram tan prim—, de Centre d'Interès Turístic Nacional suposa prioritat absoluta a la concessió al titular del Centre d'Interès Turístic Nacional, no hi ha dubte que ja, per si mateix, aquest port esportiu suposaria la destrucció total de S'Arenal de Sa Canova d'Artà.

Per tant, és clar quin és el perill, quina és la situació, quina és la urgència, i jo crec que no cal insistir en arguments donats que compartim plenament, que hem tingut ocasió d'explicar àmpliament, que hem de protegir la naturalesa per si mateixa, perquè és una obligació que tenim de mantenir al màxim la vida en conjunt damunt el nostre territori, per assegurar un futur on existeixin una naturalesa viva, als espais més fràgils, però que, a la vegada, protegir, defensar la na-

turalesa és defensar el nostre model econòmic, és defensar la nostra economia turística, és defensar un futur millor i no pitjor per als ciutadans, per al nivell de vida econòmic amb material dels ciutadans de les Illes Balears.

Per tant, estam davant uns valors clars i estam davant uns perills imminents, jo crec que, a grans mals, grans remeis, i això és l'efectivitat, això és la contundència de la Llei d'Àrees Naturals d'Especial Interès. És una Llei que permet resoldre, de cop, permet resoldre aquestes situacions, permet plantejar una posterior protecció, a través ja de les planificacions especials, permet desqualificar urbanísticament actuacions que, com aquesta, afortunadament han incomplert tots els seus terminis, han incomplert totes les seves obligacions i, afortunadament, en aquest moment, per tant, som a temps d'impedir la seva destrucció definitiva i sense paliatius.

Jo, com deia al començament, deman, voldria avui poder celebrar, com vam poder celebrar fa un any, la unanimitat del Parlament en la necessitat de protegir i declarar àrea natural d'especial interès aquest espai, altre tipus de detalls no hi ha dubte que la tramitació parlamentària obrirà camins per poder-los resoldre, la intenció de la presa en consideració, l'expressió de voluntat de la presa en consideració d'una llei d'aquest tipus és estar d'acord majoritàriament o unànimement que aquest espai mereix una actuació com la Llei d'Àrees Naturals d'Especial Interès permet i que, per tant, tots estam d'acord que els perills són certs i que els valors són indiscutibles.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Procedeix idò intervenir a aquells Grups Parlamentaris que ho vulguin fer per consumir un torn a favor o en contra.

El Sr. Miquel Pascual, del Grup Unió Mallorquina, té la paraula.

EL SR. PASCUAL I AMORÓS:

Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Fa no gaire temps he dit que per a Unió Mallorquina, la declaració d'un espai natural com a àrea d'especial interès, s'havia d'aplicar quan no quedàs més remei, estic content que el Sr. Triay, que m'ha precedit en l'ús de la paraula, hagi manifestat un criteri consemblant. Però, en aquest cas, jo crec que està justificada la intervenció del Parlament en el cas de Sa Canova.

En primer lloc, hem de parlar dels valors ecològics, no descriuré, altres ho han fet i ho saben fer millor que no jo, perquè en saben més, però sí vull recalcar que l'INESE, efectivament, l'INESE en el seu treball que va fer per la Conselleria d'Obres Públiques i Ordenació del Territori, declara una ampla àrea, no només Sa Canova, sinó una ampla àrea que va des de Can Picafort fins a la Colònia de Sant Pere, com a àrea de valor extraordinari, però, també s'ha de dir, que no només inclou Sa Canova, sinó que també inclou una població, un nucli urbà que és Son Serra de Marina, i precisament a l'estudi de l'INESE es fa, es diu, es diu que hi pot haver un parc natural on hi hagi un nucli urbà incert, això és un punt que jo vull tenir, vull contemplar i que, durant el debat que hi haurà en Comissió i en aquest mateix Ple, s'haurà de tenir en compte quan parlem de fins a quin punt s'ha de protegir, quins són els límits, etc., etc.

