



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VI legislatura

Any 2004

Núm. 9

Presidència de l'Honorable Sra. Assumpta Vinent i Barceló

Sessió celebrada dia 21 d'abril del 2004

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

- I. PREGUNTA RGE núm. 1131/04**, de l'Hble. Diputada Sra. Margalida Rosselló i Pons, del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, relativa a denúncies per delictes contra el medi ambient. 166
- II. PROPOSICIÓ NO DE LLEI RGE núm. 1715/04**, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, relativa a reorientació dels doblers del conveni de carreteres. 169
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Començarem la sessió d'avui i primer de tot demanaria si

es produeix alguna substitució.

LA SRA. MULET I DEZCALLAR:

Sí Sra. Presidenta, Dolça Mulet substitueix Miquel Nadal.

LA SRA. ABASCAL I JIMÉNEZ:

Patricia Abascal substitueix a Celestí Alomar.

LA SRA. ALBERDI I CASTELL:

Rosa Maria Alberdi substitueix Joana Maria Barceló.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Passam idò al primer punt de.... Sra. Binimelis, vostè a qui substitueix?

LA SRA. BINIMELIS I AMENGUAL:

Sí gràcies, Sra. Presidenta. Maria Binimelis substitueix...

LA SRA. PRESIDENTA:

Antoni Pastor.

I. Pregunta RGE núm. 1131/04, de l'Hble. Diputada Sra. Margalida Rosselló i Pons, del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, relativa a denúncies per delictes contra el medi ambient.

Passam idò al primer punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la pregunta RGE núm. 1131/04. Assisteix l'Hble. Conseller de Medi Ambient Sr. Jaume Font i Barceló i per formular la pregunta, relativa a denúncies per delictes contra el medi ambient intervén la diputada Sra. Margalida Rosselló i Pons del Grup Parlamentari Esquerra Unida-Els Verds, autora de la mateixa. Té la paraula Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, la pregunta quedaria formulada en els mateixos termes. Quantes denúncies ha posat la Conselleria de Medi Ambient per presumptes delictes contra el medi ambient, els ha tramitat davant la fiscalia de medi ambient des del juliol del 2003 fins a l'actualitat.

Aquesta pregunta a més la faig perquè consider que s'havia obert una eina important de la Conselleria de Medi Ambient anteriorment i que feia possible precisament que hi hagués un seguiment de totes aquelles actuacions, desgraciadament encara n'hi ha moltes, que es fan en contra del nostre medi ambient en molts d'àmbits, temes d'infraccions urbanístiques dins zones protegides, en temes de residus, temes d'aigua que fa necessari que evidentment hi hagi un seguiment. I que per tant, també que la fiscalia de medi ambient intervengui per tal de què no es tornin a produir i sobretot, perquè amb el medi ambient, igual que amb qualsevol altre tipus d'actuació, sigui tema de trànsit o qualsevol altra. Idò és important que hi entri també la fiscalia, hi entri també totes les qüestions als jutjats i que facin, com dic, dur endavant actuacions en contra dels delinqüents de

quant blanc i que desgraciadament encara n'hi ha molts a les nostres illes.

Per tant, m'agradaria saber quantes denúncies s'han tramitat per part de la Conselleria de Medi Ambient des del juliol del 2003 fins ara.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per contestar té la paraula l'Hble. Sr. Conseller de Medi Ambient per un temps de 10 minuts.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT (Jaume Font i Barceló):

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Sra. Portaveu d'Esquerra Unida- Els Verds, agrair-li la pregunta i primer de tot el sistema públic de l'administració té molts de mecanismes abans d'entrar la fiscalia de medi ambient a actuar, o si no fos així voldria dir que d'alguna manera reconeixem el fracàs del sistema administratiu a l'hora de tramitar qualsevol expedient de disciplina urbanística o de presumpte delictes mediambiental, o no mediambiental, o falta administrativa.

Allò que nosaltres tenim clar és l'obsessió que vàrem trobar a la conselleria quan vàrem arribar, allà on les denúncies en temes mediambientals no passaven ni pel conseller, sinó a través d'un funcionari anaven directament al fiscal mediambiental. Nosaltres en aquest tema l'hem canviat perquè hi ha una qüestió molt clara, volem exercir la funció per la qual hem estat elegits. És un poc incongruent que una administració no se'n preocupi d'intentar allà on ha d'obrir un expedient de disciplina urbanística no ho faci, allò que ha de fer és obrir-lo. Això la primera qüestió.

Per altra banda sí que és veritat que hi ha segons quines qüestions, segons quines actuacions que entenem que no només l'administració serveix per poder arribar a l'aclariment de si hi ha una situació de delictes més allà d'una falta administrativa. Per mor d'això és quan realment recorrem també als altres òrgans de l'administració, en aquest cas el poder judicial a través de la fiscalia de medi ambient, per poder actuar.

En aquest sentit la relació a la pregunta que vostè em formula, s'ha de dir que hi ha un total de 5 denúncies a la fiscalia de medi ambient del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears que són les següents. La primera és de dia 5 de març del 2004, amb registre de sortida de la Conselleria de Medi Ambient de dia 10 de març i número d'entrada 38056/2004. Es va trametre un expedient en el qual hi ha indicis d'un presumpte delictes atès l'article 325 del Codi Penal i que va tenir entrada a la fiscalia dia 11 de març d'aquest mateix any. Els fets en resum són els següents: amb data 11 de juliol del 2003 l'agent de medi ambient 1029384 va elaborar denúncia relativa a l'extracció d'arenas a la finca anomenada Sa Païssa d'en Marquet, ubicada dins l'àrea de conservació del parc natural de Cala d'Hort. Conseqüentment a això, amb data 28 d'octubre del 2003, es va acordar l'inici de l'expedient sancionador per infracció de la Llei 4/89 de 27 de març al Sr. José Maria Tur.

Atès que els conductes prevists a la denúncia i posteriors ampliacions podrien ser considerades com a delictes, segons el que disposa l'article 325 del Codi Penal i atès allò que disposa l'apartat II.2, d'instrucció del secretari general de 4 de setembre del 2003, relatiu al procediment a seguir des de les denúncies formulades per agents de medi ambient, agents forestals, particulars i administracions públiques, modificada per la instrucció de dia 21 de novembre del 2003 els fets denunciats són els següents. Extracció d'arena no autoritzada dins l'àrea de conservació predominant del parc natural de Cala d'Hort, la zona d'excavació té una superfície de 7 centímetres quadrats per dos d'alçada. Segon punt, una obertura d'un camí a través dels camps de conreu amb una longitud de 150 metres. I tercer punt, arrabassar la vegetació típica forestal, entre d'altres el *pinnus halepensis* 15 exemplars. També es va arrencar un exemplar de *juniperis* (...) i vegetació arbústica, en total 16 savines i després un nombre indeterminat de mates, romaní, estepa i xiprers.

Segona denúncia, atès l'informe sobre la determinació de l'incendi forestal de dia 27 de juny del 2003 a Bendinat, terme municipal de Calvià, elaborat pels agents de medi ambient, Josep Maria Mayor Pérez i Llorenç Florit Roig, en el qual es determina l'incendi com intencionat, encara que l'autor és desconegut. Atès l'informe dels serveis jurídics de data 29 de juliol del 2003, en el qual s'estableix que donada la gravetat dels fets s'ha de donar trasllat a la fiscalia de medi ambient perquè realitzi els oportuns aclariments. Per tot això, dia 25 d'agost del 2003 es va remetre a la fiscalia l'expedient administratiu per dur a terme les actuacions que s'estimessin oportunes i va entrar a la fiscalia dia 29 d'agost passat.

El tercer cas és, atès l'informe sobre la determinació d'incendi forestal de data 28 de juny del 2003, a les Comunes de Gènova, terme municipal de Palma, elaborat pels agents de medi ambient Josep Maria Mayor Pérez i Llorenç Florit Roig en el qual es determina l'incendi com intencionat, encara que la motivació és desconeguda també. Atès l'informe jurídic amb data 6 d'agost del 2003, el qual s'estableix que donada la gravetat dels fets denunciats s'ha de donar trasllat a la fiscalia de medi ambient perquè realitzi les oportunes actuacions. Per tot això, dia 13 d'agost de 2003 es va remetre a la fiscalia l'expedient administratiu per dur a terme les actuacions que s'estimessin oportunes. L'escrit va entrar a la fiscalia dia 26 d'agost passat.

