



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2013

Núm. 43

Presidència de l'Honorable Sra. Lourdes Bosch i Acarreta

Sessió celebrada dia 24 d'abril del 2013

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- | | |
|---|-----|
| 1) RGE núm. 1507/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic per carretera. | 614 |
| 2) RGE núm. 1856/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a protecció de les muntanyes submarines. | 619 |
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Bones tardes, senyores i senyors diputats. Començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. PONS I FULLANA:

Gràcies, Sra. Presidenta, Assumpció Pons substitueix Misericòrdia Sugrañes.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Sí, gràcies, Sra. Presidenta, Miquel Jerez substitueix María José Bauzá.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Sí, Sra. Presidenta, Cati Palau substitueix Jaime Fernández.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 1507/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic per carretera, i RGE núm. 1856/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a protecció muntanyes submarines.

1) Proposició no de llei RGE núm. 1507/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a transport públic per carretera.

Per defensar la Proposició no de llei RGE núm. 1507/13, per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Joan Boned, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, en aquest cas, aquesta primera proposició no de llei va referida a una qüestió que pot ser a l'illa de Mallorca passa desapercebuda, però que a les illes de Menorca, Eivissa i Formentera és un greu problema, em referesc al transport públic per carretera.

El transport públic en general, en tots els seus vessants, tant el transport aeri, transport marítim, com ferroviari o per carretera, és, sense cap dubte, un element fonamental en el present i en el futur econòmic de les Illes Balears. Però, com dic, en aquest cas volem parlar d'un tema molt concret dins aquest transport públic general, em referiré al transport públic per carretera i bàsicament a la problemàtica que envolta aquest tipus de transport públic a les illes de Menorca, Eivissa i Formentera, on no hi ha, com tot sabem, transport ferroviari i, per tant, aquest sistema de transport públic és l'únic possible en aquestes illes.

Parlam d'una competència transferida als consells, però que es ve detectant des de fa ja uns anys la insuficiència econòmica i pressupostària per poder desenvolupar correctament polítiques en matèria de transport públic en aquestes tres illes. Són iguals, exactament iguals que a Mallorca moltes les necessitats que els ciutadans d'aquestes illes tenen en matèria de transport públic i, com he dit, clarament insuficient el finançament d'aquestes

administracions insulars per fer feina en aquestes àrees. Els he de dir que no es tracta que aquesta capacitat de finançament dels consells insulars per poder treballar en transport públic s'hagi estancat, que podria ser un dels riscos, perills o de les situacions reals. A Menorca, a Eivissa i a Formentera la capacitat de finançament per treballar en matèria de transport públic per carretera, com dic, no s'ha estancat sinó que s'ha reduït dràsticament, i quan dic reduït és que, fins i tot, està molt per sota dels mínims.

Posaré un exemple, en el pressupost de l'any 2010, a la passada legislatura, al Consell Insular d'Eivissa, igualment que al de Menorca, hi arribava una partida provinent del pressupost de la Direcció General de Transports per un import de 450.000 euros. En això, ja que reiteradament s'havia manifestat des dels representants i responsables polítics en el consell insulars d'aquestes illes la insuficiència d'aquesta partida, a la passada legislatura es va convenir amb el Govern i a Menorca i a Eivissa i hi arribava, al marge d'aquests 450.000 euros provinents directament del pressupost de la Direcció General de Transports, una partida d'1.500.000 euros com a conveni específic amb el Govern destinats, com dic, a transport públic per carretera.

Això l'any 2012 ja va començar a patir retalls. Aquesta partida de 450.000 més 1.500.000 va quedar únicament i exclusivament en 450.000, el conveni d'1.500.000 euros ja no es va firmar, va desaparèixer, va deixar d'arribar als consells i, per tant, els consells insulars es trobaren que només els arribaven aquests 450.000 euros. Però, per si això no era suficient, aquest 2013 la situació encara ha anat a pitjor, i ha anat a pitjor perquè ja no hi arriben ni els 450.000 euros. Per tant, en poc temps, i des que governa el Partit Popular, els consells insulars es troben que han perdut els convenis d'1.500.000 euros, han perdut l'aportació de 450.000 euros i allò que destina la conselleria i la Direcció General de Transports a Menorca, a Eivissa i a Formentera és exactament zero euros.

Com dic, ja sabem que és una competència que és dels consells, però això ens porta novament a una situació greu, difícilment suportable que és el finançament que reben els consells per gestionar les àrees que són de la seva competència. Tornam que es veu que és clarament insuficient allò que correspon als consells per gestionar determinades àrees, i es fa més necessari que mai cercar una nova proposta de finançament d'aquests consells que englobi no tan sols allò que els correspon per al seu dia a dia sinó que també revisi, d'una vegada per totes, allò que arriba en funció de les competències transferides, i d'entre elles d'aquesta de la qual els parl.

Per tot això, des del Grup Parlamentari Socialista entenem que és necessari, que és imprescindible, en primer lloc, constatar aquesta insuficiència pressupostària dels Consells de Menorca, d'Eivissa i de Formentera per poder fer polítiques mínimament decents en matèria de transport públic per carretera. A més d'això, entenem que es fa necessari instar el Govern de les Illes Balears que es doti econòmicament i es distribueixi de forma equitativa el pressupost de la Direcció General de Transports de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori als quatre consells insulars.

També entenem necessari que el Govern de les Illes Balears negociï conjuntament amb els consells insulars convenis en matèria de transport públic per carretera per a les illes de Menorca, Eivissa i Formentera amb el Govern d'Espanya. I quan dic que negociï amb els consells és perquè parl de convenis al marge del conveni de tren.

I, finalment, també entenem necessari, imprescindible, que s'insti el Govern de les Illes Balears a negociar novament l'aprovació de convenis específics amb els consells insulars perquè se'ls transfereixi més del que hi arriba en aquests moments per poder treballar, com dic, en transport públic per carretera.