L'altra cosa que hem d'analitzar és a veure si Sa Canova realment es troba menaçada. Bé, ja s'ha dit que aquí estam davant un Centre d'Interès Turístic Nacional declarat l'any 1974, de 3.165.270 m<sup>2</sup>, i que preveu una població de 27.243 habitants, una cosa senzillament aberrant. I, a més, que sembla que es vol tirar endavant. Per tant, estam realment davant un espai natural vertaderament amenaçat, però nosaltres ens hem de fer una pregunta, perquè nosaltres estam davant un Centre d'Interès Turístic Nacional, i ens hem de preguntar, aquest Parlament té competències per invadir el que és un Centre d'Interès Turístic Nacional? Això, fins ara no s'ha dit, i jo crec que n'hem de fer una reflexió. Jo, quan era President de la Comissió Provincial d'Urbanisme, entre el 1979 i 1983, vaig demanar un Dictamen Jurídic respecte de les Normes Subsidiàries de Mercadal, perquè té els Centres d'Interès Turístic Nacionals de Cala Tirant i Son Parc, i se'ns va dir en aquell dictamen jurídic que la Comissió Provincial d'Urbanisme no podia entrar dins aquests centres d'interès, perquè es creia que estaven davant ordenaments paral·lels, Llei del Sòl, Llei de Centres d'Interès Turístic i Centres d'Interès Turístic Nacionals del 1963. I nosaltres podem incidir o no?, repetesc. Bé, jo crec que s'ha de fer referència, en primer lloc, al nostre Estatut d'Autonomia. L'article 10.3 diu que és competència exclusiva de la Comunitat Autònoma l'ordenació del territori, l'urbanisme, inclòs el litoral i la vivenda, i diu ordenació del territori, no diu una part del territori, diu de tot el territori, competència exclusiva. Però no s'acaba aquí. L'article 10.9 també diu que és competència exclusiva el foment i la promoció del turisme, l'ordenació del turisme al seu àmbit territorial, per consegüent, jo he de concloure que aquest Parlament pot legislar sobre centres d'interès turístic, i no només des del punt de vista urbanístic, sinó també des del punt de vista turístic. Però encara hi ha més, no fa gaire, hi ha hagut una sentència molt important que ha canviat la filosofia de lleis paral·leles, d'àmbits paral·lels, la Llei del Sòl i la Llei de Centres i Zones d'Interès Turístic, que ha estat una sentència que afecta, precisament, un altre Centre d'Interès Turístic d'aquestes illes, el Centre d'Interès Turístic de Cala'n Turqueta, aquesta sentència que no té desperdici i que sentarà jurisprudència, diu que el Pla General d'Ordenació Urbana és l'instrument d'ordenació integral del territori municipal, i diu que un Pla Especial d'Ordenació Urbana dins un Centre d'Interès Turístic s'ha d'ajustar al marc urbanístic, en aquest cas el Pla General de Ciutadella, i per tant, de la Llei del Sòl. Per tant, nosaltres hem de concloure que nosaltres tenim des del punt de vista legislatiu i des del punt de vista també executiu i d'aprovació de plans poder incidir sobre els Centres d'Interès Turístic Nacional, al contrari d'aquells antics informes jurídics que deien que no s'hi podia incidir des de la Llei del Sòl.

Una altra consideració que hem de fer. Nosaltres estam davant unes construccions ja fetes, hi ha carrers, hi ha una xarxa viària executada en un 50 %, hi ha pas de la xarxa d'abastiment d'aigua potable, hi ha clavegueram, hi ha quinze transformadors, hi ha cinc xalets, o sigui, que no som a un territori verge. A nosaltres això ens preocupa, jo, fins ara, no he sentit cap paraula sobre això. Aquí sembla que nosaltres hem de declarar Sa Canova com a àrea d'especial interès, sense res més, i què passa amb el tràfic immo-

biliari que hi ha hagut? Què passa amb tot? Nosaltres deim que durant Comissió analitzarem bé aquest tema, i no sobre expectatives urbanístiques, ni de 27.000 habitants ni de 25.000 milions de pessetes, que nosaltres creim que no hi ha res de tot això, nosaltres creim que es pot defensar Sa Canova, però creim que si hi ha unes obres que s'han fet, al marc d'un Pla legítimament aprovat, això ha de tenir unes compensacions, i s'ha d'estudiar amb molta de cura aquest punt.

I un altre punt amb què hem de pensar també una mica, encara que quan estan en joc els interessos generals, locals, en aquest cas, del poble d'Artà, han d'estar supeditats als interessos generals, també hem de pensar una mica en el poble d'Artà. I jo, del poble d'Artà vull dir el següent, molta de gent d'Artà va a fer feina a Cala Ratjada, va a fer feina a Canyamel, al municipi de Capdepera, i jo no sé de cap grup polític d'Artà que doni suport a aquesta Proposició de Llei així com ens ve presentada avui, perquè hi ha un sentiment, entenc, majoritari en el poble d'Artà, de poder viure, de qualque manera, del turisme. I nosaltres, el que dic, per acabar, és que nosaltres defensarem la protecció de l'espai en tot el que faci falta, i serem tot lo durs que haguem de ser però no ens oblidarem d'aquestes dues coses que he dit abans.

però no ens oblidarem d'aquestes dues coses que he dit abans.