El quart cas que s'ha passat a la fiscalia és atès l'informe sobre la determinació de l'incendi forestal de dia 28 de juny del 2003 a la pedrera de Son Quint, terme municipal de Palma, elaborat pels agents de medi ambient, Josep Maria Mayor Pérez i Llorenç Florit Roig, en el qual es determina l'incendi com intencionat també, encara que la motivació és desconeguda. Atès l'informe dels serveis jurídics de dia 6 d'agost del 2003, en el qual s'estableix també, lògicament, la gravetat dels fets s'ha de donar trasllat a la fiscalia de medi ambient perquè realitzi els oportuns aclariments. Per tot això, dia 13 d'agost es va remetre a la fiscalia i l'escrit va entrar dins la fiscalia dia 26 d'agost del 2003.

I la cinquena denúncia passada al fiscal mediambiental és també, atès l'informe sobre la determinació de l'incendi forestal de 13 de juliol del 2003 a Ca'n Tomadí, terme

municipal d'Andratx, elaborat per l'agent de medi ambient, Sebastià Grimalt Roig, en el qual es determina l'incendi com intencionat també, encara que la motivació és desconeguda, atès l'informe dels serveis jurídics de dia 7 d'agost del 2003, en el qual s'estableix, una vegada més, la gravetat dels fets s'ha de donar trasllat a la fiscalia, cosa que es fa dia 13 d'agost, es va remetre al fiscal i va entrar dins la fiscalia dia 26 d'agost.

És a dir, això referent a la pregunta que vostè em fa de quantes denúncies per presumptes delictes contra el medi ambient ha tramitat el Govern davant la fiscalia de medi ambient. Els que ha tramitat són aquestes 5 si no ho duc malament. Però això és la informació (...). Lògicament no se m'ha demanat quantes denúncies hem posat o hem obert i quants d'expedients sancionadors duim, no m'ho han demanat i per això no ho contestaré.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica intervé la Sra. Rosselló i Pons per un temps de 5 minuts. Té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, veig que hi ha 5 denúncies, majoritàriament sobre incendis forestals, cosa que crec que està bé, no faltaria més. Jo crec que aquestes qüestions han d'anar precisament allà on han d'anar, en aquest cas a la fiscalia de medi ambient, però és evident que hi ha moltes altres infraccions i no només infraccions sinó denúncies importants sobre el medi ambient que en aquest moment no van a la fiscalia de medi ambient i que és evident no només en el meu entendre, sinó segons la llei, en aquest moment i amb la llei a la mà hi haurien d'anar per una qüestió molt clara.

Primera, perquè el medi ambient també requereix d'un seguiment i no només d'un seguiment sinó també d'actuacions en alguns casos penals, no faltaria més, si entenem que el medi ambient té un àmbit en el qual no se li pot permetre infraccions que com he dit són per una banda, dites a més per part de la conselleria, o publicades en un diari, que majoritàriament són denúncies o aspectes relatius a residus, aigua i infraccions urbanístiques a zones protegides, o dins espais naturals, segons les dades que vostè em dona a la Conselleria de Medi Ambient des del juliol del 2003, idò cap actuació referent a aquest tipus s'ha duit a fiscalia. Això és evident que per a nosaltres és una deixadesa de cara a allò que són les competències que té clarament la Conselleria de Medi Ambient i sobretot l'administració ambiental, que és aquella que ha de vetllar perquè no hi hagi actuacions delictives en el medi ambient del tipus que sigui, malgrat pareixi que un delictes per exemple de construir un habitatge dins una zona protegida no hagi de ser duit a un fiscal, en aquest cas evidentment ho ha de ser, igualment que actuacions amb residus d'aigua.

Li vull recordar per exemple que n'hi ha alguns en el qual vostè crec que ja hi ha fet alguna actuació degut a una denúncia que es va fer per part de Comissions ara fa uns dies, en la qual hi havia des del mes de juliol una denúncia respecte un punt a Formentera, l'extracció d'arena i la destrucció d'una espècia

vegetal endèmica, *silene cambessedesii*, catalogada en el Catàleg Nacional d'espècies amenaçades, un sistema dunar dins ANEI i zona de domini públic marítim terrestre de Formentera, que suposam i esperam que ara sí que hi hagin actuat, però fins ara no hi havia hagut cap actuació.

Per altra banda també ens consta que des de la conselleria s'ha paralitzat i arxivat denúncies denunciades realitzades pels agents de medi ambient i evidentment no hi ha excessiu interès perquè determinades qüestions arribin a la fiscalia de medi ambient. A nosaltres això ens preocupa perquè el Govern de les Illes Balears vol i impulsa policia turística per preocupació precisament del sector, sobretot hotelier, perquè no hi hagi evidentment carteristes, n'hi hagi actuacions d'aquest tipus que a ningú li agraden, no faltaria més. Però en canvi en allò que són actuacions lesives per al medi ambient i delictes que són clars, en temes com dic d'infraccions urbanístiques a zones protegides i infraccions en temes de residus i també en temes d'aigua. Idò resulta que en aquest moment no hi ha..., es considera una actuació contundent i important que no perquè ser obsessiva, ni molt manco, sinó senzillament complir allò que les lleis en aquest moment diuen i sobretot complir amb un principi bàsic en allò que ha de ser una Conselleria de Medi Ambient i és que precisament, si no s'actua d'una manera contundent, la impunitat afavoreix la proliferació del delicte. Això ho diu el mateix fiscal de medi ambient a una revista que es va publicar fa poc per Sa Nostra i allà on clarament demostrava que hi havia una situació francament greu respecte la impunitat en delictes ambientals.

Per tant, nosaltres creim que estan molt bé aquestes 5 denúncies. No es tracta de fer denúncies si no són necessàries, a posta s'arxiven, no faltaria més, però sí tenir una cura molt clara i molt directe perquè totes aquelles infraccions que s'estan fent en aquest moment importants a nivell medi ambiental i que evidentment per temps no puc dir, però n'hi ha moltes que s'han presentat i que després evidentment no hi ha una actuació contundent per part de la Conselleria de Medi Ambient que en el nostre entendre és precisament la seva tasca com administració ambiental. Per tant, demanariem, si això ha de servir de res, que s'actués d'alguna manera seguint com dic totes les línies, o tots els processos que s'han de seguir, però que s'actués de manera clara i directe en allò que són delictes contra el medi ambient perquè els delictes contra el medi ambient és un delicte en contra d'un bé de tots, en contra d'un bé particular moltes vegades. Però sobretot són delictes molt importants que en aquests moments, com dic, existeix impunitat que a més són històriques des de fa molts d'anys i que precisament una Conselleria de Medi Ambient ha d'intentar que no succeeixin i sobretot com dic, per no afavorir la proliferació de més delictes ambientals.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. En torn de contrarèplica intervindrà l'Hble. Sr. Conseller de Medi Ambient també per un temps de 5 minuts.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT (Jaume Font i Barceló):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Sra. Portaveu, Sra. Rosselló, allò que fa vostè és greu, és molt greu i sobretot amb una falta de responsabilitat pens jo i li ho dic amb tota la seriositat, sense voler emprar cap paraula que pugui ser insultant en cap moment, ho subratll, sense que pugui ser insultant. Però això seu és greu, greu perquè vostè no fa un any era la consellera de Medi Ambient. I jo el primer de tot que li diré és que passar de l'administració autonòmica, de les seves funcionàries i els seus funcionaris que tenen una feina concreta i n'hi ha que tramiten els expedients i les denúncies i que poden dur els procediments sancionadors i anar directament a fiscalia és una obsessió, no dic de quin tipus, és una obsessió. I sobretot, quan fas la prova del cotó i el cotó surt brut.

Miri Sra. Rosselló, sap quants d'expedients de l'any 2000 i 2001 tenia vostè dins Qualitat Ambiental i Litoral que caducaven i els tècnics han hagut, abans de què caduquessin, tornar a rehabilitar perquè (...) per caducitat per no haver fet res? Desenes, desenes. És a dir, no és el fiscal mediambiental, no, ni la feina que toca fer, desenes, que s'haguessin arxivat i la causa hagués estat allà. Moltes d'aquestes són tal vegada una casa dins un espai protegit...

