



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

---

---

D.L.P.M. 770-1987

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1998

Número 114

**Presidència  
del Molt Honorable Sr. Joan Huguet i Rotger.**

Sessió celebrada dia 12 de maig del 1998, a les 11 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

### **I.- PREGUNTES:**

- 1) RGE núm. 2749/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Francesc Antich i Oliver, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a control al transport escolar. 4906
  - 2) RGE núm. 2715/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Miquel Gascon i Mir, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a futur de l'edifici de l'Hospital Verge del Toro. 4907
  - 3) RGE núm. 2716/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Miquel Gascon i Mir, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ús de l'edifici de l'Hospital Verge del Toro. 4907
- 
-

- 4) RGE núm. 2721/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Alorda i Vilarrubias, del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, relativa a Pla director sectorial de Carreteres. 4907
- 5) RGE núm. 2680/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Eberhard Grosske i Fiol, del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears, relativa a publicitat institucional. 4908
- 6) RGE núm. 2714/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Xavier Tejero i Isla, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a acords o convenis amb l'Associació d'Educació d'Adults. 4909
- 7) RGE núm. 2746/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Diéguez i Seguí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a sentència del Tribunal Suprem sobre Es Trenc. 4910
- 8) RGE núm. 2747/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Diéguez i Seguí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a renovació del contracte de la doctora del gabinet de medicina esportiva. 4911

## II- MOCIONS:

- 1) RGE núm. 2686/98, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a Decret 9/1998, anomenat de moratòria urbanística, derivada del debat de la Interpel·lació RGE núm. 1179/98. 4912

## III.- INTERPEL·LACIONS:

- 1) RGE núm. 1559/98, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic. 4922

## IV.- PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) RGE núm. 5798/98, presentada pels grups parlamentaris Nacionalista-PSM, d'Esquerra Unida de les Illes Balears i Mixt, relativa a abandonament del projecte de construcció de l'autopista de Migjorn-Llevant. 4932

EL SR. PRESIDENT:

Molt bon dia, senyores i senyors diputats. Començam aquesta sessió plenària.

**I.1) Pregunta RGE núm. 2749/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Francesc Antich i Oliver, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a control al transport escolar.**

El primer punt de l'ordre del dia fa referència a preguntes, la primera de les quals la formula el diputat Sr. Francesc Antich, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a control del transport escolar. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. ANTICH I OLIVER:

Gràcies, Sr. President, és un fet que al transport escolar s'hi destinen normalment els vehicles més vells, molts autocars moren en el transport escolar, passen el seu darrer temps de vida en aquest transport, vehicles que poden tenir fins divuit anys i que, a més, han de passar revisions d'ITV, en alguns casos, semestrals. Per tant, vehicles que necessiten d'un seguiment rigorós, en pro de la seguretat dels especials viatgers que transporten i, a més, per altra banda, quan aquests vehicles transporten nins d'educació infantil, alumnes d'educació infantil, pareix que, a més, també han d'anar provists de reforços de personal. Per tant, el que volem saber és quins són els controls que el Govern realitza quant a totes aquestes qüestions.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Conseller de Foment, té la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Miri, per part de la Direcció General de Transports, es duen a terme controls de vehicles dedicats a transport escolar, especialment el primer trimestre de curs, al llarg de tot l'any però especialment el primer trimestre de curs, perquè s'ha de controlar la possessió de les autoritzacions, necessiten d'una autorització, el compliment de les condicions exigides per a la seva realització, tant de caràcter administratiu com de caràcter tècnic, i les revisions especials que han de fer per la feina que precisament fan, que és el transport escolar.

Si vostè el que demana són les dades, és a dir, apart de les inspeccions o els controls que hi puguin fer la Guàrdia Civil o les policies locals, li diré que l'any 96 es varen controlar i denunciar 13 denúncies, que no tenien l'autorització corresponent, 3 més per falta d'assegurances i 2 més per falta de condicions tècniques, en total, 18 denúncies, i controlats, 64 autocars, i d'això es varen deduir 15 expedients sancionadors l'any 1996. I l'any 97 s'ha dut a terme 49 controls i denúncies 29.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Diputat? Moltes gràcies.

**I.2) Pregunta RGE núm. 2715/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Miquel Gascon i Mir, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a futur de l'edifici de l'Hospital Verge del Toro.**

Passam a la segona pregunta, que formula el diputat Sr. Miquel Gascon, del Grup Parlamentari socialista, relativa al futur de l'edifici de l'edifici Verge del Toro. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. GASCON I MIR:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. Sr. Conseller, existeix o ha existit alguna proposta, compromís o suggeriment escrit o oral per part de l'Insalud o de la Conselleria de Sanitat sobre el futur de l'edifici de l'hospital Verge del Toro com a centre sociosanitari? Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller de Sanitat, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER DE SANITAT I CONSUM (Francesc Fiol i Amengual):

Gràcies, Sr. President. Sr. Diputat, evidentment, no ha existit cap compromís, tampoc no ha existit cap proposta, i com a suggeriment, sí que podria acceptar que, en les converses habituals que manté el Govern balear amb l'Insalud, s'ha plantejat com una de les possibilitats, si, efectivament, es decideix al final construir aquest hospital, la possibilitat que l'hospital Verge del Toro tengués una finalitat sociosanitària, però li vull insistir en la prudència a la meua contestació, perquè ens movem en aquest moment al nivell de converses i, evidentment, res es decidirà fins que es produeixi la comissió mixta Insalud-Govern balear, que és la que al final decideix quines obres s'executen i quines obres es fan i de quins recursos es disposa. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. GASCON I MIR:

Gràcies, Sr. President. Bé, la prudència del conseller s'enfronta, a la premsa d'avui, que, per exemple, el director provincial, també molt prudentment, diu que s'ha d'anar alerta amb parlar d'un hospital nou i alguna veu, se suposa que autoritzada, del Consell Insular de Menorca, el dona per fet. Nosaltres pensam que realment seria important si es fa un hospital nou d'Insalud, (...) si es fa, que aquest hospital passés a ser un centre sociosanitari. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Conseller, té vostè la paraula

EL SR. CONSELLER DE SANITAT I CONSUM (Francesc Fiol i Amengual):

Puc coincidir amb alguna de les coses que manifesta, però, en qualsevol cas, i sobretot amb què l'hospital actual Verge del Toro podria ser un magnífic centre sociosanitari; respecte de l'actual problemàtica, hi ha una demanda certa a l'illa de Menorca, que ha de ser atesa. Per tant, podríem fer una operació magnífica, en conjunt, on tenguéssim hospital i centre sociosanitari, però vull insistir que aquest tema és un tema que no està decidit. M'importa poc si entr en contradicció amb altres persones, amb altres titulars. Jo li he de dir, a vostè, en aquesta cambra, que només hi haurà certesa sobre aquesta qüestió quan la comissió mixta Insalud-Govern balear acordi, si l'acorda, la construcció d'aquest hospital.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**I.3) Pregunta RGE núm. 2716/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Miquel Gascon i Mir, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ús de l'edifici de l'Hospital Verge del Toro.**

Passam a la següent pregunta, que també formula el diputat Sr. Miquel Gascon, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a ús de l'edifici de l'hospital verge del Toro. Té vostè la paraula.

EL SR. GASCON I MIR:

Gràcies, Sr. President. Interpretaria, per la rèplica del Sr. Conseller, que l'opinió del Govern sobre el possible ús de l'hospital Verge del Toro seria veure amb bons ulls que s'hi fes un centres sociosanitari. Per tant, si és així, retiraria la pregunta. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller, és així? Moltes gràcies.

**I.4) Pregunta RGE núm. 2721/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Alorda i Vilarrubias, del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, relativa a Pla director sectorial de Carreteres.**

Passam a la següent pregunta, que formula el diputat Sr. Antoni Alorda, del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, relativa al Pla director sectorial de carreteres. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats. Sr. Verger, periòdicament, ens interessam per aquest Pla de carreteres. Recordem que el Parlament va aprovar-ne els criteris l'any 1990, era el mateix any que es va aprovar la Llei de carreteres, que deia que no se'n podrien fer, de noves carreteres, ni canvis substancials a les existents fins que no s'aprovàs el Pla director. Fins l'any 94, vàrem haver d'esperar a una aprovació inicial, però després de multitud d'al•legacions, no n'hem tornat a saber res. Aquest diputat va demanar el mes d'abril del 96 al Sr. Reus quan estaria, ens va dir que abans de l'estiu. Després, l'octubre, vàrem tenir ocasió de tornar-ho a demanar, ja al Sr. Verger, quan estaria, ens va dir que aquest any, aquest any era el 1996. Però ara, realment, ha agafat una nova empenta, una nova rellevància, a través de dues sentències del Tribunal Superior de justícia, que reafirmen que no es poden fer noves carreteres sense l'aprovació d'aquest Pla director, i creim que tots coincidim que hi ha obres, més enllà de les discrepàncies, que són urgents, circumval•lacions, per exemple, a Ciutadella, a Vilafranca, etc.

Per això, li tornam a demanar quan té prevista l'aprovació del Pla director sectorial de carreteres. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Té la paraula el conseller de Foment, el Sr. Verger.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Per a dia 14 de maig del 98.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President. Sempre se'ns havia dit que imminentment, uns dos mesos, ara es ja, realment, imminència fix. Confiam que aquest cop sigui ver, perquè fins ara no han estat creïbles, però suposam que aquesta vegada, sí, perquè hi ha ja dues sentències que els condemnen a aquesta obligació de fer el Pla director.

A la fi veurem, idò, el traçat d'aquestes autopistes que ens ha dut com a d'amagat fins ara, i el que sí que voldríem, pel que hem vist ja en premsa, que també se n'anuncia l'aprovació definitiva, és que no se sostregui el debat a la ciutadania, que hi hagi un veritable debat sobre el model de transport i de carreteres a les Illes Balears, perquè això de treure'l a l'estiu i condicionat amb un conveni de carreteres que, contra tota lògica, s'ha pactat d'amagat i prèviament al Pla director, ens sembla que lleva molta credibilitat a l'exposició pública que ha de tenir aquest Pla de carreteres.

En qualsevol cas, l'esperam, confiam que es contestin les al•legacions, que es tenguin en compte totes les premisses i totes les aportacions que s'hi facin, tot i que, pel camí que duu, la veritat, en dubtam.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. Alorda. Gràcies, pels seus dubtes. torn a repetir que dia 14 hi ha prevista l'aprovació, d'aquest mes, l'aprovació inicial del Pla director sectorial de carreteres. I torn a repetir que gràcies per les seves lliçons magistrals que ens fa sobre el tema de carreteres, i no es preocupin, si els sap greu que hi hagi un conveni de carreteres i que n'hàgim pogut dur 57.000 milions a les Balears, enhorabona, perquè ho estan manifestant un dia sí i l'altre també.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**I.5) Pregunta RGE núm. 2680/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Eberhard Grosske i Fiol, del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears, relativa a publicitat institucional.**

Passam a la següent pregunta, que formula el diputat Sr. Xavier Tejero, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a acords o convenis amb l'Associació d'Educació d'Adults.

Pregunta número cinc, que formula el diputat d'Esquerra Unida, el Sr. Eberhard Grosske, del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida, que demana la utilització del Govern, directament o a través del seu gabinet de premsa, de la publicitat institucional com a instrument de pressió sobre els mitjans de comunicació. Perdó, Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. GROSSKE I FIOI:

Moltes gràcies, Sr. President. tothom sap que els doblers de les institucions són una part important del compte de resultats de pràcticament tots els mitjans de comunicació social. Això és un fet difícil d'evitar, per la configuració del mercat, i a la vegada és un fet extraordinàriament perillós per a la independència dels mitjans de comunicació, i, evidentment, que la independència dels mitjans de comunicació pugui estar en perill, vol dir que estar en perill la pròpia netedat, la pròpia higiene del sistema democràtic.

El remei per sortejar aquest perill és, lògicament, que tots aquests doblers que surten de les institucions cap als mitjans segueixin uns canals extraordinàriament escrupolosos, quant a la seva assignació, és a dir, que les subvencions responguin, o els patrocinis, a criteris objectius, a criteris reglats, que la publicitat sigui distribuïda d'una manera equitativa i objectiva entre els mitjans de comunicació. Aquesta és la manera de col·lapsar aquest perill.

Llavors, la pregunta és molt clara, és si el Govern, directament o a través del seu mitjà de comunicació, ha fet el contrari d'això, és a dir si ha utilitzat la publicitat institucional com a instrument per pressionar sobre els mitjans de comunicació social.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller d'Economia i Hisenda, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'ECONOMIA I HISENDA (Antoni Rami i Alós):

Moltes gràcies. bé, jo crec que vostè s'ha confós d'institució a l'hora de presentar aquesta pregunta, segurament està acostumat..., bé, sap la dita que diu *piensa el ladrón que todos son de su condición*. Vostè sap que ha sortit tantes vegades com ha volgut en la premsa, la majoria de vegades per no dir res, i mai no hi ha hagut cap acció per tal de limitar aquestes actuacions. El Govern mai no ha fet cap acció per tal d'influir en un mitjà de comunicació, ni en farà, per tal que una notícia surti d'una forma o d'una altra. Qüestió distinta és una acció absolutament legítima, que vostè mateix ha fet més d'una vegada i que tots hem fet més d'una vegada, que és comentar en un mitjà, a un periodista, una notícia que hagi sortit amb una informació, perquè hi ha una visió determinada de la realitat que pot ser diferent de la que hi hagi sortit, però aquesta és una qüestió perfectament lícita, absolutament normal i que no pressuposa cap pressió, la qual entenem que sí que existeix, per exemple, per posar un cas molt concret, quan hi ha una institució que decideix pagar una retransmissió televisiva d'un festival de la tercera edat, el Consell Insular de Mallorca, a Inca i que exigeix que cap de les dues televisions a les quals es paga aquesta retransmissió tregui en les seves imatges la consellera de Presidència d'aquest Govern, i en aquest sentit (...)

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Conseller, se centri en la pregunta que li han formulat.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Sí, jo constato una parella de qüestions relatives a la resposta del Sr. Conseller, una, que el Sr. Conseller s'ha posat nerviós i ha fet una resposta absolutament agressiva relativa a la presència d'Esquerra Unida en els mitjans de comunicació, unes coses com a molt rares que ha dit. Primera constatació, s'ha posat nerviós. Però li he d'agrair que ha fet una resposta molt clara i molt contundent, no és ver?, que quedarà en el *Diari de Sessions*, que diu que no, que mai el Govern, ni directament ni a través del seu gabinet de premsa, no ha pressionat els mitjans de comunicació en el tema de la publicitat institucional. Ha quedat clar, s'ha fet constar en el *Diari de Sessions* i jo també faig constar en el *Diari de Sessions* que no el crec. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Sr. Conseller

EL SR. CONSELLER D'ECONOMIA I HISENDA (Antoni Rami i Alós):

Jo no entenc que no tregui res més a dir en la seva formulació. En qualsevol cas, no hi ha cap sorpresa que vostè no la cregui. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**I.6) Pregunta RGE núm. 2714/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Xavier Tejero i Isla, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a acords o convenis amb l'Associació d'Educació d'Adults.**

Passam a la següent pregunta, que formula el diputat Sr. Xavier Tejero, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a acords o convenis amb l'Associació d'Educació d'Adults. Sr. Diputat, té vostè la paraula

EL SR. TEJERO I ISLA:

Moltes gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. Probablement una de les fites que puguin tenir més consens entre tots els grups és la importància de l'educació, especialment l'educació d'adults, en aquest cas, a la qual va referida aquesta pregunta.

En concret, les diferents accions que han dut a terme distintes associacions d'adults, especialment a Menorca, estan més que contrastades al llarg de tots els anys. En aquest cas, en concret, a Menorca, estan plurisubvencionats aquests ensenyaments complementaris, i la comunitat autònoma, des de l'any 88 fins l'any 96, feia uns convenis o..., realment convenis, amb una associació d'adults de Menorca que realment atenia una quantitat molt important de persones adultes.

En aquest cas, li volíem demanar quines previsions té la conselleria respecte d'algun tipus d'acord o conveni amb aquesta associació d'adults de Menorca. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller d'Educació i Cultura, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORTS (Manuel Ferrer i Massanet):

Gràcies, Sr. President. Bé, també des del Govern, com és natural, es té ben clar la importància de l'educació d'adults, i, en segon lloc, també vostè ho ha comentat, i crec que és molt important, que totes les administracions i aquestes associacions s'impliquin en l'educació d'adults, en aquest cas, especialment el Consell Insular de Menorca, el Govern i els ajuntaments afectats.

Com és natural, la decisió que ha pres el Govern a aquest respecte és continuar donant suport i establir o restablir aquesta convenis de cooperació perquè, en aquest cas, l'Associació d'Educació d'Adults de Menorca continuï fent la labor que fa, que és ben profitosa per a l'ensenyament d'adults a l'illa de Menorca.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Tejero, té vostè la paraula.

EL SR. TEJERO I ISLA:

Gràcies, Sr. President. He d'entendre, com vostè ha dit textualment, que es restablirà aquest conveni. N'estic realment content, crec que ja era ben hora, perquè m'agradaria recordar-li que des de l'any, vostè ho sabrà, 96, quan llavors era conseller el Sr. Flaquer, no s'havia signat cap conveni. Li recordaré, per si de cas, que des de l'any 88, no s'ha augmentat cap pesseta en aquest conveni que s'establia, estava estipulat en 2.100.000 pessetes. Supòs que sabrà que el Consell Insular de Menorca i tots els ajuntaments, amb el suport de tots els grups, han aprovat el manteniment d'aquestes escoles, valorat aquest any en 35 milions de pessetes, i que, just al costat d'això, l'aportació de la comunitat autònoma, que ara mateix en té les competències, hagi estat, fins l'any 96, de 2.100.000 pessetes, n'hauria d'estar preocupat.

Jo esper que després del que ha dit, es reprenguin aquests convenis i augmenti o pugi la quantitat que es dugui per a l'ensenyament d'adults. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller, té la paraula.

EL SR. CONSELLER D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORTS (Manuel Ferrer i Massanet):

Gràcies, Sr. President. Jo compartesc i comprenc les raons que varen dur l'any 96 a interrompre aquesta participació directa de la conselleria; en qualsevol cas, tampoc no era aquest el motiu de la seva pregunta, i a partir d'ara, i una vegada assumides les competències, es tornaran a restablir aquests convenis, aquests acords, en la línia que tenim fins i tot pensant en poder millorar l'oferta que fan aquestes associacions.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller.

**I.7) Pregunta RGE núm. 2746/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Diéguez i Seguí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a sentència del Tribunal Suprem sobre Es Trenc.**

Passam a la següent, pregunta, que formula el diputat Sr. Antoni dieguez, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a sentència del Tribunal Suprem sobre Es Trenc. Sr. Diputat, té vostè la paraula

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. La sentencia de la Sala sexta de lo contencioso administrativo del tribunal Supremo, que resolvía la valoración de las indemnizaciones en el espacio natural conocido como Es Trenc-Ses Covetes, fue publicado en un medio de comunicación local sobre el 30 de abril de este año, sin que el Govern balear hubiera hecho ninguna comunicación oficial de la existencia de la misma, lo cual, de por si, resultaba extraño. Por ello, y para aclarar cuánto tiempo ha tenido a su disposición esta sentencia notificada el Govern balear y, si es posible, para que explique los motivos del silencio, es por lo que ruego que se me indique en qué fecha se notificó a la representación procesal de la comunidad autónoma la sentencia del Tribunal Supremo sobre este...

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller d'Economia i Hisenda, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'ECONOMIA I HISENDA (Antoni Rami i Alós):

Muchas gracias. El 27 de abril de este año, del 98, registro de entrada 463.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. Me parece que esta pregunta ha sido molesta porque me han puesto para responder al gran narcotizador de preguntas.

Vamos a ver, me habla de registro de entrada. Cuando se notifica una representación procesal, no hay registro de entrada, el registro de entrada es cuando llega oficialmente dentro de la comunidad autónoma, pero se comunica la representación procesal, que es lo que le he preguntado, con anterioridad. La representación procesal, cuando recibe la sentencia, llama al cliente y se lo dice, y luego se la envía y llega, probablemente llegó el 27, pero, desde luego, tenían noticia de antes, porque antes debió de ser notificada la representación procesal, que es lo que le he preguntado, lo cual me indica, que, efectivamente, hay una mala conciencia.

Normalmente, todos sabemos, y se dice en el mundo de la abogacía, que las sentencias buenas se notifican sin leerlas, y se le dicen al cliente sin leerlas, el cliente, en este caso, son los ciudadanos, y que las malas se espera a leerlas mucho para poder explicar en qué punto se han ganado.

Creo que, en este caso, el Govern, aunque tenía la obligación legal de hacer los recursos, y así los hizo, creo que el Govern y los intereses que representa perdió ese pleito y por eso ocultó la sentencia, mientras que los ciudadanos lo han ganado. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller d'Economia i Hisenda, vol tornar a contestar? Té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'ECONOMIA I HISENDA (Antoni Ramí i Alós):

Sí, el Govern acata siempre las sentencias, no las clasifica entre buenas y malas, las considera todas ajustadas a derecho y, en todo caso, si existe posibilidad de recurrirlas las recurre cuando lo considera oportuno. En cualquier caso, estamos hablando de una sentencia a la que no cabían recursos adicionales, la considera ajustada a derecho, y le insisto en que la fecha en que tuvo conocimiento la Administración pública balear de la sentencia fue el 30 de abril de 1998. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**I.8) Pregunta RGE núm. 2747/98, presentada per l'Hble. Sr. Diputat Antoni Diéguez i Seguí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a renovació del contracte de la doctora del gabinet de medicina esportiva.**

Passam a la següent pregunta, que formula el diputat Sr. Antoni Diéguez i Seguí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a renovació del contracte de la doctora del gabinet de medicina esportiva. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ :

Gracias, Sr. Presidente. Bien, esta última pregunta va dirigida al conseller d'Educació, Cultura i Esports.

Se hizo hace tiempo un contrato, por parte del recién creado Gabinete de medicina deportiva del Govern balear, a una doctora, que acababa a los seis meses, una contratación de la cual dije, en su momento, que había sido irregular porque no había cumplido los requisitos que se exigían en la ley, no había pasado los trámites oportunos, etc., y dije en aquel momento que harían lo posible para ir renovando este contrato hasta hacerlo indefinido, pues en la *opa* hostil que hicieron en la otra institución que era la titular, donde trabajaba o prestaba sus servicios esta doctora, le hicieron el compromiso de colocarla de forma fija en el Govern balear. Vamos a ir asistiendo a ver cómo un contrato temporal va pasando a ser fijo. El contrato acaba el 2 de junio, la pregunta es clara: ¿Qué sistema tiene previsto el conseller d'Educació, Cultura i Esports para renovar de forma indefinida el contrato de esta doctora que finaliza el 2 de junio de 1998?

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseller d'Educació, Cultura i Esports, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORTS (Manuel Ferrer i Massanet):

Gràcies, Sr. President. Bé, jo crec que en aquest tema em fa la pregunta, segons la literalitat de la pregunta, com a conseller d'Educació, Cultura i Esports, i jo, com a tal conseller, no li contest, en tot cas, me la faria com a president de l'Escola balear de l'esport, que és un consorci, com vostè sap, on fa feina aquesta treballadora. Per tant, no fa feina pròpiament, pròpiament, en el Govern balear. En aquest moment, no s'ha produït cap decisió a aquest respecte, jo he parlat aquests dies amb el director de l'escola, que és qui ha d'iniciar el procés, per proposar-lo a la junta directiva més que al president del consorci, per tant, no s'ha produït cap decisió. Si en el seu dia se'n produís alguna, es realitzaria com és normal a un consorci, d'acord amb el que estipula l'Estatut dels treballadors.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Diputat, té vostè la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. La Escola balear de l'esport sigue dependiendo de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esports, i no de otro sitio lejano o ajeno. Por tanto, creemos que la persona oportuna para, en este parlamento, explicar lo que sucede acerca de esta contratación es el conseller de Cultura i Esports. Lo que me preocupa es esto, que el 2 de junio finaliza, dentro de dos semanas, prácticamente, o tres semanas, aproximadamente, y no se nos dice, sí que se sabe, pero no se nos dice, qué es lo que se va a hacer, y cuando se sabe una cosa y no se dice, pues, lagarto, lagarto. Aquí va a haber gato encerrado. Por desgracia, el período de sesiones finaliza ahora y no podemos venir dentro de dos semanas a preguntar qué se ha hecho, o dentro de tres semanas, que es el 2 de junio, pero el primer día que empiece el período de sesiones preguntaremos a ver qué pasa, y tomen nota, porque se habrá prorrogado el contrato de una manera o de otra, y seis meses después, cuando lleguemos al 2 de diciembre, aproximadamente, volveremos a preguntar y veremos como ya se busca otra fórmula para ir abandonando un tipo de contratos y pasar a otro, para ir consolidándolo como indefinido. Es una profecía, espero que el tiempo no me dé la razón. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sr. Conseelelr, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'EDUCACIÓ, CULTURA I ESPORTS (Manuel Ferrer i Massanet):

Gràcies, Sr. President. Jo no li dic que no sigui jo la persona, políticament, indicada per venir a respondre del treball de l'Escola balaer de l'esport, simplement vostè té una forma parcial d'explicar les coses, com, per altra banda, correspon a la seva labor com a membre de l'oposició. Vostè pot tenir la seva opinió sobre que jo lidic o no li dic, i això és bastant greu, en la seu d'aquest plenari, mentides sobre aquest contracte, això no és així. En qualsevol cas, vostè pot demanar, quan s'iniciï una altra vegada el període de sessions, el que vulgui. A mi l'única cosa que em preocupa, de veritat, d'aquesta contractació, i així es farà, és que es faci d'acord amb la legalitat vigent.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**II.1) Moció RGE núm. 2686/98, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a Decret 9/1998, anomenat de moratòria urbanística, derivada del debat de la Interpel·lació RGE núm. 1179/98.**

Passam al següent punt de l'ordre del dia, que fa referència a la moció, i és la presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a Decret 9/1998, anomenat de moratòria hotelera, derivada del debat de la Interpel·lació número 1179. Per fer-ne la defensa, té la paraula el seu portaveu, el Sr. Francesc Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. M'agradaria que en el principi del debat, en el *Diari de Sessions*, hi quedàs reproduït el text de la moció, però vull advertir que hi ha imprecisió mecanogràfica, i voldria dir quina és exactament la frase que, al punt tres, la darrera, vol dir, hauria de dir "reduir a límits sostenibles el creixement en places destinades al turisme, tant de les qualificades com a d'allotjament turístic com les d'habitatge d'ús general situades a zones turístiques", una petita diferència, però per assegurar la comprensió d'aquesta proposta.

EL SR. PRESIDENT:

Idò, amb aquesta rectificació, deman als serveis de la cambra que s'inclouï en el *Diari de Sessions*.

"1.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a modificar amb urgència el Decret 8/1998, de 23 de gener, que estableix mesures transitòries en matèria d'autoritzacions a establiments d'allotjament turístic, en base als criteris següents:

- Màxim respecte a les competències en matèria d'ordenació turística transferides per la Llei 3/1996 als Consells Insulars de Menorca i d'Eivissa i Formentera.

- Supressió de beneficis especulatiu als titulars d'establiments d'allotjament turístic que hagin incomplert la Llei 3/1990 del Pla de Modernització.

- Definició clara dels conceptes de "saturació de la zona turística" i de "suficiència d'infraestructura" per tal d'eliminar dels acord d'autorització de noves places tots els elements de discrecionalitat.

- Regulació clara de les condicions que han de complir els projectes d'allotjament per poder ser exonerats del compliment del Decret en base al seu "excepcional interès turístic".

2.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a presentar de forma immediata un projecte de llei de mesures cautelars en matèria d'edificació en zones turístiques i de tramitació de noves urbanitzacions (plans parcials i projectes d'urbanització) amb finalitat turística, que estaran vigents fins a l'aprovació dels plans territorials, que han de desenvolupar les Directrius d'Ordenació territorial (DOT) i l'adaptació dels instruments urbanístics municipals.

3.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a revisar, en el més curt termini possible, els plans d'Ordenació de l'Oferta Turística (POOT) de Mallorca i d'Eivissa i Formentera, amb l'objectiu de reduir a límits sostenibles el creixement en places destinades al turisme, tant de les qualificades com allotjament turístic, com les d'habitatge d'ús general situades a zones turístiques.



4.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a presentar a la Cambra abans de l'1 de setembre del 1998, el projecte de llei previst a la disposició final segons del Decret 9/1998.

5.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a presentar abans de l'1 de setembre del 1998 un pla d'actuació per tal de donar solució a la problemàtica laboral del tancament dels establiments d'allotjament turístic obsolets".

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Moltes gràcies, Sr. President. Fa quinze dies vèiem aquí aquesta interpel·lació sobre la moratòria, el Decret 9/98, de moratòria, denominat usualment de moratòria hotelera, que havia estat presentada el mes de febrer quan feia molt poques setmanes que el decret s'havia publicat.

Jo resumia la valoració, les objeccions a aquest decret, en tres punts: que hi ha fundades raons per pensar que el decret sobrepasa de molt les facultats del Govern; un decret vestit de limitació de creixement turístic i que només n'afecta una petita part, i un decret que enriqueix, que beneficia deliberadament, els pitjors empresaris, els menys dinàmics, els que han deixat degradar l'oferta turística, els que pitjor han servit, de fet, la nostra comunitat.

I en base a aquests plantejaments, s'ha construït la moció que avui defens en aquesta tribuna. Per una part, la il·legalitat del decret de moratòria hotelera; per una altra, la necessitat de fer una pausa en el creixement turístic, en sentit ample, edificacions de tot tipus a les zones turístiques, que acaben per ser, hi estan destinades, habitades per turistes, noves urbanitzacions a zones turístiques; per poder afrontar amb aquesta pausa, durant aquesta pausa, l'elaboració de les Directrius d'Ordenació Territorial, l'aprovació definitiva, i l'elaboració i aprovació definitiva dels plans parcials, territorials parcials, de cada una de les illes, revisió del Pla de l'oferta turística de Mallorca i d'Eivissa i Formentera, que ha fracassat perquè no fixava límits al creixement, perquè estava sobredimensionat urbanísticament, perquè era expansiu, i s'ha de revisar per dur-lo a uns límits sostenibles, i afrontar les conseqüències socials dels tancaments dels hotels que no hagin complert amb el Pla de modernització.

I pas a exposar el sentit de cada un d'aquests punts.

En primer lloc, ho vam mantenir i avui ho podem assegurar, a pesar que el Govern mantengui secret encara, amagat, el dictamen del Consell consultiu, que aquest decret és il·legal. Ara ja sabem, a pesar d'aquesta opacitat per part del Govern, d'aquesta vocació d'opacitat i de tenir els documents públics amagats, que el Consell consultiu ha desautoritzat el decret, que el Consell consultiu ha considerat que aquest decret, en el seu contingut, té mesures que sobrepassen les potestats del Govern, que el Govern s'ha ficat en el terreny del Parlament, i la reacció del Govern ha estat intentar minimitzar aquesta desautorització per part del màxim òrgan consultiu de les Illes Balears, i ha plantejat aquesta desautorització clara com una qüestió de forma. No és una qüestió de forma abusar del poder, actuar il·legítimament, usurpar funcions que corresponen al Parlament, no és una qüestió de forma, és una qüestió de fons, és una important qüestió de fons.

Permetin-me que els digui que si les incursions històriques del poder executiu en el legislatiu, en els parlaments, la conculcació o la usurpació per part dels monarques, dels poders executius, del poder del parlament, haguessin estat considerades qüestions de forma, hauríem de concloure que, com a mínim, un rei molt conegut, el rei Carles I d'Anglaterra, per una qüestió de forma, va perdre el cap, i quan dic que va perdre el cap, no dic que va perdre el seny, sinó simplement que va perdre el cap, que el van decapitar, el van decapitar, i no crec que els historiadors valorin que el van decapitar per una qüestió de forma, sinó per una qüestió o per unes qüestions ben importants de relacions amb el Parlament.

El Decret, senyores i senyors diputats, és políticament i socialment inacceptable, per unes raons, perquè redueix la competència transferida als consells insulars. Això, de cap manera ho pot fer un decret del Govern, perquè els consells insulars tenen una llei que els garanteix la seva competència, perquè -és més- fins i tot una llei hauria de venir prèviament avalada per la Comissió Tècnica Interinsular, d'acord amb l'Estatut, per poder reduir competències transferides als consells insulars, perquè consagra el benefici, el premi final dels mals empresaris, i són paraules del Sr. Conseller que vull repetir, encara que ja les vaig dir l'altre dia, però que voldria que quedàs clar que són paraules del conseller de Turisme, no meves, són paraules d'ell quan diu que, ara, un petit empresari amb la seva instal·lació obsoleta podrà vendre les seves places i treure'n un benefici, mentre que abans s'hauria vist forçat, tard o prest, a tancar sense treure'n cap benefici. Són paraules del conseller de Turisme, no del diputat Francesc Triay, però que diuen la veritat del que pensa el Govern sobre quin és el resultat d'aquest decret per a aquests mals empresaris.

I l'especulació de places es produeix, s'està produint, s'està creant aquest mercat especulatiu de places, i el conseller demanava: "On?, digui on". Sr. Conseller, senyors del Govern, senyores i senyors diputats, vagin a les agències immobiliàries, posin cara de comprador d'hotels i els diran on; hotels amb places obsoletes es venen a Calvià, es venen a Cala d'Or, amb un preu entre 1 i 2 milions de pessetes la plaça. Demanar no fa preu, diuen, efectivament, demanar no fa preu, però hi ha ofertes obertes que es mantenen gràcies a aquest decret, per iniciar ja aquesta reconversió econòmica -econòmica especulativa- de places obsoletes, places destinades al tancament per incompliment reiterat durant, com a mínim, vuit anys del Pla de modernització hotelera, per poder donar lloc a la construcció de noves places a la mateixa o a altres zones turístiques.

El Decret, insistesc, deixa oberta la porta a l'arbitrarietat, a l'arbitrarietat del Govern, a l'arbitrarietat de l'Administració que sigui competent en cada cas per autoritzar, per donar autoritzacions turístiques, perquè els permet, amb un grau total d'indefinió, denegar en base a nivells d'infraestructura, en base a una suposada saturació o insuficiència de l'àrea turística, en base a un criteri tan eteri com els perjudicis que puguin derivar-se de l'autorització... Hi ha més grau de discrecionalitat i una porta més oberta a l'arbitrarietat que aquest tipus d'expressions totalment obertes en mans del que ha d'informar i del que ha de decidir? Igualment dic d'aquesta figura nova i indefinida de l'excepcional interès turístic.

Però bé, han passat 15 dies, i després d'haver sentit que l'oposició, tard i malament, feia la seva crítica a aquest decret, després d'haver sentit que aquí es deien coses que no s'aguantaven dretes, després d'haver sentit que encara no havíem superat la sorpresa per la novetat i eficàcia del Govern, després d'haver sentit que encara no ens havíem refet de l'ensurt del Decret, i després d'haver sentit que la llum que doni el Consell Consultiu no és important per al Decret, textualment: "*La luz que nos arroje el Consell Consultiu no es importante para el Decreto*", després d'haver sentit això aquí, després d'haver aguantat totes aquestes crítiques i aquesta desvaloració de l'informe del Consell Consultiu que demanàvem, ara vénen al Parlament amb una llei que diuen que és per blindar el Decret. Diuen que és per evitar moviments especulatiu d'un decret que diuen que està vigent, moviments especulatiu que provocarà un decret que *està vigent*, i per blindar aquest decret el que volen és blindar la Llei contra qualsevol crítica, contra qualsevol treball legislatiu fet amb serenitat i amb rigor. Volen posar el silenciador al Parlament.

Supòs que això deu formar part del que, d'una manera reiterada, s'anuncia i mai no arriba com el gran debat sobre el creixement turístic, i per això volen imposar una tramitació minimalista, una tramitació de guillotina a la crítica, una tramitació que impedeixi que aquí es pugui, com és habitual a tot parlament on hi ha discrepància, sana i legítima discrepància, es puguin plantejar les qüestions que ens separen amb les garanties que donen les tradicions i els usos parlamentaris. Primer el Govern fa una usurpació, un abús contra el Parlament aprovant el Decret sense tenir poders i potestats per fer-ho, i ara es vol consumir el segon abús contra el Parlament, que és silenciar-lo i sotmetre'l a una tramitació de tres dies.

Han fet un mal decret, que perjudica els consells insulars, que permet l'especulació i el benefici amb les places antiquades, que deixa oberta la porta a l'arbitrarietat i, a més, ho han fet sense potestat per poder-ho fer.

Recapacitin, senyores i senyors del Govern, perquè serà un precedent nefast per a aquest parlament aquesta imposició d'una lectura única per simple majoria. Recapacitin perquè és molt mal precedent conduir..., primer governar i, segon, fer funcionar aquest parlament amb la màxima que el fi justifica els mitjans. Senyors liberals, senyors conservadors, senyors demòcrates cristians, el fi no justifica els mitjans. Tots vostès saben que això és el principi de tots els totalitarismes, que el fi justifica els mitjans és la base ideològica del totalitarisme. Vostès creuem que, com que estan convençuts que el que volen fer és bo, -potser fins i tot tinguin raó- qualsevol camí per arribar-hi és bo, i això no és així. Això que vostès volen fer amb la tramitació d'aquesta llei, després de la crida d'atenció jurídica que els ha fet el Consell Consultiu, això serà un mal irreversible per a aquest parlament del qual es ressentirà.

*(El Sr. Vicepresident primer substitueix el Sr. President en la direcció del debat)*

EL SR. PRESIDENT:

Vagi acabant, Sr. Triay, per favor.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Moltes gràcies, Sr. President. Vostès tenen la possibilitat de, a més de fer-ho un dia cada any, que un dia cada any el president del Govern -el que sigui, ja n'hem conegut més d'un- ve aquí i fa una crida al consens, al diàleg per resoldre els grans temes, aquesta crida que fan un dia cada any, l'apliquin a un cas concret com és aquest; és un tema de prou interès general perquè, amb diàleg i amb consens, i amb pocs dies i amb celeritat, però cobrint les garanties, donant participació, no tapant la boca als diputats ni als grups parlamentaris, es pugui donar solució al problema en el qual vostès tot sols, per no assessorar-se degudament, per aquesta prepotència i supèrbia amb què plantegen les qüestions, es veuen ara abocats a haver de resoldre venint aquí al Parlament.

Les altres qüestions que planteja la moció són qüestions prou conegudes per passar-hi per damunt, especialment amb una bombeta vermella encesa i amb un president que ja ha donat el primer avís. És necessària una llei de mesures cautelars, de pausa al creixement de nous edificis, qualificats com a hotelers o extrahotelers, qualificats com a habitatges d'ús general però situats a zones turístiques, i de les noves tramitacions de plans parcials i de projectes d'urbanització; per fer què?, per fer les Directrius d'Ordenació Territorial, que hem de revisar el Pla d'ordenació de l'oferta turística que, molt bé, haurà regulat la qualitat dels hotels, les estrelles, les dimensions, però no ha regulat el màxim de població i d'edificació a les zones turístiques i, degut al fet que no ho ha regulat suficientment, hi ha aquesta conseqüència d'haver de prendre aquesta decisió que el Govern va prendre el mes de febrer malament i que ara demana l'ajut del Parlament per convalidar-la.

I per últim només, encara que siguin unes paraules no per això menys importants. D'una manera reiterada, tots, d'una manera inconscient, tots plantejam el tancament d'una sèrie d'hotels que no compleixen les normatives de qualitat, de modernització, d'oferta actualitzada que tots volem que compleixin, però oblidam contínuament que en aquests hotels hi ha treballadors, no tan sols hi ha empresaris, no tan sols hi ha propietaris, hi ha treballadors, i crec que ja és ben hora que, a la vista d'unes certes mesures que sembla que allò que no ha aconseguit el Pla de modernització dels hotels aconseguirà aquesta política de permutes especulatives de les llicències, de les autoritzacions turístiques, crec que és ben hora que el Govern es comenci a prendre seriosament un pla d'actuació per pensar què feim amb tots aquests treballadors als quals, lògicament, el tancament de les seves empreses suposarà la pèrdua del lloc de feina, i crec que ens ha de preocupar suficientment que, si estam davant una proposta que afecta, com a mínim, 200 hotels a les Illes Balears, pensem què passa als treballadors d'aquests 200 hotels i quines alternatives els donarem perquè puguin continuar tenint un lloc de feina en el sector turístic. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Triay. Grups parlamentaris que vulguin intervenir? Per part del Grup Mixt té la paraula la Sra. Vidal.

LA SRA. VIDAL I BURGUERA:

Gràcies, Sr. President. La moció que avui ens ocupa tracta un tema de molta actualitat i transcendent per a la nostra economia.

Aquests darrers dies hem sentit parlar molt del Decret 9/98, i hem sabut que l'informe no vinculant del Consell Consultiu considerava que la forma més idònia hauria estat una llei i no un decret. Malgrat aquest defecte de forma, crec que prest es podrà veure solucionat; el més important és deixar constància de quins són els aspectes positius d'aquest decret, sobretot de quina és la voluntat política que el va inspirar. El que vol aconseguir és evitar l'especulació en matèria d'autoritzacions de places turístiques mentre duri la redacció de la Llei general de turisme. Al contrari del que s'ha dit, el Decret està pensat, jo pens, per evitar l'especulació, vull pensar que això ha estat així. Segons les informacions que ens va donar el conseller a la darrera intervenció a la interpel·lació en aquest parlament, sembla que aquest objectiu s'està aconseguint.

Aquest decret ha tingut una excel·lent acollida, tant en el sector turístic balear com a l'àmbit estatal i dels *tour operators*, i suposa donar una bona imatge de les nostres illes com a comunitat pionera en adopció de mesures de contenció de l'oferta turística.

Davant les discrepàncies jurídiques que han sorgit, l'informe del Consell Consultiu i les manifestacions del conseller de dur a aquest parlament una llei que blindi jurídicament l'aplicació d'aquest decret, sembla que modificar-lo amb urgència avui no sembla oportú i que hauríem de tenir aquest debat quan es debatés la proposta de reconversió. Si es té en compte que les Directrius d'Ordenació del Territori es troben en fase d'exposició pública, sembla millor esperar a la seva aprovació per tal de poder dur a terme actuacions a zones turístiques i perquè l'autonomia municipal també pugui jugar el seu paper. El POOT es troba plenament en vigor, i el Decret l'única cosa que ha fet ha estat anar més enllà i intentar aconseguir un creixement moderat i de major qualitat.

A la interpel·lació prèvia a aquesta moció ja vàrem manifestar la necessitat d'elaborar una llei general d'oferta turística; això és el més important, l'elaboració d'aquesta llei. Aquest decret ha de tenir una vigència el més breu possible, el temps mínim necessari per redactar la llei que ampliarà i concretarà les mesures preses en el Decret, i que allò important és que tenguim un màxim consens polític i social, no tant com una fixació d'un termini determinat, però sí el més prest possible. Estam d'acord amb el fet que la Llei general turística és necessària i és urgent, però el més important és el seu debat públic i, sobretot, les seves conseqüències.

Tenint en compte que la reconversió dels hotels crearà places de major qualitat, els serveis també milloraran i això no farà disminuir el nombre de treballadors, sinó al contrari: com més qualitat, més serveis, i com més serveis, més gent per donar-los. Avui han aparegut als mitjans de comunicació unes dades d'aturats que han abandonat aquestes llistes, han estat 5.363, i 5.059 han anat cap al sector serveis, un 20,75% ha baixat aquest sector.

Per tot això entenem que no donarem suport a aquesta moció d'avui perquè creim que no és oportuna i que cal destacar, crec, aquí i ho hem de reconèixer, la voluntat que ha tingut el conseller de dur endavant aquesta iniciativa. Per altra part, crec que ha estat una iniciativa valenta, criticada per alguns, però un decret que beneficia la nostra societat i que, a hores d'ara, el més important -com he dit al principi de la meva intervenció- és aconseguir una llei general de turisme consensuada, consensuada amb totes les forces polítiques d'aquest parlament i amb totes les forces socials, que prioritzi la qualitat de l'oferta davant la quantitat, per tal d'arribar, amb l'ajuda de tots, a un desenvolupament sostenible i respectuós amb el medi ambient.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Vidal. Altres grups? Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears té la paraula la Sra. Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, ja en el debat de la interpel·lació que es va celebrar en aquest parlament el propassat 28 d'abril, Esquerra Unida va manifestar la seva opinió general sobre aquest decret, que el consideràvem totalment insuficient donat que no marcava realment una aturada del creixement turístic, sinó que allò que es feia era -i ho torn a esmentar perquè torni a constar- un pagat foradat.

És evident que, després d'aquella interpel·lació, la moció que es presenta ve també influenciada i motivada pel debat en els mitjans de comunicació i a la societat sobre l'informe del Consell Consultiu, que parla de la possible inconstitucionalitat i el procés que, de manera urgent, ha de seguir aquest parlament per tal de donar blindatge o donar categoria de llei al decret. Per tant, això motiva que el debat sobre la moció que es presenti ja vengui influït per tots aquests fets i, una vegada més, jo he de reiterar que la nostra posició, del Grup d'Esquerra Unida, és coincident en aquest sentit amb la del diputat interpel·lant, el Sr. Triay, quan diu que aquestes presses i aquest menyspreu cap al debat parlamentari i cap a fer el treball del Govern lligat al treball del poder legislatiu, ha donat aquests resultats i ara no és seriós que s'hagi de fer un debat aviat i corrent per tal de solucionar la possible inconstitucionalitat d'aquest decret.

Respecte a la moció que es presenta, coincidim en els termes en què està presentada i nosaltres començam per l'apartat número 5, el darrer, perquè, a la vegada que coincidim amb la preocupació del Grup Socialista quan parla de la problemàtica laboral dels tancaments dels establiments que siguin obsolets i, per tant, és evident que de qualque manera el Govern també ha de tenir algun pla d'actuació per donar sortida a aquesta problemàtica, també volem dir que no només ha de ser la problemàtica laboral en el sentit del futur d'aquests treballadors i treballadores, sinó també el perill que es pot donar des del moment que els edificis que siguin tancats per ser obsoletes les seves places puguin convertir-se d'una manera més o manco pirata en una oferta il·legal o amb una possible reconversió d'apartaments i una oferta no legalitzada i, per tant, un possible frau, ja que aquests edificis tancats per la seva obsolescència puguin ser aprofitats pels *tour operators* per donar sortida als possibles *overbookings* o als possibles problemes concrets que puguin aparèixer.

Per tant, és interessant i és urgent que el Govern presenti, tal com diu la moció, abans del setembre del 98, un pla d'actuació per veure què es fa amb les places obsoletes des de tots els punts de vista: des del punt de vista laboral, de futur laboral d'aquests treballadors i treballadores, i també des del punt de vista urbanístic i des del punt de vista d'utilització d'aquests edificis, per evitar de totes les maneres possible que pugui convertir-se en un frau al possible tancament d'aquestes places.

Respecte als altres apartats de la moció, és evident que el quart, que parla que el projecte de llei previst a la disposició addicional segona del Decret, que seria la llei general d'ordenació turística, no sé si es podria fixar per a l'1 de setembre del 98 però, evidentment, independentment que s'hagi de fer la legalitat d'aquest decret i s'hagi de passar per tràmit d'urgència, és urgent que aquesta cambra pugui discutir amb temps suficient tota l'ordenació del turisme en aquestes illes i pugui participar i pugui elaborar una llei que pugui donar resposta a les necessitats que en aquest moment es detecten, que, si per una banda, es parla d'aturada del creixement turístic, també per una altra ha d'anar lligat a allò que s'especifica en termes generals en el POOT o a les Directrius d'Ordenació Territorial, d'un creixement harmònic en allò que signifiquen els recursos naturals de les nostres illes.

En aquest sentit, l'apartat primer de la moció, que parla de la modificació d'urgència del Decret en allò que fa referència tant al respecte a la competència d'ordenació turística traspasada als consells insulars de Menorca i Eivissa, estariem totalment d'acord d'acord a la seva aprovació i, per tant, la supressió de l'apartat 3.2 del Decret, allà on dona aquest caràcter excepcional al creixement a Menorca, que ja denunciàrem en el moment de la interpel·lació, així com els apartats 4 i 5 del primer, que parla de definició clara sobre què significa saturació de zona turística, suficiència d'infraestructura o excepcional interès turístic, que serien tots aquells casos d'excepcionalitat que dona el contingut del Decret en el seu article 2, apartats 2.1 i 2.2, que ens sembla una porta falsa a partir de la qual es poden esmunyir moltes excepcionalitats i que, de fet, ja sembla que, almanco a l'illa de Menorca, a través d'aquest excepcional interès turístic, ja s'autoritzen noves construccions i noves places turístiques en un indret especial.

Per tant, en aquest sentit reiteram que el Grup Parlamentari d'Esquerra Unida dona suport a la moció presentada pel Grup Socialista i que, una vegada més, consideram que és important o seria important que en el més curt termini de temps es pogués presentar la llei general de turisme per tal de fer un debat en condicions i com toca en aquest parlament. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Thomàs. Pel Grup Parlamentari Nacionalista-PSM té la paraula el Sr. Sampol.

## EL SR. SAMPOL I MAS:

Sr. President, senyores i senyors diputats, no hi ha dubte que aquest debat d'avui és ben oportú, perquè només fa dos dies s'ha qüestionat la legalitat d'aquest decret, una legalitat que, ja als pocs dies d'haver estat publicat aquest decret, ja varen advertir distints juristes en algun article d'opinió en els mitjans de comunicació -en duim en el recull de premsa- però també un informe jurídic que un diari va desvetllar, un informe jurídic de la mateixa Conselleria de Turisme reproduït en una pàgina d'aquest diari però negat rotundament pel Govern. Curiosament, però, avui el Consell Consultiu sembla -dic sembla perquè aquest informe està gelosament guardat; jo crec que avui seria molt útil ja tenir-lo a disposició de tots els diputats- però sembla que aquest informe del Consell Consultiu ve a coincidir amb aquell informe fantasma dels mateixos serveis jurídics de la Conselleria de Turisme, dels quals reneguen els responsables de Turisme.

Bé, des del primer moment també, tot i que hi va haver una certa unanimitat en considerar que unes mesures de contenció del creixement de l'oferta turística eren necessàries i, per tant, es feia una valoració positiva del Decret, també hi va haver una coincidència des de l'oposició i des del sector hotelier, bàsicament, en el fet que el Decret tenia unes mancances jurídiques i unes mancances tècniques.

Les mancances jurídiques, com deia el Sr. Triay, no són menors. De fet, deu ser un dels errors pitjors que el Govern ha comès, i jo crec que en aquest sentit la moció del Sr. Triay, del portaveu del Grup Socialista, té una mancança: si el Parlament, en una ocasió, va decapitar el rei Carles perquè li volia usurpar les seves funcions, jo crec que aquest parlament avui hauria de decapitar el responsable polític d'aquest nyap, decapitar políticament, naturalment, naturalment. Tal vegada per això el màxim responsable polític no hi és, perquè es veu venir la ruixada en un tema tan important i que ha omplert tantes pàgines -mirin el dossier, i no és complet- sense comptar les pàgines de revistes a nivell internacional. Clar, el que havia de ser la joia de la corona, de la corona de les Illes Balears, el Consell Consultiu l'ha desinflada com que ficar una agulla en un globus inflat; el que havia de ser l'estrella dels tres anys de gestió del Sr. Jaume Matas, li ha explotat dins les mans perquè els jutges, els magistrats del Consell Consultiu, li han ficat una agulla i ha explotat com un globus ben inflat.

Però hi ha una cosa pitjor: que el Govern sembla que pretén corregir aquell error amb un altre error, és a dir, haver invadit les competències del Parlament es vol corregir amb una mesura que pretén burlar el Parlament, i aquesta és una cosa encara pitjor que l'error inicial d'haver-se atorgat les competències que en democràcia corresponen al Parlament. És a dir, que no hi ha assumpció de responsabilitats, no hi ha una dimissió dels responsables polítics, sinó que, a més a més, pretenen que aquest parlament, amb un procediment totalment anormal i extraordinari, sense el més mínim consens, corregeixi aquest error.

Jo crec que no és una manera de respondre a l'actitud que en aquest tema ha tengut l'oposició. Des del principi havíem ofert consens perquè creïem que hi havia una unanimitat en la necessitat de frenar o d'aturar el creixement turístic. Aquest consens, per part del nostre grup només tenia dues condicions: una, a la qual ja han fet referència els portaveus dels grups que han intervingut anteriorment, és evitar l'especulació amb les places turístiques que no compliren la Llei de modernització de l'any 1990, la Llei 3/90; pràcticament, i això també ho diuen alguns articulistes experts en el tema, no ha provocat el tancament de places turístiques: hi ha hagut hotels que han tancat voluntàriament, però el Govern no ha decretat el tancament de pràcticament cap plaça turística per incompliment de la Llei de modernització, al contrari, mitjançant aquest decret es provoca la sobrevaloració, l'especulació d'aquestes places, és a dir, es dona un premi als hotelers que no han complert la Llei de modernització, que ara tenen aquesta reserva perquè un grup que vulgui fer una inversió els hagi de comprar les places. Per tant, aquest seria un punt en el qual ja la revisió d'aquest decret mitjançant una llei, hauríem d'intentar corregir.

L'altra qüestió -i la va denunciar el president de la Federació d'Hostaleria- és que sembla que quan es parla de creixement turístic només es parla de creixement de places hoteleres, quan avui el major creixement es produeix a través del creixement urbanístic. Aquí també veim una contradicció dins el Govern, perquè el Govern, dins la Comissió Insular d'Urbanisme de Mallorca, que constantment es posa com a problema, sempre ha votat a favor de les urbanitzacions, fins i tot quan aquestes urbanitzacions no han acreditat la tramitació correcta de tot l'expedient, el major aliat dins la Comissió Insular d'Urbanisme és el Govern de les Illes Balears.

És a dir, i resumint quina és la postura del Grup Nacionalista-PSM, moratòria turística i urbanística és urgent. Per tant acceptaríem una tramitació per via d'urgència, és a dir la suspensió de llicències, la suspensió de la tramitació de plans parcials i de projectes d'urbanització, sí i amb el procediment que vulguin. El que és regulació, una vegada suspesa aquesta tramitació, amb una tramitació ordinària, sense presses, tranquil·la, per consens, consultant tots els sectors implicats, amb una discussió serena dins una ponència parlamentària dins comissió i dins plenari, però amb els planejaments suspesos, amb la moratòria turística efectiva.

I finalment vull tornar a insistir: Coincidim totalment amb el Sr. Triay, que el procediment que s'han inventat per corregir aquest gravíssim error, que només és seu -aquest error només és seu, perquè els ho advertiren juristes de prestigi, i juristes de la pròpia Conselleria-, aquest procediment de lectura única és, serà, un cop irreparable a la credibilitat del Parlament. Aquestes mesures només es poden prendre en tramitacions de caràcter summament extraordinari, quan hi hagi causes de força major que així ho requereixin, com per exemple la tramitació d'un crèdit específic per inundacions o per catàstrofes, però no per procediments ordinaris com el que en aquests moments ens trobam.

Si consumen aquest vertader desbarat, obriran un precedent perillósíssim, i que a partir d'ara qualsevol majoria absoluta parlamentària en podrà fer ús a discreció, restant la credibilitat, la voluntat democràtica que els ciutadans han dipositat sobre el Parlament. Moltes de gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Sampol. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Salom.

LA SRA. SALOM I COLL:

Moltes gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. En primer lloc m'agradaria fer un aclariment, i és que avui estam discutint una moció, presentada pel Grup Socialista, sobre el Decret 9/98, anomenat de mesures transitòries -transitòries- relatives al procediment d'expedició d'autoritzacions prèvies. Això és una cosa que té un temps de caducitat, que serà una cosa temporal en el temps, que el Govern balear va prendre aquesta iniciativa a un moment determinat per evitar una possibilitat d'especulacions en places hoteleres, i aprova aquest decret per poder fer feina d'una manera tranquil·la i sossegada, amb una llei general turística.

Ara ens trobam amb un informe d'un consell consultiu, que ha fet que es planegi aprovar en aquest parlament un projecte de llei per lectura única de mesures transitòries relatives al procediment d'expedició d'autoritzacions prèvies. I per què es fa això? Per intentar blindar aquest decret, perquè no hi hagi fissures jurídiques. I aprovar aquesta llei en aquest parlament no implica en cap cas que el Grup Popular vulgui sostreure a aquest Parlament un debat sobre la llei general turística. Aprovar aquesta llei en aquest parlament en un moment determinat per lectura única implica tenir un document, el qual ens permetrà evitar a tots els grups parlamentaris que a un moment determinat es puguin produir unes possibles especulacions sobre unes places. Aprovar aquesta llei en aquest parlament implica donar-nos temps, donar-nos marge a tots perquè de cara a un futur puguem discutir tots els grups parlamentaris, tota la societat, tots els sectors turístics, tothom pugui dir la seva, hi puguem haver un debat obert a la societat respecte a quins han de ser els criteris, la filosofia d'aquesta llei general turística de la nostra comunitat.

El Partit Popular vol que hi hagi un debat, vol que aquesta llei es discuteixi amb tranquil·litat, que es discuteixi a la societat, al carrer, i que es discuteixi aquí, en aquest parlament, amb els tràmits parlamentaris corresponents, com no podia ser d'altra manera, en ponència, en comissió, i amb tot el temps que faci falta. Però si ara hi haguéssim necessitat d'aprovar un decret, i ara hi ha necessitat d'haver d'aprovar un projecte de llei de lectura única, perquè mentre es produeix aquest debat, d'una llei general turística, no hi hagi possibles especulacions.

En cap cas, doncs, el Partit Popular vol sostreure a aquest parlament, ni a la nostra societat balear d'un debat sobre una llei tan important com serà la llei general turística de la nostra comunitat; i, Sr. Triay, aquesta moció que vostè ha presentat, jo crec que amb aquests cinc punts no acaba de centrar bé aquest tema. Aquest decret és un instrument temporal, i és de mesures transitòries, i vostè aquí entra ja en una sèrie de qüestions que no tenen res a veure amb aquest decret. S'excedeix amb aquesta moció del que és el decret i els objectius que pretén aquest decret. Vostè em parla de modificar el POOT, de fer una llei de mesures cautelars fins que s'aprovin els plans territorials parcials; ens parla de la problemàtica laboral. Tot això són coses que excedeixen de l'objectiu que s'han marcat el Govern i el Partit Popular aprovant aquest decret; tot això són coses que marcaran tal vegada el tema de Directrius d'Ordenació del Territori, o coses que afectaran la futura llei, però no són temes a tractar, a discutir en aquest moment en aquest parlament amb aquest decret que tenim a damunt la taula.

La pregunta seria: Està d'acord el PSOE que era necessari fer un decret d'aquestes característiques, mentrestant el Govern i entre tots feim una bona llei general turística? Sí o no? Això és el tema. Jo crec que aquest decret és un document senzill, breu i bastant clar, i que ha tengut una acollida per part de la societat balear bastant bona, tant dels hotelers com de les agències de viatges, com fins i tot dels mitjans de comunicació, que crec que han reflectit amb un caire positiu i bo aquesta iniciativa que ha tengut el Govern balear.

Moltes de les coses d'aquesta moció, que el nostre grup no li aprovarà, més que ser objecte i matèria d'aquest decret, són coses que s'han de plantejar quan discutim aquí, en aquest parlament, la futura llei. Temes com definir determinats conceptes, com podrien ser saturació de zones turístiques, o suficiència d'infraestructura, són temes prou importants que crec que han de ser objecte de la futura llei que s'està treballant per part del Govern balear.

Que aquest decret que va aprovar en el seu moment el Govern era o suposa la forma jurídica més adequada? Jo crec que almenys ha complert el seu objectiu, crec que l'ha complert d'una manera clara, ha collit per sorpresa el sector, ha complert per tant la seva finalitat, i ha permès evitar possibles especulacions.

Aquest informe del Consell Consultiu evidentment és un informe que el Govern no el té gelós. No passin pena, que al llarg supòs d'avui, tots els grups parlamentaris podrem tenir aquest document, que crec que és bo que l'anàlitzem entre tots, però en cap cas hi ha per part del Partit Popular, del Grup Popular, una obstrucció que els parlamentaris, els distints grups, puguem tenir aquesta informació.

Crec que el Govern balear ha sabut reaccionar amb agilitat, amb cintura política, i que ha donat una resposta ràpida a l'informe del Consell Consultiu. Hem de dir que aquest informe no es fica amb el contingut, no es fica amb la filosofia que té el decret, que per fer noves places n'han d'amortitzar d'antigues, jo crec que això és important, i sí es fica amb la forma del decret que considera més oportú que fos una llei.

Jo, Sr. Triay, no m'ha paregut gens ni mica correcte que vostè posi determinades afirmacions, mitges frases que pugui haver dit el conseller de Turisme a determinades intervencions respecte de comentaris del Consell Consultiu. Jo crec que vostè, per ser rigorós des d'aquesta tribuna ha de dir les frases, les afirmacions senceres i dins el context en què es varen produir. El PSOE, vostè ha dit que aquest decret és inacceptable. Considera el PSOE que és inacceptable que per autoritzar noves places ha d'estar supeditat a l'amortització de places obsoletes? Considera que això és inacceptable? És inacceptable la fórmula de l'article 20.3 del POOT que s'utilitza en aquest decret? Considera el PSOE que això és inacceptable? Considera inacceptable que s'hagi d'acreditar mitjançant document públic les places obsoletes donades de baixa? Això és el tema d'aquesta moció que avui discutim amb el Grup Socialista. Vostès proposen modificar ja tot un conjunt de punts amb urgència. Nosaltres creim que avui per avui no és el moment de modificar aquest decret. Creim que avui aquest decret és una cosa transitòria, temporal, que ha servit, que ha complert els seus objectius, i que l'important i de futur, i que hem de discutir entre tots és la futura llei.

Vostè diu a la seva moció, i nosaltres des del Grup Popular no hi estam gens ni mica d'acord, que es produeixen beneficis especulatius amb aquella gent que ha incomplert la Llei 30/90, de pla de modernització. Benefici, cap ni un. Estam davant un decret de mesures transitòries. No passi pena, el PP, el Grup Popular, no vol premiar aquells mals empresaris, no vol donar un benefici addicional a aquests mals empresaris, no passi pena, la Llei, jo crec que aquí puc anunciar que crec que anirà en aquest sentit, tota aquella plaça que no s'hagi modernitzat, per llei s'haurà de tancar, no es podrà considerar ni tan sols plaça obsoleta, sinó que s'haurà de tancar. Per tant, beneficis especulatius als empresaris que no hagin complert la Llei de modernització, cap ni un.

Ens demanen que aquest decret defineixi saturació de zona turística i suficiència d'infraestructura, i que això suposa una certa discrecionalitat. Nosaltres creim que aquest decret no és el moment de definir aquests conceptes, que això ha de ser la futura llei, i que en cap cas hi haurà criteris discrecionals. Crec que els criteris seran objectius, rigorosos, i de coneixement públic per part de tothom, és a dir que el Govern no podrà fer parts i quarts a l'hora d'aplicar aquests conceptes tan i tan importants. Després també ens diuen que hem de modificar el decret perquè, segons vostès, hi ha d'haver una regulació clara respecte a l'exonerament del compliment del decret en base a l'excepcional interès turístic. Regulació clara? Jo crec que és ben clara, crec que està claríssim quines han de ser les característiques d'aquests nous allotjaments turístics, que han de ser novetat, ha de ser una oferta nova, ha de ser una oferta de qualitat, i ha de ser una oferta que contribueixi a la desestacionalització. Objectius? Ben clars. No hi pot haver parts i quarts aquí, i a més no només dependrà de la voluntat del Govern, sinó que hi haurà d'haver un informe del Consell Assessor de Turisme de Balears, amb la qual cosa vostè aquí està fent afirmacions que s'excedeixen del que és la realitat.

Després ens demanen, i evidentment el nostre grup no li pot donar suport, que s'ha de fer un projecte de llei de mesures cautelars en matèria d'edificació en zones turístiques, que estarà vigent fins que s'aprovin els plans territorials. Evidentment el que proposen vostès és una suspensió genèrica de llicències, això és la filosofia del Grup Socialista. Doncs aquesta no és la filosofia ni és l'objectiu del decret del Govern, això no és la intenció del Grup Popular, suspendre d'una manera general les llicències a la nostra comunitat. El Partit Popular volem que es puguin fer noves places que a la vegada suposin amortitzar places velles, i que es puguin fer nous projectes de qualitat i innovadors.

Per tant, el nostre grup no donarà suport a aquest segon punt de la seva moció, i a més creim que el Grup Popular creu més convenient aprovar en aquests moments, en una primera fase, unes directrius d'ordenació del territori, i en una segona fase aprovar tot un conjunt de planejaments, aprovar els plans territorials parcials, aprovar els plans directores sectorials, i mentrestant, des d'un punt de vista turístic, que els planejaments municipals es vagin adaptant al POOT i que s'estigui elaborant la llei general turística. I evidentment, terminis per a l'aprovació d'aquesta nova llei? Vostès diuen que ha de ser abans de dia 1 de setembre de l'any 98; nosaltres creim que aquest no és un moment oportú en aquest parlament que ha de ser abans de dia 1 de setembre del 98; el Govern fa feina en aquest sentit; quan estigui aprovada la llei la coneixerem tots, i s'aprovarà quan estigui tancat el document. Creim que aquest decret té un termini de caducitat, però avui per avui crec que no és el moment ara de posar data: "abans de dia 1 de setembre ha d'estar aprovada la llei". Doncs si la llei necessita més temps per madurar, per intentar que sigui fruit d'un consens, jo crec que és molt millor, i que no hem d'anar a posar un termini de dia 1 de setembre.

I per acabar, Sr. President, al darrer punt de la seva moció ens demanen que abans de dia 1 de setembre s'aprovi un pla d'actuació per donar solució a la problemàtica laboral. No tenim garanties, i crec que s'ha de...

*(El Sr. President reprèn la direcció del debat).*

EL SR. PRESIDENT:

Vagi acabant, Sra. Diputada, per favor.

LA SRA. SALOM I COLL:

Sí, Sr. President, vaig acabant. Des del Grup Popular estam convençuts que avui per avui aprovar aquest decret, i en la línia que va la filosofia de la llei, no suposarà una problemàtica laboral, perquè si bé és ver que quan s'amortitzin unes determinades places es poden destruir uns determinats llocs de feina, també hem de saber que com que es crearan noves places, això generarà uns nous llocs de feina de qualitat, i creim que s'han de fer uns determinats estudis, unes determinades anàlisis per saber amortitzar places obsoletes i antigues d'hotels o d'allotjaments turístics d'una o dues estrelles, hem de saber amb determinades fórmules quants de llocs de feina es destruiran, i creant aquestes noves places quants de llocs de feina nous, de major qualitat, es crearan. Crec que en aquest sentit ja he anunciat que es crearà un observatori turístic de l'ocupació, allà on s'analitzaran totes aquestes dades, allà on s'analitzaran els llocs de treball, i de quina manera aquesta futura llei per crear aquestes noves places incidirà en llocs d'ocupació. Però creim que en principi aquest no ha de ser un tema que hagi de preocupar ni alarmar els distints treballadors del sector turístic, perquè creim que abans s'han de fer unes anàlisis i crec que en definitiva al final tot això redundarà en llocs de feina de millor qualitat. Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Torn de rèplica, Sr. Triay, té vostè la paraula.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Sr. President, jo crec que la Mesa hauria de mirar amb més rigor les mocions que jo present, perquè la Mesa me les passa, les permet, les tolera, entenc jo, però el Grup Popular sempre considera que no són congruents amb el debat que feim aquí, i que per tant hi ha molts de punts que no haurien de ser objecte de debat perquè no es corresponen...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Triay, vostè sap que la qualificació dels documents correspon a la Mesa i no al Grup Popular. Si la mesa l'ha qualificada, és que és congruent. Continui.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Idò que en prengui nota el Grup Popular, perquè això és un disc que ja té moltes retxes, que si no podem discutir d'això, si ara no parlem del decret... Sra. Diputada, senyors membres del Govern, aquí es va aprovar un decret, i en base a aquest decret es varen dir moltes coses, moltes. Es va dir per part del president Matas, absent per raó del seu càrrec, que a la fira ITB va incidir en el fet que les Balears no poden créixer més en quantitat, i va reiterar "el punt final al creixement no és gaire enfora". Això el diari de Menorca ho va dir: "*no está lejos el límite del crecimiento turístico*"; això amb motiu de la presentació d'aquest decret, en aquestes fires internacionals on hi ha hagut aquest vist-i-plau per a aquesta mesura de limitació perquè creuen el que no és, perquè no coneixen exactament quina és la problemàtica de tot el no turístic, o perquè fan els ulls grossos, que també n'hi ha molts, que alaben el Govern i ja ho veurem; bo és el Govern per tenir-hi problemes; bo és el Govern per dur-li la contrària. Aquí pensament únic i tothom en ordre, no sigui que tinguem problemes amb mil coses, i no tan sols els hotelers.

Per tant, estam davant una proposta que es ven com el límit al creixement turístic. Es ven amb una proposta que el Sr. González Ortea, "*el Speedy González, el más rápido y eficaz, según tengo fama*", ho va dir l'altre dia, i que després ha resultat ser Harry "*el Sucio*", el defensor dels ciutadans al marge de la llei. Sí, senyor, i el Consell Consultiu ho ha dit, sembla que ho ha dit, perquè l'informe del Consell Consultiu només el coneixen en aquesta banda. Saps que fa bon discutir així. Només ho saben ells; informació privilegiada de la diputada, ella sí que ho sap el que diu el Consell Consultiu; els altres, "no passin pena", això és l'expressió.

Idò bé, es va plantejar que això era el límit al creixement, que es notaria a l'aeroport: "es notará a l'aeroport", una frase que jo tenc ben requadrada, perquè una cosa que es notará a l'aeroport és important, perquè l'aeroport és l'autèntic comptador del que passa. Si l'aeroport creix, el nombre de visitants, ja poden dir vostès que han aturat el creixement, que no serà cert. Idò bé, per això proposam aquest punt 2 tan important: mesures cautelars efectives per fer possible una limitació d'aquest creixement, per tant, mesures cautelars d'àmbit urbanístic, i d'àmbit d'edificacions turístiques tant hoteleres i extrahoteleres com les altres; Llei del Parlament, que jo no crec que el Consell Consultiu pugui tenir cap objecció que aquest parlament té facultats per prendre aquest tipus de decisions.

Per altra part, nosaltres creim que aquest decret, quines objeccions té? Les que deim, i les que varem dir l'altre dia, aquestes són les objeccions: Que conculca competències donades als consells insulars de Menorca i d'Eivissa i Formentera, perquè, Sra. Salom, vostè està segura que ni el Consell de Menorca o el Consell d'Eivissa i Formentera no varen cap escrit advertint el Govern en el seu moment, que aquest decret, aquest projecte de decret, conculcava competències transferides? No li consta, no ho sap. Vostè no ho pot assegurar. Idò sí, que ho varen fer, però a pesar de tots els va ser igual, perquè com que tenien la il·luminació divina de l'important i bo que era aquest decret, què tenia més si conculcava qualche cosa, tanmateix la justícia és lenta, i ja ho veurem. Això és el pensament que han fet; això és el pensament Harry "*el Sucio*", clar que sí, en termes de política turística, lògicament. Jo crec que haurien d'haver estat molt més respectuosos, que el dictamen del Consell Consultiu l'haguessin pogut demanar. Per què no el varen



demanar? Per què, si hi havia recomanacions que el demanassin. El Consell Consultiu vostès saben que té un compromís de secret de totes les tramitacions que fa, ho diu el seu reglament. El Consell Consultiu no crec que hagi tingut cap fuita d'informació. Jo ignora completament el que diu el Consell Consultiu, llevat del que han publicat els diaris. No en tenc ni idea, ni en el moment en què varem redactar la moció ni el dia d'avui. El Consell Consultiu compleix la seva obligació. Per què no li varen poder consultar, si hi ha tràmits d'urgència també al Consell Consultiu, i no es veurien ara en tota aquesta situació d'haver de reconsiderar i d'haver de dur aquí, i d'haver d'amagar la gravetat de les actuacions que han pres sense tenir-hi responsabilitat potestat, perquè és la cantarella que és una qüestió de forma, amb el fons no s'hi ha posat, el Consell Consultiu. Jo no ho sé, si s'hi ha posat o no, però pel que sembla els han dit que no tenien potestat, ni poder, ni competència per fer això. Què més li poden dir, del fons? Escolti, vostè això no ho pot fer. S'ha acabat. Ah, no, això vol dir que li han beneït el decret. Per favor!, li han dit que no ho pot fer, que s'ha extralimitat, que això té un vici de nul·litat, que qualsevol que vagi als tribunals i estigui legitimat per anar-hi, aconseguirà la nul·litat d'aquest decret i de totes les actuacions que hagi fet el Govern. Els diuen això, i vostès diuen tan feliços que han rebut la benedicció papal al decret per part del Consell Consultiu.

I per últim, tampoc no vull abusar..., bé, sembla que com que són mesures transitòries, també està tot permès. Una altra llicència, una altra actuació Harry "el Sucio"; com que són transitòries, ah, idò (...) Hi ha delictes transitoris que no compten? Què passa amb el transitori?, és que el transitori no ha de complir les lleis?, és que si el transitori si és del Parlament no és del Parlament, ja és del Govern? En base a què? Jo, aquesta seguretat jurídica que vostès en fan moltes vegades en segons quins discursos la peça central, quan els convé, la seguretat jurídica està per terra, l'estat de dret no existeix, aquí vendran amb un *rodillo* perquè no podem ni parlar, per aprovar una llei per lectura única, que mai en la vida en aquest parlament en quinze anys, que celebrarem d'aquí a molts pocs dies, ha aprovat per lectura única una llei que no fos per consens de tots els grups parlamentaris, mai. I aquesta és la pràctica parlamentària i la bona doctrina. L'altre és un *rodillo* i tapar la boca als oponents i als discrepans.

I per últim, dir que ja ho hem sentit. Els treballadors de 200 hotels que no es preocupin, en faran de nous. Els qui han d'estar satisfets són els propietaris d'aquests hotels; els propietaris que no es preocupin perquè el decret, la llei i el nou decret els garanteixen una bona tallada com a premi per no haver modernitzat, i perquè puguin a partir d'aquí fer edificis per convertir en apartaments turístics il·legals la seva explotació hotelera. Els treballadors, que se cerquin la vida, que vivim a un mercat liberal i obert, liberal i obert per als treballadors, no per als empresaris beneficiats per una norma clientelar com aquesta.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Sra. Salom, té vostè la paraula.

LA SRA. SALOM I COLL:

Moltes gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Mirin, la filosofia que ha seguit el Govern balear en aquesta tramitació és molt clara. S'està fent feina amb una Llei general turística, que crec que serà una llei molt nova, i una llei on crec serà d'admiraçió per la majoria de països allà on ens envien turistes cap a la nostra comunitat Autònoma. En aquest sentit el Govern i el Grup Popular, varen creure que seria bo i positiu que mentre es discuteix i aprova aquesta llei hi hagués un decret en marxa per intentar evitar possibles especulacions amb els allotjaments turístics; i es va aprovar un decret. I aquesta ha estat la finalitat i l'objectiu d'aquest decret. I aquest decret ha tengut una bona acollida per part del sector turístic, i ens hem trobat amb un informe del Consell Consultiu, allà on hi pot haver possibles contradiccions o distintes interpretacions jurídiques, i en aquest sentit el Govern ha fet un projecte de llei, que suposam que anirà per lectura única, de mesures transitòries per blindar aquest decret, i això ens permetrà de cara a un futur fer feina amb tranquil·litat amb la futura llei general turística. El Grup Popular vol que aquesta llei sigui fruit d'un ampli debat dins la societat balear, que tothom hi pugui dir la seva, que el Parlament amb els distints tràmits parlamentaris de ponència, de comissió, sense presses, puguem discutir entre tots i millorar el text que inicialment aprovarà el Govern de la nostra comunitat autònoma.

I això és la filosofia que hem seguit. El PP no vol tallar la llibertat a ningú de poder dir el que pensa sobre la llei general turística; l'únic que deim és que mentre es posa damunt la taula aquest document, hem de tenir un decret o un projecte de llei ara per lectura única que ens permeti blindar una determinada situació perquè no hi hagi beneficis especulatiu mentre es redacta aquesta llei. I això és la filosofia que hem seguit des del Partit Popular. I amb la seva moció, el que jo li deia és que si fa una moció sobre el Decret 9/98, de mesures transitòries, vostè hi posa aquí cinc punts, i n'hi ha tres que no tenen res a veure amb el decret. Que la Mesa ho admet? Perfecte, perquè és congruent; però que serien objecte de debat i de discussió quan parlem de la llei que elaboram en aquests moments. I, Sr. Triay, jo no sé vostè, de Harry "el Sucio" i tota aquesta història, jo en conec poc. El que vostè és un endevinador, i vostè parla d'il·luminació divina, i jo crec que aquesta la té vostè, perquè vostè diu aquí que jo tenc un informe del Consell Consultiu. Jo no el tenc. Jo no l'he llegit i ni l'he vist. Supòs que se'm lliurarà a mi igual que a la resta de portaveus al llarg del dia d'avui. En aquest cas l'endevinador o l'il·luminat diví crec que és vostè, i no els membres del Grup Popular. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Acabat el debat, passam a la votació.

Podem votar conjuntament els punts de la moció.

Senyores i senyors diputats que votin a favor de la moció presentada pel Grup Parlamentari Socialista, es volen posar drets, per favor? Poden seure, moltes gràcies.

Vots en contra, es volen posar drets? Poden seure, moltes gràcies.

Abstencions?

Vots a favor, 27; en contra, 30; cap abstenció. Queda rebutjada la moció presentada pel Grup Parlamentari Socialista.

### III.1) Interpel·lació RGE núm. 1559/98, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic.

I passam al següent punt de l'ordre del dia, que fa referència a interpel·lació, i és la presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic. Sr. Diéguez, té vostè la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente, señoras y señores diputados. En tiempos del segundo presidente del *Govern*, en esta misma legislatura, ya interpele a un anterior *conseller de Foment* sobre la política de transporte público del *Govern* balear. La fugacidad de los gobiernos, que no le recordaré al Sr. *Conseller*, porque sé que no le gusta, y la permanencia de los problemas justifica la presenta interpelación.

EL SR. PRESIDENT:

Un momentet, Sr. Diputat.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Per favor, demanaria als senyors diputats que quedin o surtin, però que no quedin a mig camí.

Pot continuar, Sr. Diputat.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. Desde la anterior interpelación ha habido una serie de acontecimientos de los cuales quizás el más importante fue la constitución de una comisión no permanente para tratar sobre la sinistralidad de nuestras carreteras, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, que tuvo una serie de conclusiones unánimes que precisan de un tratamiento político que hasta el momento no se les ha dado. En la Comisión se autorizó, y cada administración que pretenda ser responsable y respetuosa con el *Parlament*, tiene la obligación de traducir las conclusiones de la Comisión en iniciativas políticas.

Sin ánimo de hacer un repaso general a lo que se trató en dicha comisión, sólo destacaré alguna de sus conclusiones con rapidez y celeridad. La primera es que la sinistralidad de nuestras carreteras crece; la segunda, que la red de transporte público es insuficiente; y la tercera, que el número de vehículos es insostenibles. ¿Qué recomendaciones se hicieron para solucionar estos problemas? La primera, elaborar un plan de transportes que priorice e impulse el transporte público; la segunda, reducir el tráfico de automóviles, tanto de la población permanente como de la turística, y quisiera llamar la atención sobre este punto, porque se distinguía perfectamente en la Comisión que se intentaba reducir el tráfico de automóviles de la población permanente como de la turística.

Y en base a esas conclusiones y recomendaciones unánimes, voy a dirigir esta interpelación para conocer qué piensa hacer el *Govern* al respecto. Primero, claro, sobre el Plan de transportes. En este mismo período de sesiones, por parte del PSM se presentó una interpelación sobre transporte público en la que se trató este tema. La intervención del *conseller* al respecto no pudo ser más desoladora: los planes de transporte fueron definidos por él como meras construcciones teóricas destinadas a cubrirse de polvo en las estanterías de la *Conselleria*. Unas semanas después, y a la vista de la contradicción existente entre las palabras del *conseller* y las promesas públicas hechas ante este *parlament* por el presidente del *Govern* balear en el último debate sobre el estado de la autonomía, en el que se aseguró que unas pocas semanas después del debate tendríamos ya hecho el Plan de transportes, me llevaron a preguntarle al *president del Govern* al respecto, y resultó que el *president* no sabía qué era un plan de transportes y que desconocía la opinión del *conseller* del ramo.

Hoy les supongo recíprocamente informados de sus respectivas posiciones, y no sé cuál de los dos ha convencido al otro: si el *conseller* al *president* de que es mejor no meterse en política, o si el *president* al *conseller* de que se debe acabar con las improvisaciones. Antes de que intervenga el Sr. *Conseller* les adelantaré yo la posible respuesta a esta pregunta: seguro que el *conseller* convenció al *president* y le impuso su criterio. Pero es obligado que formule la pregunta: ¿se ha impuesto el criterio del *conseller* al del *president* acerca de la innecesariedad de redactar un plan de transportes o, por el contrario, el *conseller de Foment* tiene intención de iniciar los trámites para dicho plan?

Tras esta primera cuestión de carácter general, se abren algunas cuestiones particulares de singular importancia sobre las que quisiera que el *Govern* se manifestase. La primera versa sobre la antigüedad de la flota de autocares. Es de todos conocido que uno de los problemas endémicos del transporte en nuestras islas es la vetustez de la flota de autocares que están en circulación en estos momentos. Ahora bien, esta afirmación necesita algunas matizaciones: la adquisición de autocares nuevos se hace prácticamente en exclusividad para el transporte turístico; las grandes empresas de transporte de nuestra comunidad tiene, como la primera de sus dedicaciones, el transporte turístico, y es en esa dedicación donde consiguen sus mayores beneficios. Por ello el sector en el que hay autocares nuevos es el sector turístico. La segunda dedicación de las compañías de transporte es la explotación de líneas de transporte regular de viajeros, y cuando los autocares dedicados al transporte turístico están amortizados, los relegan a transporte regular de viajeros, normalmente. Ahora bien, si el vehículo está deteriorado o en malas condiciones, si está al límite de cumplir los 10 años, pasa a dedicarse al transporte escolar, ya que el único requisito que se exige para dicha dedicación es que el autocar comience a ejercer esa dedicación antes de cumplir los 10 años y, en teoría, puede hacerlo hasta los 18 años, pero todos sabemos que en nuestras islas, en estos momentos, se dedican autocares de más de 18 años al transporte escolar.

Sé que la política de la derecha prioriza el negocio sobre el servicio a los ciudadanos, pero ¿dónde está el límite?, ¿cuántos años son la frontera para garantizar la seguridad de los ciudadanos de Baleares? No quiero, Sr. Conseller, que me relate las condiciones administrativas acerca de la antigüedad permitida a los autobuses de transporte público, quiero que me diga qué datos tiene sobre la antigüedad de la flota y qué medidas piensa tomar para evitarla, porque el problema es fuerte, especialmente en dos sectores: transporte regular y transporte escolar. Por lo que respecta al transporte regular hace unos pocos días podíamos leer en la prensa lo que todo el mundo sabe, lo que todo el mundo conoce, que autocares de más de 20 años cubren líneas de transporte regular; incluso sindicatos denunciaban que había vehículos de hasta más de 30 años en estas líneas; teniendo en cuenta que ya se consideran clásicos y dignos de museo los que tienen más de 40 años, más o menos, ya pueden participar en concentraciones de vehículos antiguos, pues no sabemos ya si la estación de autobuses va a ser pronto una concentración de vehículos antiguos o, realmente, va a ejercer el servicio que le corresponde. No me vale, Sr. Conseller, que me diga que todos ellos tienen que pasar la ITV, y que si la pasan son legales. ¿Se considera aceptable que la seguridad de nuestros ciudadanos se encomiende a vehículos fabricados en la década de los 60, coincidiendo con la época del segundo plan de desarrollo del general Franco? La media de antigüedad actual está, aproximadamente, según cálculo que ha intentado hacer este diputado, sobre unos 14 años, aproximadamente. No creo que exista ningún usuario habitual de transporte público regular de viajeros, ningún usuario habitual, que no se haya encontrado al menos una vez con que su autocar se ha parado en mitad de la ruta por avería.

Y por lo que respecta al transporte escolar, le insistiré en este tipo de ciudadanos que especialmente preocupa porque son los que utilizan la parte más jurásica de nuestro parque de autocares, los escolares. La primera vez que interpele al *Govern* balear sobre transporte público, le advertí de las malas condiciones de los vehículos que se dedicaban al transporte de niños. Recuerde que les dije que se exigían más requisitos para el transporte de carne y pescado congelado que para el transporte de niños. El pasado día 7 de mayo, en un periódico de nuestras islas, y refiriéndose a este tema, declaraba el gerente de la Federación Balear de Transportes: "Los empresarios no somos las Hermanitas de los pobres", y lo explicaba con el siguiente ejemplo, decía: "Nadie pone un vehículo de 24 millones para que lo destrocen los niños y morir de hambre cobrando los servicios a 12.000 pesetas día". Esto declaraba, y algo de razón tenía, efectivamente, porque nadie pone un vehículo de 24 millones de pesetas para que lo destrocen los niños, ni para que no lo destrocen: nadie lo pone, en transporte escolar. Y calla también que, cuando ese vehículo de 24 millones de pesetas, que a lo mejor se ha adquirido para el transporte turístico, llega al transporte escolar, ya han pasado 10 años dedicado al transporte turístico y, probablemente, al regular de viajeros y está prácticamente amortizado, como también silencia el representante de la patronal que, entre la entrada y salida de clases los autobuses hacen otros servicios y no se quedan en esas 12.000 pesetas. Pero curiosamente, curiosamente, en esta misma entrevista con la patronal, ésta se mostraba partidaria de introducir un modelo de autocar escolar resistente para niños y adecuado a sus características: ponían como ejemplo con asientos de madera, o plástico rígido.

Esto me recordó la interpelación que tuvimos aquí, ya lo dice hasta la patronal, y como quiera que de una manera más completa se mostró partidario, en su anterior interpelación y subsiguiente moción, de que se estudiara la posibilidad de adaptar un modelo de autocar especial para el transporte escolar, de mucho menor coste que el turístico -un autocar dedicado y fabricado exclusivamente para el transporte escolar podría costar aproximadamente la mitad de lo que cuesta uno para transporte turístico- mucho más seguro para sus usuarios, mucho más adaptado, conociendo este diputado que la patronal es la fuente inspiradora de los gobiernos de la derecha en general y en particular -suponemos- de éste, ante la eventualidad de que el *Govern* balear pudiera replantearse la actual situación del transporte escolar, quisiera preguntar al Sr. Conseller si piensa, cuando menos, hacer algún estudio al respecto acerca de la viabilidad de un modelo de autocar para el transporte escolar que permite evitar que nuestros niños viajen en la escoria del parque móvil de la patronal de transporte. ¿Se piensa hacer, cuando menos, algún estudio? Ya no digo que se ponga en marcha un nuevo modelo de autocar, sino, por lo menos, iniciar un estudio acerca de la viabilidad.

Siguiendo con las recomendaciones de la Comisión parlamentaria, se recomendaba en ella que se incentivara el transporte público, y es tributario de Perogrullo decir que el transporte público se incentiva abaratándolo, facilitando el acceso al mismo, etc., y, curiosamente, en la ciudad más importante de nuestra comunidad autónoma, en Palma, se ha aprobado un sistema de tarifas para el transporte público urbano de autobuses de la EMT que penaliza a los ciudadanos no empadronados en esta ciudad. No contentos con disponer en dicho ayuntamiento de las tarifas más caras de nuestro país y uno de los peores servicios, han dado un paso más allá creando el llamado "bonobús para no residentes", que tiene un precio de 1.500 pesetas, mientras que el de los residentes tiene un precio de 795, la mitad, aproximadamente, y a esa tarifa le ha dado su bendición el *Govern* balear mediante la Comisión de precios de Baleares. Han ido tan lejos y tan divorciados de la inteligencia que, con las nuevas tarifas, resulta más barato para un no residente en Palma ir al aeropuerto sin el bonobús, ya que con el bonobús el viaje le cuesta 300 pesetas, mientras que si compra el billete ordinario le cuesta 290 pesetas, con lo cual quedan rotas las fronteras de lo insólito en el mundo de las paradojas: cuesta más caro el bonobús que el billete ordinario, cuesta más caro el bonobús que el billete ordinario en el desplazamiento al aeropuerto, por ejemplo.

De ese modo, el Ayuntamiento de Palma ha creado el autobús de rejilla y el *Govern* balear lo ha apadrinado. Le puedo dar razones para evitar esta discriminación. La primera, que el precio del transporte público en la ciudad de Palma es el más caro de España, ya sea para residentes o no residentes. Segunda: la promoción del uso del transporte público; el encarecimiento de la tarifa sobre la que, de por sí, es la más cara de España, puede tener un efecto disuasorio del uso del transporte público, todas las razones que se dan para la implantación de un bonobús para residentes valen, por sus mismos fundamentos, para el bonobús de los no residentes. Tercera razón: el ser humano no residente que utiliza el transporte público de Palma lo hace en su mayor parte por necesidad y no por diversión, aunque su precio sea de lujo, y no se debe castigar la necesidad con el sobreprecio. Cuarta razón: quienes utilizan el transporte público en su mayoría son colectivos no privilegiados, bien sea por su edad y dedicación -estudiantes, por ejemplo- como por su condición socioeconómica, y no debe penalizar la administración a quien la vida ya penaliza en algunas ocasiones.

EL SR. PRESIDENT:

Vagi acabant, Sr. Diputat, per favor.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Sí, Sr. Presidente. Acabo casi enseguida.

Podría seguir así, dándoles razones hasta las 95 tesis, casi, o hasta fundir la bombilla roja de este estrado.

Concluyo este punto diciéndole que en el último debate presupuestario mi grupo presentó una enmienda solicitando que se habilitase una partida presupuestaria para compensar al Ayuntamiento de Palma y no se hizo el menor caso. Posteriormente pregunté al Sr. Conseller qué medidas pensaba tomar al respecto, y me dijo que no tenía ninguna partida presupuestaria. Ahora, en una interpelación pregunto al *Govern* qué piensa hacer para evitar la existencia del autobús de rejilla patrocinado por la derecha local y bendecido por la autonómica. En informaciones de prensa ha aparecido la intención del *Govern* de ayudar a la EMT con subvenciones o ayudas a la inversión. Si es así, nos gustaría que el conseller nos dijera si hay algo de cierto en ello y qué repercusión puede tener eso sobre las tarifas.

Y por último, y aprovechando 15 segundos más la benevolencia del Sr. Presidente, decirle que, a la vista de la dejación que hay en el ejercicio de sus competencias, por lo menos por lo que respecta a un plan de transporte y a la espera de su respuesta, quisiera preguntarle ¿por qué no se procede a ejecutar la previsión estatutaria de transferencia a los *consells* insulares de las competencias en materia de transporte interior? Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Govern, té la paraula el conseller de Foment, Sr. Joan Verger.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Sr. Diéguez, m'ha sorprès. M'ha sorprès perquè em pensava que anàvem a parlar seriosament de transport. Ara, si vostè vol que parlem del bonobús o de l'EMT, miri, vostè sembla ser que ha de ser candidat a l'Ajuntament de Palma i, bé, si és batle o no és batle ja ho demanarà allà, però el transport públic a les Balears és una altra cosa, entre les quals hi haurà el bonobús, l'EMT, etc., etc.

Però, miri, m'està demostrant que no té ni idea del que és el transport. Vostè diu que els autocars nous fan el servei discrecional i els vells després s'empren en el regular. No és per això, és que el transportista de servei discrecional, qual vol fer una feina i se'n va a contractar amb una agència de viatges, el primer que li demanen és la matrícula: "Quina matrícula té, vostè?", i si realment la matrícula és aquella que sigui, tant si ha passat revisió com si no ha passat revisió, no el contracten, i això és el que toca saber si és que vol parlar de transports. Per consegüent, no és perquè siguin nous, és perquè les exigències empresarials són aquestes. Què vol que facin, si és així?

I vostè diu que el bonobús és més barat que si es compra el bitllet ordinari? Mentida, per als no residents mentida, què vol dir? Jo no sé el cas concret de l'aeroport, però en conjunt, per les referències que tenc, no és vera. El bonobús per a no residents és més barat que si compren el bitllet d'un en un. Si l'EMT té 1.500 o no sé quants de mils de milions de pèrdues té, idò intentarem ajudar en la mesura que sigui possible.

La veritat és que m'ha donat la sensació que vostè és un diputat de *rejilla* per parlar de transports de *rejilla*, perquè jo..., anem a veure si centram un poc aquesta qüestió. En matèria de transport, que és un tema molt seriós, que tenim partides condicionades perquè no totes les competències són pròpies, n'hi ha de delegades, com sap vostè, supòs que sap, com són les autoritzacions d'àmbit nacional de viatgers, de mercaderies, de lloguer de vehicles, etc., etc., i que, a més, entram en una etapa diferent, és a dir, entram en una etapa on progressivament s'està liberalitzant el transport a nivell de tot Europa. Supòs que això és conegut. Les mesures intervencionistes que es podien fer dins el sector de transports mai no varen ser practicades per la Comunitat Autònoma; eren dues, pràcticament, (...) de transport discrecional. Podíem fixar tarifes que fossin obligatòries; no les vàrem fixar mai, i així com també haguéssim pogut establir quotes; no es va fer. Curiosament -s'hi fixi- ara la legislació estatal ha suprimit aquestes regulacions. Nosaltres mai no les havíem aplicades. Hi havia un decret, el 123/1994, on s'establien una sèrie de dimensions mínimes d'empreses: 150 places per viatger, 60 tones de pes màxim autoritzat en mercaderies... Això també s'ha canviat i, per consegüent, nosaltres què hem fet?, hem canviat el Decret 123/1994 pel 43/1998, que deroga el decret anterior i ens ajustam al règim jurídic i a les previsions de la vigència normativa estatal.

Quant a transport turístic, és a dir, el transport discrecional de viatgers, que es comercialitza conjuntament amb altres serveis complementaris de la Comunitat Autònoma, és l'única, la Comunitat Autònoma de les Balears, que ha regulat aquest servei. Abans va ser el Decret 35/1991 i avui és el Decret 87/1997, de 20 de juny, que es troba vigent; l'única comunitat autònoma que regula el servei discrecional de viatgers. Per consegüent, existeix una política de transport discrecional per carretera per part del Govern.

I ara parlarem del transport públic regular de viatgers, per carretera, també. Com sap vostè, acabam, finalitzam, el tema de convalidació, el tema, el procés de substitució de les concessions exteriors, existents, que existien, que, a més, hi havia un embull increïble i, a més, amb una superposició de línies. Bé, idò tot això s'està regulant i queden cinc línies per convalidar, la de Campanet i tres a la zona sud, que exactament no sé quines són, però les conec. Per consegüent, s'ha fet una normalització d'aquesta situació perquè hi havia una xarxa molt espessa de concessions amb drets adquirits. Crec que s'ha regulat això i era necessari fer-ho.

S'ha de dir, perquè crec que és bo que ho coneguem, que les línies regulars són de titularitat de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, que les explota mitjançant la gestió indirecta a través de concessions. Això és la Llei d'ordenació dels transports terrestres, que ens diu que aquestes línies tenen la consideració de servei públic i, per consegüent, aquí a les Balears i quasi per tot s'ha emprat aquest sistema, que crec que és un bon sistema, que és un sistema que funciona, que és un sistema que va bé. I, lògicament, si digués això vostè em diria: "Bé, però vostès, què fan?" Idò miri, descompte del 25% del preu dels bitllets a pensionistes i majors de 65 anys; ampliació aquest descompte al ferrocarril, tant el d'Inca com de Sóller; subvenció a les línies de dèbil trànsit. Cada any, com vostè sap, són objecte de subvenció aquelles línies que presenten dèficit d'explotació i que, per consegüent, necessiten una ajuda per poder subsistir i, a més, enguany s'ha posat en marxa la creació d'una nova línia d'atenció amb l'Hospital de Manacor des de ses Salines, que passa per Santanyí, Campos i Porreres, i que s'adjudicarà en breu termini de temps. No sé quantes empreses s'hauran presentat a aquestes nova línia i, bé, quan ja es concursa, el que millor oferta presenti, així com també s'ha fet que totes aquelles línies que tenien una aturada a Manacor s'aturen a l'Hospital. El Govern dedica 55 milions de pessetes a cobrir aquestes subvencions de línies de dèbil trànsit.

Hi ha una línia de 65 milions de pessetes per subvencionar l'adquisició de vehicles de servei regular, i és vera que hem tengut una discussió amb la patronal perquè també volia que se subvencionessin els autocars que fan discrecional i que fan transport de mercaderies, i això ens presenta un dubte jurídic perquè sembla ser que la Comunitat Econòmica Europea no permet que hi hagi subvencions als autocars que fan discrecional i que fan mercaderies, però sí dic que hi ha una línia de 65 milions de pessetes per ajudar a l'adquisició de nous vehicles, aquells que vostè deia que són tan cars, i ho són.

A més, una cosa important: s'està en fase de redacció de projecte per contractar, bé, un ja està redactat el projecte i l'altre el feim en aquests moments, que són les estacions d'intercanviadors modals a Inca i a Palma. A Palma la problemàtica ha estat un poc seriosa perquè, entre el Parc de les Estacions, el nou desviament de les línies del tren i el que ha de ser l'estació per a autocars, realment el projecte ha estat complicat, i qualque diputat d'aquí coneix les gestions que hem hagut de fer per canviar un edifici, per tenir més espai, perquè realment la terminal de Palma fos la mínima -dic la mínima- que creim que hi ha d'haver, no la que jo voldria, la mínima que creim que hi ha d'haver per tenir una bona estació terminal. A Inca el projecte està acabat i esper que aviat es pugui contractar.

A més existeix, com vostès saben, en els pressuposts, una partida de 10 milions per fer una campanya publicitària, que s'està acabant el concurs, i també -com no?- 30 milions per inversió en parades, marquesines, etc., etc., juntament amb el de Mallorca, Menorca i d'Eivissa-Formentera; sé que han fet arribar a la conselleria allà on ells entenen que hi hauria d'haver aquestes marquesines i, per consegüent, així es farà.

Per tant, sí que hi ha una política, sí que hi ha un pla, sí que hi ha una estratègia feta respecte al transport. I miri, jo li torn a repetir, és a dir, lògicament tant els transports escolars com el transport regular -que sí que tenen una edat superior, els autocars, als que fan transport discrecional- són objecte d'un seguiment rigorós; a una pregunta, avui matí, d'un diputat, d'un diputat del seu grup, jo li he contestat ja quines són, i ho sap, les actuacions que ha fet la conselleria respecte al control, i si la legislació diu que un autocar pot tenir 15, idè pot tenir 15 anys si compleix els requisits exigits per la regulació. No es pot fer res més. Simplement sí que li vull dir, a una pregunta que m'ha fet vostè, si estam estudiant què feim pel que fa a la viabilitat o l'estudi d'aquesta edat dels autocars de transport escolar, i li dic que sí, que feim un estudi per conèixer realment l'edat dels autocars que fan transport escolar, perquè creim que és important conèixer-ho.

Però, clar, és que una política de transports no just és autocars, no just és l'EMT; és que hi ha tren, i jo crec que, si el Govern ha invertit des del 94 3.000 milions de pessetes amb els pressuposts d'enguany en la línia Palma-Inca, jo crec que és digne de considerar, de comentar. Si, a més, hi ha la intenció de perllongar la línia de tren fins a sa Pobla en una primera fase, idè bona cosa és, i està a punt de sortir, també, l'aprovació del projecte que ens permetrà fer les expropiacions per dur a terme les obres amb una inversió de l'ordre dels 1.800 milions de pessetes per a l'ampliació des d'Inca fins a sa Pobla. I és cert que hi ha coses que tampoc no m'entusiasmen d'aquest projecte, perquè m'agradaria que totes les estacions del tren estiguessin molt a prop dels municipis; la de Llubí ens queda massa enfora i és una mala solució, i això passa a altres municipis, si volen perllongar les altres línies de tren, però el cert i segur és que creim que és important. Per què? No perquè sí, sinó perquè els estudis, l'anàlisi, el compte de resultats fins i tot d'SFM, es poden veure beneficiats, maldament sigui en petita escala, de l'ampliació del tren des d'Inca fins a sa Pobla. El compte de resultats millora; no en gran quantitat però no empitjora; per consegüent, això és bo i això s'ha de fer, el mateix, amb aquells estudis, després, de l'ampliació de tren que es pugui fer cap a Manacor.

Per consegüent, jo crec que el Govern té un pla, té unes idees molt clares respecte a allò que vol fer en matèria de transports.

I pel que fa referència a la darrera pregunta que vostè m'ha plantejat, bé, idè sí, hi ha redactat ja en aquests moments un esborrany de projecte de llei que atribueix als consells insulars de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa-Formentera, les competències de gestió en matèria de transport, i que contempen el transport públic regular de viatgers per carretera d'ús general, transport públic regular de viatgers per carretera d'ús especial, transport escolar i treballadors, transport turístic -tendran els *manteros*, que tanta il·lusió li fa- estació de viatgers i de mercaderies i centres d'informació i distribució de càrregues. Això, està fet l'esborrany. Jo esper que l'altre període parlamentari es pugui discutir i dia 1 de gener del 99 els consells insulars puguin tenir les competències en aquesta matèria. I m'agradaria, la veritat, deixar resoltes una sèrie de qüestions com és el Parc de les Estacions de Palma.

Miri, nosaltres hem agafat un model curiós però que ens va sorprendre, que era el d'Eivissa, i li he dit moltes vegades: a Eivissa el transport regular transporta de l'ordre del 6% de la població, fora fer massa coses especials, simplement s'han posat d'acord els operadors, cosa que aquí costa moltíssim; s'han de fer, necessitam aquestes bones estacions d'intercanvi, això és el que es pensa fer, i es farà una publicitat que allà han sabut fer ells mateixos a través del Consell Insular d'Eivissa i, curiosament, li vaig dir que a Eivissa transporten aquest 6 i busques per cent mentre aquí, a Mallorca, transportam -per desgràcia- l'1,4%, o l'1,5% de viatgers. La nostra intenció és, dins aquesta línia que no té res de superoriginal però sí d'efectiva, nosaltres proposam tota aquesta sèrie de mesures que jo li he comentat i que crec que poden donar aquest resultat que tots esperam. Moltes gràcies, Sr. President.

*(El Sr. Vicepresident primer substitueix el Sr. President en la direcció del debat)*

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Grups que vulguin intervenir? Per part del Grup Mixt, té la paraula la Sra. Munar.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, des d'Unió Mallorquina veim amb interès les interpellacions, que ja són freqüents, al Govern sobre el tema del transport. Una vegada són *manteros*, una altra el transport de viatgers, estacions d'intercanvi... En diferents ocasions es parla del transport de viatgers, unes altres del de mercaderies... En definitiva, des d'Unió Mallorquina ens agradaria veure que tots aquests plans que es tenen d'una manera sectorial es poguessin veure amb un projecte global i definitiu sobre el tema del transport públic.

Sembla que hi ha certes dificultats per part del Govern per elaborar aquest pla sectorial de transport públic. Ho entenem: sabem que hi ha molts d'interessos i que són moltes les coses a aclarir, que s'han trobat amb situacions difícils i jo diria que amb concessions tercermundistes que, de qualque manera, no són bones d'arreglar, però creim que d'una vegada per totes el transport de viatgers per carretera s'ha de racionalitzar. Vostès saben que hi ha moltes dificultats i que, per tant, se'ls ha de donar qualque solució, i també que hi ha, en el tema de transports de mercaderies per carretera, una manca de normativa específica en aquesta comunitat. Això fa que s'hagi d'aplicar la normativa general de l'Estat, que està més pensada per regular el transport d'un territori peninsular que no d'un territori insular i tan poc dimensionat com és el de la nostra illa.

Això preocupa a Unió Mallorca, i també li preocupa que no es compleixin els preceptes que s'estableixen a la Llei d'ordenació del territori. Per tant, crec que seria interessant que, d'una vegada, es redactàs aquest pla sectorial del qual tantes vegades s'ha parlat, perquè no passi el mateix que ha passat en el tema de carreteres, perquè els tribunals no puguin dir que les coses no s'han fet bé, que les carreteres són il·legals, i jo, per tant, aconsellaria redactar definitivament un pla de transport públic que parli del tema del transport de viatgers, del transport de mercaderies, que parli dels trens, que parli d'ampliar les línies i que això no es faci solucionant els problemes sobre la marxa, que és la solució més fàcil però que no és una solució de futur. Creim que donar solucions parcials és un tema preocupant; ens preocupa, al nostre grup, perquè sembla que hi hagi una manca de voluntat per donar la resposta definitiva a aquest tema, un tema important en una comunitat com la nostra, que viu del tema turístic, on la imatge és important i que, per tant, hauríem de tenir-ho hem dit en moltes ocasions- uns plans sectorials de totes i cadascuna de les matèries.

Aquesta cohesió que nosaltres reclamam sembla que, avui per avui, no existeix. Des d'Unió Mallorca, tant aquí com a la mancomunitat del Pla, ho hem defensat en diferents ocasions. Hi ha una divisió claríssima entre les diferents conselleries i hi ha una manca d'orientació, d'organització, entre el mateix govern que fa que, mentre Sanitat fa PAC a determinats municipis perquè hi hagi un millor servei sanitari, alhora la manca de transport cap a aquests municipis, fa impossible i inviable que els ciutadans vagin a visitar el metge. El mateix passa en matèria d'educació: no basta fer escoles i instituts a determinats indrets, sinó que és necessari que després hi hagi un transport per poder-hi accedir.

Des d'Unió Mallorca ens agrada pensar que el pla sectorial qualque dia serà una realitat. No tinguin cap dubte que, per part nostra, hi col·laborarem perquè sigui possible. També ens ha agradat sentir que pensen que el dia de demà és una transferència que arribarà als consells insulars. Ens agradaria saber quan serà i que sigui el més prest millor, però que, quan sigui, vengui dotada degudament i hi hagi un pla, tant a nivell de comunitat autònoma com a nivell de cadascuna de les illes. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Munar. Per part d'Esquerra Unida de les Illes Balears té la paraula el Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, estam davant una interpel·lació que, bàsicament, es refereix a la possible aprovació per la Comunitat Autònoma d'un pla de transports.

Efectivament, planificar, fer plans de transports, fer plans de carreteres, complir, en definitiva, amb el que la jerarquia normativa, de qualque manera, mana, respon a una manera de governar, és una manera de governar que intenta abordar globalment el problema, que intenta tenir-los tots damunt la taula en un moment determinat i que intenta incidir, lògicament, no d'una manera neutra, políticament; els valors, les polítiques, les prioritats de cadascú es notaran a l'hora de fer un pla o de fer-ne un altre, però, en qualsevol cas, tot aquell que planifiqui intentarà, hi insistesc, abordar globalment els problemes, i des de la seva perspectiva política, intentar incidir en la realitat, canviar-la, millorar-la, solucionar els problemes.

Hi ha una altra manera de governar, que és sortejar els problemes, navegar sobre la realitat, tal com aquesta es va plantejant, cedir a les pressions quan fa falta, procurar fer content tothom, que no ens creïn problemes determinades mesures, que qui tenim al darrera no es puguin molestar amb el Govern, les coses, a la millor, s'areglen totes soles, per què ens hem de crear complicacions? I aquesta és la filosofia que, bàsicament, impregna aquest govern. Aquest govern no planifica, aquest govern no té una acció política ordenada, en qualsevol cas, com a màxim, llença projectes estrella que normalment, al cap de tres, quatre o cinc mesos, s'estellen, que és una cosa que no té per què anar unida al fet de ser un projecte estrella, si el projecte estrella és solvent, però sí quan el projecte estrella no obeeix precisament aquesta tasca planificadora, sinó que obeeix una tasca de gabinet de premsa, una tasca de política publicitària, que és el que fa, bàsicament, el Govern en multitud de matèries.

I anant així per la vida, es peguen les bufetades que es peguen, amb el Decret de moratòria turística, amb el Pla de carreteres. Quantes vegades hem dit aquí que no es pot posar l'arada davant el bou, que hem de fer un pla de carreteres, que hem de pensar quina infraestructura de carreteres volem per a la comunitat, i després ja anirem a l'execució, després veurem quin finançament hem de negociar per a les prioritats que hem de plantejar. Això no és manera de fer les coses. Bé, ens hem pegat la bufetada, ens l'hem pegada amb el Decret de moratòria. El Pla energètic és, evidentment, una entelèquia dins aquesta cambra, és una inutilitat absoluta, la política energètica es fa a poc a poc entre el ministeri, Gesa, "Tomeu, com va?", "No sé què, Jaume". Així es fa la política energètica en aquesta comunitat.

I des del nostre punt de vista, un pla de transport seria absolutament imprescindible, sobre el qual no veig que ni tan sols aquí s'hagi adquirit un compromís, en la vella línia de prescindir d'aquest tipus d'instrument. És absolutament imprescindible un pla per potenciar el transport públic. No es pot parlar simplement que si hi ha una partida als pressuposts, que si tenim una línia d'ajuda, etc., que si hem arreglat no sé quina estació. Això no és manera d'arreglar les coses. Si volem potenciar el transport públic, necessitam d'un pla, necessitam potenciar-ne un per un problema de sostenibilitat del nostre model de desenvolupament, per raons mediambientals, precisament per no continuar potenciant el transport privat, amb totes les sobrecàrregues que això representa, mediambientals, de consum de territori, d'infraestructura de carreteres, d'inseguretat, de sinistralitat a les pròpies carreteres. Necessitam un pla per potenciar un transport públic, cosa que vol dir que el transport públic sigui barat, que sigui barat, no que sigui car, un transport públic que tenguí prou freqüències per ser d'utilitat per als ciutadans, perquè sigui als ciutadans rendible utilitzar-lo, i un transport públic que sigui ràpid, perquè, efectivament, també sigui atractiu per als ciutadans; barat, amb freqüències i ràpid.

I quan fem aquest pla, hem de veure com exercim les competències en aquesta matèria. Hi ha el tema de les transferències als consells, però també ens hem de plantejar si no hem de fer instàncies supramunicipals per a la gestió de determinades qüestions, i hem de parlar sobre com integrem la xarxa de transport urbà, el transport interurbà i la pròpia xarxa de ferrocarrils, que ha de ser una cosa integrada i coordinada; aquí no podem plantejar-nos, a unes illes com aquestes, tenir els tres sistemes, l'urbà, l'interurbà i el de ferrocarrils, com tres unitats absolutament disperses; així mai no tindrem aquest transport públic barat, amb freqüències suficients i ràpid, que és exactament el que necessitam.

I dins aquest marc de potenciació, d'integració, de definició de competències, de creació dels organismes que siguin necessaris per gestionar el sistema, lògicament, hem de baixar a ordenar d'una manera més adequada el transport regular per carretera, evitar la competència deslleial, garantir la qualitat dels vehicles, garantir l'atenció als viatgers, la informació, el tema de transport escolar, que ha plantejat l'interpel·lant. En definitiva, és anar de les grans realitats globals a la realitat més particular, com un tot ordenat, afrontar la realitat, intentar solucionar-la i, probablement, a l'hora de fer el pla, naturalment, hi haurà diferències entre la perspectiva que pugui tenir el Partit Popular, la que pugui tenir Esquerra Unida i també altres grups d'aquesta cambra; és normal i és lògic que sigui així. El que no és lògic, el que ja se surt una mica del botador del debat polític normal és que ni tan sols estiguem en la dinàmica planificadora, en la dinàmica racional, d'abordar globalment els problemes, que és exactament el que passa en aquesta comunitat en matèria de transport i, malauradament, en moltes altres matèries. Gràcies.

(El Sr. President reprèn la direcció del debat).

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, té la paraula el seu portaveu, el Sr. Sampol.

EL SR. SAMPOL I MAS:

Gràcies, Sr. President. Bé, a una pregunta del Sr. Alorda, el conseller de Foment ha respost sobre quan tindríem el Pla de carreteres, i ha dit "d'aquí a 48 hores", passa demà.

Davant la interpel·lació del Sr. Diéguez, esperàvem que sortiria el conseller i diria "Pla de transport, demà", però no, aquest demà ha estat un poquet més difús, ara, això sí, ha sortit i ha dit que parlaria seriosament del transports, aquí res de bromes, en el sentit de l'humor que té el Sr. Diéguez, sinó que, de transport públic, n'hem de parlar seriosament, seriosament, com quan afirma el Sr. Verger que el Govern balear vol *congelar* els cotxes, o el creixement, el creixement dels cotxes, naturalment; cosa més difícil, encara, perquè congelar un cotxe, físicament, és possible, ara, congelar un creixement, a física, no m'ho ensenyaren.

Bé, és molt curiós que a les dues primeres intervencions, tant el senyor interpel·lant com el conseller, parlant seriosament del transport públic, fins que s'ha encès el llum groc del Sr. Verger, no del Sr. Diéguez, és a dir, quan duria uns vint minuts d'intervenció, ha sonat per primera vegada una paraula de quatre lletres: tren. És a dir, que hem parlat seriosament de transport públic durant vint minuts i, fins al minut vint, no hem sentit tren. Això demostra la importància que té el tren dins tota la planificació de transport públic a Mallorca, de la de les Illes Balears, ja no en parlem, i això que el Sr. Gomila em deia, fluixet, que ja que el prolonguen fins sa Pobla, també podrien prolongar el tren fins Ciutadella i així superarien els problemes de Flebasa.

Però vaja, el tren, el tren ha sofert una curiosa evolució en qüestió de dos anys.

En qüestió de dos anys, el transport públic ferroviari, és a dir, el tren, ha passat a tenir una concepció, a tenir una equiparació, per part del Govern, al transport en *globo*, ho va dir el conseller d'Economia i Hisenda, li parlaven d'invertir en tren i va dir que per què no en *globo*, el Govern equiparava el transport ferroviari a un transport del segle passat, o més, en *globo*.

Ara ja no. Bé, se'ns parla qualque dia que es prolongarà fins sa Pobla, naturalment, amb una vocació d'arribar fins Alcúdia, però no només això, sinó que no descarten tornar a obrir fins Manacor i Artà, no ho descarten, fins i tot qualque dia veim en grans titulars, a una gran pàgina, que, amb l'Ajuntament de Palma, hi arriben a un acord per posar un tramvia que vagi fins a l'aeroport, fins i tot tota la badia, fins a alguns nuclis urbans de Calvià, i que ja parlen fins i tot de més de 10.000 milions de pessetes d'inversió. És a dir, tot això amb una planificació planificada, no sé com ho he de dir.



Llavors ja passam al transport per carretera: transport urbà, transport interurbà. Efectivament, del transport urbà, les dades que en tenim és que Palma és una de les capitals de l'Estat espanyol més cares, on el transport urbà és més car i amb més poques possibilitats, que també aquesta n'és una altra, igualment que el transport regular. Del transport per carretera, ja n'hem parlat altres vegades, i a determinades preguntes el Sr. Verger també hi va donar la solució: escoltin, per anar d'un municipi a un altre, agafin un taxi, agafin un taxi perquè, l'autobus, no el podem arreglar.

I dins aquesta qüestió hi ha el tema d'autocars, dels autobusos vells, obsolets, que descrivia tan gràficament el Sr. Diéguez, a línies regulars i, sobretot, al transport escolar. Bé, però saben per què és que en el transport privat, en el transport que contracten les agències, els autobusos són nous? Perquè l'empresari demana la matrícula, *ergo* per què en el transport escolar tenim autobusos vells? *Ergo* perquè l'empresari no demana la matrícula, i qui és l'empresari del transport escolar ara? La Conselleria de Cultura, d'Educació i Esports del Govern balear, que no demana la matrícula. Aquesta és la realitat.

Per tant, fan comptes actuar com les agències de viatges i demanar la matrícula per contractar transport escolar, als quals confiam la seguretat dels nostres fills?

I finalment el tema dels *manteros*, que és, segons pareix, l'objecte real de la transferència als consells. No ens transferiran el transport, ens transferiran els *manteros*, els quals, naturalment, també és una de les qüestions més candents que té la Direcció General de Transports i que hem vist que no se soluciona. Aquests dies mateixos el conflicte a esclatat a Cala Millor. És a dir, brota i rebrota aquest conflicte, i demostra que la normativa, que la petita normativa, que s'ha promulgat, no ha servit per a res, perquè hi ha un tema de voluntat política, o de no voluntat política. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Popular, Sr. Flaquer, perdó, té la paraula.

EL SR. FLAQUER I RIUTORT:

Sr. President, senyores i senyors diputats. Molt breument, expressam en primer lloc la decepció, en el sentit que ens havíem preparat, almanco els distints grups polítics, per fer front a un debat en matèria de política de transports i la veritat és que, si no arriba a ser perquè el conseller hi ha introduït realment els temes i perquè els altres grups polítics distints a l'interpel·lant han entrat en aquesta política de transports, molt difícilment haguéssim aconseguit l'objectiu d'aquest debat.

Efectivament, el conseller ha parlat de quina és aquesta política de transports del Govern balear, la qual el Grup Parlamentari Socialista, només damunt el paper que anunciava la interpel·lació, havia denunciat, perquè insistesc que la interpel·lació ha estat qualsevol cosa menys això.

El conseller ha parlat d'una política en transport discrecional que parteix de la liberalització del transport, una política amb la qual combregam, i en la qual creiem, des d'aquest grup. Ha parlat també de la regulació del transport turístic, en ser l'única comunitat autònoma al nostre estat que l'ha regulat en aquest sentit. I ha parlat, finalment, com no podia ser d'una altra manera, del transport regular, d'aquest procés de convalidació de les concessions que s'ha produït arran de la Llei d'ordenació del transport terrestre. Ha parlat també de la promoció de les distintes mesures que es fan per afavorir el transport públic regular a la nostra comunitat autònoma, amb els descomptes del 25% per a persones majors de 65 anys, inclòs el tren Palma-Sóller, amb les subvencions a les línies d'utilització escassa, on hi ha pressupostats 55 milions de pessetes per a aquest any 98, amb les subvencions per adquirir nous vehicles de transport regular, on també hi ha una quantitat pressupostària, de la qual ha parlat el conseller, amb les campanyes publicitàries de foment i promoció del transport públic, amb 10'5 milions, i amb les subvencions a marquesines, parades d'autocars, etc., amb 33 milions de pessetes, pressupostades enguany.

No ha parlat el conseller, segurament, perquè el grup interpel·lant no n'ha parlat gens ni mica, del transport ferroviari, que forma part important d'una política de transports, i en aquest sentit, estic convençut que el conseller podria donar explicació suficient i clara sobre quina és la política del Govern en aquest sentit. Dels més de 3.000 milions de pessetes que s'han invertit durant els darrers cinc anys en la línia Palma-Inca, de la voluntat ferma i decidida de començar obres dins l'any 98 per a la línia Inca-sa Pobra i també, amb vistes a l'any 2000, la reobertura de la línia sa Pobra-Alcúdia, amb els estudis que en aquest moment hi ha en marxa, pel que fa a la línia Palma-s'Arenal i el que pugui fer referència, també amb vista al futur, de les línies d'Inca cap a Artà.

En definitiva, crec que el grup interpel·lant ha fuit del debat, s'ha dedicat a parlar de temes molt especials i molt concrets, referits quasi tots ells a Palma (bonobús, EMT). Jo crec que s'ha equivocat un poc de lloc i de fòrum, jo crec que aquest era un discurs per fer a l'agrupació local de Palma, socialista, per si n'ha de treure suports per a la seva previsible candidatura a l'ajuntament, però no un discurs per fer aquí, en el Parlament.

Ara, la veritat, del seu grup ha començat a entrar més gent dins el plenari, però, en el moment que ell parlava, la veritat, estava pràcticament tot sols, cosa que reflecteix la importància que ha donat el seu propi grup a aquesta interpel·lació que vostè ha plantejat.

En qualsevol cas, esperarem, com a Grup Popular, la moció que segurament es derivarà d'aquesta interpel·lació, amb l'esperança que hi faci una mica més de feina, i que, sobretot, no només utilitzi aquest parlament com un mitjà per a la seva promoció interna en un moment en què, com li he dit, per ventura cerca més els suports dins el seu partit que no els que pugui rebre d'altres grups parlamentaris dins aquest parlament. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Per part del Grup Parlamentari Socialista, Sr. Diéguez, té vostè la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. Realmente, no es digno de esta cámara, no es digno, en absoluto, ni de este parlamento ni de esta comunidad la autentica falta de respeto que hay a este parlamento por parte del Govern balear.

Vamos a ver, cuando un diputado hace una pregunta y se alarga un poco, se le dice, por el Sr. Presidente, "cuidado, que esto no es una interpelación", y cuando hace una interpelación, cuando se alarga en la pregunta, que una interpelación no es otra cosa que una pregunta, cuando se le hace una pregunta al Govern, el Govern no responde. ¿Cómo, si no, se explica que nos venga el conseller de Foment con unos escritos preparados a responder a las preguntas que no sabía que iba a hacer yo aquí?, porque iba a hablar de lo que le iba a dar la gana. Pregunte usted lo que quiera que yo le contestaré lo que me dé la gana. Y eso no es digno de este parlamento ni de esta comunidad, sí que es digno de este gobierno.

Nos viene con un discurso que huele a candil y a aceite, preparado, preparado. Espérese, escuche lo que se le pregunta, atienda, atienda, y luego conteste. No siga el ejemplo del gran narcotizador, que habla otras veces, que empieza a dirigir sus palabras hacia otras cosas, hacia otras cuestiones, y obvia lo que realmente se pregunta. Conteste, conteste, si está ahí, conteste.

Le he preguntado: ¿Va a hacer usted un plan de transportes, o no?, ¿quién manda aquí, usted o el presidente del Govern? Usted que decía que no había que hacerlo o el presidente, que decía que sí. No ha dicho ni una sola vez en toda su intervención las palabras *Pla de transports*, ni una sola vez, ¿eso es respeto al Parlamento? Eso no es respeto al Parlamento, ni a la política parlamentaria, ni a nada, ni a la democracia, ni a la oposición, ni al Gobierno, ni a nadie; hace lo que le da la gana. Pregunten lo que quieran, que contestaré lo que me dé la gana.

Le he preguntado por el Plan de transportes, ¿por qué no me ha dicho nada en absoluto?, ¿por qué se ha callado?, ¿por qué?, ¿por qué ese silencio? Y me dice que hablemos en serio de transportes, hablemos en serio. Claro, el Plan de transportes es una broma, es una broma que nos hicieron en el debate del estado de la autonomía, es una broma, de muy mal gusto, por cierto. Si es una broma dígalos: ustedes se lo han creído, se lo han creído, que íbamos a hacer un plan de transportes, estábamos de broma. Dígalos, Sr. Conseller, dígalos.

Le he preguntado qué datos tiene sobre la antigüedad de la flota y qué piensa hacer para evitarla. Estuvo aquí Afedeco, de transportes, pregúntele usted cuánto hemos invertido, o cuánto hemos invertido, no, cuánto pensamos invertir, porque del dicho al hecho, ya se sabe. Qué datos, ¿ha contestado?, ¿alguien ha oído algún año? Nada, cero. ¿Esto es hablar de política de transportes?

Le he preguntado si piensa, cuando menos, hacer algún estudio acerca de la viabilidad de un modelo de autocar para el transporte escolar, ¿le han oído que haya contestado? Nada, cero también. ¿Eso es hablar en serio de transportes?, ¿eso es respetar al Parlamento?, ¿eso es respetar una interpelación? Nada en absoluto.

No ha contestado a nada. Responda., Tendrá su turno.

Le he preguntado, con una quinta parte de la importancia de esta interpelación, que no ha llegado a tanto, ni siquiera, si consideraba correcta la discriminación a los no residentes en la EMT. Y resulta, tampoco me ha contestado, que tampoco tiene ni idea. Y perdone que se lo diga. Yo no le llamaré mentiroso, le digo que no tiene ni idea. Esas palabras se las dejo para su grupo. No tiene ni idea. Le he dicho que le cuesta más barato a un no residente ir al aeropuerto con el billete ordinario que con el bonobús. Billete ordinario, 290 pesetas; bonobús, 1.500 diez viajes, tiene que apretar dos veces para ir al aeropuerto, son 150 pesetas cada vez,  $150 \times 2 = 300$ , y 300 siguen siendo más de 290. Parece mentira que el conseller de Foment no lo sepa y que incluso diga que son mentirosos los que dicen lo que está ahí, lo que es un hecho objetivamente incontrovertible. Parece mentira.

Le he preguntado para cuándo las transferencias a los consells en materia de transportes, y me dice: Estamos haciendo un proyecto, no sé qué. Todo lo están haciendo, pero para cuándo, cuándo es un término temporal, fecha; diga cuándo.

Y luego dicen que hablemos en serio de transportes. Hablemos en serio.

¿De qué me ha hablado? El bonobús, esto no es cierto, dejémoslo estar, pero es que sus colegas del ayuntamiento vienen a verle y, para salir en los periódicos, dice: Estudiaremos medidas de compensación, veremos cómo lo arreglamos, etc. Y cuando viene aquí: No, no, yo no he dicho nada, esto no quiero ni pensarlo, esto es un tema municipal. Si es un tema municipal, ¿por qué lo recibe?, ¿por qué lo recibe?, si es un tema municipal, ¿por qué?, ¿para salir en la foto como el bueno que se preocupa? Usted sabrá.

Me ha hablado... No le he preguntado nada de la liberalización, pero me ha hablado de la liberalización. ¡Será caradura, hablarme de esto!, ¡hará falta caradura para hablarme de esto! Aquí tuvimos una interpelación, y les dije que ustedes habían ido contra la liberalización; algún diputado tal vez se acuerde de esto, algún diputado de su grupo. ¿Y qué me ha dicho? Que ustedes han quitado la liberalización, pero si ustedes pusieron el decreto que restringía la posibilidad de acceder al mercado de transporte, y ahora, haciendo caso a lo que les dije en una moción determinada, han empezado a relajarlo, pero es que se lo dije hace dos años, y ahora lo están haciendo limitadamente, y aún me lo dice cómo si fuera un gran mérito; faltaría más.

No han hecho tarifas, me ha dicho. Claro, no se pusieron de acuerdo, casi los matan, cuando estuvieron discutiendo las tarifas, ¿cómo las van a hacer?

Que están acabando el proceso de convalidación de transporte regular, sin plan de transportes, sin plan de transportes, ¿cómo? Haciendo conversaciones con unos, con otros, ahora venga éste de aquí, ahora venga el de allá.

Transporte escolar, no me ha dicho nada de transporte escolar. Yo le voy a decir cosas. Me dice que se vigila, que se regula, etc. Yo le diré cosas; mire, dos días, dos días que alguien ha tomado la precaución de mirar qué matrículas de vehículos hacían transporte escolar, y se las diré, tome nota: 8288 M, el 5 de febrero del 98 a las 17'00 horas estaba haciendo transporte escolar, ¿sabe cuántos años tiene ese autocar? Es del 78, de 78; tome nota de otra matrícula: 6404 O, el 5 de febrero y el 2 de febrero, a la misma hora, estaba haciendo transporte escolar, ¿sabe de cuándo es esa matrícula? Del 79, del 79, dieciocho o diecinueve años, pasados ya. Estos son los datos de nuestra flota de transporte escolar.

Del tren, dice que no le preguntado, es que no le puedo preguntar del tren, ¿qué me va a decir?, que están estudiando un proyecto, que están estudiando un proyecto, si eso ya lo han dicho veinte veces, que están estudiando un proyecto, si no hacen nada sobre el tren, no hay ninguna realidad, cuando lo hemos preguntado alguna vez, sobre qué iban a hacer respecto a la Universidad, ya lo dijo en un momento determinado, no hace falta que lo recuerde, del tren están estudiando proyectos, de todo están estudiando proyectos, no hacen nada, estudian, estudian.

Bueno, y las transferencias, el Sr. Sampol ya ha hecho referencia al tema de los *manteros*. Hombre, que me diga que transporte turístico son los *manteros*...

EL SR. PRESIDENT:

Vagi acabant, Sr. diputat, per favor.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Sí ya estoy acabando. Gracias, Sr. Presidente.

Que me diga que el transporte turístico son los *manteros* es la tesis *Cañellas* sobre los *manteros*..., de Don Gabriel. La tesis que planteó en este parlamento en la anterior legislatura: Hemos dado con el punto débil de los *manteros*, el transporte turístico. Dieron con el punto débil en la anterior legislatura y mire cómo van, mire cómo van ya, se anuncian en televisión ahora. Menos mal que encontraron el punto débil.

Y respecto a la intervención del Grupo Popular, poco tengo que decir. Le contestaré con una frase que decía el ínclito Tagore, que cuando el dedo señala a la luna, el tonto se queda mirando al dedo, y no es porque el Sr. Diputado sea tonto ni porque yo sea la luna, sino porque pierde de la vista lo que es esencial y se dedica a lo que es particular, al accidente, a la gracia, y, desde luego, en la gracia, tiene poca gracia. Pero, en fin, sígalo intentando, que tiene un futuro prometedor, está en ciernes y a lo mejor algún día se destapa. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Per tancar aquest a interpel·lació, té la paraula el conseller de Foment, el Sr. Joan Verger.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Jo havia llegit una cosa en..., *tonto* no és, però sord, sí, sens dubte, a més. No deu entendre mallorquí, deu entendre castellà just, vostè.

Miri, jo agraeisc les aportacions positives que ha fet qualque grup, quan diuen la necessitat de racionalitzar la xarxa de transport regular, això és el que es fa, queden les línies encara per acabar aquesta història. Que és cert que quan es construeix un Pac o un nou institut, qualque ajuntament en queda despenjat, és clar que sí, i no es pot arreglar tot en un dia. Hi ha hagut un nou hospital i s'ha posat en marxa tot un procés de transport cap a l'hospital de Manacor amb una mesura econòmica per donar suport a aquesta possibilitat, i avui, una vegada acabat el concurs, que s'adjudicarà un dia d'aquets, tots els ajuntaments de la comarca tendran una aturada a l'hospital de Manacor, que abans no existia. Per consegüent, jo crec que quan es fan aquí aportacions positives, s'han de recollir, perquè són bones.

Com no, hi ha gent que m'ha dit que governar vol dir fer plans. Miri, un pla de transports a Espanya, efectivament, hauré de donar la raó al Sr. Borrell, *Espanya va mal* en això, perquè no n'hi ha quasi cap, una comunitat autònoma o dues em pareix que tenen un pla de transports, i d'una sé, i em consta, que el pla, per a desgràcia seva, no és aplicable i, per tant, l'estan modificant. En aquest cas, vull dir que ningú deu governar bé en matèria de transports.

Nosaltres sí que tenim un pla de transports, i li he dit quin era. En transport discrecional, sabem quin és, i en matèria regular, també. Apart de les ajudes, que no tornaré a repetir, perquè tots vostès ja les coneixen, crec que hi ha una política que vol dur a terme la possibilitat que caminem cap a aquest objectiu d'aconseguir aquest 5 o 6% de transport (...), transport regular, prenent tota una sèrie de mesures, com és, i escolti'm, Sr. Diéguez, en la modernització de la flota hi ha una partida de 65 milions de pessetes per ajudar a adquirir autocars nous, ho he dit, el que passa és que vostè no ho ha sentit.

Hem dit que volem fer dues estacions per a fonamentari bàsic, dues estacions noves a Palma que serveixen d'intercanviadors models, perquè això és fonamental perquè funcioni el transport regular.

I si no hem parlat de tren és perquè tampoc hi ha massa temps, és a dir, que aquí digui que no hem invertit en tren, és que vostè és sord, perquè si en cinc anys s'hi han invertit 3.000 milions de pessetes si s'acaben enguany les obres de Son Rul•lan, si ara es faran les obres del Parc de les estacions i un dia d'aquests es contractarà Inca-sa Pobla, amb una inversió de 1.800 milions de pessetes, i si vostè no ho vol creure, no s'ho cregui, a mi què m'és!, és que és cert és que aquestes obres estaran en marxa i es faran. Per consegüent...

I li he dit que, de transport escolar, n'estam recollint tota la informació, perquè ens preocupa, com vostè molt bé ha dit, que l'edat dels vehicles sigui excessivament de molts anys. És possible que hi hagi dos autocars amb una matrícula elevada, no ho sé, però també n'hi ha de nous. Els que fan transport escolar nou han de tenir menys de deu anys, i qualche autocar..., i a qualche empresa que ja tenia una concessió els autocars poden tenir més de deu anys. El que no puc fer jo, ni ningú d'aquí, és botar-me la llei, és a dir, si a una empresa privada no volen contractar un autocar, és una qüestió; si avui l'empresari, que és la comunitat autònoma, en tema de transport escolar, qui contracta el transport escolar, abans era l'Administració de l'Estat qui el contractava, i hi ha una regulació determinada, jo no me la puc saltar; el que ha de fer aquell transportista és complir amb tota l'ordenació, que compleixi amb tot el que hi ha regulat, i així es fa i així es controla. Per consegüent, sí que hi ha un pla, sí que tenim uns objectius clars, els volem dur a terme i els estam duent a terme.

El bonobús. Li he dit que no sé quin és el tema de l'aeroport, però que el miraré, i si vostè hi té raó, tindrà raó, però el que li dic és que el bonobús per a no residents, generalment, pel que jo sé, i els he vists, és més barat que si el compren individualment, se'n deu exceptuar el tema de l'aeroport, que no el conec, però la resta sí que és més barata.

I de la Universitat, què hem de parlar del tren a la Universitat. Com li he dit, no es posa un tren en marxa perquè es digui ara en posarem un servei nou, li he dit que la prolongació d'Inca a sa Pobla es fa amb uns criteris, no de rendibilitat, però sí d'estudi i anàlisi en profunditat, de rigor de la qüestió. Seria molt fàcil omplir Mallorca de trens, i què!, no és així, s'ha de mirar, realment, la possibilitat d'inversió, SFM està ja al màxim, pràcticament, de les possibilitats inversores. Si hem invertit 3.000 milions i enguany n'hi haurà 1.800 més, perquè la seva capacitat d'endeutament és possible, doncs bé, quasi 5.000 milions de pessetes d'inversió en quatre anys. No és cap quimera. Però això s'ha fet perquè la línia Inca-sa Pobla-Alcúdia és possible, perquè el compte de resultats, dic, de SFM es millorarà, no substancialment, però millorarà, perquè hi ha un potencial d'uns 500.000 usuaris que empraran aquesta línia, i per consegüent aposta es pensa fer aquesta inversió, de la mateixa manera que es pensa dur a terme la possibilitat, una vegada estudiada, l'Inca-Manacor-Artà. És una intenció del Govern balear i de tota aquesta cambra, per consegüent això no es descarta en absolut.

Per consegüent, jo als seus acudits barats no els vàrem fer comentaris. Darrerament, després a la seva segona intervenció vostè ha entrat un poc més detall el que era el Pla de transport. Però la veritat, Sr. Diéguez, que la seva primera intervenció ha estat molt trista, perquè si vostè vol parlar com a candidat de l'Ajuntament de Palma, tindrà l'oportunitat de fer una campanya, si vol parlar de transport, quan vulgui en podem parlar, però la veritat és que ha aportat molt poc al coneixement d'aquests diputats. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**IV.1) Proposició no de llei RGE núm. 5798/98, presentada pels grups parlamentaris Nacionalista-PSM, d'Esquerra Unida de les Illes Balears i Mixt, relativa a abandonament del projecte de construcció de l'autopista de Migjorn-Llevant.**

Passam al darrer punt de l'ordre del dia, que fa referència a proposició no de llei, i és la presentada pels grups parlamentaris Nacionalista-PSM, Esquerra Unida de les Illes Balears i Grup Mixt, sobre abandó del projecte de construcció de l'autopista Migjorn Llevant.

Donarem la paraula a cadascun dels portaveus dels grups per un temps màxim de cinc minuts. Per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula el Sr. Balanzat.

## EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President, senyores diputades, senyors diputats. Una vegada més duim a aquesta cambra un tema que ha set recurrent. No és evidentment la primera vegada que intentam des de l'oposició evitar un desgavell, com és el de l'autopista Migjorn Llevant. Però bé, un vegada més alguns grups de l'oposició ens hem unit en una iniciativa comuna per tal d'intentar evitar-ho.

La realització del projecte de construcció de l'autopista Migjorn Llevant suposarà un gravíssim impacte ecològic, econòmic i social sobre l'illa de Mallorca. Algunes de les conseqüències i d'aquests impactes són: Un alt consum territorial -hem de saber que un quilòmetre d'autopista afecta 15 quarterades de terreny-, que implicarà destrucció de sòl rústic i de zones d'activitat agrícola, així com un increment de la pressió urbanística i turística a la zona de Migjorn Llevant de l'illa. Suposarà a més una major centralització dels serveis i equipaments a Palma i Manacor, i la destrucció del petit comerç i la vida social i cultural dels pobles de la comarca, convertint-los en pobles dormitori i de pas. I sobretot, suposarà la continuïtat d'un model que potencia el cotxe privat com a quasi únic mitjà de transport. Aquesta autopista no resoldrà el problema del trànsit a Mallorca -recordem que som la comunitat autònoma amb més cotxes per habitant-, sinó que incentivarà encara més el seu ús, amb l'increment de nombre de cotxes, com tots vostès saben, s'augmentarà la contaminació per CO<sub>2</sub>, i Mallorca continuarà contribuint amb escreix al canvi climàtic. No recorden, senyors del PP, que vostès com a part d'aquesta cambra varen adoptar el compromís de reduir les emissions de CO<sub>2</sub> en un 20% per l'any 2005 en relació als nivells de 1990? O no se'n recorden?

Però no és sols això. A més dels greus impactes ja anomenats la construcció d'aquesta autopista suposa una elevadíssima inversió en recursos públics, 30.000 milions de pessetes, que impediran fer inversions en altres formes de transport menys contaminants i destructives, com és el transport col·lectiu. Però no és sols això. Vostès, senyors del Govern, volen dur endavant un projecte sense complir els mínims elementals i de responsabilitat política que els competeix. Abans de la construcció de qualsevol carretera o autopista tenen la responsabilitat política i legislativa de realitzar un pla de transport global, seriós, i que analitzi el problema del trànsit i transport a les Illes i aposti per solucions positives per als ciutadans i ciutadanes illenques, i que preservi al màxim el territori i la seva qualitat de vida.

Però encara hi ha més. Vostès, senyors del PP, tampoc no volen escoltar una part molt important de la societat mallorquina, avalada entre d'altres per 13.000 firmes, sobretot de les comarques afectades, que demanen l'abandonament d'aquest projecte i proposen alternatives més ecològiques, econòmiques i socialment sostenibles. Això no els importa en absolut. Però a l'hora del vot, amb qui comptaran en aquestes comarques? Què els contarán, a aquesta gent?

Els Verds consideram que aquesta iniciativa que avui duim a aquesta cambra és una bona oportunitat per abandonar ja d'una vegada per totes el projecte de construcció de l'autopista de Migjorn Llevant, i elaborar un pla de transport global i seriós, com deia, que respongui a la realitat illenca i cerqui solucions al greu problema de l'alta densitat de trànsit de les nostres illes. I no es podrà dir que l'oposició estam simplement negant-nos a tot i no oferim alternatives. Amb la pròpia iniciativa que avui debatem es proposen algunes iniciatives. Què es proposa? Es proposa potenciar el transport públic en aquesta zona de Migjorn Llevant, es proposa restablir les línies fèrries de Palma-Manacor-Artà, estudiar la possibilitat d'una línia fèrria Palma-Santanyí-Felanitx-Manacor, es proposa millorar la carretera actual de Palma a Manacor en determinats trams, fent circumval·lacions de mínim impacte a les entrades dels pobles. Aquestes alternatives, que són viables i possibles, serien més barates, menys destructives, menys contaminants, més acceptades socialment, i sobretot suposarien una passa endavant en la reducció del nombre de cotxes a Mallorca, i en l'augment del transport col·lectiu.

Ara tenen l'oportunitat de rectificar, perquè rectificar ja saben que és de savis. Gràcies, Sr. President.

## EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida té la paraula el Sr. Grosske.

## EL SR. GROSSKE I FIOL:

Sr. President, senyores diputades, senyors diputats. Qualcú va dir a una comissió d'aquest parlament que una autopista és la manera més ràpida d'arribar a un embús de trànsit. No sempre és així, naturalment. Les autopistes poden complir una funció en grans línies estratègiques de disseny de la infraestructura de les comunicacions terrestres quan es tracta d'unir, de facilitar la comunicació de grans territoris. És a dir, el Llevant de la península, travessar longitudinalment, per exemple, la comunitat autònoma andalusa. Poden complir una funció racional, malgrat que efectivament sempre són mesures extraordinàriament impactants.

Per tant no sempre és així aquesta frase, aquesta *boutade* que he esmentat al principi. Però també és cert que no és un acudit sempre aquesta frase, i que efectivament a un territori com l'illa de Mallorca una autopista no és més que la manera més ràpida d'arribar a un embús de trànsit. Aquí, a Mallorca, això és així. A un territori de les nostres dimensions plantejar una política d'autopistes per fer front a la sobresaturació de la xarxa viària derivada de l'enorme increment de la utilització del transport privat, és senzillament una *xorrada*, una *xorrada* que l'únic que fa és traslladar els punts de pressió d'aquest intens trànsit privat d'unes bandes a les altres, però que pràcticament no té una

incidència substantiva sobre la rapidesa i la comoditat dels desplaçaments. I evidentment no compensa des de cap tipus de punt de vista tots els inconvenients que ja ha esmentat el Sr. Balanzat i que no repetiré, respecte de l'enorme cost econòmic d'una infraestructura d'aquest tipus. És a dir, el conveni de carreteres famós és, com s'ha dit moltes vegades, un conveni d'autopistes, es mengen el 75% dels recursos; l'enorme consum de sòl rústic que una infraestructura com aquesta representa a una illa que té el sòl rústic a comptagotes, que se'ns està a més acabant davant els ulls per mor d'una política irracional d'urbanització del sòl rústic, 400 hectàrees de sòl rústic desapareixeran amb aquesta infraestructura, inconvenients per al petit comerç, perquè evidentment les autopistes uneixen, però les autopistes també divideixen els territoris, amb impacte paisatgístic brutal, etcètera.

I lògicament hi ha alternatives. Quan es fa aquest raonament segons el qual "bé, hem de fer l'autopista perquè mira com està la carretera avui en dia". Jo mir com està la carretera avui en dia, i jo dic "efectivament, hem d'actuar, hem de fer coses", i diu la proposició no de llei perfectament què és el que s'ha de fer. És a dir, hem de millorar aquesta carretera i hem de fomentar el transport col·lectiu, com hem expressat fa una estona a l'anterior interpel·lació. I en tot cas, jo reptaria el Grup Popular, el conseller o qui sigui, que ens presentàs un estudi solvent, ells que tenen els duros, els equips tècnics per fer aquestes coses, un estudi solvent que digui que efectivament, que no és així, és a dir que una política de millora substantiva de la carretera i de potenciació del transport públic no és suficient, que necessitam l'autopista, que efectivament la millora de la carretera i el foment del transport públic pot suposar un estalvi de temps en el desplaçament de 10 minuts, i que l'autopista suposa 45 minuts. Que m'ho expliquin, que m'ho avalin, que m'ho demostrin. Però aquest estudi no existeix, aquest estudi no està a la Conselleria de Foment.

I per mor de totes aquestes raons, vull dir per acabar dues coses. Una, que el front antiautopista, el front social i el front polític va augmentant. Per això un dels grups d'aquesta cambra que no ha firmat la proposició no de llei votarà a favor d'aquesta proposició no de llei, m'estic referint al Grup Parlamentari Socialista. Això vol dir que la cosa cala, això vol dir que la cosa s'amplia. I vull dir una darrera cosa per acabar: Aquesta autopista no es farà, ja no els donarà temps. Aquesta autopista no es farà. Gràcies.

*(El Sr. Vicepresident primer substitueix el Sr. President en la direcció del debat)*

EL SR. PRESIDENT:

Per part del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM té la paraula el Sr. Sansó.

EL SR. SANSÓ I SERVERA:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Com es diu a la proposició no de llei presentada, són moltes les raons per les quals aquest projecte de construcció d'una autopista Palma-Manacor provoca el rebuig de tanta gent, creant a la vegada un munt de conflictes a tots els municipis afectats. Malauradament per a aquests municipis i per a les Illes Balears, la filosofia que envolta l'ordenació territorial i la construcció d'aquesta nova autopista continua estant en mans del PP de moment; un PP que continua practicant un desenvolupisme triomfalista de creixement sense límits per molts de discursos que es facin des del Govern anunciant la defensa del medi ambient i del territori.

Des del Grup Nacionalista-PSM pensam que aquesta planificació, que sols ens du a consumir cada dia més territori, s'ha d'acabar. Una autopista com aquesta tendria sens dubte uns efectes molt importants i unes repercussions irreversibles en l'efecte desarticulador del territori que això suposaria, donant una altra passa en el camí de la degradació ecològica i mediambiental de la política practicada pel Grup Popular. Aquesta autopista significaria una gran destrossa ambiental i la pràctica desintegració d'una zona agrària important, desarticulant el territori i posant-lo a disposició de la proliferació de noves urbanitzacions i segones residències. Es presenta com una obra inevitable, com una solució necessària per descongestionar la carretera Palma-Manacor.

Aquests arguments, la necessitat de destruir més territori per tal de continuar progressant, no els podem ni volem acceptar. Ens podem imaginar les implicacions i els impactes si s'arribàs a fer -que esper que no- en la destrucció del paisatge agrícola, xapant moltíssimes de les finques agrícoles que es veurien afectades, amb un augment de les parcel·lacions, urbanitzacions i segones residències, i amb uns gravíssims impactes ambientals i paisatgístics. Creim, i així ho plantejam a la proposició no de llei, que hi ha altres alternatives que hem de fer possibles, aturant aquest consum depredador de territori que des del Partit Popular s'està practicant continuadament. Per això presentam avui aquesta proposició no de llei, instant el Govern a abandonar el projecte d'una autopista que enllaci les ciutats de Palma i Manacor, travessant zones rurals de Llucmajor, Porreres, Campos, Felanitx i Manacor, tan pel seu elevat consum d'espai que implicaria la seva construcció, com per l'alt consum energètic al potenciar una vegada més i de forma directa el transport privat.

Totes les autopistes per si mateixes generen més trànsit, potenciant l'ús privat del cotxe, i això, quan segons el cap de la Prefectura de Trànsit de Balears, tenim l'índex de motorització més elevat de la Unió Europea. Aquest fet es dóna perquè Mallorca té un sistema de transport basat exclusivament en el vehicle privat, en contra del públic. Aquí tenir o no tenir cotxe no és una acció voluntària, ja que sense cotxe no ens podem moure, no podem anar a fer feina, ni a estudiar, ni a l'hospital ni enlloc. Qüestionam l'afany desmesurat per invertir 30.000 milions en una nova autopista, i no emprar aquests doblers per arreglar les infraestructures que ja tenim. A Mallorca posseim una xarxa viària existent històrica, que comunica tots els pobles entre si i amb Palma, i és aquí on ens feim la següent pregunta: S'han esgotat les possibilitats que ofereix la millora de la xarxa actual? Des del Grup Nacionalista-PSM pensam que no, per això instam el Govern a millorar l'actual xarxa.

El model de desenvolupament territorial que ha primat l'organització dels transports ha marginat també el ferrocarril, i l'ha relegat a un lloc molt secundari, sense possibilitat d'assumir la importància que pot tenir en el futur. Durant molts d'anys s'ha deixat degradar i s'ha abandonat el tren, i s'ha desaprofitat una xarxa que s'havia traçat al llarg d'una història centenària. Per això incentivem el Govern a incentivar el transport col·lectiu, tant per carretera com la reobertura i modernització de la línia del tren Palma-Manacor. Cada vegada més -i creim que en això tenim la raó, com ja s'ha dit- som més els que creim que un bon sistema de comunicació interior ha de passar per revitalitzar tota la xarxa del tren, i per una reordenació del transport públic per carretera. Aspiram a un millor equilibri ambiental i a un augment de la qualitat dels serveis. Per això demanem avui l'aprovació d'aquesta proposició no de llei, si no volem com a resultat una illa inhabitable per l'asfalt i el ciment, i tancant el futur d'aquesta illa i de les Illes Balears als que ens vendran darrere. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Sansó. Grups que vulguin intervenir per fixar la seva posició? Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Antich.

EL SR. ANTICH I OLIVER:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. No fa molt de temps vèiem ja en aquesta cambra una iniciativa del Grup Parlamentari PSM sobre la necessitat d'aprovar un pla integral d'infraestructures de transports. En aquella ocasió el nostre grup ja es queixava de la manca de planificació en aquestes qüestions. Avui mateix el nostre grup ha tornat a incidir en aquest tema precisament en el debat anterior. Ens queixàvem i ens queixam que la Llei d'ordenació del territori del 87 preveia que en qüestió de mesos es farien unes directrius, i que en aquests moments, 10 anys després, s'estan tramitant. En queixàvem i ens queixam que en matèria de transports no s'ha fet res, a pesar que el president Matas en el debat de la comunitat de l'any passat va dir que en unes quantes setmanes tendríem un pla de transport, i la veritat és que ningú no ho ha vist. En queixàvem i ens queixam que el Pla de carreteres es va treure a exposició pública l'any 1994 i encara no està aprovat, encara que avui se'ns ha anunciat que en molt poc temps estaria aprovat.

En definitiva, ens queixàvem d'una improvisació total i absoluta en aquesta matèria, d'una manca de visió global i integral de la qüestió, visió que donen els plans, i que no ho donen precisament les actuacions aïllades; plans que han de fixar les prioritats, que han de garantir la participació de la ciutadania, i que han de justificar les actuacions des de tots els punts de vista: social, econòmic, mediambiental, etcètera; plans que a més vénen establerts per les lleis aprovades per aquest parlament, com són la Llei d'ordenació territorial, la Llei de carreteres; plans que en definitiva des de fa molt de temps des de l'oposició venim demanant, i que ara també ja els demanen els jutjats, de moment per la no actuació en aquest tema, en aquesta qüestió, tenim una gran part de les inversions en carreteres completament aturada per manca de pla, una gran part del famós conveni que aquesta comunitat va aprovar amb l'Estat, i ara, com ja hem vist en el moment de les preguntes, ja vénen les presses, i per tant ara ja vénen les corregudes.

També apuntàvem en aquella ocasió que no érem favorables al model d'infraestructures de transport que s'impulsa per part del Govern, un model que ja hem dit que estava basat en la improvisació, que no tenia una visió integral, però que a més només té tendència a afavorir el transport privat, i perjudica la viabilitat d'altres transports col·lectius, un model que fomenta el creixement, i que implica un desmesurat consum de territori i paisatge, i en aquell moment ja proposàvem alternatives a la política d'autopistes, com la de Llevant, o com la de Ponent, o com la de la Universitat, alternatives que havien de passar per una major inversió en matèria de manteniment, conservació i millora de la xarxa actual, en definitiva més inversions per donar més capacitat i seguretat a la xarxa actual. Aquesta mesura proposàvem que s'aplicàs conjuntament amb una aposta clara i decidida per la potenciació del transport públic, creant xarxes de bus que compleixin les condicions de freqüència i confort adients per captar els usuaris habituals de les actuals carreteres, reduint així el trànsit de cotxes particulars, i potenciant el tren.

Per tant, la proposició no de llei que avui ens presenten els grups parlamentaris Mixt, d'Esquerra Unida i PSM, està en total concordança amb aquests plantejaments, i per això tendrà el nostre vot favorable. I el tendrà, com dèiem, perquè és il·lògic impulsar una política d'autopistes sense tenir una visió global i integral en matèria d'infraestructures de transports, perquè a més és il·lògic continuar impulsant infraestructures que responen a una voluntat de continuar creixent, model que atempta contra la nostra qualitat de vida, que farà malbé la nostra principal activitat econòmica, i que és insolidari amb les generacions futures, ja que demostra molt poc respecte pel nostre territori, recursos naturals, paisatge, etcètera.

Nosaltres pensam que és necessari canviar de concepció, que és imprescindible prendre mesures contra els potencials creixements urbanístics, que atempten clarament contra la sostenibilitat, que és imprescindible posar en marxa mesures per aconseguir un millor equilibri territorial, que és imprescindible en definitiva canviar de model, i per tant votarem aquesta proposició no de llei, perquè va precisament en aquest sentit, en el sentit de canviar de model. I per això creim, d'acord amb els grups proposants, que l'autopista de Llevant és totalment innecessària si es millora l'actual carretera de Palma a Manacor, creant les circumval·lacions que siguin realment necessàries, fent desdoblaments, etcètera, actuació que encara que no ho digui la proposició no de llei, també hauria d'anar acompanyada de la realització de circumval·lacions i millores a les carreteres que condueixen a Manacor per Lluçmajor, Campos, Felanitx, així com la millora de vies alternatives, com la carretera que va de Lluçmajor a s'Aranjassa, actuacions totes elles en carreteres que s'haurien de fer conjuntament amb la millora de les línies de bus, en el sentit d'oferir més confort i freqüències, i a més amb la reobertura i modernització de la línia de tren Palma-Manacor.

Per tant, si apostam per aquestes alternatives, serà del tot innecessari haver de realitzar un impacte paisatgístic i un consum de territori tan elevats. Per altra banda és un fet que actualment legalment no es pot realitzar aquesta obra, per anar en contra del que regula la Llei de carreteres, i per tant és un bon moment perquè el Govern es replantegi aquesta actuació i tota la política que fins ara ha impulsat en matèria d'infraestructures de transports, cercant models socialment més solidaris, i mediambientalment més respectuosos, models que no cridin al creixement, i que evitin l'excessiva contaminació que produeixen tants de cotxes privats, models que estam convençut que amb el que han de costar les autopistes, es poden finançar perfectament sense cap problema. Moltes de gràcies.

*(El Sr. President reprèn la direcció del debat).*

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Mauricio Rovira.

EL SR. ROVIRA I DE ALÓS:

Sr. Presidente, señoras y señores diputados. El Grupo Popular votará en contra de todos y cada uno de los puntos de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Nacionalista-PSM, Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y el Grupo Mixto, en relación al abandono del proyecto de construcción de la autopista de Levante.

Dentro del Plan director sectorial de carreteras, que como ya se anunciado hoy, se presentará para aprobación inicial el próximo día 14 de mayo, la semana que viene, se contempla la solución de prolongar la vía rápida del aeropuerto-Arenal hacia las poblaciones de Lluçmajor, Campos, Felanitx y Manacor. ¿Qué pretende el Gobierno balear con la construcción de esta infraestructura? En primer lugar canalizar el tráfico que la zona noreste de Mallorca, la zona de Artà, Capdepera, Son Cervera, San Lorenzo y Manacor genera, teniendo en cuenta la existencia de importantes núcleos turísticos, como pueden ser Portocristo, Cala Millor y Cala Rajada.

En segundo lugar el Gobierno balear pretende dar respuesta a los problemas generados por el tráfico en las poblaciones de Lluçmajor, Campos, Felanitx, ses Salines, Santanyí, y toda la costa sur y sureste de la isla, la zona turística de Colònia de Sant Jordi, Cala Figuera, Cala d'Or y Portocolom.

En tercer lugar, se pretende que disminuya el tráfico que hoy circula por la carretera C-715, la actual carretera Palma-Cala Rajada, que circula a través de Manacor, y que debido a sus características y a los numerosos accesos que presenta, no puede convertirse en un eje viario que dé satisfacción en las debidas condiciones de seguridad al tráfico de tránsito hacia la zona de Manacor y noreste de la isla; y al mismo tiempo al tráfico de acceso a las numerosísimas propiedades privadas colindantes.

En cuarto lugar se pretende mejorar la seguridad del tráfico, y por lo tanto disminuir el número de accidentes y los daños producidos por éstos. En este sentido de todos es sabido que las autopistas y las vías rápidas reducen de tres a uno la siniestralidad, los fallecimientos en accidentes de tráfico.

En quinto lugar el Gobierno conseguirá con esta nueva infraestructura la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de los municipios que utilizan la carretera Palma-Manacor y la de los ciudadanos de los municipios del Levante de la isla y de la comarca de Manacor en general; y además la de todos los que utilizarán esas nuevas infraestructuras, los turistas, los comerciantes, etcétera.

Conviene señalar que el esquema viario que se pretende obtener se justifica con los tráficos que hoy existen. No hace falta referirse al futuro, a lo que vendrá, sino que lo que hoy tenemos, el tráfico que hoy tenemos, ya justifica esta nueva vía rápida. Como ejemplo, decir que actualmente hay una intensidad media diaria de 20.000 vehículos en la actual carretera de Manacor, y de 15.000 en la del Arenal-Lluçmajor. Lo que se pretende es detraer una gran parte de estos vehículos que actualmente circulan por la carretera de Palma-Manacor y pasarlos a esta nueva vía rápida y de gran capacidad.

También conviene señalar que todo lo anterior se consigue con una sola infraestructura. Es cierto que la inversión es grande y la infraestructura importante, pero se soluciona de golpe, de un plumazo, multitud de problemas. Mejorar la carretera actual de Manacor no es suficiente solución a los problemas de comunicación con una gran parte de la isla, los problemas de comunicación, de congestión y de seguridad del tráfico que en estos momentos tenemos. Además, la carretera de Manacor ya se está mejorando, y a pesar de esta mejora sigue colapsada, y lo que es peor, está colapsando otras carreteras, como la que une con Sineu y Manacor.



Por otra parte el esquema propuesto es el mismo esquema que tan buen resultado está dando en estos momentos en cuanto a la funcionalidad y a la seguridad en los otros dos ejes principales de la isla, el de Palma Inca y el de Palma Calvià por Palma Nova. En ambos casos, la separación de los tráficos de tránsito y de acceso ha supuesto una mejora de la seguridad. Las autopistas ya existentes han supuesto una mejora en la seguridad, como ya he dicho, y una mejora en la comodidad de los ciudadanos para acceder a estas poblaciones, una mejora en el nivel y en la calidad de vida de estas poblaciones por las que circulan estas vías rápidas. Como ejemplo, podemos ver, por ejemplo, que el Ayuntamiento de Calvià está en estos momentos construyendo un paseo peatonal junto a la carretera antigua que va por Cala Major, Sant Agustí, Bendinat, Portals Nous, y esto no se podría haber hecho si no se hubiese detraído ese tráfico de la carretera antigua a través de la nueva autopista Palma-Palmanova.

Las alternativas que ustedes propone en este caso, en esta proposición no de ley, son, por ejemplo, de ubicación de calzada y potenciación del tren, y nosotros creemos que no son soluciones reales. En este caso concreto, encontramos multitud de inconvenientes en lo que es la duplicación o desdoblamiento de carretera actual, aparte de los 20.000 millones que podría costar hacer una duplicación en condiciones, que no están muy lejos de los 30.000 millones que se proponen y que, además, darían solución a multitud de otros municipios y a multitud de otros problemas de comunicación que hay con otras partes de Mallorca.

Además, sin salir de España, nos encontramos con que el Ministerio de Fomento ha tenido que rectificar su política inicial de hace años en este sentido. Los inconvenientes y problemas que se pueden suscitar en la nueva y actual..., en la actual carretera de Manacor serían de orden técnico, de seguridad, de acceso, problemas económicos; basta con repasar su trazado actual y se verá que en multitud de tramos es imposible, peligroso o problemático a nivel social la duplicación de la calzada.

En cuanto al tren, la diferencia abismal entre el número de usuarios entre uno y otro medio de transporte, ahorran cualquier comentario. No basta para dar una solución. Además, nos olvidamos de toda la zona turística y costera, que no vería una solución con el tren en estos momentos. Pero supongamos que el tren tuviese un éxito espectacular, las cifras remanentes de tráfico que quedarían en la carretera seguirían justificando la solución de la autopista de Levante. Además, el tren divide exactamente igual el territorio que atraviesa y, por lo tanto no es ni excusa para la autopista ni es excusa par el tren.

Les recuerdo que en estos momentos, además, hay un tren que tiene aproximadamente la misma ruta que la autopista Palma-Inca, y el tren es útil y funcional y la autopista es útil y funciona. El tren no ha evitado, ni evitó en ningún momento, que esa autopista se construyese. En Manacor estamos con el mismo problema. Además, como he dicho antes, la autopista de Levante seleccionará mucho mejor los problemas de omunicación con Manacor y con el levante de la isla. Además, les recuerdo, en referencia al tren, algo que ya se ha dicho esta mañana, se han invertido 2.000 millones en el último año y medio, y en el año 98 hay prevista la inversión de 1.350 millones más. Por lo tanto, se está trabajando mucho y bien en materia de ferrocarriles. No se descartan en este momento otras inversiones o ampliaciones de trayecto, pero no en este momento el tren Palma-Manacor, como se ha planteado en la proposición no de ley.

Otro tema que se plantea es el de la oposición de ciudadanos o colectivos supuestamente afectados, y sobre este punto lo que está claro es que siempre hay afectados y quejas por culpa de las infraestructuras, y que el partido que gobierna debe tomar decisiones que beneficien a la colectividad y que den soluciones a los problemas, a pesar de las críticas. Si hubiese otra solución igual o mejor que la que el Gobierno plantea, no duden ustedes que, si no tuviese críticas, se estaría aplicando.

Tampoco acepta el Grupo Popular criterios tan peregrinos como los que se han comentado, que para una isla como Mallorca no es necesaria una autopista. Nosotros creemos que no es una razón seria. Por este motivo, no se habría construido ni la de Palma a Inca ni la de Palma a Palmanova, ni siquiera la vía de cintura de Palma, y nosotros creemos que estas autopistas han dado solución a muchos problemas, independientemente de la longitud que tengan y del tamaño de la isla.

Tampoco estamos de acuerdo con la teoría de que la autopista divide, además, por definición, una vía rápida es algo que une y soluciona problemas de tráfico, de comunicación y de seguridad, une mucho más de lo que divide. Hay más autopistas en esta comunidad, hay más vías rápidas en esta comunidad, y ninguna divide, todas unen y dan soluciones.

Por último, conviene subrayar que el consumo de territorio producido por esta nueva infraestructura hay que compararlo no sólo al que se produciría con el desdoblamiento de la actual carretera de Manacor, sino que también hay que compararlo con el que se debería producir con la solución de todos los problemas de tráfico y de seguridad del tráfico del levante y del noreste de la isla de Mallorca.

Por lo tanto, creemos que ese consumo de territorio ni es tan elevado, y, en comparación con la solución de los problemas, es aceptable y conveniente en estos momentos.

Por todo lo que he expuesto y por todos los argumentos que el Grupo Popular ha presentado, nosotros votaremos en contra de esta proposición no de ley. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Diputat. Torn de contrarèplica, i en representació dels grups parlamentaris, té la paraula el Sr. Sansó.

EL SR. SANSÓ I SERVERA:

Gràcies, Sr. President. La veritat és que no hi ha res a fer, els models són completament diferents, els que representem els partits que hem presentat aquesta proposició no de llei i els partits que s'han adherit a aquesta proposició no de llei, i per l'altra part, el Partit Popular.

El Partit Popular hi votarà en contra, no és cap novetat. Sabem quina és la seva política, clarament, duen molts anys governant per dir clarament quina és aquesta política, de la qual cosa l'únic que hem de dir és que no és la dels grups que hem presentat aquesta proposició no de llei.

Jo li he dit al principi que aquests arguments que s'han donat i que ha donat el portaveu del Grup Popular són arguments clars que nosaltres rebutjam perquè aquests arguments són el fet que ens plantegen que, per continuar progressant, per continuar tenint el nivell de vida que tenim, s'ha de continuar destruint més territori, s'ha de continuar degradant molt més el territori.

Nosaltres no estem a favor d'aquesta degradació, d'aquest consum del territori, per continuar progressant, perquè entenem que hi ha altres vies, i així les plantejam, perquè entenem que totes les millores que s'hagin de fer, s'han de fer des d'un escrupolós respecte per l'entorn paisatgístic i l'activitat econòmica de les zones afectades. Creim que, de qualque manera, hi ha una cosa que no he sentit, i demostra clarament també quina és la política del PP en aquest aspecte, el punt tres nostre diu "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a incentivar el transport col·lectiu", i llavors s'hi afegeix allò del tren, però és clar que això del transport col·lectiu no és la política tampoc del Partit Popular, perquè per això fan autopistes, per anar a l'ús real del vehicle privat, en contra de l'ús del transport, com dic, col·lectiu.

Vostè ha anomenat una zona que jo conec molt bé, a més, aquesta carretera la faig pràcticament cada dia. Jo li vull dir una cosa, en la qüestió del transport col·lectiu, no dubti que qualsevol persona de Cala Millor i de les zones turístiques de Llevant, si ha d'agafar el transport col·lectiu que tenim actualment, no dubti que agafarà o intentarà agafar un cotxe privat, o llogar un cotxe, perquè és un transport col·lectiu que fa empeguir, realment, ens hauria de fer empeguir, a tots els mallorquins, quan empen els turistes aquest transport col·lectiu.

I en aquest sentit, jo li vull dir clarament que creim que sí que el tren solucionaria en part aquesta qüestió, solucionaria aquesta qüestió, i hi creim. Gràcies a Déu, també vostès hi comencen a creure, perquè quan primerament els parlàvem del tren, pareixia que els parlàvem d'una cosa de l'altre món. Avui, el conseller ho ha dit, comencen a dir ja unes certes vies, però, fins quan?, fins quan obririen les vies que realment serien les necessàries per descongestionar aquesta qüestió?

Bé, és ben clar que la destrossa del territori és l'única solució possible que s'accepta per part del model defensat, del model econòmic depredador de la nostra naturalesa i del nostre paisatge, o és el model de tots els altres partits polítics representats en aquesta cambra, i, per això, clarament, jo crec que tot ja s'ha dit. Vostès opten per l'autopista, com a la solució, i nosaltres optem pel que deim clarament a la proposició no de llei, perquè creim que hi ha altres vies alternatives molt més favorables al territori i al medi ambient per a aquestes illes.

Només esperem clarament que no hi tinguin temps i que realment no puguin realitzar aquest projecte de l'autopista de Llevant, perquè entenem, com he dit, que hi ha altres solucions molt més necessàries per a aquestes illes que no destruir, com dic, molt més territori, en contra del medi ambient.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. Per tancar aquesta qüestió, Sr. Rovira té la paraula en nom del Grup Parlamentari Popular.

EL SR. ROVIRA I DE ALÓS:

Gracias, Sr. Presidente. Señoras y señores diputados. Mire, Sr. Sansó, ¿qué se consigue votando que no a esta proposición no de ley? Se consigue solucionar un problema de comunicación con Manacor, con la zona de Artà, Capdepera, Son Servera y Sant Llorenç, con las zonas de Lluçmajor, Campos, Felanitx, ses Salines i Santanyí; se soluciona un problema de congestión de tráfico de la antigua carretera Palma-Manacor. Por lo tanto, se mejora la comunicación con todos los municipios que son atravesados por esa carretera. Se consigue, votando que no a su proposición no de ley, solucionar un problema gravísimo de seguridad en el tráfico. Se consigue, votando que no a su proposición no de ley, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos residentes afectados y de los que visitan esta isla. Además de todo esto, el Gobierno seguirá mejorando las actuales carreteras, sobre todo gracias al convenio firmado con el Gobierno central de 57.000 millones, seguirá mejorando los servicios e infraestructuras del tren. Además, le recuerdo que si alguien creen en el tren en esta comunidad somos nosotros, que somos los únicos que hemos hecho algo, porque sus socios en el Consell Insular de Mallorca, que gobernaban en este estado hace unos años, no hicieron jamás nada por el tren en Baleares.

Y tal como le he comentado anteriormente, y tal como se ha comentado en la interpelación anterior, el Gobierno sigue trabajando a favor del transporte colectivo en general, y le recuerdo que los autobuses también van por carretera. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

Acabat el debat, se sotmet a votació tota la proposició no de llei en el seu conjunt.

Senyores i senyors diputats que votin a favor d'aquesta proposició no de llei, es volen posar drets, per favor?

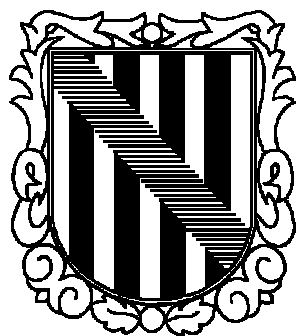
Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor, 28; en contra, 30; abstencions, cap. Queda rebutjada aquesta proposició no de llei.

Abans d'aixecar la sessió, una informació prèvia. A continuació, hi haurà reunió de la Junta de portaveus i, per tant, la sessió del Plenari començarà avui al capvespres a les cinc. Moltes gràcies.

S'aixeca la sessió.



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

---

**PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ**

Un any .....	2.000 pessetes.
Sis mesos .....	1.000 pessetes.
Tres mesos .....	500 pessetes.
Preu de l'exemplar .....	100 pessetes.

Redacció i Administració  
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS  
C/ Palau Reial, 16  
PALMA DE MALLORCA