Finalment, dic que votarem sí, naturalment, a la presa en consideració.

EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari CDS, té la paraula el Sr. Francesc Quetglas.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sr. President. Sres. i Srs. Diputats. Voldria ser breu, perquè crec que tots els arguments que el meu grup vol posar damunt la taula per donar suport o per emparar la seva decisió de votar afirmativament a la presa en consideració de la Proposició de Llei, amb matisos que immediatament exposaré, són reiterats al llarg d'aquesta sessió i seran, sens dubte, reiterats, al torn de rèpliques i contrarèpliques.

El CDS anuncia, en conseqüència, el seu vot favorable a la presa en consideració de la Llei, que no naturalment al contingut integral de la Proposició de Llei, perquè, si bé és cert que existeixen seriosos i profunds arguments, que aquí s'han dit amb major autoritat científica i probablement amb més brillantesa parlamentària que no la meua, és cert que la zona constitueix un conjunt paisagístic i medi-ambiental dins un paratge digne de la protecció i que, efectivament, avui es troba seriosament amenaçat. També és cert i és indiscutible que la Proposició de Llei està d'acord amb una política turística, amb una política de fre, de contenció de l'oferta turística, de no agressió, a més, a les zones avui naturals, que donen suport, almanco dins un nivell general, la pràctica totalitat de grups d'aquesta Cambra i, per suposat, emparat per la sensibilitat ciutadana cada vegada més accentuada cap a aquest tipus de qüestions.

A més a més, hi ha un altre argument indiscutible i és que la seriositat, l'elevat grau de l'amenaça que en aquest moment se cerneix sobre aquest espai, es tracta d'evitar un Centre d'Interès Turístic, es tracta

d'evitar una cosa que jo crec que tots els presents a aquesta Cambra no dubtarien de qualificar de monstruositat. Per tant, és més que justificada una crida d'atenció, una acció immediata d'aquesta Cambra per detenir el que podria constituir, sens dubte, un atemptat que ni l'opinió pública ni tan sols el propi sector interessat, com ja s'ha dit, pels oradors que m'han precedit en l'ús de la paraula, estan disposats a assumir socialment.

Però també és cert, i jo voldria ja esbrinar, ràpidament, uns quants arguments de matís, que la pròpia Carta Europea d'Ordenació del Desenvolupament assenyala a l'ordenació del territori un primer objectiu fonamental, que parla del desenvolupament socio-econòmic equilibrat amb una tendència d'eliminació de les grans diferències en nivell de vida. I jo crec que aquest primer objectiu de l'ordenació del territori no pot deixar de tenir-se en compte en el cas que ens ocupa. Perquè és evident que d'alguna manera podem estar cometent una injustícia relativa, una accentuada injustícia relativa cap als habitants del terme municipal d'Artà que, no cal recordar que és un terme municipal amb 15 km. de costa, 15 km. lineals de costa i que té, si no estic mal informat, 20 places hoteleres en tot el seu litoral i que, per suposat i per descomptat i en conseqüència, clama de la injustícia relativa que suposa una constant acció paralitzadora de les seves iniciatives. Crec que qualsevol política d'ordenació del territori ha d'estar regida per criteris compensadors, el nostre grup entén que qualsevol tipus d'acció ha de venir suportada per una compensació dins aquest o dins uns altres sectors que eviti i que faci complidor aquest primer objectiu de la política d'ordenació del Territori que dicta la Carta Europea d'Ordenació del Territori.

Crec que aquest argument no és banal, és molt important i, per suposat, matisarà, que no determinarà la nostra actitud dins el procés dels treballs de la Llei, dins la Comissió corresponent d'aquesta Cambra.

No és manco cert, que hi ha una realitat urbanística, hi ha una situació jurídica que sense entrar, tampoc, en la dinàmica de calibrar possibles expectatives, drets o amenaces, fan referència simplement a una realitat jurídica que s'ha de tenir en compte, dins la seva dimensió, ni exagerada ni minúscula, i jo voldria, per acabar, la meua tirallonga argumental, simplement, que una vegada més ens trobam en una situació que impel·lida per les urgències, no s'estableix un horitzó global que ens permeti dotar de la suficient seguretat jurídica als ciutadans del nostre país, és absolutament necessari la remissió a aquest Parlament d'un catàleg d'espais naturals a protegir, perquè això produirà una seguretat jurídica que jo vull, que nosaltres volem, tant per aquelles persones que dins una activitat absolutament lícita i normal vulguin exercir la seva feina de promoció urbanística dins les severes limitacions que també volem imposar al creixement turístic, però també dona una seguretat jurídica a aquells ciutadans preocupats, cada vegada més nombrosos, els ciutadans preocupats per la degradació medi-ambiental que els efectes d'un desenvolupament inconscient produeixen sobre la natura. És urgent, en conseqüència, assenyalar de manera clara aquests límits, aquests horitzons, a mitjà i a llarg termini, perquè casos com aquest no tornin a ser necessaris, que no torni a ser necessària

una actuació urgent i, fins i tot, podria ser que precipitada d'aquesta Cambra per tal d'evitar el que, sens dubte, és una amenaça.

En conseqüència, també volem escoltar el poble d'Artà que, a través dels seus representants, evidentment aquest no és el cas del túnel de Sóller, sinó que a través dels seus representants, a través del seu Ajuntament faci una pronúncia sobre aquest tema, segons sembla dia 19, si no tenc entès malament el Ple de l'Ajuntament es pronunciarà sobre aquesta qüestió i, en conseqüència serà un element important, que no determinant, insistesc una vegada més, però sí important conèixer l'opinió dels representants de la zona, perquè, a poc a poc, d'una manera tranquil·la i reflexiva al llarg dels treballs d'aquesta Proposició de Llei dins la Comissió vagi perfilant una mesura radical quant a la defensa dels valors mediambientals, però equilibrada quant a les compensacions que, sens dubte, amb una mesura com aquesta li devem al poble i als habitants d'Artà.

Moltes gràcies.

#### EL SR. PRESIDENT:

Pel Grup Parlamentari AP-PL, té la paraula el Sr. Miquel Capó.

#### EL SR. CAPO I GALMES:

Gràcies, Sr. President, Sres. i Srs. Diputats. En aquesta intervenció meua, realment ja s'han repetit bastant dels arguments que jo tenia, en principi, prevists, i en el mateix sentit que el Portaveu del CDS, per no ser repetitiu, només els passaré per damunt.

Realment, he llegit la Llei amb molt de deteniment, m'he trobat amb una exposició de motius que a mi m'havia paregut molt insuficient, perquè estava solament explicada de dalt fins baix la descripció de la zona, i molt exhaustivament, dic, però al mateix temps, també s'hagués pogut diríem explicar una mica més el que hi ha i el que ha dit, realment, el Portaveu d'Unió Mallorquina, és a dir, que hi ha carrers, que hi ha faroles, que hi ha actuacions fetes. També és ver que el Portaveu del Partit Socialista m'ha aclarit bastant els antecedents que no estaven expressat a la Llei. Això, probablement, vendrà motivat pel que deia el Portaveu del PSM, que per raons d'urgència s'ha hagut de fer una Llei un poc aviat per arribar el més prest possible, per no fer tard, i aquesta és la sensació que a mi m'ha fet, que hi havia un poc d'improvització en aquesta llei, un poc d'improvització per fer les coses un poquet massa aviat.

També m'havia cridat l'atenció que només era una zona d'un sol terme municipal, i en aquest tema, crec que no importa incidir més, ja que hi ha hagut encertades intervencions, tant per part del Portaveu d'Unió Mallorquina, com per part del Portaveu del CDS, en els quals jo compartesc plenament i, en principi, podia ser, com molt bé han expressat podia ser una agressió a l'autonomia municipal, en un tema que afecta només el seu terme.

També coincidesc plenament amb el Portaveu del Grup Socialista, quan ha dit que unes lleis d'aquest tipus, aprofitar la llei 1, per lliurar porposicions de llei a zones molt delimitades i molt concretes, és una cosa que només s'hauria de fer quan tenen uns valors molt molt interessants i en casos molt molt excepcionals o en casos plurimunicipals o que tenen una justificació de l'actuació d'aquest Parlament, ja que aquestes

institucions nostres, tan joves, crec que s'haurien de dedicar, com també s'ha expressat abans, en un període tan curt de sessions com el que tenim, s'haurien de dedicar, tal vegada, a fer un altres tipus de lleis, molt més importants per la pròpia economia parlamentària i dels nostre temps que és escàs.

L'objecte de la llei només és un, que és protegir, efectivament, protegir aquesta zona, protegir de la terrible contaminació de l'home. Certament, hi ha molts d'arguments que defensen un proteccionisme i els coneixem, estan explicats, proteccionisme, sobretot, de zones verges, i hem de recordar que aquesta, també s'ha dit, ja no ho és, bé, els arguments també s'han explicat aquí, un és no caure dins la balearització, només el propi nom ja ens escarrufa, també s'ha dit que és una zona de gran valor ecològic, també se n'han expressat una sèrie que hi ha a les Balears, però hem de tenir en compte que no hem de confondre S'Estany des Peix amb Sa Canova, és a dir, el valor ecològic en aquest cas és bastant relatiu. També s'ha dit per part del PSM que protegir aquest paisatge, sobretot, vist de la mar i fins i tot, molt hàbilment el PSM ha parlat d'un pseudo-proteccionisme de la naturalesa per realment protegir la nostra economia d'un excés d'oferta. En aquest cas, això és eficaç, jo entenc que a molt curt termini, però a llarg termini és molt perillós, ja que ens podríem quedar sense roda de recanvi a la primera foradada.