(Remor de veus)

No, no, em deixi xerrar perquè jo no l'he interrompuda gens i intentaré no perdre en cap moment el to, crec que fa tres vegades que parl amb vostè i no el perd, vostè l'ha perdut cada vegada, a veure si aquesta vegada empatam. Estam xerrant de coses serioses que lògicament, puc equivocar-me, però no (...) en tot cas allò que feim que sigui tergiversar.

Miri Sra. Rosselló, es va formular cap denúncia de Santa Gertrudis i es va passar al fiscal? No hi ha ni denúncia de cap agent ambiental, és a dir quan hi ha la primera anàlisi d'aigua, hi ha delicte més gros que aquest a Balears? No hi ha ni denúncia per part de cap agent mediambiental, per què? I està al jutjat i hauran de pagar. Sra. Diputada, hi ha una altra qüestió, hi ha cap denúncia formulada per cap agent mediambiental de la depuradora de Pollença, que fins i tot vostè haurà de comparèixer davant els jutjats? Per què no es va passar? Per què? Que un ciutadà denunciï un fet no lleva de què l'administració ha de córrer amb allò que és seu, cosa que vostè ni en un cas ni en l'altre va fer. Jo vaig haver de posar en marxa amb tot l'equip, em sap molt de greu.

Hi ha cap denúncia de la tala de les alzines dels tres pous de Son Vila a Pollença? N'hi ha cap? Hi ha sortit als diaris, ho han tret els mitjans de comunicació amb fotografies a les alzines tallades. Jo no n'he trobada cap. Jo li garantesc que jo tenc els mateixos tècnics que vostè tenia abans i quan els tècnics em diuen: "això ha d'anar al fiscal", això va al fiscal. Jo no donaré cap ordre, ni faré cap instrucció interna, com vostè va fer en el tema dels pous il·legals. Allò que em diguin els tècnics, que són els mateixos que vostè (...).

Però el més greu és allò que vostè ha dit aquí avui, jo no ho pensava treure i he demanat que m'ho fessin arribar. Miri, quan em diu que nosaltres actuam a unes pedreres d'arena a Formentera perquè Comissions Obreres..., jo amb Comissions Obreres xerr com amb tothom, però jo actuo per allò que els funcionaris de la casa em diuen, lògicament no vaig de rebot

d'associacions, siguin empresarials, sindicals o allò que sigui, la meua responsabilitat no passa per aquests llocs, sí per dur-me bé amb aquests llocs i crec que m'hi duc per altra part.

Vostè em diu "ha hagut d'actuar perquè un altre ha fet". Miri li ho cont perquè es veu que no ho sap. Dia 20 de març de l'any 2002, jo no era el conseller, el director general de Litoral, que vostè coneixia supòs, Don Onofre Rullan, supòs que xerrava amb ell i es comunicava, va enviar la petició de caducitat d'aquestes dues pedreres de Formentera al director general d'Indústria. I de l'expedient que havien obert vostès a això, a partir d'aquell moment no hi va haver res més. Què m'està dient Sra. Rosselló? Què m'està dient, que jo m'estic movent per una qüestió que m'està dient un sindicat? No, perdoni, nosaltres trobam un expedient que vostè ha instat perquè caduqués i no fan res més. I nosaltres, Sra. Rosselló, amb data 5 d'abril, hem acordat l'inici de procediment sancionador contra Don Carles Tur Escandell per les obres d'extracció d'arena sense autorització a la zona de servitud de protecció de la platja de's Migjorn, el contrari d'allò que vostè..., això vostè ho hagués pogut fer sense cap problema, dia 20 de març del 2002.

Indústria farà la seva feina, què insta com a tancament i perquè es vegi que no s'ha de menester el fiscal mediambiental, què insta com a tancament mitjançant aquesta denúncia la Conselleria de Medi Ambient? On tanca? Tanca dues parts, dins allà on és competent perquè l'altra és Indústria, allà on és la zona de servitud que és responsabilitat de Litoral i aquí demanen quins papers tenen aquesta gent i tanca a través de Protecció d'Especies perquè s'està afectant una espècie de flora..., em dirà no té res a veure..., vostè és d'òrdago. És a dir, em respecti això que jo li estic dient, allò que estan dient els tècnics i és un tema que el fiscal, que acab de venir de veure-lo, venc a veure-lo per altres qüestions perquè estam en contacte i perquè coordinam les feines, com no hauria de ser d'altra manera i coincidim total i absolutament.

Des de la Conselleria de Medi Ambient s'ha ordenat que en 15 dies se'ns presenti la documentació que es té damunt aquesta indústria per aquestes dues qüestions. La qual cosa vol dir que la Conselleria de Medi Ambient podrà tancar i això és allò que vostè hagués pogut fer en el març del 2002, aquelles dues parts de la pedrera, no el 100% de la pedrera, que estan afectades per un presumpte delictes que sí són responsables nosaltres i que és fer una extracció dins la zona de servitud i fer una extracció a un lloc allà on hi ha una fauna protegida. Aquesta qüestió, si s'hagués actuat l'any 2002, allò que haguéssim aconseguit és que de l'any 2002 a ara ha crescut aquesta pedrera més d'un 35%. Aquest tema ha estat tret amb ortofotografies pels agents mediambientals que vostè comentava l'altre dia.

Sra. Rosselló, la diferència és una, nosaltres ens ocupam d'aquests temes i vostè, que tenia la gran possibilitat de poder actuar com actuem nosaltres a Santa Gertrudis, la depuradora de Pollença, o en aquesta pedrera, amb aquesta falsedat que em sabia greu que quedés en el *Diari de Sessions*. Nosaltres en tot cas ens en feim càrrec.

Moltíssimes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Abans de debatre el segon punt de l'ordre del dia d'avui, agraïm la seva presència amb tots nosaltres. Gràcies.

II. Proposició no de llei RGE núm. 1715/04, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, relativa a reorientació dels doblers del conveni de carreteres.

Passam idò al segon punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la proposició no de llei RGE núm. 1715/09 presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida- Els Verds, relativa a reorientació dels doblers del conveni de carreteres. S'ha presentat també una esmena a la proposició no de llei per part del Grup Parlamentari Socialista amb RGE núm. 2342/04.

Per defensar la proposició no de llei té la paraula per part del Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts. Té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. La proposició no de llei que presentam, ho diu el seu títol i així està clar, la reorientació dels doblers del conveni de carreteres. Hem de recordar que l'any 98 quan es va signar el conveni de carreteres entre el Govern de les Illes Balears i el Govern espanyol hi havia per a construcció de carreteres 346,8 milions d'euros i que estaven prevists per dur endavant tota una sèrie d'actuacions en carreteres. A la legislatura 99-2003 hi va haver, com és sabut, una reformulació del projecte, amb un model de transport més respectuós amb el territori i el medi ambient, però evidentment no entrarà ara amb els detalls de l'oposició contundent que hi va haver per part del Govern de Madrid i que va dificultar dur endavant tot una sèrie d'actuacions que es volien dur a terme per part del Govern de l'anterior legislatura.

L'any 2003 hi ha una reconsideració, una vegada més, es retorna o es modifica respecte el conveni de carreteres del 98 i hem de dir que precisament en tema d'inversions ens trobam que actualment s'han invertit 25,78 milions d'euros del total del conveni de carreteres de la quantitat total que estava prevista. En aquest moment hi ha contractat per part del Govern de les Illes Balears 92,28 milions d'euros i en total queden 206,59 milions d'euros disponibles i per tant, un muntant quasi bé, no direm el 100%, però evidentment un elevat percentatge encara que es pot precisament reorientar i reconsiderar. Per tant, creim que és un bon moment econòmic i és un bon moment a nivell que encara hi ha tota una sèrie d'actuacions que encara no estan en marxa, però estan en disposició i per tant, es poden dur a terme.

En segon lloc, clarament tot allò que ha estat el conveni actual, el darrer signat per la consellera amb el ministre, estant gairebé en funcions. Però tots els projectes, alguns no tots, alguns projectes tenen un rebuig social important que fa necessari un replantejament, en el nostre entendre fins i tot projectes que no estaven ni planificats, ni inclosos dins el conveni del 98, ni tampoc estaven en els convenis electorals,

per dir alguna cosa, que són les propostes electorals dels distints partits, com és per exemple l'autovia Inca-Manacor per nomenar-ne algun, però n'hi ha d'altres. Per tant, aquest rebuig social nosaltres sempre hem considerat que era un tema molt important a tenir en compte i per tant, un element que en aquest moment també creim que és un bon moment per reconduir la situació social a les nostres illes.

En tercer lloc el canvi de Govern central fa preveure la voluntat de cercar projectes més idonis, jo crec que ja s'ha parlat molt sobre aquesta qüestió. És el moment per tant, més adequat per cercar una reconducció del conveni amb una línia més sostenible a nivell de mobilitat, una línia més racional, més intel·ligent diria jo i que tengui amb un sentit a curt i a mig termini, entenent que les carreteres no és l'única via per la qual s'ha d'entendre que es poden moure d'un lloc a un altre. I sobretot, no permetre actuacions tan impactants sobre el territori. Hem de recordar en aquest àmbit que Unió Mallorquina ha fet declaracions allà on defensa el desdoblament de les carreteres enfront de les autovies i autopistes i fins i tot, un mitjà de comunicació ho recull que les autovies i autopistes en el Pla Territorial de Mallorca es fan per imperatiu legal.

Per tant, nosaltres entenem que és un bon moment polític i social per entrar dins una reorientació dels doblers de carreteres, de renegociació d'aquest conveni que permetin en el nostre entendre i en la línia que nosaltres sempre hem defensat i defensarem de millorar el transport de les illes des d'una òptica de mobilitat sostenible perquè entenem que aquest és un element fonamental perquè precisament un conveni que només parla de carreteres ha de ser un conveni just, ha de ser per a tots, ha de ser sostenible ecològicament i econòmicament. Per tant, tots els ciutadans s'ha de poder sentir que d'alguna manera es fan actuacions en infraestructures per a tots, en benefici de tots. I en aquest sentit per tant, creim que no exclusivament s'ha d'entendre des del punt de vista com dic, d'exclusivament fer carreteres, sinó entendre des d'una òptica més ampla de transport i de mobilitat.

Per altra banda també plantejam dins aquesta proposició no de llei renunciar a les autovies i autopistes de nou traçat, hi ha sèrie de raons molt concretes que hem repetit també moltíssim, el segon cinturó, l'autovia d'Inca-Manacor, l'autopista Inca-Sa Pobla. Creim que aquestes autovies i autopistes no s'han de dur a terme per moltíssimes de raons, pel seu greu i gran impacte tant a nivell social com a nivell econòmic, com a nivell ecològic i mediambiental, i també perquè entenem que no resolen els problemes que realment es vol i es pretén resoldre, que és en primer lloc la mobilitat d'un lloc a un altre, fer-la de la millor manera possible i el més eficaç possible i, en segon lloc, el tema de la seguretat i, per tant, de creure que les persones o els vehicles que circulen per aquestes carreteres han d'estar amb un grau de seguretat important.

Creim, per tant, que s'ha de renunciar a aquestes autovies de nou traçat i precisament el que s'ha de fer és millorar els traçats actuals, amb desdoblaments on sigui necessari. Concretament nosaltres entenem que un dels desdoblaments importants pels quals nosaltres creim que s'ha d'apostar és el desdoblament de Palma-Manacor, que en aquest moment el consell insular precisament ha fet una aposta financera

importantíssima, que s'endeuta per molts d'anys per poder finançar un desdoblament d'aquest tipus, i per tant entenem que hauria d'estar inclòs dins aquesta reorientació del Conveni de carreteres, dels doblers; per altra banda també el que seria el desdoblament, el que és vertaderament per a nosaltres un desdoblament, entre Inca i Sa Pobla, i per tant millorar els traçats actuals i afavorir precisament en aquestes vies mesures per afavorir el transport públic, com són per exemple els carrils d'ús exclusiu per a bus a les carreteres periurbanes i en els accessos de les ciutats principals. En aquest moment no hi ha un sol carril, a Palma o enlloc, que faci itineraris periurbans, és a dir, carrils reservats a accessos a Palma per al transport públic, en aquest cas per a autobusos, que és la construcció, com dic, d'una via reservada per a aquests autobusos, en el cas, per exemple, de direcció S'Arenal-Palma o Inca, carrils reservats per a autobusos a la mateixa universitat, sinó que això no es contempla a l'hora de dissenyar les carreteres.

Nosaltres creim que precisament s'haurien d'incloure aquests aspectes perquè ho deia el Pla director sectorial de transport que es va fer l'anterior legislatura, que evidentment no es va aprovar, però que clarament deia que el fet de fins i tot posar tota una sèrie d'autobusos en marxa, en aquest cas per exemple permetre introduir a la ciutat 60 autobusos plens a l'hora punta, uns 6.000 viatgers, té el mateix efecte sobre la congestió del trànsit d'entrada que la construcció d'una nova autopista. És a dir, el fet de facilitar d'alguna manera que hi hagi aquests carrils que permetin l'entrada o anar amb autobusos faria innecessària totalment la qüestió que precisament tant es diu, que és necessari fer grans autovies i autopistes per al flux dels cotxes.

Nosaltres per tant creim que s'ha de renunciar a aquestes autovies de nou traçat, s'ha de millorar els traçats actuals amb desdoblaments on sigui necessari, però també apostant per un disseny de carreteres que vagin prioritant un transport públic que, com dic, hi ha molts d'estudis, molts d'aval que tampoc per temps no em puc esplaïar o no puc explicar, perquè realment si es fa un bon disseny que permeti que, com dic, els autobusos tinguin una via d'entrada i una via de circulació en els llocs on hi ha més trànsit, per exemple l'aeroport, etc., com he dit, idò permetria evitar moltíssima congestió de trànsit que es produeix a determinats punts.

Vull recordar, a més, si em permeten, que precisament a les Illes Balears, sobretot a determinats punts tant a Mallorca, sobretot, i a Eivissa, més que un problema de manca de traçat és un problema de congestió en determinats moments, en determinats llocs, i que actuacions pensades, dissenyades precisament per resoldre aquests problemes en aquests llocs, que són, com dic, factibles i fins i tot estan escrites i plantejades en el Pla director sectorial de transport de l'anterior legislatura, idò permetrien que hi hagués un millor flux del transport públic i en aquest sentit nosaltres, per tant, entenem que hauria d'estar inclòs dins aquesta reorientació dels doblers.

Per altra banda, també, un altre aspecte fonamental que nosaltres creim que hauria d'estar dins aquesta reorientació econòmica on es podrien adreçar doblers en lloc de fer aquestes autovies i autopistes que nosaltres consideram que no tenen cap sentit ni un, és precisament el desenvolupament de la possibilitat d'intermodalitat amb l'objectiu de facilitar

combinacions entre els diferents models d'aportació -a peu, cotxe, bicicleta- i models de recepció -bus, tren i tramvia. I ha una sèrie de qüestions que també estaven incloses dins el Pla director sectorial, com eren l'estació d'autobusos de Palma, autobusos de Palmanova, autobusos d'Inca, de Manacor, Pont d'Inca, en aquest cas a Mallorca, a Menorca, a Eivissa, que ara tampoc no explicaré, que en alguns casos són també infraestructures que no tenen un gran cost econòmic però que podrien ser també tengudes en compte a l'hora dels doblers que es pensaven de destinar a aquestes grans vies, idè destinar-los a fer aquestes actuacions que millorarien en molt la mobilitat, com dic, d'un lloc a un altre i sobretot des del punt de vista de millorar el transport públic que, al cap i a la fi, és un transport públic sobretot perquè és per a tots i no exclusivament, com dic, per als que tenen cotxe privat que, vull recordar aquí, hi ha 400.000 persones a totes les Illes Balears que no disposen de carnet de cotxe i, per tant, depenen del fet que una altra persona els pugui dur d'un lloc a un altre i que, per tant, disposi de cotxe.

Per altra banda, i ja acabant, el tercer punt de la nostra proposició no de llei és precisament impulsar el transport públic, que ha d'incloure, a més de tots aquests àmbits que ja he dit dins carreteres, el finançament de noves línies de tren sense perjudicar, evidentment, la demanda feta pel mateix Parlament de les Illes Balears de participar amb un mínim d'un 2% en el Pla estatal d'inversions ferroviàries que ja es va discutir a una proposició no de llei i que, amb aquesta entrada dins el Pla estatal d'inversions ferroviàries previst entre el 2000 i el 2007, serien 816 milions d'euros.

Per tant, per concloure, nosaltres presentem aquesta proposició no de llei, perquè entenem que és un bon moment, com dic, a tots els nivells: econòmicament, socialment i políticament i institucionalment, diríem, des del punt de vista de la situació que s'ha donat en el govern de Madrid i creim que seria un bon moment perquè entre tots els grups parlamentaris veiéssim aquesta necessitat que aquests doblers que hi ha es reorientin a millorar el transport de les Illes Balears des d'una òptica d'un model més sostenible de mobilitat que sobretot fos més just, com dic, més socialment correcte, per tant fos per a tots, per a totes les persones, també evidentment per a la gent que ens visita, que fos fluid, que fos segur i que permetés evidentment no fer impactes ambientals, territorials i socials de l'envergadura amb què es pretenien fer autopistes i autovies.

I per altra banda, evidentment, també, impulsar amb aquests doblers que hi pugui haver també millorar els temes de tren que, desgraciadament, estan en aquest moment en una situació molt minsa i, com dic, sense posar en qüestió el Pla estatal d'inversions ferroviàries.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Ara per defensar l'esmena RGE núm. 2342/04, del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Joan Boned per un temps de 10 minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, començaré precisament per justificar l'esmena que presenta el Grup Socialista i que proposa directament la supressió de la darrera part de la proposició que fa Esquerra Unida-Els Verds, on directament fa referència a noves línies de tren, i es diu així.

L'explicació que té la presentació d'aquesta esmena és molt simple i bona d'entendre. Entenem que no és desitjable ni podem mesclar dos temes importantíssims en infraestructures a la nostra comunitat autònoma com són carreteres i ferrocarril. Entenem necessari plantejar separatament el finançament de la xarxa ferroviària i, per tant, del ferrocarril del que és el Conveni de carreteres que hi ha signat, sigui quin sigui el futur que espera a aquest conveni. El futur del ferrocarril entenem que ha d'anar i va lligat al desenvolupament del REB; per tant ja tindrà el seu punt de suport. En qualsevol cas i si així s'entén necessari, sempre hi ha l'opció de presentar noves iniciatives buscant una millora del finançament d'aquesta xarxa ferroviària. A més a més entenem que seria d'alguna manera un greuge comparatiu aprovar tal com es presenta la proposició, pel simple fet -i també bo d'entendre- que la xarxa ferroviària és només a Mallorca, mentre que el Conveni de carreteres sí s'emmarca en resoldre necessitats en infraestructura de carreteres, que sí són a totes i cada una de les illes de la nostra comunitat.

Per tant entenem que sí s'ha de produir una reorientació del finançament d'alguns dels projectes inclosos en el conveni i que no siguin executats; no ha de suposar cap problema perquè sempre són moltes les necessitats que hi ha en carreteres a totes les nostres illes i seria desitjable que totes elles fossin millors i més segures.

I seguint dins el que és la proposta, la proposició no de llei que presenta Esquerra Unida-Els Verds, volem assenyalar que la millora de la nostra xarxa viària i de les carreteres és necessària. Aquest és un tema, aquesta necessitat, que no és discutible. Estam d'acord en el fet que la nostra comunitat autònoma no ha de quedar ni pot quedar endarrerida en el tema d'infraestructures, que estam d'acord també en el fet que són necessàries.

Però dit això també és cert que amb el concepte global de necessitats de la nostra xarxa de carreteres existeixen certes i clares discrepàncies entre el Partit Socialista i el Partit Popular, el que no vol dir tampoc, dit això, que no fos desitjable en la mesura del possible un consens en tot aquest tema si pogués ser. Aquestes discrepàncies o coincidències, que estan reflectides també a la proposició no de llei que presenta Esquerra Unida-Els Verds, s'emmarquen dins aquest ja polèmic i conegut conveni amb el Govern central de Madrid; dic polèmic conveni entre altres coses pel simple fet que és un conveni que arranca el 1998 i a dia d'avui encara no el tenim enllestit ni resolt. I vull dir sobre aquest tema concret del conveni que és aquest un tema que hem d'entendre no com un contracte; un conveni no és un contracte, un conveni és un recull de voluntat de dues parts que decideixen seguir un camí per arribar a un punt, però no és un contracte, tal com es proposa un contracte o com s'ha d'entendre un contracte, i per tant, entenent això, sí és replantejable un conveni i sí és revisable i renegociable per diferents raons, i aquest també ho és per moltes raons; no tan sols ho és pel fet de tenir diferències

quant a determinats projectes que s'inclouen en el conveni, i per tant seria desitjable, com ja he dit abans, intentar arribar a un consens, sinó que ho és també pel fet que resulta imprescindible revisar alguns dels criteris que s'inclouen en el conveni al marge, com dic, dels mateixos projectes.

Cal dir, respecte a aquest punt, que el Govern no ha de ser ni pot ser l'únic interlocutor amb l'Estat, amb el Govern central. Hem de recordar que les competències en carreteres en aquesta comunitat autònoma estan transferides als consells insulars; per tant el paper del Govern no ha d'anar més enllà del que li correspon realment, i no és més que coordinar, o sigui fer de coordinador o en tot cas d'intermediari, entre el Govern central i els tres consells insulars, que són els que realment tenen les competències transferides en carreteres.

A més a més aquest nou conveni recentment firmat, per cert de premsa i corrent, també es fixa en un tema que creim que és essencial: es crea una comissió de seguiment i control on tan sols hi és present, en nom dels consells insulars que, com he dit, són els que tenen les competències, un representant del Consell de Mallorca. Preguntam: i els altres consells?, no existeixen? No parl del conveni dels altres consells? Entenem que sí. On són els altres consells?

Un punt també important en el conveni és la figura que s'estableix, on diu que la titularitat d'aquestes carreteres una vegada estiguin acabades serà del Govern balear, i així mateix ho seran la seva conservació i explotació. Com quedam?, comunitat autònoma competències transferides, responsabilitat del consell, com pot ser?, competències dels consells i titular de les carreteres el Govern. No acaba de ser prou clar, és un tema que s'hauria de deixar lligat d'una altra manera.

I arribats a aquest punt també podem fer referència, per suposat, a la proposta del Sr. Matas fetes recentment al PSIB. Es tracta sense cap dubte d'una proposta trampa, entre altres motius, que són molts, però entenem que potser n'hi ha dos d'essencials; un perquè en realitat el que fa és desvirtuar l'esperit del que s'ha d'entendre com a planificació seriosa de carreteres, i ho fa perquè la proposta consisteix en no tirar endavant el projecte d'autovia Inca-Manacor, a canvi es demana que s'accepti sense més tota la resta de projectes; i el que ens preguntam és que aquest projecte no era el projecte estrella, aquest d'autovia Inca-Manacor, de la planificació del Partit Popular?, no era aquesta la columna vertebral de la proposta en carreteres del Partit Popular? Pretén potser el Govern balear que la resta de projectes al marge d'aquest segueixi el seu camí per lliure sense cap dependència d'aquesta columna vertebral? També resulta complicat entendre-ho; per tant potser el PSOE entén que no resulti tan fàcil tirar-ho endavant com pretén el Partit Popular, i entenem que es fa necessari un replantejament global d'aquesta planificació de carreteres perquè no vagi coixa de cap cama.

I què he de dir de la segona proposta, quasi quasi diria que exigència, del Sr. Matas al Sr. Antich? 180 milions d'euros més que ara reclamen; representa aquesta petició, clarament escenifica el fracàs -i ho dic així, fracàs- del Partit Popular a les Illes Balears i del president Sr. Matas per tal d'aconseguir, com havia promès, incrementar sense cap problema el finançament d'aquest conveni. No ho ha aconseguit perquè el conveni es

firma exactament amb la mateixa quantitat i el mateix finançament que estava firmat abans, i ara es pretén i s'exigeix per part del Partit Popular que el nou govern socialista aportí milions d'euros que el seu propi partit, governant a Madrid, es va negar a aportar.

Com havia dit abans, segur que trobarem fórmules per renegociar i reconsiderar alguns temes, si bé també creim que hauria de quedar clar que en aquells projectes o temes que estiguem tots d'acord no haurien de quedar encaixonats ni guardats enllloc, sinó que s'hauria de dur endavant, no hem de tenir-los aturats a l'espera que tinguem tots i cada un dels projectes resolts; n'hi ha que es poden dur endavant i entenem que així s'ha de fer.

I per acabar he de dir que des del Grup Socialista donarem suport a la proposició no de llei d'Esquerra Unida-Els Verds sempre que, evidentment, l'esmena que hem presentat sigui acceptada. I sí voldria fer una petita consideració perquè no hi hagi equivocacions ni errors, perquè he dit que justificam la presentació de l'esmena perquè es fa referència al transport públic, concretament al tren, en aquest tram que procuram suprimir, si bé en el darrer apartat del que sí acceptam com a proposta es parla d'impuls al transport públic. Això ho entenem perquè no parlam tan sols de tren, sinó que entenem que quan es parla de disseny de xarxa de carreteres s'ha de fer tenint en compte no tan sols les necessitats i prioritats del transport privat, sinó també aquestes necessitats de tot aquell que no té vehicle privat i necessita un transport públic, i que evidentment s'ha d'entendre que és millorable i que pot ser conseqüència directa de la reorientació d'aquest finançament del conveni de carreteres.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Boned. Ara s'obre un torn de fixació de posicions dels grups que no han presentat esmenes. Per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista té la paraula l'Hble. Diputada Maria Antònia Vadell per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta, per fixar la nostra posició sobre aquesta proposició no de llei presentada per Esquerra Unida-Els Verds, i també sobre l'esmena que ha presentat el Grup Socialista.

Nosaltres coincidim amb la Sra. Portaveu que ha presentat aquesta proposició no de llei en el fet que no només és un bon moment per renegociar aquest conveni de carreteres que es va signar ara fa poc, el mes de març d'enguany, sinó que es fa absolutament necessari. Aquest conveni està basat en un primer de l'any 98, en el qual, quan es va firmar, encara no hi havia transferides les competències als consells, les transferències en matèria de carreteres, i per tant s'ha basat pràcticament en ell i s'ha fixat una sèrie de modificacions que introduïen unes noves infraestructures, com l'autopista Inca-Manacor i el tercer carril de l'autovia d'Inca, entre d'altres, i s'ha basat també en

un pla de carreteres aprovat i elaborat molt de pressa per donar cobertura legal a aquest conveni de carreteres.

Nosaltres entenem que tot aquest procés s'ha fet a la inversa, perquè en primer lloc hi hauria d'haver hagut, com ja hem dit altres vegades, un pla integral de transports que fixàs tot el que fa referència a les infraestructures necessàries per poder-se complir, i sobretot tot això sota el paraigua d'un pla territorial que encara avui en dia no està aprovat. Per tant entenem que s'ha començat al revés, s'ha començat totalment al revés i és per això que pensam que aquest conveni no és el més convenient per a les nostres illes, sobretot des del punt de vista del nostre grup, que sempre hem defensat i defensarem un model d'infraestructures equilibrades i mediambientalment sostenibles, i equilibrades sobretot amb les dimensions del territori; unes infraestructures sobredimensionades entenem que no són les més adequades per la geografia i les dimensions de les nostres illes.

Per tant he de dir que estam d'acord amb aquesta proposició no de llei i nosaltres donarem suport a la primera part. També vull fer un petit comentari sobre l'esmena que ha fet el Partit Socialista, perquè estam d'acord en el fet que no s'haurien de mesclar els dos finançaments. Ja la mateixa exposició de motius de la proposició no de llei fa esment que dia 17 de març es va aprovar una proposició no de llei, la 2309/03, sobre el finançament del transport per ferrocarril. Són dues qüestions diferents i no estariem d'acord en el fet que els doblers que sobrassin de la construcció d'aquestes infraestructures que, en cas que s'aprovàs aquesta proposició no de llei, no es construïssin, se n'haguessin d'anar forçosament al ferrocarril.

Nosaltres coincidim amb el Partit Socialista que, necessitats en la millora de carreteres, n'hi ha moltes, i el que no voldríem tampoc de cap manera és que es perdés ni un sol euro quant al finançament. Creim que s'ha de conservar i s'ha d'exigir fins i tot més del que ha aconseguit el Partit Popular, que tan sols en aquest nou conveni, que hem de tenir en compte que comença el 2006 i acabarà el 2010, o sigui que fins al 2010 només s'han negociat 34 milions més d'euros, o sigui que tampoc no és que s'hagin romput cap os en aquest tema; s'han mantingut, això sí, els 206 que hi havia pendants, però només s'han aconseguit 34 milions més fins al 2010; per tant s'ha de tenir en compte que potser fins al 2010 seran absolutament insuficients per mantenir una xarxa de carreteres així com toca i per construir aquelles infraestructures i millorar, sobretot, totes les que fan falta.

Quant al finançament del ferrocarril jo crec que hi ha dues línies, com ja va ser demostrat. Una d'elles és el compliment del REB i l'altra és el pla d'infraestructures que es va aprovar per aquesta proposició no de llei. Per tant crec que no mesclaria aquestes dues coses.

I ja com a conclusió diré que votarem a favor en cas que s'accepti l'esmena del Grup Socialista i també votarem a favor d'aquesta proposició no de llei que presenta Esquerra Unida-Els Verds. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Diputada. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Joan Font per un temps de 10 minuts.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, primer de tot faré referència a l'esmena que ha presentat el Grup Parlamentari Socialista. Hi estam segurament d'acord, és a dir, trobam que no s'han de mesclar ous amb caragols. Això és un conveni per a carreteres; aquest mateix parlament em pens que va ser dia 17 de març que va aprovar ja una proposició no de llei en el sentit que deien la Sra. Vadell i el Sr. Boned, de demanar 816 milions d'euros al Govern d'Espanya aprofitant aquest 2% de les inversions ferroviàries que es fan amb caràcter general. Per tant no entenem per què s'han d'incorporar aquestes inversions ferroviàries a aquesta proposició no de llei.

De totes maneres a mi se'm presenta ara aquí un dilema d'un diputat inexpert, perquè com que feim comptes votar en contra de tota la proposició no de llei no sé fins a quin punt hem de donar suport o no a aquesta esmena. És a dir, consideram que aquesta esmena sí que té sentit, votar-la a favor, però per votar a favor aquesta esmena i llavors votar en contra de tota la proposició no de llei, la veritat...

LA SRA. PRESIDENTA:

No, Sr. Font, és que l'esmena l'ha d'acceptar la Sra. Rosselló. Si la Sra. Rosselló...

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Em perdonareu la meua inexperiència, però precisament aquest dilema que se'm presentava era producte de la meua ignorància.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per açò no s'ha de preocupar, que és la Sra. Rosselló la que ha de dir si l'accepta o no.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Dit això apel·laré a la indulgència dels diputats per fer-los una confessió: la veritat és que a mesura que m'he anat introduint en aquesta proposició no de llei m'han vengut de nou una sèrie de coses. Aquí es parla contínuament, i és un dels llocs comuns que se solen utilitzar contínuament aquí, d'una negociació de la sobirania de les Illes Balears a l'exposició de motius d'aquesta proposició no de llei. Jo la veritat és que quan es parla de sobirania de les Illes Balears no sé ben bé a què es refereix, perquè si no m'equivoc la sobirania pertany al poble espanyol, però vaja, si no m'equivoc; no sé exactament a què es refereixen amb aquesta sobirania, no sé si és que es refereixen a una autarquia..., és a dir, aprofundir dins al sobirania a canvi de no rebre cap inversió ni una, perquè després ens diu: "...per decidir sobre una matèria en la qual tenen la competència".

Aleshores aquí el que es fa és confondre dos termes. Per una banda es parla de la competència estatutària, que correspon en carreteres a la comunitat autònoma, però per altra banda tenim unes competències perfectament establertes en aquest conveni de carreteres. De qualque manera consentiríem perdre un poc de sobirania i una sèrie de competències a fi que es fessin unes inversions que no s'han fet mai aquí a les Illes Balears. Perquè aquest conveni, a part de recuperar les anualitats pressupostàries que durant el pacte de progrés no es varen aprofitar, és a dir, 57.650 milions de pessetes que hi havia en el conveni de l'any 98, a més a més aquest conveni, com molt bé ha dit la Sra. Vadell, també -el que s'ha firmat, el conveni que es va firmar dia 12 de març- també representa 34,7 milions en expropiacions, és a dir, les expropiacions en el conveni del 98 corresponien, era una competència que corresponia directament al Govern de les Illes Balears; en aquest cas el Govern de l'Estat participarà amb aquests 34,7 milions de pessetes per adquirir els terrenys.

Per tant no sé quin sentit té parlar de negar la sobirania de les Illes Balears o per decidir sobre una matèria en la qual tenen la competència. La veritat és que no ho sé, perquè precisament aquest conveni es fa perquè es puguin desplegar una sèrie de coses que la nostra competència, minsa en inversions en aquest sentit, minsa en finançament, faria que no es poguessin dur a terme.

Per altra banda podem parlar de renegociació. Quan es parla de renegociació jo també voldria recordar aquí als senyors diputats que en el conveni hi ha..., o el conveni ja contempla, ja preveu la seva pròpia modificació de trams, és a dir, aquí, a la clàusula primera de l'apartat 2, no sé si tenen el conveni, però precisament contempla la modificació, supressió o addició de trams diferents dels previstos inicialment a l'annex primer d'aquest conveni, evidentment a proposta de la Comissió bilateral mixta de programació, seguiment i control. Per tant queda clar que per fer certes modificacions a les carreteres previstes inicialment el mateix conveni ja preveu una reformulació, dins el mateix conveni ja es contempla la seva modificació. És evident que parlam de modificacions sempre que no alterin el pressupost final. En cas d'alterar el pressupost final és evident que el que s'hauria de fer seria renegociar una altra vegada el conveni.

Nosaltres abans de les eleccions, després de les eleccions, per part del Partit Popular i en aquest cas motivat per les declaracions que va fer el Sr. Antich, al qual nosaltres no volem frustrar les seves legítimes aspiracions a convertir-se en ambaixador de les Balears a Madrid, en absolut, per les declaracions que va fer, clar, ens vàrem espantar un poc perquè, clar, eren declaracions com per exemple les del *Diari de Mallorca*, 9 de març, "*no habrá dinero para la autovía Inca-Manacor*". Després -tot s'ha de dir- el Sr. Zapatero va demostrar un altre tarannà, perquè així mateix va dir "*tengo un compromiso de lealtad institucional con todos los gobiernos autonómicos; necesitamos una etapa donde el Gobierno de España no distinga colores y gobiernos autonómicos. Como ha sucedido en estos últimos años tendré la misma actitud de respeto y diálogo institucional con el gobierno de Baleares, que es del Partido Popular, que con el Gobierno de Andalucía, que va a ser del Partido Socialista*". En canvi el Sr. Antich, tres dies després, deia: "*Si Zapatero ocupa la Moncloa no*

habrá dinero del Estado para la autovía Inca-Manacor, y ese dinero de destinará a infraestructuras más adecuadas, como el desdoblamiento de la carretera Palma-Manacor, que ahora no tiene financiación de la Administración central", *Diari de Mallorca*, 9 de març.

Per tant veim que efectivament són dues opinions o dues actituds que contrasten: el Sr. Antich intercessor i intermediari d'aquestes illes, i per altra banda el Sr. Zapatero, que diu que efectivament complirà el conveni. Per això, clar, nosaltres ens vàrem espantar un poc, i per això vàrem proposar al Partit Socialista i a Unió Mallorquina la proposta famosa d'ajornar, d'aparcar l'autovia Inca-Manacor, que pareixia que era el *casus belli* entre els diferents partits i el més conflictiu de tots, a fi que, també per part del Govern de l'Estat, es complementàs amb 180 milions d'euros més, més una equiparació amb Canàries. Estam a l'espera que el Partit Socialista ens digui qualque cosa al respecte; pareix que Unió Mallorquina ha donat el seu vist-i-plau, de manera que esperarem. De totes maneres dir o record que per modificar aquest conveni, ja el propi conveni preveu les modificacions.

Respecte a la participació dels consells, que ha dit el Sr. Boned, jo li voldria recordar una cosa: jo aquí tenc una acta de la sessió de dia 12 de febrer del 2002, que va celebrar la Conferència Sectorial de Carreteres, a la qual hi participà el Sr. Francesc Quetglas, el Sr. Antoni Pascual Ribot, conseller d'Obres Públiques i Urbanisme del Consell Insular de Mallorca, la Sra. Joana Maria Barceló Martí, presidenta del Consell Insular de Menorca i l'Hble. Vicent Tur Torres, vicepresident primer del Consell Insular d'Eivissa i Formentera, evidentment feien feina amb el conveni que s'havia signat l'any 98. En aquesta acta hi ha un punt a l'ordre del dia que és referent a la comissió bilateral mixta de programació, control i seguiment del conveni de carreteres; llegiré textualment perquè crec que és bo del tot: s'acorda que entre els membres integrants de l'esmentada comissió bilateral, per part de l'Administració de la comunitat autònoma -és a dir, el que era la composició de la comissió bilateral mixta a l'any 98, no quedava clara, deia que hi hauria tres representants, quatre representants per part de l'administració de la comunitat autònoma, i aquí de qualque manera en aquesta acta el que es reflecteix clarament és que varen determinar, varen especificar, varen concretar qui havia de formar part d'aquesta comissió mixta-, diu: "s'acorda que entre els membres integrants de l'esmentada comissió bilateral per part de l'Administració de la comunitat autònoma hi haurà un representant dels tres consells insulars. Així mateix, vist que les obres que queden del conveni incideixen majoritàriament a l'illa de Mallorca, a proposta del Sr. Antoni Pascual, s'acorda que, en representació de les tres institucions insulars hi acudirà el Sr. Gonzalo Aguiar". Com que tampoc el conveni no ha canviat tant respecte del 98, dic no ha canviat tant, és a dir, jo no me barallaré amb adjectius si ha canviat substancialment o no, el que va fer la consellera d'Obres Públiques va ser conservar aquest acord i aquest acord és el que finalment s'ha duit al conveni firmat el mes passat, on, efectivament, hi ha un representant del consell, que és el representant del Consell Insular de Mallorca.

Per altra banda, volem celebrar que per part d'Esquerra Unida i Els Verds aproximem posicions. Recordam que es

varen manifestar a l'any 98, quan es va firmar precisament aquest conveni a l'Estat, es varen manifestar davant el Consolat de Mar i deien que efectivament no estaven d'acord, no necessitàvem nosaltres més carreteres. Ara ja diuen que sí i parlen dels desdoblaments allà on sigui necessari, però en el 98 deien que no eren necessàries més carreteres, cosa que ja està molt bé.

Pel que a nosaltres respecte políticament, és evident que no hi estam d'acord. Nosaltres consideram que els criteris que ha de seguir aquest Govern són la millora de la mobilitat dels ciutadans, la millora del transport d'una societat com la balear, que és bàsicament una societat de serveis i per tant precisa rapidesa amb les comunicacions; millorar la seguretat amb carreteres més segures i un respecte al medi ambient, atenuant al mínim l'impacte mediambiental.

Per tant, és evident que nosaltres votarem en contra d'aquesta renegociació, consideram que aquest conveni està negociat, està acordat, està aprovat; ja s'han començat les obres de quatre obres que contempla aquest conveni: variant de Lluçmajor, variant d'Inca, autopista Arenal-Lluçmajor, Ronda Sud de Ciutadella, i crec que, una vegada més, es demostra l'eficàcia del Partit Popular quan gestiona els doblers públics. Volem que amb quatre anys les infraestructures que estan contemplades en aquest conveni siguin una realitat.

I per la meua part, res més. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Ara procedeix la suspensió de la sessió per un temps de deu minuts, per la qual cosa es demana al grup proposant si podem continuar.

Molt bé. Així, ara pertoca la intervenció del grup proposant per fixar la posició i assenyalar si s'accepta l'esmena, per un temps de cinc minuts. Té la paraula la Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, contestant l'esmena que ha presentat el Partit Socialista, dir que s'accepta aquesta esmena, entenent per això que tots els temes relacionats amb el ferrocarril o amb la xarxa ferroviària idò serà a través del desenvolupament del REB i, per tant, tenint en compte, com també jo he fet esment que s'havia aprovat una proposició no de llei, en la qual, per part del Parlament de les Illes Balears, hi havia una opció clara i unànime de demanar el finançament per a més línies de tren i per tant participar d'aquestes inversions ferroviàries del Pla estatal, jo no tenc cap inconvenient en, no només acceptar l'esmena, sinó que sigui un tema que esper i estic convençuda que sigui així, que puguem dir que tenim més tren i millor xarxa ferroviària el més aviat possible, no només a l'illa de Mallorca, sinó que sigui possible també a la resta d'illes, tot i tenint les dificultats que existeixen.

Dit això, per tant, també vull agrair al PSM el seu suport a la proposició no de llei que ha presentat el nostre grup. I dir, evidentment, tant al Partit Socialista com al Partit Socialista del PSM, idò que compartim clarament la necessitat que un transport públic és absolutament necessari a les nostres illes;

que millorar les carreteres ningú mai no ha dit que hi estigui en desacord, mai ningú, i que, en aquest sentit, tot depèn després de com entenem que ha de ser una carretera i perquè ha de servir, si per fer més via o realment per aconseguir unes millors respecte, com s'ha dit també, a la seguretat i sobretot respecte a la mobilitat i, com dic, de tots, no només d'una part que té o disposa de cotxe privat i vull insistir en aquest tema.

I passant al Partit Popular, evidentment a l'esmena ja no hi faré referència, estic contenta que hi hagi un apropament entre el Partit Popular i Esquerra Unida i Els Verds, m'ha paregut que el Sr. Font anava per aquí; i de fet que amb els seus arguments que ha utilitzat, que jo ara li vull dir una sèrie de qüestions, idò veig que evidentment hi ha, pareix, un cert apropament i aposta no entenc com així no donen suport a aquesta proposició no de llei. I aniré per aquí.

En primer lloc, crec que no ha entès certes coses, jo li puc explicar molt clarament. En primer lloc, les competències en tema de carreteres són competències dels consells insulars i les competències en el tema del pla de transports és competència del Govern de les Illes Balears. En el tema de carreteres, els consells, d'una banda o d'una altra, han intentat fer alguna cosa, en tema de transports no s'ha fet pràcticament res des que ha començat aquesta legislatura, precisament un pla de transports que s'ha demanat, no s'ha fet, que estava fins i tot aprovat, està dins un calaix i no surt a la llum. I evidentment, en el tema de transport el Govern, com dic, que té la competència no ha fet res més que el tema del conveni de carreteres, que és una competència dels consells insulars, qui evidentment qui té o dóna la cara davant o parla amb el Govern, en aquest cas estatal, és el Govern de les Illes Balears. Però posant les coses clares, jo no sé si no ho ha entès, però aquí les competències les tenen els consells insulars, es va fer una transferència i les competències en el tema de govern les té, el Govern hauria de tenir sensibilitat pel tema de transports, baldament parli de carreteres. I els consells insulars haurien de tenir també sensibilitat, no només sensibilitat, haurien de tenir clarament que una carretera també s'ha de contemplar des del punt de vista de millorar el transport públic.

En segona, el finançament. Miri, el finançament és que hi ha un mal finançament en aquesta comunitat autònoma, jo no hi entraré; és a dir que hi hagi un conveni per fer determinades infraestructures, és que no faltaria més, que nosaltres tenim el sistema fiscal pitjor que hi ha a l'Estat espanyol, per tant no sé quin problema hi ha que no entén la sobirania i no sé què. L'important és que ningú vol perdre una quantitat de doblers, que ja he explicat quins eren, en la seva totalitat, que són necessaris per dur endavant una sèrie d'actuacions de millora, entre d'altres coses de carreteres, però que fomentin i que millorin el transport públic, insistesc, per això. Per tant, competències clares i finançament evidentment també, amb la qual cosa no sé quin problema hi ha.

En segon lloc, el conveni accepta modificacions. Idò, si accepta modificacions, al nostre entendre, que és una qüestió positiva, creim que ara és un moment bo per resituar-se respecte del que ha estat precisament aquest conveni que es va signar d'una manera diríem ja amb una situació no massa adequada, però no entrarem en això, i que, com dic, pretén o que es pretenien dur endavant una sèrie de projectes que, al

nostre entendre, vull insistir, són absolutament innecessaris i que no responen a cap necessitat que existeixi en aquestes illes ni a cap argument que se li pugui donar, perquè no té cap justificació possible i que per tant en aquest sentit jo crec que és el moment de poder fer aquest tipus de modificacions, i que vagin encaminades a millorar, com dic, elements que vostès, a més, diuen que també hi creuen, que és la seguretat i el tema dels impactes mediambientals.

És a dir, volem reduir l'impacte mediambiental, el Partit Popular ho ha dit, el Partit Popular ha dit que vol millorar la seguretat; idò, evidentment, per millorar la seguretat, per minvar els impactes ambientals, es tracta de fer actuacions en infraestructures de carreteres que evidentment no vagin exclusivament, com a objectiu, la velocitat, quan la velocitat és un dels paràmetres, i això inclosa bibliografia a munts, que és el que provoca més accidents i és la primera causa, precisament, o és una de les primeres causes d'accidents, en aquest cas fins i tot mortals, que hi ha, que és el tema de la velocitat. Que, a més, millorar la seguretat significa millorar també un transport públic segur que pugui utilitzar tota aquesta gent, que no té, com dic, carnet de cotxe, millorar la seguretat és senyalitzar, millorar la seguretat són moltes actuacions que es poden fer, que ara no li llegiré, que estan fins i tot escrites en aquesta cambra o estan escrites en el Diari de Sessions d'aquesta cambra, a través d'una comissió que es va fer, precisament, sobre l'estudi de la sinistralitat i en la qual es deia clarament quines eren totes aquelles actuacions que s'haurien de dur a terme per minvar o per millorar la seguretat de les carreteres, i en cap moment feia referència a fer autopistes i autovies per fer més via. Per tant, si volem millorar la seguretat haurien d'estar d'acord a intentar que hi hagi més flux, més possibilitat que el transport públic funcioni, per tant fer carreteres amb aquest concepte, millorar carreteres, millorar la senyalització i fer sobretot una mobilitat que no incrementi excessivament la velocitat.

I en segon lloc, si vostès volen, i creuen, a més, perquè així ho ha dit, actuacions amb menys impacte ambiental, evidentment una autovia o autopistes de les que s'han aprovat en el Pla director sectorial de transport de Mallorca, o altres actuacions que es pensen fer a Eivissa i a Menorca, però evidentment no entrarem a cada una; evidentment això jo crec i supòs que qualsevol persona que tenguí una mica d'idea del que significa un impacte mediambiental, que és un consum elevadíssim de territori, que és evidentment fins i tot destruir zones protegides i que, a més, genera tota una sèrie de problemes que, malgrat aquí hi hagi una idea absolutament diríem desprestigiada respecte dels temes de la contaminació per CO₂, és un tema que també s'ha de tenir en compte, té uns efectes col·laterals que, evidentment, nosaltres creim que si realment creuen que els impactes mediambientals s'han de minvar, evidentment aquest conveni de carreteres s'ha de reorientar.

Per tant, i per finalitzar, crec que el PP ha donat tota una sèrie d'arguments amb els quals pràcticament està d'acord amb aquesta proposició no de llei, i per tant no entenc que al final idò voti en contra. Crec que caldria que tots els grups parlamentaris vessin com a una part important, que ara és un moment idoni, com dic, econòmicament, socialment i a més per unes circumstàncies polítiques que hi ha hagut, per fer una

reorientació d'aquests projectes i sobretot per aconseguir dues coses que ha dit el representant o el portaveu del Partit Popular: millorar la seguretat i minvar l'impacte mediambiental.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Així idò entenem que l'esmena és acceptada i es passarà a la votació del text, suprimint el paràgraf darrer.

Vots a favor? 7 vots a favor.

Vots en contra? No, no, s'ha acceptat l'esmena i queda ja redactada la proposició de la manera. Vots en contra, 9.

Abstencions? Cap.

Idò, així, queda rebutjada la proposició no de llei relativa a reorientació dels doblers del conveni de carreteres.

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

Gràcies, bones tardes.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS