



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

---

DL. PM. 770-1987

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2014

Núm. 133

**Presidència**  
**de la Molt Honorable Sra. Margalida Durán i Cladera**

Sessió extraordinària celebrada dia 8 de juliol del 2014, a les 11,30 hores

Lloc de celebració: Seu del Parlament

**SUMARI**

**Debat i votació del dictamen de la Comissió de Turisme, del Projecte de llei RGE núm. 2901/14, de modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears.**

6274

---

**Debat i votació del dictamen de la Comissió de Turisme, del Projecte de llei RGE núm. 2901/14,** de modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears.

LA SRA. PRESIDENTA:

Seguidament passarem a la segona sessió plenària d'avui que correspon al debat i votació del dictamen de la Comissió de Turisme, del Projecte de llei RGE núm. 2901/14, de modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears.

Presentació del projecte de llei per part del conseller de Turisme Sr. Jaime Martínez i Llabrés, per un temps de quinze minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Jaime Martínez i Llabrés):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bon dia, senyores i senyors diputats. Les Illes Balears són un referent dins el marc de l'activitat nàutica i marítima i la política portuària és un eix estratègic de la nostra economia. La comunitat autònoma disposa de 41 instal·lacions portuàries, a més 5 ports estatals d'interès general, sumant entre tots 22.000 amarraments. El sector nàutic genera més del 3% del Producte Interior Brut de la nostra comunitat autònoma i és una font important d'ocupació i de creació de riquesa, que contribueix de manera decisiva al reposicionament de les Illes Balears com a destinació turística de primer nivell.

En aquesta legislatura, fruit de la col·laboració públicoprivada i de l'interès d'aquest govern per abordar i dotar de solucions a qüestions que s'havien convertit en reivindicacions històriques del sector, hem estat capaços de respondre a temes que fins ara no havien rebut cap resposta de l'administració. Un exemple clar del poc interès que suscitava tot el relacionat amb els ports autònoms és que fins l'any 2005 les Illes Balears no varen tenir una llei específica que regulés els nostres ports, la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears. Aquesta llei es va desplegar reglamentàriament pel Decret 11/2011, de 18 de febrer, pel qual s'aprova el reglament de desenvolupament i execució de determinats aspectes de la Llei 10/2005.

Però aquesta llei d'una banda no donava resposta a nombroses demandes del sector i de l'altra, la modificació de l'Estatut d'Autonomia de l'any 2007 feia aconsellable abordar la modificació de la llei per introduir mesures de contribució a una major seguretat jurídica, tant per als usuaris com per a les empreses i molt important per ajudar a incentivar la inversió en els ports de gestió indirecta. Fruit de la feina conjunta duita a terme amb el sector privat durant el darrer any i mig, avui podem dur en aquest parlament una modificació de la Llei de ports consensuada, que elimina traves burocràtiques i dóna respostes ràpides i eficaces a les necessitats reals d'aquells que utilitzen les instal·lacions portuàries i també d'aquells que hi desenvolupen la seva activitat econòmica.

Entrant en matèria, explicaré breument en què consisteix la modificació de la Llei de ports que avui sotmetem a consideració. En primer lloc, com deia abans, s'adapta la Llei 10/2005 a la nova redacció del nostre Estatut d'Autonomia, modificat per la Llei Orgànica 1/2007, de 28 de febrer. L'article 10.5 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears atribueix a la comunitat autònoma la competència exclusiva en matèria de ports no qualificats d'interès general per l'Estat i de ports de refugi i esportius. Aquesta competència es complementa amb determinats aspectes per altres preceptes estatutaris. Aquesta llei apareix com la primera disposició legal que estableix un tractament complet dels ports de competència autònoma.

El desenvolupament d'aquesta competència exclusiva té la seva raó de ser a l'important efecte que aquestes instal·lacions imprimeixen a l'arxipèlag balear. Garanteixen l'aplicació de criteris d'equitat i equilibri territorial entre les zones costaneres i les d'interior i el servei plurinsular. Aquesta qüestió és molt important en matèria portuària, atès que ara ja sí es compleix el nou article 23 de l'Estatut, que assenyalava que les administracions públiques de les Illes Balears han d'impulsar un model de desenvolupament equitatiu territorial, equilibrat i sostenible i han de promoure polítiques d'equilibri territorial entre les zones costaneres i les d'interior.

En segon lloc, es creen dos nous instruments d'ordenació portuària, el Pla general de ports i el Pla d'usos i gestió de cada una de les instal·lacions portuàries. En el capítol 2 del títol primer de la vigent Llei de ports, relatiu a la planificació i a l'ordenació dels ports, s'han regulat els plans directores com a figures d'ordenació per a cada port i altres instal·lacions portuàries i marítimes contigües. Aquestes figures d'ordenació portuària no projecten, ni preveuen, ni analitzen les infraestructures portuàries de forma integrada, com a xarxa portuària de Balears, que ha de donar servei a la nostra regió insular i per tant, no donen compliment al nou mandat estatutari abans esmentat.

El sistema de pretendre aprovar un pla director per a cada instal·lació portuària, ha donat un resultat infructuós i fallit. En total hi ha 41 instal·lacions portuàries, de manera que segons la norma vigent, s'haurien de desenvolupar un total de 41 plans directores portuaris. Des del 2005 es varen intentar tirar endavant tres d'aquests plans, però enguany encara no n'hi ha cap de desenvolupat, ni tan sols mínimament. A més, l'elaboració i la tramitació dels plans directores es va regular posteriorment a través del Decret 11/2011, de 28 de febrer. És a dir, l'any 2011 s'establien nous criteris, sis anys després d'haver aprovat la llei. Amb aquesta modificació de la Llei de ports de les Illes Balears, es pretén introduir principalment la nova figura del Pla general de ports de les Illes Balears, per tenir una planificació territorial estratègica portuària que cobreixi la falta d'una planificació global i doni sortida al mandat estatutari. Únicament des d'aquest tipus de planificació general, pot plantejar-se una distribució dels ports i els serveis portuaris necessaris per satisfer la demanda existent, tot des d'una òptica de protecció del medi ambient, de la naturalesa i del paisatge, que ha de conjugar-se amb altres consideracions econòmiques i socials, com expressa el text estatutari.

Els consells i els ajuntaments tendran el mateix paper que tenien fins ara a la presa de decisions relatives a ports ubicats en el seu territori. Els consells seran escoltats, perquè serà cada consell el que realitzarà el seu informe en el Pla general de ports. Es modifiquen els òrgans de govern de l'ens públic Ports IB. La vicepresidència executiva de Ports IB és assumida pel director general competent en matèria portuària i s'eviten així duplicitats i es produeix l'estalvi d'un alt càrrec. A més, també desapareixen els delegats territorials de Menorca i Eivissa i és el gerent de Ports IB el que assumeix les seves funcions.

S'adapta el règim del personal de l'ens públic Ports IB a la Llei 7/2010, de 21 de juliol, del sector públic instrumental de la comunitat autònoma; a la Llei 3/2007, de 27 de març, de funció pública de la comunitat autònoma de les Illes Balears i a la Llei 7/2007, de l'Estatut bàsic de l'empleat públic. Adaptacions que afecten al règim de personal de l'ens Ports IB i que s'han d'incloure en el seu text per a major simplicitat i millora normativa.

Es modifiquen els procediments de tramitació de concessió de nous ports i ampliacions substancials, així com el procediment de les concessions en general. En el procés de tramitació de les concessions de nous ports i de les ampliacions substancials, s'elimina el requisit d'haver de presentar el projecte d'execució previ al concurs. Per optar a la licitació només s'ha de presentar el projecte bàsic i només el licitador que resulti adjudicatari, té l'obligació de presentar el projecte d'execució. Era un absurd que tots els licitadors haguessin de presentar tant el projecte bàsic com el d'execució i era una càrrega afegida per als licitadors que no resultaven adjudicataris i no tenia cap sentit. Com ja he assenyalat abans, també es preveu que sigui el concessionari que tenguí la càrrega de presentar la proposta del Pla d'usos i gestió de cada una de les instal·lacions portuàries. S'amplia la figura del dret de tempteig a un nou supòsit, atès que actualment ja es reconeix per a supòsits de nova construcció en la prolongació de l'explotació i en les ampliacions substancials de ports ja existents.

A més de tot això, me consta que en tràmit parlamentari, el text inicialment proposat s'ha millorat amb aportacions de tots que des d'aquí vull agrair. Aquestes esmenes són: s'harmonitza el termini màxim de les concessions sobre domini públic amb la normativa estatal, amb la recent modificació de la Llei de costes, mitjançant la Llei 2/2013, s'amplia a 35 anys el termini màxim de les concessions que s'han d'atorgar sobre béns de domini públic marítim-terrestres adscrits a les comunitats autònomes. S'inclou un procediment administratiu per a la declaració d'objectes abandonats en els ports. Es preveu així el procediment administratiu per la declaració d'abandonament que el sector reclamava. Les embarcacions abandonades en gestió indirecta tendran reconegut un procés administratiu de declaració d'abandonament que serà tramitat o supervisat per l'ens portuari titular de la instal·lació, que és Ports IB. Se soluciona la situació de moltes embarcacions abandonades en zona portuària concessionada. Aquesta mesura suposarà el final de la morositat i de les embarcacions abandonades en els ports de les Illes Balears.

S'amplia el període d'autoritzacions temporals de 3 a 4 anys en terrassa, moll de pilons, etc. Això permetrà que es facin més inversions, ja que els autoritzats tendran més temps per poder amortitzar-les. S'estableix que les condicions i criteris per exercir el dret de tempteig per a concessionàries, en el cas de prolongació de les concessions, han de ser previstos en els plecs de condicions, d'acord amb la defensa de l'interès general. S'amplia un dels principis per a les autoritzacions d'ús d'amarraments d'embarcacions d'esbarjo, amb la implantació efectiva de mesures de qualitat ambiental.

Com ja he esmentat abans, ha estat un any i mig d'intensa feina, després del qual hem aconseguit un text consensuat amb el sector nàutic i marítim, que no té cap altre objectiu que aconseguir l'autosuficiència econòmica dels nostres ports i donar resposta a demandes històriques que plantejava el sector. Els nostres ports són un referent, però sincerament crec que amb aquesta modificació aconseguirem millorar la competitivitat perquè s'eliminen traves burocràtiques i es facilita la inversió. No entenc les crítiques dels grups de l'oposició, tancats en el discurs del no a tot allò que surti d'aquest govern, encara que això vagi en contra de l'interès general i de la reactivació econòmica de la nostra comunitat.