Estam d'acord amb la protecció, efectivament, del nostre patrimoni natural, que és tan ric, amb aquestes varietats, però que dona la casualitat que aquest patrimoni natural és tangible per a uns i intangible per a uns altres. Nosaltres hauríem de procurar que, en tots els casos, si és tangible ho sigui per a tots, com procuram que aquesta intangibilitat, quan és necessària, l'aprofitem tots els habitants d'aquestes illes.

És un fet assumit per tots, crec que si començàsim el turisme avui, el començaríem d'una altra manera, que no fariem el que hem fet, però també és ver que si per començar havíem de fer el que deim en aquestes Proposicions de Llei que vendran o que vénen en cascada, que deim que hauríem de fer, no hauríem fet res, estaríem, no importaria autopistes, no importaria debat de carreteres, aniríem en quatre utilitaris, amb una agricultura de subdesenvolupament propi d'una illa i d'una situació de poca estructura productiva.

Per desgràcia, nosaltres tenim poc per protegir, des del punt de vista ecològic, tenim poc a protegir, comparat, com és natural amb altres nacions. Aquí tenim tortugues, tenim voltors, tenim moltes espècies animals, tenim coses que podem protegir, però no hem d'oblidar una cosa, la nostra base és el turisme, i la gent que ens visita a nosaltres, no ens visita per veure tortugues, ens visita per veure les platges. Ens visita per veure les platges, per estar al sol i amb aquesta mar que tenim tan agradable per als habitants europeus. Per tant, nosaltres el que hem de fer és protegir el nostre patrimoni, efectivament, hem de protegir les nostres platges.

Hem de tenir en compte que hi ha possibles formes de proteccionisme, hi ha un proteccionisme que podríem dir de zones absolutament verges, proteccionisme total proteccionisme que aquí no s'hi entra, que aquí no s'hi fa res, aquest és un, moltes vegades és molt necessari, no queda més remei de fer-ho, sobretot quan es tracta d'éssers vius i, sobretot,

del regne animal i terrestre, ateses les seves peculiaritats genèriques i de mobilitat, és a dir, s'ha de tancar la zona, perquè la pròpia lentitud reproductora seva ens pot dur a pèrdues irrecuperables, des del punt de vista arqueològic, i clar, necessiten un hàbitat adequat. Aquesta solució té un inconvenient molt greu, i és que és molt car, sobretot per a una illa com la nostra, per a una comunitat com la nostra, on tenim petits espais sense cap compensació, però l'hem de considerar com un sacrifici, com un sacrifici nostre, com un sacrifici social, ja que és un patrimoni intangible, com dèiem abans, i al qual no podem renunciar ni hi hem de renunciar pel bé de la pròpia Comunitat.

Hi ha un altre sistema de protecció, que és un sistema diríem integral, o sigui, seria de tota la costa, intermig no tan dràstic que en aquest cas podria ser molt adequat per al regne vegetal i per al regne mineral, com és natural, que és el que s'intenta protegir en aquest cas. Perquè som totalment contraris als sistemes de proteccionisme que dèiem abans, a causa de la pròpia immobilitat de l'espècie a protegir i a causa, també, de les seves possibilitats zonals, reproductores, en el cas dels vegetals que ens evita, com és natural, un possible desastre.

En aquests supòsits, pareix compatible que hi hagi l'existència de l'home amb l'entorn, sempre que l'home, clar, sigui respectuós amb l'entorn, sempre i quan l'home sigui com aquests visitants que, a la gran majoria, hem de reconèixer que són respectuosos amb l'entorn vegetal.

Deixar que un bosc sigui tot sol, efectivament, és econòmic i es manté, el que no tenim són garanties que es mantengui durant molt de temps, i això ho ha expressat molt bé el Portaveu del PSM, quan ha dit que hi ha incendis continuament i això són factors imponderables que són allunyats de la voluntat de l'home i que poden provocar la seva destrucció. Abans, els boscs es conservaven perquè l'home, precisament, hi vivia, perquè l'home, precisament, hi estava dins, aleshores a base d'una explotació racional del bosc, llenya, carbó, etc., permetia que es pogués conservar, que hi hagués una garantia de conservació. Avui en dia, com és natural, la protecció ens ha de venir de fora, i crec que, a posta, parlam aquí d'aquesta llei. Hi ha molts d'especialistes que coincideixen que la protecció de masses forestals és molt compatible amb la presència quotidiana de l'home, de fet, també és un fet, que l'home és qui ha protegit els boscos que ara nosaltres tenim.

Per una altra part, el proteccionisme de masses vegetals, no animals, repetesc, a la nostra Comunitat, com a zones verges, a més dels costs i d'aquesta falta de garanties, no és adequada deixar-les tancades, com a zones verges, perquè hem de reconèixer que la pressió urbanística és molt forta, com més ben situat estigui el terreny, més aviat acabarà per ocórrer l'inevitable, tots sabem que s'és verge fins que es deixa de ser-ho, com en aquest cas, que es va perdre fa molts d'anys.

En canvi, un proteccionisme compatible, repartit, no a base, tal vegada, de cunyes, sinó continu, és molt més recomanable ja que es pot ordenar millor, ordenar millor, el que es fa avui es manté i si es fa bé, es manté bé. És més igualatori de les possibilitats municipals, és a dir, és més solidari, fa més efecte

a aquesta tangibilitat que dèiem abans que s'havia de complir.

I, per una altra part, és compatible amb una millora de l'acció turística, perquè quanta més protecció té, més qualitat té l'oferta i manco impacte ambiental.

En aquest cas que ens ocupa, nosaltres donarem suport, efectivament, també la Llei, però no perquè estiguem, i amb això coincidim amb el Portaveu del CDS, no perquè estiguem d'acord amb el contingut exacte, creim que sí, efectivament, és una zona que té uns certs valors, però que hi ha zones molt més importants des del punt de vista ecològic, i que necessiten de protecció, tal vegada d'aquesta manera, com ha estat el cas de la Proposició de Llei anterior. I perquè aquesta ja no és una zona verge ni té espècies animals d'envergadura a protegir i, en canvi, sí que hem de protegir, amb tota la seva intensitat, la massa forestal, que ja s'ha dit que és important.

En el benentès que som partidaris de la protecció d'aquesta zona segons hem expressat, votarem a favor de l'admissió d'aquesta llei com a mesura per poder negociar més bé una millor protecció compatible amb altres usos. I al llarg d'aquest desenvolupament de la Llei, com molt bé deia el Portaveu d'Unió Mallorquina, hi haurà solucions satisfactòries de protecció paisatgística amb un més coneixement de causa i cercant el millor als efectes.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup PSM-Entesa de l'Esquerra de Menorca, té la paraula el Diputat Sr. Mayol.

EL SR. MAYOL I SERRA:

Gràcies. Jo crec que la unanimitat anunciada per la presa en consideració, mereix, com a mínim, la deferència d'una intervenció molt breu, perquè essent el darrer punt de l'Ordre del Dia, això pot ser d'agrair. Però no vull deixar passar algunes de les qüestions que s'han dit aquí i que pens que anuncien una dura batalla a la Comissió i que crec hi ha desacords de principis molt importants quant a aquesta llei.

Se'ns ha dit, per exemple, que hi ha una infraestructura, jo he anunciat i he parlat d'aquesta infraestructura que ha sorprès al Sr. Pascual, que en aquell moment no hi era, hi ha ruïnes d'infraestructura, infraestructura com a tal, no hi és, hi ha estudis econòmics que permeten veure el que costaria restaurar aquestes ruïnes perquè tornin a ser infraestructura, realment.

Em preocupen moltíssim aquestes afirmacions que caben nuclis urbans dins els espais protegits, i em deman on posarem el nuclis urbans d'Escorca, d'Estellenchs, de Cabrera, de S'Albufera, si pensam que dins espais protegits hi caben nuclis urbans, urbanitzacions, anam per molt mal camí, això és realment molt preocupant.

Hem sentit parlar, i aquesta és una vella idea, de criteris compensadors. Efectivament, pensam que són absolutament imprescindibles i els demanaren en el cas de la conservació d'Es Trenc, els tornarem a demanar en el cas de Sa Canova, però creim que aquests criteris han de ser intermunicipals i s'han de contemplar amb perspectiva d'illes, com a mínim, i

no pensar que cada terme municipal, cada espai necessita el seu nucli que compensi, en certa manera la protecció que pareix que és com una llosa que hi pesa damunt.

Vull acabar, molt ràpidament, per dir que, efectivament, aquesta llei, la llei que avui debatem, té, a parer nostre, uns inconvenients importants, i és que suposa una protecció molt parcial i una protecció exclusivament, per continuar amb el que s'ha repetit diverses vegades, com a de bombers, com d'apagar un foc a un moment determinat, vèncer una amenaça. Aquestes illes necessiten una llei de protecció dels espais naturals que inclogui la gestió dels espais naturals, que eviti que aquests boscos siguin incendiables, que eviti que les zones es degradin, i aquesta llei no la tenim. Existeix una llei amb caràcter estatal i aquesta llei es podria aplicar. Aquesta llei, fins avui, no s'ha aplicat, és una llei que el Govern pot aplicar, per via de decret, i aquesta llei no s'aplica.

Finalment, bé, en la qüestió dels incendis, també molt incidentalment, vull explicar que un 1 %, com a màxim, dels incendis no són humans, és a dir, que no es digui que són imponderables i totalment inevitables, sinó que són provocats o accidentals a rel d'activitats humanes, no són problemes naturals.

I, finalment, el tema que els turistes que ens visiten només vénen pel sol i les platges, avui, precisament, tenia aquí un fullet de «Voyage Natur», una empresa francesa que es dedica al tema i que ofereix un viatge a les Balears, que ofereix un viatge «a notre tourisme», etc. etc.

És a la seva disposició, Sr. Capó.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el Sr. Triay, per part del Grup Socialista.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Moltes gràcies, Sr. President. Vull expressar naturalment, la satisfacció com a co-autors, com a Grup Parlamentari co-autor d'aquesta Proposició, dels vots anunciats favorables, i, a la vegada, volia fer algunes puntualitzacions sobre alguns aspectes que s'han tractat i que seran objecte, lògicament, de discrepància posterior, una vegada assentat el principi que això s'ha de protegir, no sabem amb quins límits.

En primer lloc, naturalment, no hem tractat el tema de la possibilitat o no d'alterar el Centre d'Interès Turístic Nacional, perquè compartim el que després ha explicat el Sr. Pascual, Portaveu d'Unió Mallorquina, i, per tant, reservàvem qualsevol opinió, si hi havia en el Parlament una opinió contrària, aquesta opinió no ha existit, el Sr. Pascual, per dir-ho d'alguna manera, ha fet el so i ha ballat, i ha deixat clar que, efectivament, aquest dubte d'inconstitucionalitat que hi pot haver, tenim elements suficients, almanco, per poder pensar en tenir un cert grau de seguretat d'aquesta dins les nostres competències actuant sobre aquest territori.

Aquí on jo crec que hi ha una interpretació errònia i ha donat lloc a diverses intervencions, és en el tema de com l'estudi de la Conselleria d'Obres Públiques, l'estudi de l'INESE tracta aquesta àrea àmplia que va de Ca'n Picafort a Sa Colònia de Sant Pere, aquesta àrea amplíssima que considera d'extraordinaris valors, com he dit, i una de les quatre importants

de Mallorca i de les deu fonamentals de les Illes Balears. No ho interpreto jo com ho han fet alguns dels que han intervengut aquí, el que diu exactament, les consideracions descrites és que es tracta d'una zona que en el seu estat actual és tan important per a la conservació com les anteriors, es refereix a Es Trenc i a S'Albufera, no obstant això, és molt manco coneguda, per tant, s'ha de recomanar el màxim émfasi en la seva conservació al nivell de les anteriors. Amb la creació d'un parc natural, on es possibiliti el creixement natural de les zones urbanes existents, però sense la creació de noves, etc. I aquí queda ben clar que, efectivament, Son Serra de Marina està dins, però que que no s'ha de crear cap zona nova dins aquesta àrea inclosa, per tant, es refereix que s'hauria de protegir, i quedam aquí emplaçats per trobar-li una sortida si hi hagués cap perill real, que la part de Son Real, limitant amb Ca'n Picafort que és l'àrea natural que hi queda. Jo crec que és correcte que aquesta àrea natural que duim aquí acabi aquí on hi ha una interrupció física, on hi ha una interrupció urbana que realment és Son Serra de Marina i és per tant Es Torrent de Na Borges. Per tant, aquesta és una àrea perfectament delimitada i que té suficient entitat en si mateixa, amb 800 hectàrees.

Per altra part, s'han tocat altres qüestions, com la possibilitat que el fet que només afecti un terme municipal pugui suposar cap tipus de limitació o d'erosió de la competència de l'autonomia municipal. Jo propugno que els Srs. Diputats no han de tenir escrúpols d'aquest tipus, que l'autonomia municipal té el seu àmbit, l'autonomia del Parlament en té una altra, nosaltres ens movem aquí i com millor i més d'acord podem anar amb la voluntat i expressió de tot el poble, del municipi que sigui afectat, millor, però, en qualsevol cas, ningú no oblidí que en aquest Parlament s'han hagut de prendre decisions molt importants, i les primeres que van donar lloc a aquesta llei, amb l'opinió en contra, majoritàriament, àmpliament majoritària, del municipi afectat. I que, el Parlament, la gran majoria, va estar d'acord que s'havia de protegir, com és obvi, em referesc a Es Trenc i al municipi de Campos. Crec que cadascun ha d'estar en el seu paper i cadascun ha de assumir les seves responsabilitats, i nosaltres les assumim i realment estam d'acord que això mereix una protecció.

Bé, referent a les indemnitzacions, això, moltes vegades nosaltres mateixos ens cream els nostres propis fantasmes i ens fan por. No hi ha dubte que totes les decisions que hem pres en aquest Parlament d'àrees naturals d'especial interès, estan en possibilitats, en perills raonables que es puguin exigir i concedir determinades indemnitzacions. S'han alterats ordenaments urbanístics que estaven vigents, s'han aturat expectatives, etc., ara, les coses al seu nivell, efectivament, això és així i això és així, en tots, no crec que n'hi hagi cap dels que hem aprovat que realment estigui al marge, perquè si estàs al marge no hagués estat en perill, i si no hagués estat en prou perill, no l'haguéssim dut aquí per una acció tan urgent i tan contundent com la que la Llei d'Àrees Naturals estableix. Ara bé, tampoc no ens hem de sentir preocupats per aquestes xifres de mils de milions que pugen de dia en dia, jo record que fa un any, quan va coincidir, quan es va debatre aquí el tema de la presa en consideració per primera vegada, la premsa, lògicament, informada de part, va parlar

de possibilitats d'indemnitzacions de 10 a 20.000 milions, aquesta setmana ja anam a 25.000 milions, no hi ha dubte que l'especulació que arriba, que les Illes Balears pateixen, té un reflex claríssim en aquestes xifres que pugem, d'una manera, que realment són ja realment fantàstiques.

I, per acabar, gràcies, Sr. President, per l'advertència, jo, a les obres existents, efectivament, no hi ha dubte que hi ha unes obres existents obres abandonades fa deu anys, obres en estat de gran deteriorament, la majoria, que en comparació amb les obres que es poden fer són una petita quantitat de les obres possibles i que són obres que el territori, els valors naturals, a pesar d'aquestes obres, és restaurable i és recuperable.

Jo crec que, com que ningú ha dit, ho dic en general no em referesc a ningú, que seria realment tràgic que perquè aquest territori té aquesta petita ferida, aquesta esqueixada, li hàgim de fer un diagnòstic mortal. En absolut, és perfectament recuperable aquest territori i aquestes obres, la naturalesa ha fet una feina, però l'acció humana, positiva, a través d'un planejament especial pot fer la complementària.

I per últim, S'Estany des Peix té uns valors extraordinaris i Sa Canova d'Artà té uns valors extraordinaris, i no són el mateix, no són comparables, són dues coses diferents, però que els estudis, i ens hem de basar en qualque cosa, en qualque documentació, no ho hem d'improvitzar aquí, els estudis els donen una categoria similar, és més, jo me n'alegro que en el Grup Popular hi hagi hagut un canvi d'opinions en

relació amb S'Estany des Peix, perquè aquests valors extraordinaris que avui hem concordat aquí que existeixen, fa dos anys els posava en dubte la majoria del Parlament i per això no es va poder protegir, mentre que Sa Canova d'Artà, fa un any, ja va tenir una unanimitat suficient per protegir-la. Tots dos els hem de protegir, cadascun té els seus valors i no hi ha dubtes que el desig, l'agraïment del vot favorable anunciat va per endavant, però el desig és que realment el que surti, realment, sigui l'espai natural, siguin els valors bàsics del sistema dunar i del bosc de Sa Canova d'Artà.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Acabat, idò, el debat sobre aquesta Proposició de Llei, procedeix demanar a aquesta Cambra si pren en consideració aquesta Proposició. Per tant, deman. Sres. i Srs. Diputats que voten a favor de la presa en consideració per la Cambra de la Proposició de Llei, relativa a la declaració de Sa Canova d'Artà, com a àrea natural d'especial interès, es volen posar drets, per favor?

Sres. i Srs. Diputats que voten en contra?

Sres. i Srs. Diputats que s'abstenen?

Per tant, es pren en consideració per unanimitat de la Cambra la Proposició de Llei relativa a la declaració de Sa Canova d'Artà, com a Àrea Natural d'Espècial Interès.

S'aixeca la Sessió. Bon vespre.