Són quatre punts crec que prou clars, crec que prou justos. La situació que es viu a les tres illes de Menorca, Eivissa i Formentera en matèria de transport públic és penosa; qualsevol que pugui anar a aquestes illes veurà, i posaré l'exemple d'Eivissa, que és el que conec més de prop, com a Eivissa el transport és més car, més dolent i el consell no té possibilitats reals d'emprendre polítiques que permetin endreçar aquest transport públic, cosa que afecta els residents de l'illa, d'aquestes illes, durant tot l'any i també molt especialment els turistes i visitants que ens arriben durant la temporada d'estiu.

Crec que si tots tenim clar que un dels greus problemes és l'excessiu nombre de cotxes, de vehicles a les nostres illes, una sortida que es veu la més clara de totes ha de ser poder aparcar els vehicles privats i tenir un transport públic digne que substitueixi la necessitat d'aquest transport privat. Però si no tenim possibilitat material o econòmica de fer i treballar en la millora d'aquest transport públic mai no aconseguirem que les nostres illes puguin estar i puguin viure d'igual a igual, els uns i els altres, amb aquest tema. I quan dic d'igual a igual ho dic perquè per un motiu o per l'altre llavors segurament s'argumentaran les raons i els motius que provoquen aquesta situació, però el cert és que, posaré l'exemple dels dos darrers anys, el 2012, a l'illa de Mallorca, s'hi ha destinat per part de la Direcció General de Transports, en matèria de transport públic terrestre, uns 70 milions d'euros. I el 2013 uns 60 milions d'euros, després dels retalls. Doncs, he de dir que dels 70 milions del 2012 a Menorca, a Eivissa i a Formentera només arribaren 900.000 euros i dels 60 milions de 2013 a Menorca, a Eivissa i a Formentera no hi va arribar ni un sol euro. I crec que és de justícia que això s'ha de reequilibrar, s'ha de reconduir i hem de cercar la fórmula perquè tots, totes les illes puguin treballar dignament en el transport públic.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

S'ha presentat una esmena RGE núm. 4310/13, per part del Grup Parlamentari Popular. Per a la defensa d'aquesta esmena té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Veramendi, per un temps de deu minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, Sra. Presidenta. Primeramente, también recordar que las competencias, como bien ha dicho el Sr. Boned, en transporte terrestre por carretera, y a lo largo de la argumentación lo ha ido olvidando, están transferidas a los consells insulares de Ibiza, de Menorca y de Formentera mediante la Ley 13/98, de 23 de diciembre, por consiguiente, desde el año 98.

La asignación económica del traspaso se reflejó ya en tal ley, siendo en su momento dotada económicamente con la cantidad que se estimó oportuna y que fue aceptada por las administraciones que asumieron la gestión. A partir de ese momento se sobreentiende que el sistema de transporte que cada uno de los consells insulares implanta en su territorio es sostenible, y más cuando la propia concepción de las concesiones administrativas de transporte terrestre, que usted no ha citado, se basan en el concepto de riesgo y aventura.

El transporte regular por carretera tiene la obligación de hacerse por el sistema de riesgo y aventura, por lo tanto, las concesiones deben ser autosuficientes sin necesidad de aporte económico exterior. Es cierto, también es cierto que este objetivo no es fácil, se debe alcanzar con los años progresivamente, siendo misión de la administración velar para que se cumpla progresivamente.

En estos años han existido muchas variaciones respecto a aquellas concesiones primitivas, y ha llegado a ser muy, llamémoslo, caprichoso en muchos casos, podríamos poner muchos ejemplos, alcanzando una sobredimensión de difícil encaje presupuestario. Así, en muchas ocasiones la oferta no se ha ajustado a la demanda real de transporte público, por ello, a lo largo de los años, se han solicitado diversas ayudas para sufragar el déficit de transporte público.

Con la aprobación, durante un gobierno del PP, del Plan director sectorial de transporte, mediante el Decreto 41/06, de 28 de abril, se firmó el convenio de colaboración más importante con los consells insulares que tenían tal competencia para poder desarrollar las acciones que están recogidas en el plan que tenía una vigencia, por eso dice que ha acabado, de cinco años. Así, las cuantías económicas fueron de 450.000 euros anuales para Ibiza y Menorca y de 70.000 anuales para Formentera. En ningún caso estas cantidades se concibieron para sufragar el déficit que se generaría en el transporte público de las islas, además, a lo largo de los años se han ido firmando varios convenios de colaboración entre las distintas administraciones en materia de transporte terrestre, como los que se hacían puntualmente, Sr. Boned, con la Conselleria de Presidencia, no básicamente con Movilidad, pero eran puntuales. Tales convenios también están finalizados.

Recordemos que es obligación de la administración que lleva la gestión ordinaria del transporte terrestre hacer que el servicio no sea deficitario y, repito, máxime cuando la propia concepción del servicio es a riesgo y aventura.

Eso es lo que están haciendo ahora el Govern y los consells insulares, que, desde el primer día de la legislatura, hacen un trabajo de racionalización de la oferta totalmente impecable, cosa que no se puede decir de la pasada legislatura cuando ustedes gobernaban los consells insulares. Y ahora, obviando sus responsabilidades, dibuja un gran problema como si ocurriera en esta PNL. Aquí es donde la actual colaboración del Govern es total, prestando toda la capacidad técnica de conocimientos y recursos para facilitar la racionalización del sistema, que es muy importante.