Avui és un dia important per al sector nàutic i no voldria que quedés deslluït per la demagogia, fent referència a aspectes que res tenen a veure amb la modificació de la llei que avui s'ha d'aprovar. Aquesta reforma és la que esperava el sector i s'ha fet perquè el sector tenguí eines per liderar la recuperació i siguem un referent a nivell nacional. Abans de concloure, m'agradaria també agrair la presència del sector nàutic i marítim, que ha volgut ser present avui a l'aprovació d'aquesta llei, també al director general i al director gerent de Ports IB.

Moltes gràcies.

*(Aplaudiments)*

LA SRA. PRESIDENTA:

A continuació passarem al debat de les esmenes mantingudes al projecte de llei. En primer lloc passam al debat de les esmenes RGE núm. 5531, 5532, 5533, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 45 i 46/14 del Grup Parlamentari MÉS. Per a la defensa d'aquestes esmenes intervé el diputat David Abril per un temps de quinze minuts.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

Bon dia a totes i a tots. Conseller, ha estat molt bona aquesta d'"és una llei consensuada", jo hi afegiria que depèn d'allò que entenguem per consens i depèn d'allò que entenguem per sector, i així tal vegada ho acabaríem d'clarir.

Quan vàrem ser cridats a fer esmenes en aquest projecte de llei, des del Grup Parlamentari MÉS pensàvem que se'ns convidava a parlar, apostar entre tots i totes per millorar la gestió dels ports de les Illes Balears, una assignatura sempre pendent, que aquí podríem repartir per tots els colors polítics, i

a parlar d'alguna manera del model de ports que volem, i no només pel que fa a la seva importància en matèria de política turística, en matèria estratègica a nivell també econòmic, com a porta d'entrada i sortida de persones i en matèria òbviament de connectivitat.

També, i això és un tema que hem reiterat des del nostre grup, era important pel que representen els ports amb les relacions històriques i culturals, fins i tot en la manera d'entendre les relacions socials, la cultura de la gent, dels habitants de cada una de les Illes Balears en relació amb la mar i el paper que els ports han jugat i que continuen jugant dins la nostra societat i dins la nostra cultura i que marca fins i tot d'alguna manera la nostra manera de ser, i això no és patrimoni exclusiu de la gent que viu a la costa, sinó també moltes vegades de l'interior. Ens preocupaven i ens preocupen tot un seguit de qüestions en relació amb això que acaba de dir. Per això vàrem presentar esmenes que vàrem sintetitzar amb aquest títol, amb aquesta frase: "no volem ni llaüts davall una figuera, ni ports exclusius per a iots de luxe", que era un poc la tendència que nosaltres vàiem cap allà on anàvem o cap allà on anam. I, de fet, les bones intencions del nostre grup es varen manifestar en el sentit que nosaltres no vàrem presentar esmenes a la totalitat i ens vam sentir enganats.

D'alguna manera, amb aquesta frase que he dit -"no volem ni llaüts davall una figuera, ni ports exclusius per a iots de luxe"- preteníem fer-nos ressò de les dificultats que s'estan trobant els darrers anys, sobretot els petits usuaris d'embarcacions i d'instal·lacions portuàries, per mantenir sobretot amb la pujada reiterada i continuada de les taxes, una petita embarcació, amb els llaüts evidentment com a símbol dels ports de les illes, de mediterraneïtat, i en favor de ports molt orientats, en la nostra opinió, cap al turisme exclusiu i al negoci. I vàrem presentar esmenes, més o manco les podríem classificar en quatre blocs, aquestes que votarem avui.

En primer lloc per protegir, o més ben dit perquè se'ns podrà dir que la llei ja contemplava aquesta protecció de les embarcacions tradicionals, nosaltres vàrem dir bé, concretament quines bonificacions per a aquestes embarcacions. En segon lloc i molt important, perquè en cas contrari, no és veritat que hi hagi consens, garantir la participació dels usuaris de les instal·lacions portuàries en els plans d'ús i de gestió dels ports, que serà allò que regirà com funciona cada un dels ports a partir de l'aprovació d'aquesta llei. Tercera qüestió, garantir la reinversió en els ports i donar un millor servei, perquè de què serveix augmentar taxes quan s'està donant igual o pitjor servei que el que es donava i sobretot quan a més la majoria dels ports són màquines de generar doblers. I quarta qüestió, que té a veure amb el medi ambient, la defensa de la figura que també existeix a altres lleis de ports arreu de l'Estat, com són els ports naturals. M'estic referint a aquells ports naturals, com diu el seu nom, calons, etc., que sense tenir una instal·lació portuària pròpiament dita, sí que pateixen els efectes, els impactes d'allò que és aquest augment de trànsit que per exemple es produeix aquestes dates, perquè si no van al port de referència perquè no hi ha lloc, per les taxes o pel que sigui, van i fan fondeig en aquests petits ports, per tant, d'alguna manera s'havia d'abordar.

I això és el que defensàvem i defensarem avui, però no m'entretindré gaire en aquesta qüestió perquè al final el debat sobre aquesta llei s'ha convertit en el debat sobre la privatització dels ports. Cert que hi ha un ténol, un ténol o una paralització, sí, sí, sí, quan em fan que no amb el cap o amb el dit és com si em diguessin que sí. I qui ha posat aquesta qüestió damunt la taula, a l'agenda política, a l'agenda social, ha estat el Govern i la Conselleria de Turisme i particularment la Direcció de Ports i Aeroports, confirmant un rumor que des de feia mesos, quasi de principi de legislatura, planejava, sobrevolava els ports, sobretot els que encara queden de gestió directa, i nosaltres no tenim res a dir en el tema de la gestió indirecta, sobretot si és a través d'un club nàutic, que d'alguna manera és una gestió social i dona cabuda a una gestió democràtica i a un control social sobre allò que són les instal·lacions.

Són vostès els que varen confirmar aquest rumor, un rumor que negaven sistemàticament. De fet, aquest diputat el mes de febrer o març els deman per exemple sobre el port de l'Colònia de Sant Jordi, jo deman al Govern sobre el port de la Colònia de Sant Jordi, febrer o març d'enguany, no l'any passat ni l'altre, per escrit, i no, no hi ha res de privatització. Molt bé, jo me'n fii de vostès en aquell moment, ara ja no, no, perquè em diuen que no fa devers tres mesos, però el 25 de maig hi ha les europees, dia 26 dilluns, junta de ports, ordre del dia, privatització, *zasca!*, amb totes les seves lletres dels ports de Cala Bona, Andratx, Colònia de Sant Jordi, Portocristo, Fornells i Sant Antoni, amb totes les seves lletres, clar que sí! Però no havien dit feia dos mesos que no?

Ja dic que aquest rumor, gràcies al Govern, no gràcies a l'oposició, es converteix en alarma. I de fet el 3 de juny en el plenari d'aquest parlament, se'ns deia: no, aquesta llei no té res a veure amb la privatització; però, una hora i mitja abans, la Conselleria de Turisme, -no tornaré llegir el comunicat, que és com del *Camarote de los Hermanos Marx*, que va fer la conselleria-, una hora i mitja abans de començar el debat sobre la Llei de ports, se'ns deia: no, aquesta llei no té res a veure amb la privatització, com supòs que avui ens tornarà dir, però una hora i mitja abans del debat la conselleria emet, amb el conseller aquí, emet un comunicat dient que no, que es paralitza tot el que té a veure amb la Llei de ports, o millor dit, es fa un ténol, perquè primer aprovarem la llei o aprovarem el pla general, farem els estudis que facin falta i llavors ja parlarem del tema de la privatització.

I evidentment, la setmana passada convoca una altra junta de Ports que diu el contrari del que va dir la junta de Port del dia 26, és que aparcam aquest tema. Però, en qualsevol cas insisteixen que aquesta llei no té res a veure amb el tema de la privatització. I clar, nosaltres, després de veure aquest espectacle, poc seriós, per una administració, que, si atenem l'exposició de motius de la llei, és tan important i són tan importants els ports, el que representa a nivell econòmic, turístic, bla, bla, bla, doncs no ens sembla seriós, però sobretot no ens ho creim i ni ens ho hem cregut des del Grup Parlamentari MÉS ni s'ho han cregut tampoc els usuaris de les instal·lacions portuàries de les Illes Balears, no els que depenen del club nàutic, que aquests ja es gestionen, i jo crec que molt

raonablement, els clubs els seus interessos, els quals, en temps rècord han muntat una associació per a cada un dels ports d'usuaris i una federació, només per això, perquè vol dir que no estava tot el sector inclòs en la seva definició de sector, valdria la pena fer un ténol per a aquesta llei, no per a la paralització, i contemplar fins i tot que fossin dins el consell d'administració de Ports aquest col·lectiu, el qual no sé si s'ha reunit encara amb la conselleria o amb la direcció general.

Els insistesc, només han fet un ténol, però continuen endavant amb el seu full de ruta i en aquest full de ruta aquesta llei és una primera passa, evidentment, com deia el comunicat de la conselleria el dia del debat anterior, i és un marc normatiu, un marc legal necessari per poder procedir amb els seus plans, que són els mateixos de sempre, que és anar cap a una privatització salvatge, no cap a una gestió indirecta, que, insistesc, nosaltres no tenim res a dir en segons què si hi ha una gestió social darrera, però sí amb una privatització salvatge, perquè..., si em permeten l'expressió.

I em deia el diputat en el debat de la comissió: no, però, *dime qué artículos, dime qué artículo*; bé, però és que està molt clar, els articles 13, 21, la disposició, allà on es dona lloc que la iniciativa privada pugui procedir a una ampliació amb els termes que contemplava el text vigent anterior, per donar-los en aquest cas la potestat exclusiva en fer el pla d'ús i gestió del port, però també un privat, presenta un projecte i a més presenta el pla d'ús i gestió, passant per sobre de tot. I a més, els ports, o sigui, el que es faci amb els ports passarà per sobre de la normativa territorial, urbanística, el que sigui, del municipi; doncs aquí el que veiem nosaltres clarament, el que veiem nosaltres clarament és la mateixa filosofia desreguladora de la Llei de turisme, que és la llei mare, és la mateixa filosofia desreguladora, és que es pugui fer el que a alguns els doni la gana i del que alguns poden treure evidentment molt de profit, però en detriment, evidentment, de molts altres i sobretot d'aquesta idea de ports que els he defensat al principi.

Però saben què és el pitjor? Que són incapaços de justificar per què volen fer tot això, són incapaços de dir, no, per això, per això i per això, perquè, a més, el que han fet fins ara fa que no es pugui justificar gaire, perquè a Calanova a mi encara no m'han acabat d'explicar què és el que hi guanya el Govern amb la privatització de Calanova; el que sembla és que tenim nous problemes, que quantitat d'usuaris varen haver d'emigrar generant un problema a altres ports, també dependents de Ports de les Illes Balears, perquè no poden pagar els amarraments o pel que sigui. Que també hi ha un plet obert, que ja veurem com acaba el tema de Calanova. Perquè les seves pròpies xifres, difícils de desxifrar, valgui la redundància, ens diuen que dels vint i busques de ports de gestió indirecta, entre els quals hi ha ports d'aquests que nosaltres diem un poc més model Miami, Portals Nous, Port Adriano, aquests generen 8 milions d'euros per a les arques públiques; els de gestió directa, que són els 13 que queden, i més petits molts d'ells, sense tant de volum de negoci, 7 milions d'euros. Per tant, econòmicament i amb els números en mà és molt difícil justificar aquesta idea: on és l'avantatge? O millor dit: per a qui és l'avantatge?

I mira que ho han intentat de desprestigiar allò de la gestió pública, que és sempre la primera passa per a llavors acabar privatitzant. En el Port de Pollença tot el tema aquest de les taxes, al final va fer que una altra conselleria hagués de gestionar un problema, com és el tema dels fondeigs en els voltants del Port de Pollença, fins i tot el Grup Popular a l'Ajuntament de Pollença va votar a favor d'una moció de l'oposició per aquesta qüestió i demanant una millor gestió del Port de Pollença en particular i dels ports en general.

A altres ports la pujada ha estat sistemàtica, no només any a any, sinó en segons quins casos mes a mes als usuaris dels amarraments.

Fent, a més, una cosa que hauria de preocupar, per exemple, també en aquesta llei i en el Govern, com és l'augment de la distància, de les diferències, creant classes d'usuaris portuaris entre els usuaris de l'Autoritat Portuària dels ports dependents d'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears sigui més grossa que mai, que per una embarcació de 8 metres paguis 648 euros en el Passeig Marítim, que depèn de l'Estat, i en canvi a la mitjana de Ports de les Illes Balears per una embarcació de 8 metres paguin entre 2.000 i 2.500 euros. I això, per exemple, hauria de ser motiu de preocupació també d'aquesta llei i òbviament del Govern i no ens sembla que ho sigui.

Hi ha més temes, a part de la privatització, no em vull fer pesat en aquest tema, el Pla general de ports, no tendria sentit que el Pla general de ports tengués en compte tots els ports, els que depenen de la comunitat autònoma i els que depenen de Ports de les Illes Balears? Perquè al final la mar és un continu, vull dir, un usuari, un que ha d'utilitzar, sigui de pas o no, un port, tant li és si el d'aquí és de titularitat de la comunitat autònoma o el d'aquí o el de devora és de l'Estat, per tant la gestió i la visió a mig i a llarg termini hauria de ser compartida, no ens queda clar en aquesta llei.

No s'haurien de cogestionar, posam damunt la taula un tema d'actualitat i aprofitant aquest debat perquè no sigui una qüestió purament tècnica, els ports de l'Estat amb els que ja gestiona la comunitat autònoma? Els quals són, a més, els més rendibles de tot l'Estat, on és el Govern a l'hora d'opinar això que va decidir el Consell de Ministres divendres, dues coses molt importants, les quals també afecten la gestió de ports, -al final és que van per la mateixa línia-, augment de les concessions a 50 anys, quasi res, concessions portuàries a 50 anys, i allò del fons d'accessibilitat, perquè li havien de posar un nom, perquè clar, queda molt lleig posar "fons de passar la bacina o fons de fer-te netes les arques públiques de la comunitat autònoma"; però els ports més rendibles de tot l'Estat, que són els de les Illes Balears, amb aquests fons, la meitat dels doblers, de 20 milions, 10, això vol dir el pressupost de Ports de les Illes Balears, se'n va, per al final invertir a altres ports els quals, a més, competiran amb els ports de la comunitat autònoma. Encara no hem vist que el Govern ni tan sols hagi piulat, i això evidentment serà una cosa que afectarà directament la gestió, perquè hi ha ports d'aquests que al final qualque dia esper acabi gestionant també la comunitat.

Avui potser, i vaig acabant, el darrer debat sobre la llei o el primer per intentar consensuar de veres un altre model de ports, igual que dijous ens veurem obligats per les circumstàncies a començar a parlar que fa falta un altre model turístic, o un model, no sé si és per això que ens han convocat, no? Si el Govern vol, ara mateix pot retirar aquest projecte de llei i arribar a un consens de veres amb tots els sectors i també amb l'oposició. Per què, a diferència de la llei que acabam de debatre, la de drets dels consumidors, o la que vendrà ara, de les emergències, a nosaltres se'ns ha acceptat una paraula, de les esmenes que hem presentat el nostre grup, allà on posava "qualitat ambiental" "qualitat i control mediambiental", i al PSOE em sembla que li han acceptat una frase, un gran èxit. Per tant, aquest consens que el conseller ha començat la seva intervenció nosaltres no el veiem per cap banda.

Si realment volen evitar, com nosaltres els diem, per titular, per posar un títol a les nostres esmenes, que els llaüts acabin davall d'una figuera o cremats a un fogueró, que també ha passat, i que els nostres ports continuïn essent essencialment mediterranis, però serveixin a un projecte de prosperitat compartida, que juguin també un paper a nivell econòmic i turístic, i no que siguin ports exclusius en el model, per a iots de luxe, en el model Miami Beach el qual, per cert, era el model que defensava el Sr. Escarrer per Magaluf, i al qual vostès varen dir que sí, és a les seves mans fer-ho. No ho facin ignorant ni menyspreant aquest debat, que és el debat necessari, no és un debat tècnic el debat d'aquesta llei és un debat sobre això que el nostre grup ha intentat posar damunt la taula.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

A continuació, passam al debat de les esmenes RGE núm. 5560, 61, 62, i 63, de la RGE núm. 5565 a la 5593, i de la RGE núm. 5595 a la RGE núm. 5609/14 del Grup Parlamentari Socialista.

Per a la defensa d'aquestes esmenes, intervé el diputat Sr. Damià Borràs, per un temps de quinze minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Sra. Presidenta. La importància dels ports en la vida dels pobles de les nostres illes, en l'oci i el negoci, en l'activitat econòmica i el turisme l'hem exposada ja prou vegades tots els grups, o ara ho acaba de fer també el conseller responsable de la modificació de la llei que pretén, diu, ordenar i regular els ports. Però més enllà de parlar-ne tots tant com en parlam, els ports haurien de merèixer també una major i millor atenció per part del Govern, qui disposa de tot un director general en els ports i el transport marítim entre illes com a gairebé única i exclusiva competència, té la missió el director general, tot i que per a ell ha esdevingut certament una missió impossible, de gestionar els ports de la comunitat, funció però que exerceix amb el mateix grau de competència sota zero, amb què ho fan aquelles qüestions, transport aeri i aeroports, en els quals és, aquí fins i tot de manera formal, incompetent.

Els ports haurien de merèixer molta més atenció del Govern, el seu manteniment, la gestió del dia a dia, la neteja insuficient de molls i instal·lacions, les eternes llistes d'espera, la relació tantes vegades encallada amb els ajuntaments i la relació, el diàleg amb els veïns i amb els comerços dels ports, a qui aquest govern sempre ha ignorat.

El Govern ignora les necessitats de les ciutadanes i ciutadans, però necessita, és la seva recurrent necessitat, canviar les lleis territorials, per tornar al creixement desaforat que patrocina la massa mare que sempre fa estovar les polítiques del PP, i ho vol fer, ho fa tot subvertint dos pilars que suporten, dos dels pilars que suporten el sistema institucional: la seguretat jurídica i el control públic del creixement, per una banda, i per l'altra, la recentralització de la capacitat de decidir. Rajoy decomissa la capacitat de decidir del Govern Bauzá; Bauzá confisca el dret de decidir als consells i els consells ignoren els ajuntaments i s'encomanen resignats als camps adormidors de Morfeu, en el *dolce far niente*.

Aquests dos objectius: afebliment del control públic del creixement i recentralització són la causa i no cap altra de la modificació de la Llei de ports. Anem per pams.

El Govern recorre al seu ardit preferit, l'austeritat, per justificar la supressió dels delegats territorials de Ports IB a Menorca i a Eivissa, però la llei facultarà Ports IB per contractar tants alts càrrecs executius d'alta direcció com Ports IB consideri; serà per fer la feina des del Coll d'En Rabassa que haurien de fer els delegats territorials que contractarà aquest personal? El Govern suprimirà els delegats territorials gràcies a la força centrípeta del Grup Popular que ignorarà totes les esmenes a favor dels consells insulars, amb el vot contrari als interessos dels consells, faltaria més, del Sr. Tadeo i del Sr. Serra, votadors de mena incondicionals. Són 300 euros de multa, presidents, mirin els herois senadors del PP com els ha anat.

Justifica açò, suprimir les places de delegat que ara són vacants, la modificació de la llei? Ni de noves, n'hi hauria prou amb seguir, sense nomenar els delegats territorials, ja que els consells no es queixen ni de vici. Per què vol Ports IB personal d'alta direcció? Paradoxa clàssica del PP: mentre amb una mà redactava el projecte de modificació de la llei que fa possible els nous alts càrrecs, amb l'altra mà feien els plec de condicions per a la privatització dels ports, cosa que, en teoria, hauria de fer que aquests alts càrrecs fossin encara més innecessaris que no ara.

Han dit també que amb la modificació de la llei volien resoldre el problema de les barques abandonades en els molls, reivindicació històrica n'ha dit el conseller, barques que ho solen ser abandonades, bé per no poder pagar les taxes, bé per ser massa velles. Molt bé, hi estariem d'acord, però tot i que açò evidentment només afecta els ports que es gestionen de manera privada, perquè en els ports gestionats per Ports IB aquest problema ja està resolt. Ara, en el text que el Govern va enviar

al Parlament, aquesta reivindicació històrica no hi era, ho ha afegit el Grup Popular amb una esmena; parlen de fructíferes negociacions, un any i mig, ha dit el conseller, amb el sector nàutic, i resulta que allò que el sector nàutic, segons el Govern, més demanava, el Govern no va ser capaç d'incloure-ho en el projecte de modificació de la llei, ho va fer via esmena. Per què no ho van incloure? Se li va oblidar al Sr. Deudero, tan enfeinats con estan (...) dins consells a enganar i maltractar els usuaris dels ports i a fer befa de les necessitats de connectivitat dels ciutadans? Resoldrà l'esmena del Grup Popular el problema dels abandonaments de barques o esdevindrà inútil a l'hora de la veritat davant allò que determina el Codi Civil? N'hi haurà prou amb la denúncia per part d'un treballador privat d'un port gestionat privadament perquè un funcionari o autoritat pública, depenent del Govern, pugui iniciar un procés de declaració d'abandonament d'una barca? Una embarcació que haurà estat abandonada, endemés, a un moll sobre el qual el funcionari no hi tindrà autoritat, que serà fora de l'àmbit de la seva competència, acotada com està en els ports gestionats per Ports IB, no en els ports gestionats privadament.

M'agradaria que ens digués, conseller, si els seus serveis jurídics avalen la proposta. Podrà declarar abandonada Ports IB una embarcació de gestió privada a instància del gestor privat i llavors, sense ni tan sols haver d'intentar contactar amb el propietari de la barca fins que no s'hagi acabat l'expedient, posar l'embarcació a subhasta? Serà possible? Convindria, conseller, a més, que advertís tothom que tingui una embarcació a un port gestionat privadament, que a partir d'ara i sempre que, segons els responsables privats del port, l'embarcació no presenti símptomes aparents d'activitat durant sis mesos seguits, podrà ser declarada abandonada i subastada, tot i que el seu propietari sempre hagi pagat religiosament totes les taxes i tarifes que li correspongui pagar, simplement perquè així ho decideixi, perquè li convengui, el gestor privat del port.

Hem vist com ha anat la privatització de Calanova, amb tarifes gairebé triplicades, com han estat tractats i expulsats del moll els antics propietaris de petites embarcacions.

Vam insistir en ponència en la conveniència de resoldre aquesta enorme arbitrarietat, una i una altra vegada ens van insistir que ho volen així i punt, si un que li fa nosa, per més que hagi complert escrupolosament totes les seves obligacions, podran fer-lo fora; bé, no podran, perquè els tribunals no ho permetran, i vostès parlen de seguretat jurídica, se'n diuen paladins. Estam d'acord que hem de resoldre aquest problema, però evidentment la via que s'incorpora a la llei és una via que no el resoldrà.

Si la modificació de la llei tampoc no es justifica per açò, ja que a la modificació original de la llei açò no hi era, no hi era, conseller, per què la fan? Per incorporar-hi el dret a tot temps del concessionari davant una possible ampliació d'un port o de la renovació d'una concessió? Per a açò n'hi hauria prou que ho digués el plec de condicions, però almanco aquí sí que han acceptat una esmena, l'única, l'única que ha tingut una mica de fortuna en el seu pas per la ponència, una ponència que el portaveu del PP tornarà dir aquí, i insistirà, com va fer en comissió, que ha estat cordial, afable i constructiva, com si el portaveu del PP se sorprengués de la seva pròpia cordialitat i embadalit o hagués de dir i de repetir molt com per mirar de convèncer-se a ell mateix. Ha estat cordial, sí, la ponència, però

d'una cordialitat intermitent, marcada per la presència del director general. I ha estat també gairebé inútil, perquè ens hem limitat, a instàncies del ponent, a passar llista, cordialment, açò sí, de les esmenes a batre a ferro fred davant el soliloqui del PP sobre les bondats taumatúrgiques de la modificació de la llei.

El fet de regular millor el dret de tempteig a l'hora de renovar les concessions no justifica tampoc la modificació de la llei, ara, sí que és important regular-ho, el dret de tempteig, davant les possibles ampliacions de ports, vet aquí la qüestió. Aquesta és la qüestió, el creixement, l'afavorir i promoure l'ampliació a la carta dels ports existents i la construcció de nous i fer-ho a la fi sense allò que el PP en diu traves burocràtiques i que, en realitat, vol dir sense control, sense la participació dels consells i amb els ajuntaments convertits, una vegada més, amb el *pito del sereno* de les decisions sobre els seus ports.

Les actuacions privades en habitatges o comerços, canviar una teulada, per exemple, remodelar una botiga, hauran de ser autoritzades per Ports IB, fins i tot quan les obres es vulguin per fora de l'àmbit portuari. Si Ports IB considera que una actuació fora de l'àmbit del port pot afectar l'activitat portuària, la podrà impedir o, si més no, condicionar. Però ben el contrari, per més que una ampliació de port existent, més amarradors, més molls i pantalans, marines seques més grans, més activitat nàutica, nous accessos terrestres o la construcció de tot un nou port, allà on res no hi havia, açò, per més que pugui afectar de manera transcendent un municipi, els seus carrers, els seus aparcaments, el trànsit, els comerços, la vida quotidiana de la gent, per més que a un nou port o una ampliació substancial pugui capgirar la realitat d'un poble, l'ajuntament no podrà participar efectivament de l'autorització, com si el port no fos part del municipi, una illa em va dir el director en ponència, una illa dins un poble, i de la vida dels seus habitants, com si al port el poble li fos totalment aliè al municipi, un cos estrany i paràsit sobre el qual el port no hi té ni el més mínim control.

I açò que el Sr. Delgado ens havia dit una i mil vegades que no farien res que els ajuntaments no volguessin, i encara ho deia l'altre dia el Sr. Tadeo, tot parlant de Fornells, afirmava el Sr. Tadeo que si l'ajuntament no volia el port no el farien. Com ho pensa impedir? Avui mateix votarà, encantat, que els prenguin la capacitat de dir als consells i als ajuntaments si volen o no una ampliació o un nou port; amb el seu vot avui, els tres presidents de consell, els quals són diputats, s'extirparan la capacitat de decidir sobre els seus ports i extirparan la dels alcaldes dels seus municipis. Hem esmenat tot açò, són les esmenes principals a la cinquantena que hem presentat per atorgar capacitat de decisió a ajuntaments i consells, però la cordialitat del portaveu del PP no ha estat suficient com per acceptar ni una sola transacció sobre aquesta qüestió fonamental. Vet aquí la vertadera justificació de la modificació de la llei, transferir a la iniciativa privada una capacitat de decisió que hauria de ser pública.

Em dirà, conseller, que tenim el Pla General de Ports, ho he dit, però per més que el Sr. Deudero digués almanco tres vegades a la ponència que el pla general incorporarà els plans directors de tots els ports existents, que el pla general serà en realitat la suma dels plans directors de tots els ports autonòmics, la realitat, allò que diu la llei, és una cosa ben diferent contrària a allò que afirma el seu director general.

La llei reserva els plans generals de ports només a criteris generals sobre la modificació i programació dels ports i deixa, a més, en el futur hipotètic desenvolupament reglamentari el procediment d'aprovació i modificació d'aquest pla general, com si açò, i vostè és arquitecte, no fos rellevant.

La llei no diu com s'aprovarà el pla general, qui haurà d'intervenir, quins informes seran necessaris i quin caràcter tendran, vinculant o no. Tot això, que determinarà la planificació estratègica dels ports, queda reservat a la fosca arbitrariedad reglamentària del Govern, i ningú no ha sabut explicar encara quin encaix té aquesta nova figura de pla general creada des del no-res legislatiu dins l'ordenació territorial de les Illes Balears.

Si haguéssim de fer cas al Sr. Deudero, quan podríem esperar l'aprovació d'un pla general que hauria de ser la suma dels plans directors dels 41 ports de competència de Ports IB? *Ad calendas graecas*, però la realitat és ben bé una altra, el Govern renuncia a la planificació, programació i decisions públiques, a la participació, a la transparència i a la defensa de l'interès general, ignora i suprimeix la voluntat d'ajuntaments i consells i s'entrega, s'abraça encantat una vegada més, a la iniciativa privada que tot ho pot, sobretot i sobre tothom, ciutadans, entitats, ajuntaments i consells.

A les nostres esmenes hem proposat un pla director per cada illa impulsat pel consell insular i aprovat, en té la competència, pel Govern, com havia dit el Govern que faria, amb informes dels ajuntaments que tenen port i amb informació pública, transparència, faltaria més, no ens ho han acceptat. I què diu la llei? Que el Govern haurà de fer el Pla General de Ports que és qui -cometes- ha d'establir els criteris generals de l'ordenació portuària, que el pla general serà -cometes- un instrument de planificació territorial estratègica portuària i que ha de contribuir -més cometes- a l'equilibri territorial de l'oferta. És més, el pla general ha de tenir cura, molt especialment, d'un millor repartiment territorial de les instal·lacions, així el Pla General de Ports marcarà les línies mestres, d'esquena a consells i ajuntaments, i vigilarà que tothom qui vulgui pugui tenir amarrador, visqui on visqui. Vet aquí els principis d'igualtat i d'equitat i d'equilibri territorial del PP.

Ho escriuen en el prefaci de la llei sense pudor, senyors del Govern, i es queden tan amples. Com ordenarem, ordenaran, un port, qualsevol port? A través del seu pla d'ús i gestió, ho hem dit, i quan es tracti d'arrelar l'ampliació privada a la construcció d'un nou port, qui farà el pla d'ús i gestió? La iniciativa privada, faltaria més. Qui lligarà, donarà coherència urbanística a l'ampliació o al nou port al poble a l'entorn urbà? Qui definirà l'ordenació viària, l'harmonització de les infraestructures públiques, la regulació del trànsit i el transport que afectarà tot el poble? La iniciativa privada, faltaria més, sense informe municipal vinculant, sense valorar l'afectació del paisatge i l'entorn de les noves instal·lacions, per més que aquesta

afectació sigui irreversible, ni els clubs nàutics ni els amarradors ni els petits negocis dedicats a la nàutica, ni els comerços portuaris, ni els pescadors ni la gent lligada a la mar. El Govern pensa que tanta gent que viu del port i que tant respecta els ports no hi té res a dir sobre el destí dels seus ports.

Tota aquesta gent, tanta gent com viu dels ports i estima els seus ports són, però -quin sarcasme!-, l'excusa que ha pres el Govern per reformar una llei de ports que en realitat els ignora des de l'encapçalament fins al final, els bandeja sense (...) dels ports.

Les necessitats de tota aquesta gent eren i són l'esquer imprescindible perquè ens empassem la llei, per atreure inversions, per a la privatització que estaven i estan disposats a tirar endavant. Volien i volen privatitzar els ports sense, ni tan sols, conèixer les necessitats reals dels usuaris actuals ni dels potencials, a les palpentes, a la brava, i mentrestant la demanda d'amarradors es concentra cada vegada més, es massifica en una punta d'estiu, és cada vegada més estacional davant la indiferència i el "manfotisme" del Govern i de Ports IB.

Ho fan, diuen, per raons de simplificació administrativa, però eliminen totes les cauteles legals i administratives, beneeixen l'interès privat fins i tot quan va en contra de l'interès general. Cometes, l'assignació dels usos portuaris al litoral que estableixin aquests plans, els plans d'ús i gestió, ha de prevaler sobre qualsevol altra norma o instrument urbanístic o d'ordenació territorial -afirma la llei-, ha de prevaler sobre qualsevol altra norma o instrument urbanístic o d'ordenació territorial sense control, sense informes efectius d'ajuntaments i consells, que hauran d'incorporar en els seus planejaments allò que Ports IB pacti amb els promotors privats de ports. El món al revés.

L'exposició de motius diu que la llei pretén propulsar, propulsar, no impulsar, propulsar, un model portuari que garanteixi un desenvolupament equitatiu i territorialment equilibrat, polítiques d'equilibri territorial entre les zones costaneres i les d'interior, per açò hem de fer un pla general de ports per a totes les illes, només així -cometes- pot plantejar-se una distribució dels ports i dels serveis portuaris necessaris d'oferir per satisfer les demandes, les demandes de qui?, les demandes de què? Si hem paralytitzat fa quatre dies la privatització, diuen, per què hem d'encomanar un estudi de (...) abans de posar-se a privatitzar? Ara fan un estudi i ja està ..., siguin coherents i legislin i privatitzin perquè legislen i privatitzen sense, ni tan sols, conèixer la realitat, la demanda, allò que els ports que gestionen necessiten.

Es veu que tots els ciutadans i ciutadanes de les Illes Balears, visquem on visquem, tenim dret a tenir un amarrador per deixar-hi el iot, ho ve a dir la barroera interpretació que l'exposició de motius fa de l'Estatut -cometes- només analitzant en els apartats anteriors l'equilibri territorial seria motiu suficient per justificar la reforma. Pensaven que quan parlava d'equilibri territorial l'Estatut parlava de sanitat, d'escoles, d'atenció sanitària i no d'amarradors, però ja veig que anaven errats.

Aquesta reforma...



*(El Sr. Vicepresident primer substitueix la Sra. Presidenta en la direcció del debat)*

EL SR. PRESIDENT:

Vagi acabant, Sr. Borràs.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Vaig acabant, president. Aquesta reforma està condemnada al fracàs, es demostrarà inútil per millorar la qualitat dels serveis portuaris a la vida, la feina i el negoci de la gent dels ports. Jaume Matas va fer una mala llei i vostès l'han aconseguit empitjorar. Absurda li ha dit abans vostè, conseller, a la llei de Jaume Matas, una llei que, a més, haurà passat pel Parlament sense que la proverbial cordialitat de la majoria absolutista del PP hagi permès cap canvi rellevant, cap acord.

Hauran de venir temps nous per fer possible una llei que ordeni i reguli la vida dels ports, que millori i modernitzi els seus serveis, que en democratitzi l'accés a la mar, que articuli el creixement des del consens social i la sostenibilitat i que obri els ports a noves oportunitats de negoci que fan falta, que estimuli el comerç i que potenciï els ports de les Illes com a lloc atractiu per al manteniment d'íots i la hivernada. Nous temps per als quals farà falta bon vent i una barca nova.

Gràcies, president.

*(Alguns aplaudiments)*

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Borràs. Torn en contra, té la paraula per part del Grup Parlamentari Popular el diputat Carlos Veramendi.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, vicepresidente. Bueno, vamos a hablar por fin de la Ley de puertos aquí, porque hemos hecho un periplo con todo lo que se les ocurre, llevo tres años y medio oyéndolo, bueno.

Quiero, en primer lugar, agradecer la presencia de parte del equipo de la Conselleria de Turismo y de los representantes del sector náutico marítimo que nos acompañan. Hoy procedemos al debate y votación del dictamen del proyecto de ley de modificación de la Ley de puertos de nuestra comunidad, un proyecto de ley calificable de elaborado, bueno y consensuado -sí, consensuado, aunque alguien quiera despreciarlo-, que tras las tres sesiones de la ponencia para elaborar su informe ha resultado enriquecido. Quisiera, como coordinador de la ponencia que fui nombrado, nuevamente agradecer a todos los integrantes la labor desarrollada.

El proyecto de ley que hoy aprobaremos es una modificación de la Ley 10/05, de 21 de junio, de puertos de nuestra comunidad, aprobada durante un gobierno del Partido Popular, desde entonces nuestra comunidad dispone de una ley propia que regula los puertos de competencia autonómica y de una administración portuaria propia, Ports IB. Así, este proyecto de ley le incorpora nuevos artículos y modifica la redacción de otros.

Esta ley ha sido aplicada por tres diferentes gobiernos. Sí, Sr. Borràs, ustedes también la aplicaron la pasada legislatura, a pesar de que ahora a toro pasado la intente criticar sin aportar motivo alguno, ni intentaron cambiarla a pesar de que hable de la necesidad de una nueva ley, es más, tampoco les interesaba la gestión portuario que la cedieron a Unión Mallorquina, tampoco le interesó gestionarla al Bloc. Sr. Abril, ustedes y la náutica como que no. Sólo cuando se hizo pública la corrupción en su pacto de gobierno se repartieron de nuevo las sillas y tocó a los socialistas gestionarla, cuyo conseller ahora es diputado, que veo que no se encuentra aquí. Para que se den cuenta de qué tómbola era su pacto de gobierno, a UM primero y luego a los socialistas les tocó llevar Ports IB. En cambio, el Bloc en otra conselleria tenía una dirección general que llevaba, sólo llevaba porque tampoco hizo nada, más que gastar inútilmente la competencia de transporte marítimo, incongruente a todas luces. Menudo vodevil de govern que tenía.

Resumen de su legislatura en Ports IB, mucho endeudamiento, ya que incrementaron los gastos corrientes con unos ingresos estancados o en descenso, les recuerdo que ni cobraban los amarres ocupados ni actualizaban los cánones que eran necesarios; las inyecciones económicas no redundaron en mejorar la explotación, con largas listas de espera que ustedes no solucionaron, y despilfarro, arrastrando a los actuales gestores que con importante trabajo están optimizándolo. Incluso una de sus escasas actuaciones puede traer costosas indemnizaciones que tendrán que pagar las arcas autonómicas, sólo faltando tres meses para las elecciones sacan el Decreto 11/11, de 18 de febrero, seis años después de aprobarse la ley y encima desarrollo sólo parcial de ciertos aspectos de la ley, un parche, un reglamento al que el sector presentó alegaciones y ustedes ignoraron totalmente. Este es el consenso socialista y cómo ustedes hacían normas, incluso ni incorporaron lo que ahora dicen que era idea suya, ¡vaya por Dios!

Les recuerdo además que el anterior gobierno por unos claros prejuicios ideológicos ignoró al sector, como éste mismo manifestó, al erróneamente intentar vincular náutica con alto poder adquisitivo, sin darse cuenta que representaba un valor social y un importante sector productivo propio y generador de empleo directo e indirecto. Es más, en abril de 2011 recibieron una sonada protesta del sector por su nefasta gestión, incluso el (...) retraso en las relaciones con el anterior gobierno que destacaron sentarse juntos ahora en la Mesa Sectorial Náutica. Por cierto, ahora, en gran medida, estas reivindicaciones del sector se introducen en la modificación de la ley que hoy aprobaremos. Por tanto, nadie se cree sus peroratas actuales con los clichés típicos que tiene el Sr. Borràs que usa en todos los debates sin aportar nada más.

Tras el limbo este de la pasada legislatura, pese a quien le pese, nuevamente un gobierno del Partido Popular, el actual, pasados nueve años desde su aprobación, consciente de la importancia de actualizar, mejorar el redactado de la ley, tras un intenso trabajo, ha llevado a cabo este proyecto de ley de modificación que ha estado consensuado totalmente con las diferentes partes del sector náutico marítimo de nuestra comunidad, que califican la nueva norma de muy positiva y satisfactoria que contribuirá a desarrollar la náutica y dará solución a diversos problemas actuales, así este se aprobó en el Consell de Govern de 21 de marzo.

Los motivos de esta modificación de la ley han sido diversos, la adaptación a la modificación del 2007 de nuestro Estatuto, que establece que la administración autonómica será la encargada de impulsar un modelo de desarrollo equitativo, equilibrado y sostenible promoviendo políticas de equilibrio territorial, introduciendo un instrumento de planificación territorial estratégica portuaria como es el Plan General de Puertos, que se dividirá en cuatro secciones de cada isla recogiendo las instalaciones portuarios, dársenas, instalaciones marítimas de cada isla. A pesar de que el Sr. Borràs, ante la falta de argumentos, todavía continúe haciendo su errónea demagogia de aparentar un mayor insularismo que ya nadie se cree, y además tras constatarse la falta de efectividad de los planes directores de cada puerto, de los cuarenta y un puertos autonómicos ni uno se ha aprobado por muchos cuentos que nos dice que su conseller de Obras Públicas, que todavía no sigue aquí presente y que no participa en este debate, sacó dos, ninguno está hecho, y tuvieron toda la legislatura. Encima dice que pedía un plan director para cada isla, pues no lo hicieron ni lo intentaron, no hicieron nada, ahora la oposición se saca de la chistera cosas.

Lo repito, este gobierno hará las secciones insulares del Plan General de Puertos, además, también se establece para cada puerto un plan de usos y gestión más operativo y específico de la instalación. Por tanto, se crean dos nuevos instrumentos de la acción portuaria, que veo que el Sr. Borràs todavía sigue sin diferenciarlos, además de también adaptarse a leyes posteriores como la Ley 3/07, de función pública, la Ley 7/07, del Estatuto Básico del Empleado Público, y la Ley 7/10, del sector público instrumental, suponiendo una mejora normativa.

También se introduce una reestructuración organizativa de Ports IB aplicando criterios de austeridad, evitando duplicidades y reduciendo altos cargos, como que la vicepresidencia de Ports IB sea asumida por el director general competente en Puertos, además de desaparecer los delegados territoriales, asumiendo sus funciones el gerente de Ports IB, que el Grupo Socialista se opone en su típica falta de austeridad con una enmienda pidiendo mantener más altos cargos, como siempre les ha gustado. Además, debido al continuo contacto de este gobierno con las diferentes partes del sector, tras un trabajo conjunto de consenso, también incluyó la modificación del proceso de tramitación de las concesiones de nuevos puertos o ampliaciones sustanciales, reduciendo carga burocrática; el derecho de tanteo en ampliaciones sustanciales de puerto y una nueva tasa de coste reducido para impulsar la eficacia del registro de amarres. Todas ellas demandas históricas del sector cumplidas por este gobierno.

Recordarles que el sector manifestó en un comunicado su satisfacción con esta modificación de la ley, ya que ha sido consultado por la administración, ha podido exponer sus inquietudes y proponer mejoras en el proyecto de ley destacando la disposición a negociar de los responsables políticos de Ports IB, además de manifestar que las soluciones propuestas en la ley van a ayudar mucho a la gestión en los tiempos que corren. Esto es lo que manifiesta el sector. A pesar de ello el Sr. Borràs dijo en el Pleno que quién pide y sacará frutos -digo literal, ¿eh?- quién pide y sacará frutos de esta reforma es el sector que siempre alimenta los bajos instintos urbanísticos; o en la comisión, que calificó al sector de sector depredador. Ya le dije en comisión... sí, sí, que se modere, eso sí, después una consellera insular socialista de Mallorca pide una reunión con una parte del sector para que no sepan que iba el Sr. Borràs y su compañero exconseller, para que no se asusten, se reúnen y no les dijo esto mismo. Usted primero presentó la enmienda a la totalidad y carga contra el sector, ésta se rechaza, luego vía terceros trata con parte del sector y no les cuenta esto, y luego en comisión volvió a cargar contra el sector. Menudo típico papelón socialista que nos tiene acostumbrados.

Por cierto, vuelvo a constatar que el Sr. Borràs no escucha las intervenciones que se producen, no sé en qué mundo está exactamente, ni se preocupa después de leerlas cuando se publican, para hacer menos, repite sus erróneos argumentos, si no, no se entiende que continúe con ciertas equivocadas afirmaciones, sus mantras sobre la postura del Govern respecto al Plan General de Puertos, al control público y a la participación de consells y ayuntamientos. Entiendo que no tiene nada más que decir, se ha explicado varias veces en sede parlamentaria y en prensa, le vuelvo a remitir a la PNL 10251/13 de su grupo, que usted no llevó, debatida la Comisión de Turismo el 14 de noviembre; o a las preguntas en Pleno sobre la modificación de esta ley de 9 de abril de 2013 o del 11 de marzo pasado. Mire las intervenciones, como ya le dije, documéntese más antes de afirmar. Ya sé que no tiene más argumentos, pero no los repita si no son ciertos.

Además, ¿cómo puede decir que desaparece en cualquier proceso de exposición pública la capacidad de decisión de los consells y ayuntamientos? Llego a pensar que ni se ha leído todo el proyecto de ley, es que creo que no se lo ha leído entero. Le insisto, el Plan de Usos es una propuesta, además de requerirse una memoria y un proyecto básico que debe ser aprobado, además se garantiza la participación de las administraciones y la información pública en el Plan General de Puertos. Y el Plan de Usos, antes de aprobarlo Ports IB, se ha de someter al informe del Ministerio competente en Costas y al del consell y ayuntamiento correspondiente, además de los posibles períodos de consulta con tales administraciones. Aquí nadie menosprecia ni a consells ni a ayuntamientos. Consells, ayuntamientos y otras administraciones continuarán emitiendo los informes necesarios cuando se requieran, además de volver a recordarle que ahora, en el Consejo de Administración de Ports IB, todos los consells donde Ports IB tiene instalaciones portuarias tiene representación. Con ustedes no, no me hable de consells.

Ahora se tiene una representación municipal ligada a materia portuaria, antes había una cuota política, incluso había un representante municipal de un municipio que no tenía ni costa, pero claro, como había que quedar bien pues lo metieron. Ustedes ignoraban a consells y a ayuntamientos en la gestión portuaria. Espero que lo tenga más claro y no nos intente dar lecciones sobre participación de consells y ayuntamientos.

Respecto a las enmiendas, se presentaron un total de 73 enmiendas de los diferentes grupos y una solitaria y desacertada enmienda a la totalidad del Grupo Socialista, a pesar de que el Sr. Abril, en plan penitencia, en cada debate no sabe como justificar su no presentación, no la presentó, nadie le engañó, no la presentó, ya está, no la presentó, ya está, se confiese con el portavoz y ya está, que fue rechazada además la enmienda a la totalidad constatándose que ni estaba motivada ni justificada, basada en conjeturas, apreciaciones erróneas y las inconsistencias típicas a que nos tiene acostumbrados el Sr. Borràs con intervenciones dispersas del Sr. Borràs y del Sr. Abril basadas en cuestiones que ni tenían que ver con el debate legislativo, que han continuado en el debate en comisión, y lamentablemente hoy también.

Posteriormente, en las tres sesiones de la ponencia se han debatido todas y cada una de las enmiendas habiendo existido palabras suyas en comisión, no me las atribuya a mí, palabras suyas, una tramitación cordial, *Diari de Sessions* de la comisión, lo dijo usted, no lo dije yo, pero bueno, me lo quiere atribuir a mí porque tampoco le parecía bien, no pasa nada, habiéndose introducido diversos aspectos como la ampliación a cuatro años de las autorizaciones temporales, permitiendo más inversiones al tener más tiempo para amortizarse. En la resolución de concursos se ha especificado de acuerdo a lo que establezcan las condiciones de la concesión. Esto son cosas añadidas en ponencia. En la prolongación de la explotación se añade que el pliego de condiciones generales del concurso tendrá que establecer los criterios y baremos según los cuales se podrá ejercer el derecho de tanteo, de acuerdo con la defensa del interés general, ¿le suena, no?, le suena, esto es suyo. Aspectos sobre la declaración y procedimiento de abandono de bienes de puertos, la subasta del bien abandonado y ampliar las medidas contra los deudores a la gestión indirecta, solucionando y poniendo fin a la morosidad y a las embarcaciones abandonadas en zona portuaria. Aunque usted pase de puntillas encima, aquí está el sector, o parte del sector y saben perfectamente la problemática que es esto. Aunque usted veo que la materia portuaria poco la conoce.

Además, en las autorizaciones de obra, se modifica la mención indicando el Plan general de puertos. En los principios generales del otorgamiento de las autorizaciones de uso de amarres para embarcaciones de recreo no profesionales, se amplían las medidas de calidad mediambiental, eso que usted desprecia, Sr. Abril, era una enmienda suya, pero bueno. Y un nuevo régimen en los plazos de concesiones para construcción y explotación, en consonancia con la modificación 2/13, de 29 de mayo de costas, que el Sr. Borràs ayer mismo calificaba demagógica lamentablemente de “regalo”, dijo: “han hecho ustedes un regalo al sector”. Dígaselo, mire su tuit, tenga un poco de vergüenza por lo menos. Además se retiraron diversas enmiendas por los grupos proponentes.

Volveré a mencionar un aspecto, a ver si les queda más claro, porque veo que ante la falta de sus argumentos insisten, incluso sacaron notas de prensa, la gestión indirecta de puertos. Esta modificación de la ley no afecta para nada a ello, ni trata de ello, ni en los artículos que usted dice, Sr. Abril, no trata nada. La gestión o los cambios de gestión directa o indirecta no se hace vía ley, pero ¿usted quiere que se haga vía ley?, pues siga usted con su problema. Ni abre puertas ni nada, por ello no han presentado enmiendas al respecto, aunque se empeñen en relacionarlo para hablar de algo. Le va muy bien hablar de privatización, como el portavoz de MÉS, que, o no sabe qué decir, o no está informado, afirmó a los medios saliendo de Junta de Portavoces, que la modificación de la ley “supondrá la privatización de alguna de estas instalaciones cuya gestión pasará a manos privadas de empresarios, en contra del interés general de los ciudadanos”. ¡Se quedó a gusto, eh, se quedó a gusto! Yo creo que el Sr. Abril se lo dijo, o el Sr. Abril, con su cruzada antiiniciativa privada, que ahora ha suavizado porque está el sector aquí, claro. O no sé qué modelo Miami, que le lleva a malvivir señor, no sé qué pasa con Miami, llevándole a decir según que afirmaciones: “Ahora se ha puesto a l’abast a los clubes náuticos”, confiésete, confiésete.

El texto no cambia nada su régimen de gestión, si es indirecta sigue siéndolo, y si es directa también, no busque complots en esta modificación. O el portavoz adjunto del Grupo Socialista, que tampoco está ahora, que dijo que “les llama la atención que MÉS no haya presentado enmienda a la totalidad, -éste haciendo amigos como siempre- y que permitía a los promotores elaborar un Plan de usos, validar un proceso de privatización de los puertos deportivos de las islas”. Yo creo que concursan para ver quién la dice peor. Incluso el Grupo Socialista en nota de prensa, piden la retirada de la nueva ley que facilitará la privatización de la gestión de los puertos de las Illes Balears. ¡Dejen ya ese erróneo argumento que se han montado! No se sustenta, o que la nueva ley va en detrimento de las pequeñas embarcaciones y la actividad pesquera, todo lo contrario, no cambia nada. Me remito al artículo 50.3 y respecto a embarcaciones tradicionales al 63.4 de la ley. Mírenlo alguna vez, se lo dije en comisión.

Por cierto, les vuelvo a recordar que el que sí pretendía modificar estos artículos, eliminando este tratamiento más favorables que le atribuye la ley a las embarcaciones de pesca del litoral, era el Grupo MÉS, con una enmienda que evidentemente hemos rechazado, que todavía, a pesar de que se lo dije en comisión, no me explica por qué quiere quitar un tratamiento favorable a la pesca del litoral, no lo sé.

Por lo tanto, a pesar de según qué intervenciones y pseudoargumentos de los intervinientes de la oposición, la realidad es que hoy aprobaremos un buen elaborado y consensuado proyecto de ley, enriquecido por las aportaciones de los grupos y el trabajo llevado a cabo en la ponencia para elaborar su informe, dándose hoy el paso final para que nuestra comunidad tenga una mejor adaptada y actualizada Ley de puertos, poniendo a nuestra comunidad a la cabeza indudable de la normativa portuaria autonómica de nuestro país, teniendo todos que sentir, creo, satisfacción por ello. Muchas gracias.

(Aplaudiments)

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Veramendi. Passam al torn de rèplica i per part del Grup Parlamentari MÉS té la paraula el diputat Sr. Abril.

EL SR. ABRIL I HERVÁS:

M'he deixat la "daixona" per fustigar-me, em sap greu diputat. Sort que vostè ha vingut a parlar de la llei, a diferència dels altres. I, Sr. Veramendi, i què passa si jo no tenc barca, que no tenc dret a parlar, ni opinar o el nostre grup sobre una llei com aquesta? Perquè quan vostè em vol pintar com una espècie d'enemic, o que em deu fer al lèrgia, no?, això de la nàutica, és com si vostè reconegués que això només pertany a una classe social. Si nosaltres justament hem presentat les esmenes que hem presentat, és que pensam que aquest és un tema molt important per al conjunt de la societat de les Illes Balears, independentment de classes. Ara, evidentment som aquí per defensar els interessos de la majoria de la societat i no només d'una petita part.

Insistesc, però, per què a la llei que acabam de discutir i a la llei que vendrà ara s'han acceptat tantes esmenes de l'oposició i vostès se n'omplen tant la boca, -jo crec que hi ha una part d'electoralisme, a mesura que s'acostin les eleccions més interessa rompre aquesta imatge autoritària de decrets lleis, de tot el que han fet al llarg d'aquesta legislatura-, per què amb aquesta no? Per què amb aquesta, ho dic..., no sé què ha dit de l'esmena, a mi m'han acceptat una paraula, "qualitat ambiental" i al PSOE una frase. Això és tot el que se'ns ha acceptat en aquesta llei, això és tot el que se'ns ha acceptat. Per què? Per què no s'han acceptat més coses? Tan barroeres, tan ineficaces i tan absurdes eren les nostres esmenes? Jo crec que no, algunes també estaven consensuades amb el sector.

Vol que el nostre grup parlamentari li votem aquesta llei i deixem de parlar de privatització? Supòs que estaran agraïts, facin dues coses, jo els ho poso damunt la taula, és una proposta sincera. Primer de tot en temes de participació i de gestió, la Junta de Ports que deixi de ser monocolor, ja està bé de tirar-nos els trastos al cap uns i altres, que sigui un òrgan de gestió plural, o vol que li llegeixi el llistat de tots els membres, o de la majoria, amb matisos, qualche *colorín* posarem perquè no sembli això un instrument purament polític partidista. Que deixi de ser el "xiringuito" de ningú i en aquest cas doncs dels que comanden en aquest moment, primera proposta en termes de participació. Segona, que en el consell d'administració de Ports també hi hagi els usuaris, que ara estan organitzats, ara tenen una federació i són tan importants per al sector com qualsevol

dels altres actors, els clubs, les empreses, etcètera, primera proposta.

Segona proposta, sobre les qüestions administratives i de millora real de la gestió nosaltres no tenim res a dir. De fet, fins i tot vostès han volgut vendre com un èxit del Partit Popular el tema de la retirada de les barques, que nosaltres hi estam d'acord, ja sabem que és una proposta consensuada amb el sector i particularment amb els clubs i els usuaris hi estam d'acord. El problema és que ho han volgut vendre com a un èxit del Partit Popular, que bé, ara no ho votam perquè ha estat assumit amb les esmenes en ponència, però el que va ser és un oblit de la conselleria. No hi varen pensar i llavors el PP ha hagut d'esmenar i dir que això és cosa seva i ara millorarà el tema de la retirada de les barques gràcies a ells. Bé, nosaltres estam d'acord amb els matisos. Però amb aquest tipus de coses nosaltres hi estam d'acord.

Amb el que no estam d'acord és amb aquesta filosofia, que ja dic que beu de la Llei de turisme, de la mare de totes les lleis, que és la desregulació, d'això que implica que es pugui fer qualsevol cosa, passant, en aquest cas parlem de ports, amb els plans d'ús i gestió, idèntic, ningú no té dret, per molts de doblers que tenguim, a venir i fer una ampliació d'un port i fer ell el pla d'ús i gestió, passant per damunt els usuaris, passant per damunt els ajuntaments, passant per damunt els consells com a màxima autoritat en matèria d'ordenació del territori. Això és desregulació. Les lleis són per normativitzar, de vegades és ver que ens complica molt la vida, hi hauria d'haver menys lleis, les lleis haurien de ser més senzilles, però les lleis no són per deixar fer qualsevol cosa. Llevin aquesta part de la llei i estarem d'acord amb la llei.

Si volen desburocratitzar, si volen llevar duplicitats, parlem de cogestionar, facem un front comú per cogestionar els ports de les Illes Balears. El més absurd en la gestió dels ports no és que hi hagi una Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears, cadascú gestionant els seus ports i no se sap massa bé per què uns ports són d'interès general i els altres no? Doncs vengui, fins i tot estam disposats a ajudar-los amb aquest tema.

Facin això, per això evidentment necessitam un ténol, no de la privatització sinó d'aquesta llei, un ténol, llavors la tornin dur, no sé si els llevarem del cap la seva idea de ports exclusius, model Miami Beach, ja els he dit que la idea no és meua, és del Sr. Escarrer, i vostès li varen comprar, que és el que volen a nivell de model turístic, i almenys aquest fals consens que ens han posat damunt la taula serà una mica més consens i segurament en la mesura que aquest consens s'ampliï, ampliant el que s'entén com a sector, com ampliant el diàleg amb l'oposició, serem més a prop, pens, de l'interès general. Ens acostarem, per tant, a una millora en la gestió dels ports i a un model de ports mediterrani, que segueixi sent essencialment mediterrani, on els llaüts no acabin davall una figura i al servei d'un projecte de prosperitat compartida i que ens serveixi per molts d'anys, per gestionar els ports durant molts d'anys al servei del conjunt de la societat. Moltes gràcies.

(La Sra. Presidenta reprèn la direcció del debat)

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Damià Borràs, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, Presidenta. Després de la magnífica explicació de la llei que ha fet el portaveu del Grup Popular, simplement matisaré quatre coses. M'acusa d'haver parlat de depredadors en el sector nàutic i és fals. Acús el Partit Popular de defensar el factor de la depredació de les Illes Balears que no és precisament el sector nàutic i diferenciaré molt bé qui és el sector nàutic i qui és que de vegades i tant sempre tant li és si parlam de la mar o parlam de la terra, té interessos depredadors urbanístics de gran creixement i que no és precisament el sector nàutic, és un altre sector ben diferent. I ho hem vist a Calanova, ho hem vist a la concessió de Calanova, que no ha beneficiat ni un fil, l'inrevés, ha perjudicat i d'una manera brutal el sector nàutic. Ho entengui el Partit Popular com ho vulgui entendre el sector nàutic. No m'acusin d'anar en contra del sector nàutic perquè és absolutament fals.

Barques abandonades. Estam d'acord amb què s'ha de resoldre el problema, simplement els deim que aquest sistema no resoldrà el problema perquè s'investirà de front amb el Codi Civil, lamentablement, ens agradaria que es pogués resoldre. I volíem ajudar a resoldre-ho en ponència, però no van deixar moure ni un fil. Però quan la primera barca abandonada dugui Ports IB a tribunals, Ports IB perdrà i Ports IB ho sap. I per açò s'ha presentat, Sr. Abril, no perquè se n'hagin oblidat, sinó perquè cap advocat de la comunitat autònoma no hagués informat favorablement aquest punt, per açò s'ha presentat com a esmena, fugint dels informes jurídics de la conselleria, perquè no hagués passat els sedàs dels serveis jurídics de la conselleria. I així s'ha incorporat a la llei, fent veure que fan un favor al sector nàutic, quan realment és una solució que no resoldrà absolutament res.

Pla general de ports, plans directores, inútils els altres que no han sabut fer plans directores. *"Menorca tendrá un único Plan director para todos sus puertos. El ente portuario autonómico está trabajando ya en la redacción de planes directores insulares, uno para cada isla"*, *"está trabajando ya"*, açò és una informació de dia 10 de febrer de 2012, dos anys i quasi mig després modifiquen la llei, renunciem a allò que han *"estado trabajando ya"* durant dos anys i busques, segons informacions de Ports IB, i ens diuen a nosaltres que som incoherents. I ara tiram tot aquest esforç que ha fet Ports IB de fer plans directores insulars durant dos anys i mig, segons deien que feien ja el febrer de 2012, per baratar d'idea. I els incoherents som nosaltres quan deim que tornin a les solucions de plans directores, com s'havia compromès en seu parlamentària el Sr. Delgado diverses vegades. Ara, els incoherents som nosaltres.

Defensa del Grup Popular del sector nàutic. Simplement unes pinzellades. 6 de juny, *Diari de Menorca "el Club Nàutic Ciutadella acusa a Ports de incurrir en competencia desleal"*. Dia 14 de juny, *"Los clubes náuticos aseguran que su actividad peligra por la presión fiscal"* del Sr. Bauzá i del Sr. Rajoy. Més, 24 de juny, *"La estacionalida gana la batalla a los*

*puertos deportivos y limita los llenos a unas pocas semanas al año"*, *Diario de Mallorca* de 24 de juny. I fan feina per al sector nàutic, tanta sort que fan feina per al sector nàutic!

I la taxa zero, la taxa zero que en aquests moments ja s'estan redactant els pressuposts generals de l'Estat de l'any que ve, per tant, ara és el moment d'exigir que es retiri la taxa zero com es van comprometre fer, esperem que ho facin.

I l'impost de matriculació que ha estat un fracàs rotund, perquè evidentment la supressió de l'impost de matriculació dels iots dedicats a xàrter no ha resolt el problema, perquè resulta que els que volen llogar xàrter a les embarcacions no poden després, si queden exempts de pagar l'impost de matriculació, no poden utilitzar particularment aquestes barques i, per tant, continuen amb el mateix problema que abans. Mentre que els iots de matrícula estrangera sí poden ser usats particularment i sí poden ser llogats per a xàrter. Aquestes són les solucions meravelloses del Partit Popular i de les quals tant n'han bravejat aquí.

És més, Sr. Martínez, Sr. Conseller, supòs que coneix les al·legacions del Col·legi d'Arquitectes a la llei, el que opina el Col·legi d'Arquitectes sobre els procediments d'aprovació dels plans generals de ports i dels plans d'ús i gestió. Supòs que no deu estar gaire content de què els seus col·legues professionals, perquè vostè és arquitecte, opinin açò que opinen d'una llei que és contrària a tots els procediments i a tots els raonaments d'ordenació territorial de les Illes Balears. Supòs que no està gaire satisfet, almanco si recorda alguna cosa del que és planejament territorial estratègic.

Participació, parlen de participació. Home, un consell d'administració de ports que un dia decideix que es privatitzen un munt de ports i una setmana després decideix que no es privatitzen els ports, per la mateixa regla de tres, no sé si és un òrgan que puguem parlar de participació perquè molt de criteri no té.

I finalment, ja per acabar, Pla general de ports, quan el faran? Si en dos anys i mig que fan plans directores insulars de cada illa, no hem vist ni un sol paper, fins i tot han hagut de modificar el criteri, ara, que diuen que faran un Pla general de ports, que serà la suma de 41 plans directores de ports, no ens fiem que estigui per a aquesta legislatura, si és veritat que açò és el que volen fer. Ara, no és veritat, el que volen fer és un pla que marcarà unes línies estratègiques, simplement unes línies estratègiques, un marc de regulació...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Borràs ha d'acabar.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Acab Presidenta. ... un marc de regulació dels ports. I a partir d'aquí després, a través de la iniciativa privada, no necessàriament del sector nàutic, no necessàriament del sector nàutic, i sobretot no del sector nàutic, no confonguem, confonguem, després faran les ampliacions substancials i la construcció de nous ports, amb iniciativa, amb criteris establerts en el pla d'ús. I els ajuntaments hauran de modificar els seus planejaments urbans...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Borràs acabi per favor.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Acab. I tercer, el que determini la iniciativa privada que haurà pactat amb Ports els plans d'usos, perquè evidentment cap privat farà un pla d'usos i serveis que no hagi negociat prèviament amb Ports IB i en tengui el vist i plau. Açò és la trista realitat de la Llei de ports que avui s'aprovarà aquí. Aquest és el trist futur que espera a la nàutica i al sector nàutic de les Illes Balears.

Gràcies, Presidenta.

*(Alguns aplaudiments)*

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica té la paraula el Grup Parlamentari Popular, Sr. Carlos Veramendi, per un temps de cinc minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, Presidenta. Insisto, aunque les pese y digan lo que digan la realidad es una, durante un Govern del Partido Popular se aprobó la Ley de puertos de nuestra comunidad y durante otro Govern del Partido Popular se modifica, actualizando, mejorando y adaptando la ley anterior. En medio ustedes y su inactividad de Govern. A pesar de ello, llama el Sr. Borràs nefasta la Ley de puertos y habla de la necesidad de una nueva ley, si no tenían ustedes ni propuesta, no se ha encontrado nada en el cajón, ni propuestas.

*(Remor de veus)*

Aplicaron toda la legislatura la que se aprobó gobernando el Partido Popular, les iba bien, no les parecía nefasta. Su mínima capacidad normativa se reduce a un reglamento cuarteado y de espaldas al sector. Si en vez de despilfarrar dinero público en Ports IB, como los 40.000 euros que se gastaron en bolis, gorras y camisetas, que todavía están por ahí, o los 27.000 euros en iluminación navideña, hubiesen hecho algo por la gestión portuaria, algunos problemas que esta modificación de la ley resuelve, estarían menos agravados. Ni siquiera efectuaron una simple adaptación a la normativa de leyes posteriores, como sí también hace este Govern. No sé cómo se atreven a decir según que cosas.

No se caliente la boca, Sr. Borràs, lo dice y mire el *Diario de Sesiones*, después le da vergüenza y lo niega, lo dice el *Diario de Sesiones*. Le da vergüenza porque está el sector, pero usted lo dice, no pasa nada. Hablaba el Sr. Borràs de marasmo de contradicciones en la ley, si lo suyo es una continua contradicción, le recuerdo que en ponencia se le pidió que explicara alguna enmienda firmada por usted, y tras mucho leerla y mirarla, le esperábamos, no sabía por qué la había presentado, ni qué quería decir la enmienda.

*(Remor de veus)*

Francamente lamentable, parece que usted sólo puso la firma. Sr. Borràs en el otro debate usted reconoció unos problemas de escritura, pero ahora veo que tiene problemas de lectura...

*(Remor de veus)*

Hablamos de sección de cada isla en un plan general, sección de cada isla en un plan general ¿o es que no lo entiende? Mire, la capacidad de Ports IB sobre la zona del límite de los puertos, que ahora no le parece bien al Sr. Borràs, es la misma que cuando ustedes gobernaban. Antes no le preocupaban esas *teulades* que habla, las *teulades* también las tenían ustedes y tenía que autorizarlo Ports IB. ¡Es que hace una demagogia, no sé si no lo sabía o lo dice por decir!

Como se ve, siempre sus argumentos al final terminan desinflados, además le pedí que se moderara. Es triste lo que ha afirmado del sector, veo que ahora no lo repite. Además, en comisión llamo a la ley directamente "ley pornográfica", cálmese un poco, sea serio, es un debate legislativo. O decir que eliminamos los controles democráticos, Sr. Borràs, no sabe ni qué dice, por no hablar de sus típicos alegatos de los que mal repite de ley en ley, aunque no cuadren.

Sr. Abril, claro que los puertos no son máquinas de hacer dinero para cualquier administración, son otra cosa, cumplen una importante función social, deje ya Miami en paz, porque lo saca cada vez que habla, tiene un problema con Miami que yo no sé ya qué le pasa.

*(Algunes rialles i remor de veus)*

Vaya más a los puertos de nuestras islas, y no como el otro día, con la excursión míting que me organizó, que intentó dar en la Colonia de Sant Jordi, no intente engañar sobre esta ley como intentó engañar a cuatro vecinos, lo vio todo el mundo, yo creo que hizo un ridículo. Aquí no es cuestión de barca o no barca, ustedes y la nàutica como que no.

Lo que está claro es que este govern ha supuesto un giro respecto a la actividad náutica y marítima, consciente de su importancia, así como en la forma de gestionar los puertos dependientes de la comunidad, dándoles un óptimo aprovechamiento, seguridad y mantenimiento, haciéndose más por menos, llevando, además, a cabo el difícil camino de optimizar Ports IB tras el paso de su govern. Además de la actual modificación normativa, que es un ejemplo muy importante de la labor de este govern, respecto a la importancia esencial de las instalaciones para nuestra comunidad.

Así, se ha hecho más por la náutica y la materia portuaria en esta comunidad en lo que llevamos de legislatura que en las dos que ustedes gobernaron, otro govern del Partido Popular también hicieron. Al respecto, citaré una reciente entrevista al presidente del Club Náutico de Palma, que decía, literal: “Por suerte, contamos con el reconocimiento del Govern y del presidente Bauzá, como sector estratégico clave en la economía y el PIB balear.”

En relación a que nuestra comunidad es cada vez más un referente en la actividad náutica, quisiera dar un dato reciente, según la Dirección General de la Marina Mercante, datos oficiales, Baleares está a la cabeza del mercado nacional de embarcaciones de recreo, suponiendo en este primer semestre el 16% del mercado nacional, lo que supone un 31% más de matriculaciones que en el mismo período de 2013. Dato éste muy significativo que me gustaría que, por lo menos, se alegraran.

Me habla de medio ambiente, no se olvide que se están aumentando y se han aumentado en puertos las banderas azules, Sr. Abril. Sobre el decreto ley que se aprobó el viernes, profundice un poco más en el decreto ley, no lo meta en la comunidad autónoma, profundice un poco más, y además, no ridiculice las aportaciones, le he leído todo lo que se ha incluido, usted lo quiere ridiculizar en una frase, bueno, haga lo que usted quiera. Además, esa propuesta estrella que ahora le ha salido del alma de aumentar el consejo de administración de Ports, el consejo de administración de ports en esta legislatura es más amplio y plural que los que ustedes tenían, y no le preocupaba nada, y era usted director general de ese gobierno.

Bueno, para finalizar quiero volver a marcar la labor efectuada por el conseller de Turismo y su equipo en esta modificación de la ley, así como las aportaciones efectuadas durante la elaboración por el sector, aquí en parte presente. El gran trabajo se ve en todo su texto, se ve muy claramente, así como las aportaciones de los grupos parlamentarios, de todos.

Sólo me queda decir que hoy, aprobando este proyecto de ley, estamos contribuyendo a mejorar una materia tan estratégica, y no de boquilla, sino realmente, para nuestra comunidad autónoma, como es la portuaria.

Muchas gracias.

*(Alguns aplaudiments)*

LA SRA. PRESIDENTA:

Una vegada acabat el debat de les esmenes, passam a les votacions.

Si cap grup no demana votació separada, passam a la votació conjunta de les esmenes RGE núm. 5531, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 45 i 46/14 del Grup Parlamentari MÉS, i RGE núm. 5560, 61, 62 i 63, de la RGE núm. 5565 a la 5593 i de la RGE núm. 5595 a la RGE núm. 5609/14 del Grup Parlamentari Socialista. Passam a la votació, votam.

Queden rebutjades per 34 vots en contra i 25 a favor.

A continuació, passarem a la votació de l'articulat del projecte de llei, si cap grup no demana votació separada farem la votació conjunta dels apartats 21, 22, 23, 28, 28 bis i 35 bis de l'article únic. Començam la votació, votam.

Queda aprovat per 53 vots a favor i 6 abstencions.

Si cap grup no demana votació separada, farem la votació conjunta dels apartats 6, 18, 20, 20 bis, 27, 29, 30, 32, 33, 34 i 35 de l'article únic i de les disposicions addicional i final. Les votacions, començam.

Queden aprovats per 34 vots a favor, 5 en contra i 20 abstencions.

Finalment, si cap grup no demana votació separada, farem la votació conjunta del títol del projecte, dels apartats 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 24, 25, 26, 30 bis, 30 ter, 30 quater, 30 quinquies 30 sexies, 31 i 35 ter de l'article i de l'exposició de motius. Començam la votació, votam.

Queden aprovats per 34 vots a favor, 19 en contra i 6 abstencions.

Es faculta els serveis jurídics de la cambra per fer les correccions i modificacions tècniques necessàries per tal que la llei en qüestió tengui una redacció coherent.

Una vegada esgotat el debat i les votacions, aquesta presidència proclama aprovada la Llei de modificació de la Llei 10/2005, de dia 21 de juny, de ports de les Illes Balears.

*(Aplaudiments)*



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

---