Ejemplo, se lo pondré, el 19 de marzo del 2012 se firmó un convenio de colaboración entre el Consorcio de Transportes de Mallorca y el Consell Insular de Menorca para transferir el conocimiento y tecnología de billeteaje, aprovechando que el Consorcio de Transportes de Mallorca tiene un trabajo muy avanzado en este sentido, cediendo hasta 25 máquinas de venta de billeteaje para los autobuses. Así, si el proyecto que lleva a cabo el Consell Insular de Mallorca lo hubiera contratado desde cero le hubiera costado la friolera de 826.000 euros, gracias a aprovechar la capacidad y la colaboración técnica del Consorcio de Transportes de Mallorca así como la tecnología compartida el proyecto reduce su coste en un 88%, y no les pasa de 75.000 euros, un gran ahorro. Desde luego, no cabe duda de que ésta es la mejor manera de colaboración, ayudando a ahorrar mucho del escaso dinero público que hay, y se hace con proyectos de mucho valor, como le he puesto un ejemplo, modernizando el sistema de transporte público y poder completar la informatización integral del servicio de transporte público por carretera de Menorca.

Así, con esta transferencia tecnológica, se homogeneiza el transporte interurbano, en este caso de carreteras de Menorca, mediante un sistema de tarificación única, más práctico para los usuarios y permite un mejor control y gestión del transporte público, pudiéndose obtener información en tiempo real sobre el número de usuarios y además conseguir un ahorro importante en los gastos de mantenimiento y explotación del servicio. Por lo tanto, ahorran en inversión, en mantenimiento y en explotación. Es una triple aportación del Govern, en este caso, al Consell de Menorca.

Además, gracias a este convenio, el Consell Insular de Menorca da un importante paso para formar parte del grupo de administraciones que disponen de sistema de control y gestión del transporte público totalmente informatizado, hecho muy importante. Además, el Govern, de la misma manera, también colabora continuamente en todo tipo de ayudas técnicas que se le solicitan, ya sea en el sector del taxi, que por cierto usted, Sr. Boned, ni lo cita, ya sea en el sector de transporte regular de autobuses, ya sea en el transporte discrecional que tiene sus diferencias. Claramente, ésta es la importante y fructífera forma de colaboración que en estos momentos da el Govern a los consells insulares.

Además, el pasado 14 de marzo el Govern puso en marcha, por primera vez desde la transferencia, la Comisión Interinsular de Coordinación del Transporte por Carretera, la primera desde que se transfirió la competencia. Así, el Govern pretende fomentar y facilitar la comunicación e intercambio de información sobre los transportes terrestres, entre éste y los diversos consells insulares que tienen esta competencia transferida. Entre las funciones de esta comisión de coordinación destaca la de unificar los criterios de aplicación de la normativa vigente y de planificar la estrategia de transporte por carretera aplicable en nuestras islas. En esta primera reunión se aprobó su reglamento y se estableció su periodicidad. Por consiguiente, la coordinación, en este caso, está ya puesta en marcha y sobre todo de cara a la futura ley de movilidad de transporte.

Por lo tanto, como ve, la colaboración del Govern y los consells insulares con esta competencia es en diversos aspectos, es importante y está dando sus frutos tecnológicos y de ahorro, tanto técnicos de coordinación como de ahorro de fondos públicos, siendo una colaboración con repercusión ampliamente económica.

No quiero dejar de hacer brevemente unas consideraciones, Sr. Boned, al texto, y veo que encima las hace mal en su PNL. Nos habla al principio, me ha sorprendido, del transporte público en sus diversas vertientes aéreo-marítimo. Yo creo que se le ha ido un poco la mano con esta afirmación, no creo que haya un transporte público aéreo o marítimo en España, está totalmente liberalizado en Europa, el transporte aéreo no es público desde el año 92, es totalmente privado, sólo es público en ciertos países que todos ya sabemos. También se le ha ido un poco la mano cuando, y además lo repite en su PNL, habla de distribuir el presupuesto entre los cuatro consells insulares. Yo, Sr. Boned, el Consell Insular de Mallorca no tiene tales competencias, desde el 98 las sigue teniendo el Govern de las Illes Balears, en Mallorca las ejerce el Govern. Simplemente es porque me ha sorprendido no por el texto sino porque incluso lo ha repetido en su intervención.

También habla en el texto de limitaciones presupuestarias, lamentablemente, tras el paso por el Govern y el Consell de Mallorca, tanto de ustedes como de sus socios de gobierno, la situación presupuestaria de la Dirección General de Transportes del Consorcio de Transportes de Mallorca y de SFM es muy, muy, muy ajustada, necesita todos los fondos públicos asignados, y más con la situación y deudas encontradas. Además, Sr. Boned, este mismo debate creo que con usted no, pero con otros compañeros suyos ya lo hemos tenido cuando se han aprobado los presupuestos de esta legislatura. En su momento ya hicieron demagogia al respecto, la conozco, y confío que esta vez no caigamos o no caigan en el discurso fácil y demagógico.

La situación se la he dicho muy clara, es ésta, como le he explicado, el Govern colabora ampliamente, pero, como no puede ser de otra manera, dentro de sus posibilidades. Por ello, el Grupo Parlamentario Popular hemos presentado una enmienda corta, real y actual de lo que el Govern puede hacer, de lo que puede hacer, no se engaña a nadie, y hace en esta situación y en esta competencia transferida. Por ello, no sé si la

apoyarán o no, le leeré el texto, es: "El Parlament de las Illes Balears pide al Govern de las Illes Balears colaborar técnicamente -que es lo que puede realizar- con los Consells Insualres de Menorca, Ibiza y Formentera en los proyectos de mejora del sistema de transporte público terrestre por carretera en las islas de Menorca, Ibiza y Formentera."

Como ve he sido muy claro, ésta es la situación que hay y esto es lo que sigue haciendo el Govern a pesar de la penuria económica.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Torn de fixació de posició del grup que no ha presentat esmenes. Per part del Grup Parlamentari MÉS té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda, per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Per part del nostre grup donarem suport a la proposició no de llei presentada pel Grup Socialista i compartim els arguments que ha donat el Sr. Boned. Jo crec que la comparativa com apuntava de tots els anys, respecte de la situació en què es troba Menorca, realment ens obliga a una reflexió i a una reacció.

És cert, com s'ha apuntat també, que tot deriva de decisions anteriors que arrossegam i que no arribam a resoldre sobre el finançament dels consells, i jo diria que el pecat original que és el finançament del transport, des de la transferència per part de l'Estat que realment hem quedat sempre molt per davall de la mitjana. Se'ns diu, se'ns pot estar apuntant fins i tot que es gasta massa en transport i que el transport, a base de traslladar a través de la fórmula de risc i ventura als concessionaris el possible benefici, doncs estaríem gastant massa perquè hauríem d'anar..., i som els que menys gastam de l'Estat pràcticament.

És que és complicat sempre autoflagel·lar-nos amb la despesa que tenim, quan compares la despesa pública en transport de qualsevol comunitat autònoma de l'Estat, i és molt superior a la nostra, però infinitament superior a la nostra, sobretot si compares, si sumes la despesa que hi fa l'Estat, més la despesa que hi fa la comunitat autònoma. I en el cas concret de les illes, hi hauríem de sumar diputacions i tots els que realment hi fan una tasca en aquest sentit.

Per tant, la filosofia del Partit Popular d'extrema austeritat i d'anar a peu, o cadascú que hi vagi amb el seu cotxe, aquesta s'aplica aquí, només s'aplica aquí. Als altres llocs, com a mínim un sent com es disculpen, o que diuen que s'arriba fins on es pot, però no et matxuquen a insistir que encara estam molt per damunt i que els peus ens surten de les flassades, no ho sé, és que és una qüestió realment per fer-s'ho mirar.

I certament, l'any 98 quan es fa la transferència amb els 80 milions de pessetes d'aquell moment, bé, vivint dins la misèria en què vivia tothom, es va trobar que era positiu, de fet Mallorca se sent discriminada de l'aportació que se li fa. Es veu clarament que en aquell moment no es podia aspirar absolutament a res en tren, ni en continuar. I Mallorca diu que no, Mallorca el 95-99 no és del mateix signe polític que el

Govern i diu que no a aquelles transferències. Però diu no, primera perquè no té el nivell de submissió que en aquell moment tenien Menorca, Eivissa i Formentera, però també perquè és ver que era tancar-te, era no poder fer res.

Menorca, Eivissa i Formentera, segurament és que tenien una situació tan negativa, històricament tan negativa, que encara albiraven una millora només amb aquella transferència i la suma de les dues coses degué dur a decidir-ho. Perquè pensin que la transferència completa de l'Estat a les Illes Balears, que s'havia produït molt poc abans, un parell d'anys abans, era realment miserable. La transferència de transport als consells, comparada amb la que havia vingut de l'Estat a les Illes Balears, és bona. Estam en els nivells, dic, tan miserables que hem de fer qualificatiu comparatiu respecte d'aquella situació que visquérem. Afortunadament hi ha hagut una explosió dins el transport públic els anys noranta i els anys 2000, sobretot de l'Estat, basta veure les xifres i basta veure el desplegament que s'ha fet arreu, per veure on hem quedat nosaltres. Una potència turística mundial, amb una densitat d'utilització de transport enorme, sobretot en moments punta. Basta veure les polèmiques que vivim a l'illa d'Eivissa amb el tema del taxi, o amb altres qüestions per veure realment la importància del sector i la importància que podria tenir un transport discrecional en condicions.

Bé, això no és així, hi ha hagut aquests apedaçaments a través dels convenis que apunta el Sr. Boned i certament s'ha fet un esforç, un esforç però, que si no el resollem des de l'estructura i des del sistema de finançament, doncs sempre farà mal fer-lo a través de convenis puntuals. Però com a mínim hi havia aquest apedaçament, ara realment ha quedat a pa i aigua, han quedat a pa i aigua. Jo vull pensar que no només hi ha una qüestió arquitectònica d'arquitectura institucional, sinó que hi ha un element de fons, hi ha el no creure en el transport públic, hi ha un retorn al transport privat i a tot el que representa no donar suport al transport públic. Si s'insisteix en què només hi haurà el transport públic que paguin els concessionaris que hi guanyin doblers, ja dic jo que la funció social del transport públic està condemnada a la desaparició. Per tant, per aquí anam, per aquí anam.

I crec que això és al que nosaltres no donarem suport, avui ens hem trobat amb una proposta que només ho toca tangencialment amb un tema sensible i important com el de les illes, però crec que ens hem arribat a trobar amb un debat de calat sobre el paper que ha de jugar el transport públic en el país. Per descomptat, pel seu contingut literal donarem suport a la proposició del Grup Socialista i també com a símptoma i gest de la discrepància amb una altra manera d'entendre el paper que ha de jugar el transport públic en el país.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

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

Intervenció, doncs, del grup proponent per fixar la posició i assenyalar si accepta l'esmena per un temps de cinc minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Vagi per davant que no acceptarem l'esmena i no l'acceptarem perquè no aporta res, absolutament res d'allò que necessiten Menorca, Eivissa i Formentera per poder treballar dignament en transport públic per carretera.

I miri Sr. Veramendi, el que vostè fa habitualment és pura i simple retòrica, però a més a més en aquest cas és retòrica inútil, que no serveix absolutament per a res. Vostè ho agafa tot amb paper de fumar i el seu argument és que l'exposició de motius parla d'un transport públic aeri i marítim, que diu vostè que és una barbaritat. Si vol que li diguem com vostè està pensant li ho podem dir, vostè què pensa que és transport col·lectiu privat? Jo, Sr. Veramendi, m'agradaria que vostè realment pensàs quan diu les coses, perquè el transport aeri i el transport marítim, li faig saber que els slots no els agafa qui li dóna la gana, quan li dóna la gana i com li dóna gana, i les línies marítimes no les posa ni les agafa qui li dóna, quan li dóna la gana i com li dóna la gana, és un transport públic de gestió privada, punt. Li agradi o no li agradi, Sr. Veramendi, i ho pot dir com li doni la gana, però és transport públic, no és un transport privat de cada un, no anam tot junts, anam col·lectivament, per això supòs que per a vostè deu ser transport col·lectiu privat, o alguna altra barbaritat semblant.

Però miri, el Sr. Alorda ha dit una cosa que és molt encertada, clar, aquí el problema de fons és en aquest traspàs de competències, en el traspàs de competències i amb la necessitat d'uns consells insulars a un determinat moment de veure's obligats a acceptar aquestes competències, i un que no tenia tanta necessitat i que no ho va fer. I què està passant ara? Que aquest que no ho va fer té el 100% del finançament del Govern balear i el Govern balear treballa el 100% del seu pressupost per a Mallorca i els altres que s'apanyin, que es facin fotre, que és igual, no són d'aquesta comunitat autònoma, no tenen cap dret, ni poden exigir res, ni tenen cap reclamació a fer a aquest Govern balear, perquè, com que es varen traspasar les competències, malgrat sigui una porqueria el que hi arriba en finançament, és igual, els hem d'oblidar, els hem d'arraconar, els hem de deixar allà.

Sr. Veramendi, s'ha de ser una mica més seriosos! No podem abandonar tres illes perquè a vostè li sembli que, com que Mallorca està ben finançada i ja té el seu problema resolt, les altres ja s'apanyaran, això és..., vostè és de l'illa grossa, però és bastant província aquest concepte.

Miri, em parla vostè d'un pla de transports i el que vostè ha de saber és que aquests 450.000 euros als quals vostè ha fet referència, varen ser objecte entre altres coses d'una negociació la passada legislatura amb el Govern progressista, perquè amb el Govern del Partit Popular no arribaven ni a la meitat d'aquesta xifra, era una autèntica porqueria el que arribava, i amb una negociació es va millorar en aquests 450.000 dels quals vostè ara parla i que no són gràcies al Partit Popular. Però, a més a més, llavors hi havia el conveni d'1,5 milions, perquè hi havia consciència de les necessitats que tenien les illes menors i hi havia la voluntat d'avançar i millorar en el finançament.

I aquí el que hi ha són dos conceptes, Sr. Veramendi, de transport públic: un, dues opcions, la del PP, no fer res i cadascú que s'apanyi, són concessions i el resultat econòmic d'aquestes concessions han de donar resultats perquè millori aquest servei, si no ja s'apanyaran! I un altre, el concepte progressista, on es veuen quines són les necessitats, es veu a qui s'ha d'ajudar i per què, i es mira l'interès general i s'anava millorant poc a poc. Ara no, ara ho han tombat tot, ho han tirat tot endarrera, clar, han tornat al seu concepte, allò privat és el que val, allò públic no el volen veure ni en pintura. Això és el que fa el Partit Popular.

Miri, quan vostè em parla del conveni amb Menorca amb la seva proposta, tenc la sensació, jo, com a diputat d'una d'aquestes illes afectades, que el que vostè ens ven és, mirau, us donam allò que no ens falta a nosaltres i com que nosaltres no ens serveix per a res i ho tenim aquí arraconat, ho podeu fer servir vosaltres si us va bé, no perquè hi tingueu dret, sinó perquè a nosaltres ens sobra. I no és això, Sr. Veramendi, tots som ciutadans d'aquesta comunitat autònoma, tots tenim els mateixos drets i vostè no pot avalar que un pressupost de 70 milions es quedi íntegrament a Mallorca, no ho pot fer. Cap conveni justifica aquest desastre, cap! Ni cap acord entre Govern i consells, ni cap competència transferida, no hi ha res que justifiqui aquesta barbaritat.

Miri, ja li dic, no podem acceptar la seva esmena...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Boned, ha acabat el temps.

EL SR. BONED I ROIG:

Vaig acabant, Sra. Presidenta.

... no li podem acceptar perquè tenc la sensació que no ha entès quin és el problema que tenen Menorca, Eivissa i Formentera, que li importa molt poc els problemes que tenen els ciutadans d'aquestes illes, que no hi ha voluntat per part del Govern ni del Grup Popular de resoldre aquest greu problema i el que els interessa és que únicament se'n parli cada mes de novembre i desembre quan arriben els pressuposts i es presenten les esmenes perquè això millori. No els interessa parlar-ne més.

Repetesc, és molt trist que s'arraconi i que es faci política en contra d'un nombre important de ciutadans de tres illes d'aquesta comunitat autònoma. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Votació de la proposició no de llei RGE núm. 1507/13.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 1507/13, relativa a transport públic per carretera.

2) Proposició no de llei RGE núm. 1856/13, presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a protecció de les muntanyes submarines.

A continuació passam al debat de la segona i darrera proposició no de llei RGE núm. 1856/13 presentada pel Grup Parlamentari Socialista, relativa a protecció de les muntanyes submarines.

Per part del grup parlamentari proposant té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Boned, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, no he tengut sort amb la primera, a veure si amb la segona tenc més sort i hi ha qualche mínima opció que vagi endavant qualche proposta.

Per al nostre present i per al nostre futur, ja hem dit més d'una vegada que és fonamental i és importantíssima la preservació del nostre entorn, la preservació del territori, del paisatge. I al mateix nivell es troba hem de dir la mar, que, sense cap dubte, també necessita de polítiques de preservació.

En el nostre entorn marí hi ha determinats indrets que també han de ser objecte d'una especial preocupació i protecció. Un d'aquests punts d'especial interès es troba al canal entre les illes de Mallorca i les illes d'Eivissa i Formentera i em referesc a les muntanyes submarines i més concretament a l'Emile Baudot, l'Ausiàs March i a Ses Olives.

Aquests tres cims formen un dels sistemes d'elevació submarina més importants del Mediterrani occidental. Aquestes muntanyes són un indret d'excel·lent interès per a la seva conservació. Composen un indret d'especial valor ecològic i no tan sols per la presència d'espècies sota diferents estatus de protecció, sinó perquè també s'hi troben hàbitats sensibles per a espècies d'especial interès.

A l'entorn d'aquestes muntanyes submarines s'han documentat fins a 29 espècies protegides, que són vulnerables i que estan amenaçades. Per posar alguns exemples: dofins, calderons, tortugues babaues i cargoles tritó. En aquests hàbitats sensibles per a peixos i altres components importants de l'ecosistema, també s'hi han fet importants descobriments. Entre aquests descobriments podríem citar grans camps de corall bambú, pràcticament desaparegut en el Mediterrani; l'esponja carnívora, protegida pel Conveni de Barcelona, o la gorgònia de profunditat, observada per primera vegada en el Mediterrani.

Totes aquestes dades i d'altres, moltes altres, figuren a diversos estudis fets per Oceana des de l'any 2006 en aquest entorn. I si bé és cert que per part de la Secretaria General de Pesca del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, s'ha presentat una proposta de protecció d'aquestes muntanyes submarines, no és menys cert que resulta clarament insuficient per preservar els hàbitats a l'entorn dels cims Ausiàs March, Ses Olives i Emile Baudot, sobretot per preservar-ho d'un important perill que pateixen aquests indrets, com és la pesca d'arrossegament, la pesca d'arrossegament incontrolada. Els estudis realitzats demostren la presència de nombroses marques d'arrossegament en el seguiment fet per Oceana durant temps, durant anys i aquest arrossegament està clar que posa en greu perill els hàbitats de les espècies associades d'especial interès.

Per tot això, entenem que resulta necessari que el Parlament de les Illes Balears constati que la delimitació de zona de protecció de les muntanyes submarines en aquest canal de Mallorca, entre l'illa de Mallorca i les d'Eivissa i Formentera, que proposa la Secretaria General de Pesca, és clarament insuficient per preservar els hàbitats protegits del seu entorn. Aquest Parlament de les Illes Balears ha d'instar, insta la Secretaria General de Pesca del ministeri a estudiar la protecció de tot l'àmbit inclòs a una delimitació de 2.800 quilòmetres quadrats, dividits en dues zones, que servien per preservar aquests cims, aquestes muntanyes submarines i l'entorn d'afectació més directa.

I el Parlament també ha d'instar el Govern de l'Estat a prohibir que en aquest àmbit de 2.800 quilòmetres quadrats i aplicant normativa vigent i el principi de precaució, la pesca destructiva dels hàbitats esmentats sigui, com dic, prohibida i es passi a un sistema de control que no sigui clarament destructiu, incontrolat i que al final el que farà serà exhaurir tot per allà on passa i totes aquestes facultats i tot aquest entorn privilegiat al qual m'he referit al llarg de la intervenció, segurament, si no es fa alguna cosa per regular aquesta activitat, acabarà desapareixent i aquestes muntanyes, valor clar de l'entorn de la mar de les nostres illes, segurament desapareixien com a tals punts, indrets de valor.

Per tant, els demanaria que s'estudiassin amb deteniment la proposta, no és desgavellada, demana que s'insti el Govern de l'Estat que amplii aquelles propostes en les que està treballant i que per tant, cerquem una fórmula de preservació d'aquest entorn marí, que, com he dit abans, conjuntament amb l'entorn, el nostre territori i el paisatge terrestre, conformen un autèntic tresor no només ecològic, sinó que precisament per això són un valor imprescindible i fonamental per al present i futur de les nostres illes, sobretot si el vinculam, com així crec que ho podem fer perfectament, a la nostra principal indústria que és el turisme. El turisme segurament tindrà més interès en venir quan pot trobar indrets com aquests en un bon estat, que si el que feim és arrasar indrets com aquest i el que tenim és el mateix que tenen tots els altres. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Torn de fixació de posicions. Per part del Grup Parlamentari MÉS té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda, per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Per expressar el suport del nostre grup a aquesta proposició no de llei. Tindrà la mateixa sort en el cas del nostre grup que amb l'anterior. I realment sumant-nos a la darrera reflexió que apuntava respecte del vessant turístic, nosaltres, que subscriuim sobretot la qüestió mediambiental que feia la reflexió el Sr. Boned, també creim que la simple notícia, l'actitud, més enllà de l'usuari que pogués arribar a gaudir d'aquests espais, el missatge i el que representa una destinació turística que preserva el seu medi ambient, que preserva la seva biodiversitat, que s'hi posa al davant en aquest tipus de mesures, creim que ja transmet una notícia positiva, ja és una qüestió que resulta empàtica, que resulta agradable, que resulta positiva per a qui la rep, i creim que aquests són els tipus de missatges que nosaltres hem de transmetre, en lloc dels contraris que ens tornen fer caure dins el parany d'una versió del Mediterrani consumista i que realment vol acabar amb els seus indrets i els seus elements paradisiacs que l'han caracteritzat.

Bé, en aquest cas concret, certament s'hi ha estat treballant des de fa anys, l'anterior govern va fer la sol·licitud al ministeri, com també ja ho havien fet directament Oceana i distintes entitats, en aquest sentit de preservar aquests espais; s'havia fet una demanda més àmplia, em sembla que fins i tot hi havia hagut debats en aquest parlament, i al final ha resultat jo crec que decebedora la reacció del ministeri.

Els hàbitats de corall estan protegits, és a dir, això no té cap dubte, el maèrl està protegit i per tant aquí del que es tracta és de donar seguretat jurídica i tranquil·litat de dir on són per poder prendre les mesures escaients de cara a la seva protecció i de cara a la informació a qui actua sobre aquell espai, perquè estigui avisat que l'espai està protegit i que tindrà unes conseqüències doncs la pesca d'arrossegament o qualsevol feina que es faci allà, o qualsevol activitat que pugui ser agressiva amb els valors de la biodiversitat que s'hi intenten protegir.

Per tant quan s'intentava promoure que les tres muntanyes o el gruix de les muntanyes de tot el que representa i tot el que apunta tan exhaustivament, o jo crec que amb prou densitat ha explicat el Sr. Boned, s'esperava unes dimensions de l'ordre de les que apunta la proposta de la proposició no de llei, quan ha quedat reduït a la proposta als dos cims de dues de les muntanyes, doncs la veritat és que ha quedat flac, flac, en bona mesura perquè, ja dic, com que l'hàbitat està protegit, el fet que la delimitació sigui tan flaca fins i tot podria tenir algun aspecte contraproduent de venir a indicar que és el que tenen a vegades els catàlegs, que allò que està fora de la delimitació no està protegit. És molt delicat quan es fan delimitacions exhaustives d'aquestes característiques, que val més pecar per excés que per defecte.

Per tant aquí hi ha hagut un missatge, dins aquests primers treballs que estava fent, s'hi està continuant treballant per veure si s'és més generós en la protecció, si es va més enllà del que és estrictament obligatori, perquè ja dic que per directives europees això es tractaria d'una simple precisió però que els espais estan protegits, i creim que seria molt millor donar un plus, molt més quan l'Estat espanyol té obligacions internacionals encara per complir d'espais marins a protegir, queda moltíssima extensió per cobrir els objectius que s'han establert a nivell del Mediterrani, i per tant compliria un parell dels seus compromisos, diguem-ne, fent una delimitació molt més ampla.

Per part del nostre grup tot allò que tenim a veure amb el principi de precaució en aquest sentit i mantenir aquesta riquesa evitant, evidentment, la pesca d'arrossegament sobretot i, com s'apunta aquí, la pesca destructiva damunt els espais més sensibles, crec que al final, la pesca i tot, tothom en treu benefici, i per tant ho han anat recollint i ho han anat acceptant i assumint totes les confraries quant al que han estat les reserves marines, que si de tot d'una es veien amb suspicàcies ara en són avaladors i defensors, i creim que en aquest camí encara s'ha d'avançar i aquest canal de Mallorca és un dels que hem de tenir més presents.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Llufríu, per un temps de deu minuts.

LA SRA. LLUFRIU I ESTEVA:

Gràcies, Sra. Presidenta. El maèrl i el coral·ligen, com bé deien, són hàbitats protegits pel Reglament de la Comunitat Econòmica Europea 1967/2006, de mesures de gestió per a l'explotació sostenible dels recursos pesquers de la Mediterrània, en concret l'article 4.2 prohibeix la pesca d'arrossegament, entre d'altres, als hàbitats de maèrl i coral·ligen.

A les Illes Balears aquests hàbitats només es donen a fondàries d'entre 30 i 100 metres. A les muntanyes del canal de Mallorca, Fort del Francès, Ausiàs March i Ses Olives, no hi ha estudis oficials -ho repetiré: no hi ha estudis oficials- que demostrin la presència de maèrl i coral·ligen, només hi ha algunes filmacions del grup ecologista Oceana. De fet els podria dir que una d'aquestes muntanyes, concretament la denominada Ses Olives, és a tanta fondària que és biològicament impossible que hi hagi les comunitats de què parlem.

Tot i no tenir proves oficials, la secretària general de Pesca, en aplicació del principi de precaució, vol prohibir la pesca d'arrossegament fins als 150 metres de fondària, molt més avall d'on viuen aquests organismes, de manera que s'assegura la protecció del maèrl i coral·ligen.

Des de la Subdirecció General de Protecció de Recursos Pesquers s'està fent feina per tal de delimitar amb exactitud les coordenades geogràfiques de les zones en què hi ha fons de la naturalesa sobre les quals tant la reglamentació comunitària com la que fa referència al mateix *plan de gestió* estableixen restriccions per a determinades activitats pesqueres. Una vegada es disposi d'aquesta informació, segurament en un curt termini de temps, es procedirà a elaborar el projecte que sigui procedent de disposició normativa, del qual evidentment es demanarà informe a totes les parts implicades: Instituto Español de Oceanografía, sector pesquer, comunitat autònoma de les Illes Balears...

Difícilment, Sr. Boned, com vostè diu, després de tot el que jo he dit abans la Secretaria General de Pesca del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient ha presentat una proposta de protecció de les muntanyes submarines del canal de Mallorca; dic difícilment perquè pel que sembla encara s'està fent feina. Difícilment també li afegiria, Sr. Boned, que si encara no ha estat presentada es pot constatar que la delimitació de la zona de protecció de les muntanyes submarines del canal de Mallorca és insuficient per preservar els hàbitats protegits de coral·ligen i maèrl del seu entorn. Jo francament, Sr. Boned, és que..., no és que sigui difícil, és que fins i tot si no està presentat, si no es té la delimitació clara, jo quasi li diria que és fer de pitonissa, és que és mirar per una bolla de vidre el futur, bolla que jo per descomptat no tenc.

Per tant el nostre vot pel que fa referència al punt número 1 serà en contra.

Pel que fa al punt número 2, demana que s'estudii ampliar la protecció de tot l'hàbitat inclòs a la delimitació de 2.800 quilòmetres quadrats proposat per l'organització Oceana. Li he dit abans que no hi ha estudis oficials que demostrin la presència de maèrl i coral·ligen, no hi ha presentada encara cap proposta, però segons vostès cal instar la secretària general de Pesca del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient a estudiar ampliar-la. La veritat, tot els nostres respectes per Oceana, però jo sempre he vist començar una casa pels fonaments, no per la teulada. Si encara no tenim la proposta difícilment podem estudiar ampliar-la. Per tant, pel que fa referència al punt número 2 el nostre vot també serà contrari.

Pel que fa referència al punt número 3 ja hem dit que s'hi està fent feina, i quan hi hagi una proposta del Govern de l'Estat, com no pot ser d'altra manera, aplicarà el que diuen les normatives. Donar a entendre el contrari no és de rebut.

Jo, Sr. Boned, no voldria que interpretàs malament la intervenció que acab de fer, però la proposició no de llei i referida a la proposta de la secretària general de Pesca del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient jo quasi diria que és precipitada. Com li he dit abans tot el respecte per Oceana, però, Sr. Diputat, açò no és suficient. Preservar, li puc assegurar que sí, sempre, tots hi estam d'acord, però les coses s'han de fer com toca.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Vol fer ús de la paraula per contradiccions el grup proponent? Té un temps de cinc minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sra. Llufríu, vegem, segurament vostè diu que no hi ha proves ni estudis oficials; és cert, si jo no dic que sigui..., ni tan sols no he dit que allò de la Secretaria de Pesca sigui un decret ja final, aquí posa "proposada" per la Secretaria...

Miri, i que el seu grup parlamentari ho desconegui és perquè segurament no hi té molt d'interès. Jo li diré una cosa: miri, hi ha qui realment hi té interès, i no tan sols hi té interès sinó que porta molts d'anys -el Sr. Alorda també hi ha fet referència- molts d'anys treballant en aquest indret, molts d'anys, i té estudis més que suficients, més que interessants per a qui té interès a conèixer-los.

Miri, veu això, veu aquesta taca verda i aquesta? Són la proposta del ministeri de protecció. Això no és un invent, eh?, això és en el que està treballant la Secretaria de Pesca. I veu tota aquesta taca grisa i totes aquestes taques grises en tot aquest entorn? Són barques d'arrossegament que estan pescant. Miri l'entorn d'aquesta taca verda; aquesta que no té ni tan sols proposta de protecció, Ses Olives, també hi té damunt i al seu entorn barques d'arrossegament esprement tot aquest fons marí. Igual que aquí.

Miri, Sra. Llufríu, dades, n'hi ha; estudis oficials, li ho repetesc, segurament no perquè ningú no se n'ha preocupat i no ha interessat a ningú, però miri, Oceana sol fer, si no cada any diversos anys, un estudi complet; miri, això és un llibre amb fotos, estudis, estadístiques, tot el que vostè vulgui de la feina que està fent en aquest espai i en aquest indret, i es pot buscar, i ho pot buscar que hi té interès, i només que sigui... Vostè diu que respecta Oceana; joestic segur que és així, però jo li demanaria també una cosa de què hem parlat abans, i és que també tengués respecte pel principi de precaució. Crec que amb aquests estudis d'Oceana hi ha indicis més que suficients com per aplicar d'alguna manera aquest principi de precaució, i per adonar-nos que si no feim alguna cosa acabarà molt malament aquest indret, acabarà molt malament.

S'ha de veure com deixen per allà on passen aquestes barques d'arrossegament, com deixen el fons, com deixen la mar. És un autèntic desastre, Sra. Llufríu. Per això li dic que l'excusa que la Secretaria General del Ministeri de Pesca no ha presentat la proposta oficialment, que hem d'esperar perquè s'està treballant, quan sabem en què s'està treballant i tenim molt clar que allò en el que està treballant la secretaria és més que insuficient, justifica perfectament, i no és cap burrada, que es demani en aquest parlament que el Govern insti el ministeri perquè la feina que fa sigui més àmplia, i l'àmbit de protecció que està estudiant no es quedi allí on té previst, perquè no anam enlloc només amb aqueixes taques verdes que li he deixat veure abans, Sra. Llufríu.

Hem d'anar molt més enllà. Aquest principi de precaució, l'hem de dur escrit aquí, si fa falta, sobretot quan parlem d'aquests temes perquè són importants, són importants i no només des del punt de vista ecològic, que ho són. Al final els mateixos pescadors, com deia el Sr. Alorda, se n'adonaran que és bo per a ells també, que no es tracta d'eliminar-los sinó que es tracta de regular l'activitat, que en determinats indrets les coses es facin d'una altra manera, que no s'apliqui qualsevol fórmula o sistema per salvatge que sigui; no s'ha de buscar únicament el rendiment immediat, perquè si no el que fa és matar el fruit, i no en tornaràs a tenir quan això s'acabi. Li ho he dit, hi ha espècies que estan en vies d'extinció, i que quan no en quedin no seran recuperables. Hi ha descobriments fets en aquestes zones que s'han vist per primera vegada en el Mediterrani. Són detalls que són importants i que s'han de tenir en compte.

I com s'ha dit abans el simple fet d'expressar la voluntat o la preocupació, només que fos això, el sentiment de preocupació del Govern balear per aquest entorn i que s'insti una altra administració a ampliar la feina que està fent en aquest indret, jo crec que tendria evidentment, com deia el Sr. Alorda, conseqüències positives fins i tot des del punt de vista turístic.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Boned, se li ha acabat el temps.

EL SR. BONED I ROIG:

Acab, Sra. Presidenta. Tendria conseqüències positives i el resultat sense cap dubte seria bo i seria millor del que ens espera si no es fa absolutament res en aquest entorn o si es deixa amb la limitada proposta que sortirà de la Secretaria General de Pesca.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Votació de la Proposició no de llei RGE núm. 1856/13.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 1856/13, relativa a protecció de les muntanyes submarines.

Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui i no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Bona tarda.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS