



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

X legislatura

Any 2019

Núm. 3

Presidència
de la Sra. Maria Pilar Carbonero i Sánchez

Sessió celebrada dia 11 de setembre de 2019

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Compareixença del conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Isaac Pons i Pons, sol·licitada a iniciativa pròpia, mitjançant l'escrit RGE núm. 3072/19, per tal d'informar sobre les directrius generals de l'acció de govern que desenvoluparà en les seves àrees de responsabilitat, d'acord amb el programa polític del Govern de les Illes Balears.. 34

LA SRA. PRESIDENTA:

Hola, bona tarda, diputats i diputades, benvinguts. Conseller.

Compareixença del conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Isaac Pons i Pons, sol·licitada a iniciativa pròpia, mitjançant l'escrit RGE núm. 3072/19, per tal d'informar sobre les directrius generals de l'acció de govern que desenvoluparà en les seves àrees de responsabilitat, d'acord amb el programa polític del Govern de les Illes Balears.

Començarem l'únic puc de l'ordre del dia de la compareixença d'avui del conseller de Mobilitat i Habitatge per iniciativa pròpia, mitjançant escrit RGE núm. 3072/19.

En un primer moment demanaria si hi ha substitucions.

LA SRA. PONS I FULLANA:

Gràcies, presidenta, Assumpció Pons substitueix Miquel Vidal.

EL SR. DALMAU I DE MATA:

Sí, presidenta, Juli Dalmau substitueix Mercedes Garrido.

(Se sent una veu de fons intel·ligible)

LA SRA. PRESIDENTA:

Com, perdó?

(Se sent una veu de fons que diu "Sebastià Sagreras")

Sí, Sebastià. Molt bé, moltes gràcies.

EL SR. GÓMEZ I GORDIOLA:

Presidenta... Des del Grup Parlamentari Ciutadans, Juan Manuel Gómez substitueix Maxo Benalal.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Totes les substitucions...?

Idò... no explicaré la procedència de la compareixença, perquè ja fa..., tots els diputats i les diputades saben com funciona. Per tant, passariem a l'exposició del conseller durant 30 minuts. Sr. Conseller...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Iniciem setembre, el primer curs polític d'una legislatura que de ben segur que serà intensa, que serà molt intensa. Tenim per endavant quatre anys de molta feina, on ens tocarà valorar, ens tocarà analitzar, debatre, discutir, acordar

i executar projectes i iniciatives que la ciutadania ens demana i que necessita, i haurem de fer-ho junts, vostès des de l'àmbit legislatiu i de control a l'executiu; nosaltres, des de l'acció diària de govern, que mai no és fàcil. En qualsevol cas deixin-me començar la meua intervenció d'aquesta compareixença voluntària, que té per objecte donar compte del full de ruta d'aquesta legislatura que iniciem, per posar-me a la seva disposició amb la voluntat d'ajudar a sumar esforços, de contribuir a construir comunitat, a enfortir les Illes Balears; en definitiva, a dignificar la política i les institucions que tenim l'honor de representar.

Per part meua ho faré com ho he fet sempre, amb el màxim esforç, amb la humilitat i amb tota l'honestedat, ho faré amb tota la dedicació i estima que sent per aquestes illes, úniques i poblades de gent extraordinària. Aquí tenen el meu compromís. I anem, però, ara ja directament per feina.

Comparesec davant vostès, i aquesta compareixença, en som conscient, no la faig ni des de la ingenuïtat del primer dia ni des de la inexperiència d'aquell que acaba d'arribar per ocupar un càrrec fins ara desconegut. Aquesta no és la primera compareixença en aquesta sala per tal d'abordar accions polítiques vinculades a la mobilitat i a l'habitatge. Ans al contrari, al llarg de la legislatura passada vaig tenir ocasió de fer-ho en infinitud d'ocasions, i és per tant des del bagatge de l'experiència acumulada, dels debats realitzats, de les decisions preses i les accions executades que avui iniciem o que avui iniciï aquesta primera intervenció. I és que la legislatura passada vam desenvolupar una feina important, clau, sense la qual ara no ens seria possible marcar-nos els objectius d'una legislatura, aquesta legislatura, ambiciosa en relació amb qüestions estratègiques per a les Illes Balears. La vida és passa a passa i la política també. Un projecte polític, perquè sigui efectiu, demana d'una estratègia d'actuació que se sustenti sobre un pla d'etapes que ha d'executar-se de forma planificada i ordenada, açò és fonamental. Sense la feina feta, idò, al llarg de tota la legislatura passada, sense les decisions i estratègies debatudes i executades els quatre anys passats, ara no ens seria possible abordar ni executar els nous objectius que ens marcem per a aquesta, perquè molts d'ells, molts d'aquests nous objectius, se sustenten i necessiten de treballs previs sense els quals la seva viabilitat no seria possible. D'exemples, en podem trobar molts. Jo em referiré a alguns d'ells sense els quals no es podran entendre en tota la seva globalitat les actuacions fixades per a aquesta legislatura, i els les vaig explicant.

En matèria portuària, en matèria portuària, sense el Pla de viabilitat econòmica, sense un pla de sanejament econòmic, centrat en la renegociació de les concessions atorgades fruit de l'efecte 2018 provocat per la Llei de costes estatal i la Llei de ports de Balears, ni sense el Pla d'optimització de recursos executat durant la legislatura passada, ens seria ara possible, no ens seria ara possible abordar els projectes d'aquesta legislatura. Els ho explicaré amb dades. L'any 2015, quan vam arribar al Govern, Ports de les Illes Balears tenia un deute de 50 milions d'euros; en aquests moments, l'any 2019, quan va acabar la legislatura, Ports d'Illes Balears tenia un deute de 18 milions d'euros, vam reduir el deute en 32 milions d'euros.

Els ho explic amb altres dades. Abans de la renovació dels títols concessionals Ports d'Illes Balears ingressava cada any 1,4 milions d'euros; ara, en aquests moments, cada any Ports té garantits uns ingressos mínims de 10.800.000 euros anuals, garantits durant els propers trenta anys, 10,8 milions d'euros cada anys els propers trenta anys, i açò ens permet marcar-nos nous objectius, açò ens assegura -primer punt- ingressos suficients per sanejar l'empresa pública Ports d'Illes Balears, i aquí ve un primer objectiu de legislatura, deixar a zero el deute de 50 milions d'euros que ens vam trobar a l'inici de la legislatura passada. Segon: i ho farem a més a més sense dependre de recursos dels pressuposts de la comunitat; objectiu per tant també de la legislatura: que Ports d'Illes Balears no tan sols no demani un sol euro del pressupost del Govern sinó que a més a més faci aportacions al Govern que ajudin a executar altres polítiques públiques. Tercer: garantir un paquet d'inversions en els propers quatre anys d'aquesta legislatura i, per tant, objectiu de legislatura, invertir en els ports de les Illes Balears 50 milions d'euros en obra pública en aquests propers quatre anys, inversions que ja tenim planificades i que se centraran al llarg dels 26 ports que gestiona el Govern de les Illes Balears, i que per la seva rellevància voldria destacar una inversió al port de Ciutadella de 4.800.000 euros, a Portocolom de 9 milions d'euros, a Fornells de 4.500.000 euros, a Cala Rajada de 6 milions d'euros, a Sant Antoni de 2 milions 600, a Portocristo de 2.200.000 euros més, a Andratx 2.200.000 euros més, i així podria seguir fins a aquests 50 milions d'euros.

Però a més de garantir la viabilitat econòmica de Ports d'Illes Balears i executar inversions per aquest muntant, des de la conselleria ens marcaram també dos objectius fonamentals: el d'elaborar i aprovar una nova llei de ports de les Illes Balears -estic parlant sobretot d'un text refós de la normativa existent- i, segon, elaborar i aprovar el Pla general de ports, una feina tot just iniciada al final de la legislatura passa, el Pla general, i que pretindrà ordenar l'evolució del sistema portuari autonòmic en els propers quinze anys. Açò en matèria portuària.

En matèria aeroportuària les fites assolides la passada legislatura ens marquen igualment també el camí d'aquesta, i és que els avanços varen ser considerables. La gran reivindicació de poder aplicar el 75% de descompte sobre el preu del bitllet, tant aeri com marítim, va ser un objectiu assolit la legislatura passada. L'estratègia conjunta plantejada amb els governs de Canàries, de Ceuta i de Melilla, totes les regions extrapeninsulars, juntament amb una conjuntura de debilitat del Govern central i la necessitat que tenien de recuperar la iniciativa política perduda ens van permetre assolir el 75% de descompte entre illes primer, i el 75% de descompte amb la península, objectius aconseguits que, de fet, queden evidents en les dades de pressuposts generals de l'Estat, i en faig també una referència. En els pressuposts generals de 2016 per a les Illes Balears hi havia 118 milions d'euros per a descomptes de resident; en aquests moments en els pressuposts generals del 18, els darrers que es van fer, en aquests moments el Govern d'Espanya hi destina 194,5 milions d'euros anuals, estam parlant d'un increment de quasi

80 milions d'euros en despesa corrent lligada directament al descompte de resident.

Però aquest sistema no és perfecte i ho sabem, té punts dèbils que s'han de resoldre, i faig referència a alguns: els beneficiaris del 75% de descompte són només a residents, quan en canvi, hauríem de voler i hauríem de perseguir que el preu final fos el mateix tant per a residents com per a no residents, i també en les connexions amb la península part d'aquest descompte no repercuteix sobre els passatgers sinó que va directament al compte de resultats de les companyies, segurament la ruta Menorca-Barcelona sigui el cas més paradigmàtic.

I aquí plantejarem noves línies de feina, nous objectius de legislatura que és de reivindicació davant del Govern d'Espanya. La primera, fixar un preu màxim de bitllet en els vols a la península, açò és una OSP, obert, sense cap altra limitació, un preu màxim de bitllet.

La segona seria la participació, i aquesta era una reivindicació històrica no assolida, en la gestió dels ports, dels aeroports, perdó, de les Illes Balears, una reclamació no estesa, però que la cogestió és per a nosaltres també fonamental; reclamacions que són, a més, compartides per la resta de governs extrapeninsulars i que l'objectiu serà el de treballar-los conjuntament amb tots ells. De fet, a principis d'octubre està prevista ja una primera reunió amb el Govern canari per avançar en aquesta direcció. Finalment, en matèria de connectivitat tenim un projecte estratègic que hem de concloure aquesta legislatura i del qual depèn bona part del sector industrial i és, objectiu també de legislatura, garantir unes bonificacions del 60 o 66%, en funció del tipus de mercaderia, dels transports de mercaderia, tant per a la importació de matèries primeres com per a l'exportació de productes elaborats.

Aquest ha estat un objectiu molt treballat i molt compartit amb les associacions empresarials i els cercles d'economia; de fet, part del recorregut ja s'ha executat, ho vàrem aconseguir, el compromís del Govern d'Espanya i vàrem aconseguir incorporar al règim d'ajudes del nou règim especial per a Balears el fet de suprimir la regla de *minimis* a les ajudes atorgades. Ara però ens queda la darrera passa, segurament la més difícil, convèncer la Unió Europea, i per això un element juga al nostre favor i és que aquesta legislatura a la Comissió Europea li pertoca revisar el Reglament comunitari que fixa la regla de *minimis*. L'objectiu idè d'aquesta legislatura també està marcat, aconseguir que no hi hagi limitacions per criteri de *minimis* al transport de mercaderies, tant per a les matèries primeres importades com per als productes elaborats i que tenen per objectiu l'exportació; i en aquest cas nous aliats, Còrsega, Sardenya, Sicília es troben en exactament en la mateixa situació que nosaltres. Per tant, continuarem enfortint relacions regionals per tal de guanyar més força davant la Unió Europea per tal que els estats espanyols, italià, francès facin un lobby, estableixin una mateixa pressió per aconseguir una modificació reglamentària que seria favorable als nostres interessos.

Ho deia a l'inici de la meua intervenció -i hi insistesc-, sense la feina feta la passada legislatura ara no ens seria possible aconseguir els objectius que ens marcem per a aquesta; ho hem vist en matèria de connectivitat, ho veim també en matèria de mobilitat terrestre. I és que per abordar el desplegament al llarg d'aquesta legislatura de la xarxa ferroviària eren necessàries prèviament dues qüestions fonamentals: la primera, aprovar un pla director sectorial de mobilitat que definís el desplegament de la nova xarxa ferroviària i el prioritizàs en funció del seu retorn social cercant sempre la màxima eficiència amb els recursos públics, i el Pla director està aprovat; la segona, executar les obres ferroviàries necessàries a l'actual xarxa existent que permeti ser gestionada de forma més eficient i segura. El plantejament de la legislatura passada va ser sobretot que abans de fer noves actuacions, abans de fer res nou hem de posar bé allò que tenim, i ho vàrem fer amb prou bons resultats: l'electrificació de la xarxa ferroviària, tota, més de 50 milions d'euros invertits, l'ajust de freqüències, la comunicació, la seguretat en la xarxa ferroviària. Tot açò ja és una realitat. De fet, vàrem veure com tenia bona resposta amb l'increment de passatgers, segurament el millor indicador. Les dades aquí també parlen per elles soles, el 2015 hi havia 4.500.000 passatgers que anaven en la suma de tren i metro, ara, en el 18, encara no comptabilitzam el 19, en el 18, any exercici natural finalitzat, és de 5.736.000 passatgers, hem guanyat 1.120.000 passatgers, hem incrementat un 24% els usuaris en tren i metro.

El mateix ens passa en els autobusos interurbans, en el 2015 hi havia 8.800.000 passatgers, acabarem el 2018, hem acabat el 2018 i hi ha més de..., hi ha 10.175.000 passatgers, parlem d'un increment d'1.342.000 passatgers que representa un increment d'un 15%, cosa que evidencia que quan apostes pel transport públic, quan fas les inversions que pertoqueu, els ciutadans hi responen.

I amb aquestes dues premisses bàsiques ja executades i amb l'aval de resultats obtinguts ens marcem ara nous objectius per a aquesta legislatura. El primer, la construcció i posada en funcionament de la línia del metro entre la Universitat i el ParcBit; la pròxima setmana el despatx d'enginyeria adjudicatària ens farà entrega del projecte executiu, ens queda un darrer tràmit davant la Comissió Balear de Medi Ambient i després ja estaríem en condicions de licitar les obres, dins aquesta legislatura estaran finalitzades.

El segon objectiu: construcció i posada en funcionament de la línia de metro fins a l'hospital de referència de Son Espases. El passat dilluns, aquest dilluns passat, presentàvem l'equip redactor del projecte executiu, té un termini de redacció de nou mesos, tot just estigui redactat i aprovat licitem les obres, aquest també vol ser un projecte de legislatura que és per tal que estigui finalitzada.

Tercer: construcció del tramvia de Palma que uneixi Plaça Espanya amb l'aeroport i s'Arenal de Palma; un projecte aquest molt més ambiciós que en aquests moments treballam, estudiam conjuntament amb l'Ajuntament de Palma i que suposarà un canvi radical a l'hora d'entendre la mobilitat a

l'àrea metropolitana de Palma; aquest és un compromís de legislatura que es farà extensiu a la propera per la seva complexitat, però que de bell nou ja al començament ens hi hem aferrat fort.

Quart objectiu: l'estudi de traçats i definició dels projectes del tren de Llevant que uneixi Manacor amb Cala Rajada, passant òbviament per Artà, i del tren que des de Sa Pobla arribi al Port d'Alcúdia. Aquí parlem d'estudis de traçats, definicions de projectes per tal de fer possible la seva execució. Un plantejament ambiciós, ho sé, però necessari si allò que perseguim és reduir la presència del vehicle privat a les nostres carreteres, un plantejament que se sumará a altres actuacions necessàries per tal de reforçar la qualitat dels servei ferroviari.

A aquestes altres també hi faig esment, algunes d'elles, les més destacades: adquisició de vagon per ampliar la capacitat dels trens elèctrics especialment en hores puntes; la construcció de punts d'avançament i estacionament en el tram entre l'estació d'enllaç i l'estació de Manacor, una obra especialment important si allò que perseguim és ampliar freqüències i reduir temps d'espera; també, tercer, la implantació d'un nou sistema de senyalització, que també aporta més seguretat i agilitarà freqüències, i també un pla de millora i de qualitat de les estacions.

Una estratègia de reforçament de la xarxa ferroviària que es complementa amb la millora de la xarxa dels serveis, de la xarxa de transport públic per carretera, de la xarxa del TIB. De fet, en aquesta legislatura canviarem per complet la xarxa de transport públic per carretera amb noves rutes, millors connexions, més amplitud horària i horaris estables, amb un increment de més del 50% de l'oferta de freqüències, passarem de 10,9 milions de quilòmetres recorreguts cada any a 16,5 milions de quilòmetres recorreguts, passarem de 360.000 freqüències cada any a 550.000 freqüències, amb tots els autobusos completament nous i sense que s'hagin de moure ni amb diesel ni amb gasolina, tots seran elèctrics o a gas, nous, adaptats per a discapacitats i amb un sistema tarifari modern i una gestió completament nova.

Tot açò serà una realitat aquesta legislatura i parteix de l'adjudicació de les noves concessions treballades al llarg de la legislatura passada. Feines fetes, imprescindibles, sense les quals ara no ens seria possible assumir aquests nous compromisos. I continuam, perquè un dels grans objectius de futur marcats per a aquests pròxims quatre anys serà, a més, el de completar la integració tarifària amb l'EMT de l'Ajuntament de Palma i la xarxa TIB i ferroviària. I ja hem integrat la línia de metro amb l'EMT; ho vàrem fer amb uns excel·lents resultats. Ara ens toca integrar tota la xarxa ferroviària amb les línies d'autobús i de tren i metro; l'objectiu és facilitar l'intercanvi, reduir preus, coordinar freqüències entre els diferents mitjans de transport públic de Mallorca, un objectiu que tot i semblar-nos impossible el veurem completat durant aquest mandat.

I no ens aturarem aquí, encara volem fer més. Tenim una llei que regula l'accés de vehicles a Formentera, i treballarem

conjuntament amb el consell insular per facilitar-ne la seva gestió i el seu desplegament. Donarem continuïtat a tota la tasca inspectora; lluitarem contra la pirateria i l'intrusisme en el sector de transports en línia, com ho hem anat fent en aquests darrers anys de manera pactada i acordada i que ha donat bons resultats; i continuarem garantint aquest equilibri entre els sectors del taxi i de les VTC. Avançarem en la implantació de transport públic en àrees naturals de màxima preservació: Formentor, Es Trenc o cala S'Almonia són experiències d'ara fa quatre anys que han donat bons resultats i que el repte d'aquesta legislatura és sobretot facilitar el transport públic a la Serra de Tramuntana. I a més en aquesta legislatura volem fer possible les vies verdes entre Consell i Alaró i S'Arenal i Llucmajor a partir de la recuperació d'antics traçats ferroviaris, a partir, deia, d'aquesta recuperació, i ho feim novament a partir de la feina feta amb l'aprovació de la Llei de camins, que ens apunta la cobertura jurídica per assolir-ho.

Itot açò ha d'anar acompanyat d'un nou marc legislatiu que doni cobertura a una nova manera d'entendre la mobilitat a les Illes Balears. Aquesta legislatura aprovarem la Llei de mobilitat sostenible, que tindrà com eixos principals augmentar la competitivitat del transport públic i col·lectiu, reduir la presència del vehicle privat, incorporar el factor ambiental i de lluita contra el canvi climàtic en el sector dels transports, fomentar la mobilitat no motoritzada. Estic parlant, per tant, de molta inversió, millora en la gestió del transport públic, i un nou marc legislatiu en matèria de mobilitat, objectius possibles i assolibles, conseqüència de la feina planificada i executada en els anys passats.

I no només en mobilitat terrestre, en política portuària o de connectivitat; també en habitatge. Al·l'inici de la legislatura passada Balears era l'única comunitat autònoma que no disposava de llei d'habitatge, que no executava cap promoció d'habitatge públic, una només, la de Formentera; que el parc existent i el sòl públic existent el tenien per vendre i que la morositat dels seus habitatges de lloguer superava el 50% del parc d'habitatge. Partíem de zero, i açò sempre és un poc més difícil. Sense cap projecte al qual poder donar continuïtat, sense cap iniciativa en marxa, tot sempre és més difícil. I ho vam tenir clar, hi havia dues peces de l'engranatge que eren i que són fonamentals per a una correcta política l'habitatge de llarg recorregut. La primera, la Llei d'habitatge, la primera llei d'habitatge després de quaranta anys d'autonomia; la segona, el Pla d'habitatge, un pla de gestió amb un full de ruta per convertir en realitat objectius polítics fixats.

Marc legislatiu i pla de gestió en marxa; sense aquesta feina feta la legislatura passada ara no ens seria possible marcar-nos nous objectius que ens fixam per a aquesta, i és que la Llei d'habitatge..., sense la Llei d'habitatge ara no ens podríem marcar els següents objectius: el de disposar d'aquells habitatges que ens interessin, propietat de les entitats financeres i que no estan utilitzant, per poder-los destinar a lloguer social; crear un cos d'inspecció pròpia en matèria d'habitatge i que disposi d'un règim sancionador propi; crear, en col·laboració amb els consells insulars i l'Ajuntament de Palma, un servei d'acompanyament en matèria

d'habitatge amb oficines a totes les Illes; regular via decret el dret a l'habitatge garantint una resposta obligada i afirmativa a la petició d'un habitatge per part dels ciutadans; impulsar noves fórmules de promoció i gestió, especialment les cooperatives d'habitatges mitjançant un programa específic, el Cohabitat. Sense llei d'habitatge ara no ens seria possible marcar-nos cap d'aquests objectius, com tampoc no ens seria possible la construcció de més de 500 habitatges fixats en el Pla d'habitatge, ja presentat, i que en aquests moments es troben en diferents graus d'execució, un pla d'habitatge que serà ampliat amb l'objectiu d'incrementar encara més la borsa d'habitatge públic de lloguer.

L'objectiu que ens fixam aquesta legislatura és el de doblar el parc de gestió pública d'habitatge de què disposa d'IBAVI; és a dir, l'IBAVI gestiona ara a totes les Illes Balears 1.805 habitatges, i nosaltres ens hem proposat en una sola legislatura gestionar 1.800 habitatges més -i aquí incloem els 500 que ja estan planificats- per tal de poder arribar a la gestió de 3.600 habitatges de gestió pública. Sé que no serà fàcil, estic dient que en una legislatura incrementarem el parc de gestió públic d'habitatge en una quantitat equivalent a la que s'ha assolit amb les feines dels darrers quaranta anys de govern. Farem en una sola legislatura el mateix que s'ha fet en les deu legislatures anteriors. És ambiciós, ho sé, però també és imprescindible, la societat ho reclama i nosaltres no volem eludir aquesta responsabilitat; ens volem fixar aquest objectiu ambiciós i treballar molt per apropar-nos al màxim de l'objectiu marcat, i sé que el Govern tot sol no ho aconseguirà, també necessitarà la implicació dels ajuntaments per tal que agilitin tramitacions de llicències d'obra i tinguin la disponibilitat de cedir sòl. Farà falta la implicació dels consells insulars perquè també col·laborin amb els ajuntaments amb l'objectiu d'aconseguir més sòl públic. Farà falta el Govern d'Espanya perquè s'impliqui econòmicament, amb la implicació econòmica i l'impuls de terrenys amb vocació d'habitatge públic: Ca n'Escandell a Eivissa, Son Busquets a Palma en poden ser alguns exemples.

Serà necessari també garantir els recursos econòmics que vindran a través de l'impost de turisme sostenible, un element clau que ha de garantir la materialització d'aquest objectiu.

I sabem que açò no serà suficient, que hem de fer més. Amb aquest objectiu la presidenta Armengol anunciava un nou paquet de mesures en matèria d'habitatge abans dels propers sis mesos, i estam treballant de valent -el meu equip ho sap bé- un paquet de mesures que entendran que encara no els les avancí però que perseguiran agilitar tràmits en tots els projectes vinculats a la promoció d'habitatge públic, articular mecanismes per incrementar parc públic d'habitatge, establir mecanismes per facilitar l'accés d'habitatge en règim de propietat, controlar i fer seguiment de preus, i a tot açò haurem de sumar projectes que ja estan implantats i que estan donant bons resultats, com ara la declaració d'àrees de rehabilitació i regeneració urbana, les ajudes al lloguer, les ajudes a la rehabilitació. En definitiva, i ho sabem, és molt i molt complexa tota la feina que ens hem marcat. Haurem d'aprovar nova legislació; haurem d'aprovar nous decrets, especialment els referits al desplegament de la Llei

d'habitatge; haurem de gestionar molt i bé una infinitat de promocions de nous habitatges, d'ajudes al lloguer, de cessions de grans tenidors, però només d'aquesta manera tindrem la possibilitat real de donar respostes a una problemàtica estructural a les nostres illes com és la problemàtica de l'habitatge.

I juntament amb totes aquestes propostes d'accés a l'habitatge volem sumar l'esforç per millorar els entorns urbans, especialment els referits als nuclis històrics de les nostres poblacions. Volem impulsar al llarg de la legislatura tot un programa, juntament amb els consells insulars, que fomenti la rehabilitació i regeneració d'espais urbans. Parlam de millores d'embelliment, però també de serveis públics, imprescindibles per a qualsevol sòl urbà, i que en aquest cas, malauradament, molts d'ells encara no en disposen; una tasca que haurà de ser participada per consells i ajuntaments, i que amb vocació de millora d'espais públics ens permetrà també aconseguir una repercussió sobre la qualitat de vida dels nostres pobles.

Finalment també volem abordar el debat sobre la funcionalitat de l'habitatge i les diferents forma de concebre'l. La nostra intenció és revisar el Decret d'habitabilitat i actualitzar-lo amb l'objectiu de donar cabuda a nous formats d'habitatge que en l'actualitat no tenen cabuda a la nostra normativa.

I com a darrera proposta d'actuació en la planificació d'aquesta legislatura, crearem un equip, hem creat un equip d'arquitectes disposats a intervenir en projectes singulars de titularitat pública, siguin o no del Govern. El plantejament és de donar resposta a projectes arquitectònics emblemàtics en els nostres pobles amb l'objectiu de facilitar la seva recuperació. Ja hem iniciat aquesta feina amb alguns projectes com el del quarter d'Es Castell o el Conservatori de Música de Maó. La nostra voluntat és la de continuar amb futurs projectes que ens puguin proposar tant ajuntaments com consells insulars arreu de les Illes.

I acab ja, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Tenim quatre anys per endavant de molta feina, però també un equip amb capacitat i moltes ganes d'executar-la. Aprovarem lleis importants com la de la mobilitat sostenible, la llei de ports o un paquet de mesures en matèria d'habitatge; desenvoluparem decrets reglamentaris, especialment en matèria d'habitatge, però també en mobilitat, connectivitat i arquitectura; executarem molta inversió pública, sobretot en obra portuària i ferroviària, però també invertirem, i molt, en habitatge públic, i no serà fàcil, faran falta acords institucionals, molts de recursos econòmics i gran capacitat de gestió, però també tenim clar el camí marcat i la convicció en els projectes plantejats. I com que d'il·lusió i de ganes no ens falten, l'experiència acumulada també és un actiu, estic convençut que aquests objectius que ens hem marcat en aquest inici de legislatura seran una realitat quan l'acabem, de la mateixa manera que quan els explicava la relació de projectes assolits la passada eren objectius quan la vàrem començar.

I a partir d'aquí, senyores i senyors diputats, qued a la seva disposició per resoldre qualsevol dubte.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Ara tocaria la suspensió de la sessió per preparar les preguntes pertinents de cada grup, però si hi ha unanimitat continuarem amb la sessió i, per tant, la fórmula de preguntes serien quinze minuts màxim per a cada grup i donaríem la paraula al Grup Parlamentari Popular, la Sra. Pons.

(Se sent una veu que diu: "no, Juan")

LA SRA. PRESIDENTA:

Juan.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Gràcies, Sra. Presidenta. Jo, en primer lloc, vull agrair al conseller aquesta compareixença que ens ha explicat el pla de govern durant aquests quatre anys, francament ha explicat molta feina a fer, evidentment hem de creure que tinguin capacitat per fer-la, nosaltres estarem per vigilar que efectivament es faci, i col·laborar en tot el que sigui possible per la nostra part.

Jo em centraré més en temes puntuals, d'aquesta forma li donaré l'oportunitat de poder explicar coses a què tal volta no ha arribat en aquesta intervenció seva. Jo sé que aquí vostè va estar a Eivissa concretament l'any 2017 junt amb la presidenta Armengol i l'alcalde de Vila, Rafa Ruíz, i es varen comprometre a construir una sèrie d'habitatges, licitar-les durant l'any 2018, són dos solars d'Eivissa, licitar-los l'any 2018 i tenir-les fetes per a l'any 2019. Jo si un cas no ho recorda, li recordaré on és, supòs que si ho té clar.

Jo..., supòs que és interactiva, veritat? Molt bé, doncs, jo la pregunta que li volia fer és molt senzilla i és evident, ja que estaven fetes per a l'any 2019 i ha passat ja un temps de l'any 2019, m'agradaria saber quan és la inauguració d'aquests habitatges que s'havien de fer o que s'estaven fent a Eivissa.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No es fa una promoció en un any, no sé d'on ha pogut treure això, en cap moment no he dit que nosaltres executaríem una promoció d'habitatge públic en un any, entre d'altres coses perquè físicament no és possible, quantu licites una promoció d'habitatge públic el normal és que..., o en manco de divuit mesos puguem tenir executada una promoció per petita que sigui. En cap moment, però, no hem fet un

plantejament de dir que en any tendrem promocions que estiguin finalitzades. M'agradaria fer aquest plantejament.

Sí que és cert que la previsió era que a finals de la legislatura passada haguessin iniciat aquestes obres, per tant, aquí tenim una part de demora de temps respecte del plantejament inicial.

No tenc ara aquí el full per full de cada una de les obres, el que sí li puc dir és que tenim una d'adjudicada i que està ja per començar i que estam pendents únicament de la..., per una qüestió de normativa de renous que no es poden començar obres en època d'estiu, i que posarem ja la primera pedra, ja està resolta. Una segona on aquesta setmana mateix ens han comunicat l'atorgament de la llicència d'obres i que, per tant, amb la llicència d'obres ara ja directament també estam en condicions de poder iniciar aquesta promoció. La tercera que ja està en aquests moments en fase de licitació, per tant, pendents de...

A nivell d'ajuntaments hem vist que hi ha hagut disparitat, n'hi ha uns que són més àgils en la resposta, n'hi ha d'altres que no. Jo no vull assenyalar ningú, eh?, açò és difícilíssim a nivell de gestió. Però sí que el ritme que els ajuntaments ens marquin en la concessió de les llicències és el ritme que a nosaltres ens permet poder iniciar les obres.

En qualsevol cas, en aquestes d'aquí ja veurà vostè com dins aquest mes d'octubre veurem ja inici de primers inicis d'obres, que si no han començat abans és per normativa, com li deia. Som a Eivissa, després si vol li puc fer repàs de tots ells, de la resta.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, gràcies. Bé, veig que li he preguntat quan s'inauguraven i li hauria d'haver preguntat quan licitaven, però clar, la pregunta era clara perquè vostè, vostè aquí amb les declaracions, tots sabem que es tarda més d'un any a fer unes obres, però sí que és cert que es varen fer diverses rodes de premsa, n'he imprès unes quantes, òbviament no les he impreses totes perquè hauria acabat el tòner de la impressora, però que cada volta que vostès parlaven a Eivissa, venien a Eivissa millor dit, ens venien una sèrie d'obres que al final no s'ha començat cap.

Aquí li he parlat d'aquestes, perquè concretament aquestes vostès deien que, efectivament, al llarg de l'any estarien licitades i finalitzades, i finalitzades, l'any 2019. Això eren les declaracions que vostès feien, però no només hi ha aquestes, vull dir, llavors tenim les que, és a dir, aquestes no s'han ni tan sols licitat, però llavors sí que és cert que ahir mateix o abans d'ahir em sembla que sortia que l'alcalde d'Eivissa demanava que es buscàs alguna solució pel problema de Ca n'Escandell, precisament que vostè ha fet menció abans en la seva intervenció.

M'agradaria saber si tenen previst buscar alguna fórmula perquè es pugui tirar endavant aquest projecte, perquè sabem que està suspès el planejament d'Eivissa, això ho sabem, per

tant, no sabem quan s'acabarà i això és un entrebanc que tenen aquí, que vostès tal volta poden buscar alguna fórmula, si creuen que la tenen.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Efectivament, ens agradaria haver vist aprovat el Pla General d'Eivissa perquè açò donava via lliure al desenvolupament de Can'Escandell que permet la construcció de 500 habitatges per part del Sepes, Govern d'Espanya, per tant d'habitatge públic, en diferents modalitats, però d'habitatge públic. No ha estat així. La setmana passada el batle Ruíz es reunia amb la consellera Costa, aquest era un tema que posava damunt de la taula, la consellera Costa ja m'ho ha traslladat i, de fet, la previsió és que quan fem, tenc pensat fer visita institucional a l'Ajuntament d'Eivissa per poder avançar en aquesta qüestió. Per part nostra, des de la Conselleria d'Habitatge, estam estudiant tots els mecanismes possibles que puguin permetre una solució al desembussament, ho direm així, d'aquesta zona que és vital, que és vital per a Eivissa i que és vital per a Balears en el plantejament d'aquest increment d'habitatge públic que volem impulsar, 500 nous habitatges.

I sí, li puc dir que sí, que hi estam treballant i que hi dedicarem tots els esforços i recursos per trobar una solució. No és només a les mans de la Conselleria d'Habitatge, perquè hi ha Territori per enmig també, hi ha diferents espais, la Comissió Balear de Medi Ambient també, que va ser, no?, a través de recursos hídrics, com m'imagino que vostè deu saber, però és un tema que tenim damunt la taula, és un tema que estam treballant en aquests moments i que esperam poder ajudar l'Ajuntament d'Eivissa a trobar una solució per tal de poder ja després de manera immediata desenvolupar aquestes 500 nous habitatges.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, no sé si han pensat que podria ser una via un interès general, però bé, això..., vull dir, simplement ho deix damunt la taula, evidentment té la seva complexitat, jo no ho descarto.

Llavors hi havia una altra promoció, i ja és la darrera, vostè sap que darrere la policia d'Eivissa el Ministeri d'Interior va cedir un solar important en què vostès havien parlat de 206 que..., li dic això perquè clar està contrastat amb rodes de premsa que han fet vostès i que, per tant, s'ha parlat molt d'habitatge. Estam tots d'acord que hi ha una emergència habitacional i n'hem parlat molt durant aquests anys, però el cert és que no se n'ha fet cap. Llavors, hi ha..., sap com està el tema aquest?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Això hem de recordar que era un terreny que cedeix el Ministeri de Defensa i el Ministeri de Defensa, perdó, el Ministeri d'Interior, i el Ministeri d'Interior encara no l'ha cedit, hi ha protocols signat, però encara no l'ha fet efectiu.

Aquest protocol el varen signar el Consell d'Eivissa, Govern de les Illes Balears i Ministeri de l'Interior, i aquest és el primer punt que tenc a l'ordre del dia, amb visita tancada per a dia 2 d'octubre amb el Consell d'Eivissa, visita institucional, en què el primer punt de l'ordre del dia és el mecanisme per desembussar aquesta qüestió. En aquest cas d'aquí el lideratge el duu el Consell d'Eivissa, ho vull recordar, el lideratge el duu el Consell d'Eivissa. Fèiem quatre promocions que en total sumaven 120 habitatges; d'aquestes quatre promocions n'hi havia dues que executava el Govern de les Illes Balears, i altres dues que executava el Consell d'Eivissa, en total quatre; d'aquestes quatre, tres els acabaria gestionant l'IBAVI, i una d'elles era directament per als treballadors, per als funcionaris del Ministeri de l'Interior.

Açò és un joc a tres bandes diferents, però el pes d'aquesta..., i d'açò crec que també en deu ser conscient vostè, era del Consell d'Eivissa. Nosaltres aquí tenim els recursos econòmics per poder-ho fer; en el moment en què tinguem cedit el solar -mentre no el tinguem cedit no podem començar-, en el moment en què el tinguem cedit, immediatament ens hi posarem a treballar, i esper, eh? -amb el nou consell insular jo encara no he tingut oportunitat de reunir-me amb el president, insistesc en açò, no duim els cent dies, encara, eh?- esper conèixer de primera mà quina és l'opinió del nou govern del Consell d'Eivissa. Si dóna continuïtat a aquest projecte nosaltres l'estalonarem amb les mateixes ganes que ho vam fer la legislatura passada amb l'anterior govern insular.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Gràcies. No tenc cap dubte que el consell insular seguirà impulsant aquest projecte perquè sabem que és una necessitat. El que han de fer també vostès, crec jo, és estar en contacte amb el Ministeri d'Interior en aquest cas perquè no quedi enganxat allí.

Hi ha un tema, un tema que supòs que també vostè coneix perfectament, i és a veure si tenen intenció política, perquè això sí que és ver que és intenció política, d'agilitat o no agilitar aquesta promoció d'habitatges que estarien ja entregats i que, a causa de la paralització que ha tingut per l'article 70.2 de la Llei 5/2018, la Llei d'habitatge de què vostè ha parlat abans, ha quedat paralitzada i no s'han fet, que en aquests moments estarien entregats. Vostè ho coneix, supòs, que és una cooperativa d'habitatge públic, d'habitatge..., perdó, una promoció privada però d'HPO, i que dat aquest article, que té una redacció confusa i amb la interpretació del Govern, no ha deixat que aqueixa cooperativa tiràs endavant aquests habitatges, de forma que en aquests moments estarien entregats, com li he dit, i que estan pendents d'entregar. Això senzillament és modificar aquest article, l'article 70.2, que és ambigu -el tenc per aquí, crec-, és ambigu, en el qual s'obliga a una cooperativa privada, s'obliga a la cooperativa de Puig d'en Valls, no sé el nom ara de la cooperativa, no el record, però obliga a aquesta cooperativa, que ja havia fet l'adjudicació i havia pagat, han hagut de tornar els doblers, els han hagut de tornar perquè no han pogut tirar endavant perquè aquesta llei els obliga a seguir un llistat, que a més l'IBAVI li

va enviar erròniament, però un llistat de tot Balears, amb la qual cosa la redacció jo crec que és senzill, és modificar aqueixa redacció perquè no només hi ha aqueixa, aquesta companyia o aquestes... Aqueixa cooperativa ja havia fet dues promocions, aqueixa era la tercera i n'havia de fer una quarta. Ha quedat paralitzat i estarien entregats. És cert que són uns habitatges que no són de lloguer, com des de l'administració plantejam, però de tota manera amb una emergència habitacional com tenim tendríem entregats més de 100 habitatges que en aquests moments no se sap si es faran i que estan paralitzats.

Creç jo que seria molt important que ho tengués en compte. Jo li puc passar fins i tot si vol una redacció molt senzilla per modificar una lletra, pràcticament dues paraules, i això s'evitaria. I crec que a més no és dolent, vull dir que no entenc que això no sigui com s'ha fet tota la vida. Les cooperatives han de poder..., estic parlant de sòl privat, no de sòl públic, de sòl privat que és d'HPO però privat, amb la qual cosa no hi pot actuar l'IBAVI. Per tant, o ho fa una cooperativa privada o això no es fa. Aquest és un tema que no sé si vostè coneix.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Açò és quasi quasi un màster en urbanisme eivissenc, eh?, però... No, no, no, estam encantats en la mesura...

(Algunes rialles)

Efectivament, efectivament. Intentaré..., no venia tampoc preparat per a açò però intentaré donar-li resposta, perquè sí que efectivament va ser fins i tot objecte d'algun debat la legislatura passada, el cas d'aquesta cooperativa.

Aquí efectivament hi ha una discrepància entre els promotors i el Govern de les Illes, on el criteri de la llista d'adjudicataris, aquesta ha de ser única i ha de ser supervisada i controlada pel Govern de les Illes, per l'administració pública. Què deim nosaltres?, i aquí no sé si hi haurà una discrepància entre vostès i nosaltres; nosaltres el que deim és que una promoció d'habitatge públic, encara que sigui d'iniciativa privada, ha de ser baremada i ha d'estar perfectament clar quin és el llistat de les persones que hi accedeixen i la seva prioritat ha d'anar en funció de la seva dificultat que tinguin per accedir a l'habitatge, i la llista corre, si el primer que és el que no té interès o no té prou diners per comprar, corre, però ha de ser d'una manera transparent, sense generar cap tipus de privilegis a uns i als altres. Açò per a nosaltres és clau, perquè si no el que feim és que promotors fan HPO privada, HPO, i resultat que la venen en funció de qui més ganes pugui tenir i no de qui més necessitats té. I aquí es va generar aquesta discrepància; estic parlant sempre de memòria ara, però aquí és on es va generar aquesta discrepància entre la cooperativa, fins i tot l'Ajuntament de Santa Eulàlia, i nosaltres. Nosaltres vam dir "hi ha una llista que és pública que és la que s'ha de seguir; és aquesta", i la cooperativa no l'ha volguda seguir; ha arribat a acords com ha

trobat amb la gent que ha trobat, i llavors açò ja no és habitatge públic, encara que sigui d'iniciativa privada.

Jo defens que hi hagi iniciativa privada que faci habitatge públic, crec que és bo, d'acord o no?, però si és habitatge públic el llistat ha de ser supervisat, i així ho diu la Llei d'habitatge, per part del Govern de les Illes. Aquí vam tenir aquesta discrepància. Jo estaré encantat de rebre, si ens el fa arribar, aquest redactat, l'estudiarem; si no té aquest criteri que jo li explicava abans, de transparència, d'establir d'una manera clara la prioritització en funció de les necessitats, per part nostra no hi haurà cap inconvenient. Si ho fa, llavors sí que tindrem una discrepància que podrem discutir, i si és possible arribar a acords hi arribarem, però...

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, jo no he dut ara l'article 70.2; evidentment tampoc no el record, però simplement és que dava a entendre que es prioritzaria..., aquest llistat s'ha de seguir, estic d'acord, i a més s'ha d'inscriure a l'IBAVI, estam tots d'acord, però que es prioritzaria dins el municipi, és a dir, que tendrien prioritat, dins els que estiguin en aquell llistat, els que estan en aquest municipi. Això pareix el que vol dir aquest article, però llavors la interpretació va ser una altra, i aleshores aquí va ser la confusió.

Senzillament això, ja li dic, en un altre moment ho podem...

Bé, és igual, el tenc aquí però és igual, llavors ja li ho passaré, en tot cas, no té més importància.

Bé, per avançar, que es fa tard, jo no li parlaré més d'habitatge, perquè ja veu que és una de les preocupacions que tenim fonamentalment, pens que pertot però a Eivissa, i llavors hi ha un altre tema del qual vostè ha parlat per sobre. No sí si vostès tenen previst o si s'hi han fixat que hi ha d'haver algun control a les companyies que operen entre illes i les que operen a la península amb les illes, sobre l'increment de preus en els bitllets de resident, dat que en alguna ocasió és clar que no costa el mateix un bitllet Barcelona-Eivissa, Eivissa-Barcelona o Palma, o Barcelona-Palma, Palma-Barcelona, que viceversa. És a dir, que aquí les companyies creim que en moltes ocasions, i això és constatable perquè és fàcil de veure, aprofiten aquest 75% per incrementar els preus als residents. Vostès tenen algun tipus de..., o faran algun tipus de control?, que n'ha parlat però ho ha deixat així.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, compartim la preocupació. 190 milions d'euros de pressupost del Govern d'Espanya és perquè se'n beneficiïn els ciutadans directament i no vagin al compte de resultats de les empreses, de les companyies aèries. Açò ho hem explicat més d'una vegada al Govern d'Espanya, i hem demanat el màxim seguiment. Nosaltres no tenim la competència com a tal, des del Govern de les Illes, com per poder..., no tenim la competència en aviació civil.

Què hem plantejat, però, al Govern d'Espanya? Li vam plantejar, i ara ho volem treballar amb els canaris, amb Ceuta i amb Melilla, el fet que es pugui posar un sostre màxim de preu per bitllet. Açò en el lliure mercat no es pot fer, jo no puc dir directament "idò ara que volin a aquest preu"; cadascú posa el preu que vol a un producte que ell produeix. Europa t'impabilita açò. Què és el que si podríem fer?, el que podríem fer, i és una fórmula que havíem trobat, era el fet de poder declarar aquestes rutes, Eivissa-Madrid, Eivissa-Barcelona, Eivissa-València, Menorca, Palma..., com a d'obligació de servei públic amb l'única condició del límit màxim de preu, que puguin operar les companyies que vulguin, amb els horaris que facin com fan fins ara, com vulguin, però que hi hagi un límit màxim que faci que no passin per damunt i no abusin amb aquest 75% com estan fent algunes d'elles ara. Aquest és el nostre plantejament. Jo vull treballar bé amb el Govern canari, amb Ceuta i amb Melilla, vull veure si ells també ho comparteixen, i davant d'açò poder fer una estratègia comuna davant del Govern d'Espanya. Qui en tot cas pot fer açò és el Govern d'Espanya i no ho pot fer tot sol, necessita l'autorització de la Unió Europea; açò és complicat, eh?, però aquesta és la línia de feina que nosaltres entenem que pot ser la més raonable.

Estam oberts en qualsevol cas que si hi ha altres propostes o altres iniciatives, a estudiar-les totes, perquè crec que tots perseguim el mateix, no?, que els preus estiguin el més controlats possible, perquè en depèn la nostra connectivitat amb el continent. Per tant, està clar.

M'he explicat, eh? Crec que...

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, sí. No, està clar que la declaració de servei públic és una solució, però és complexa, com dèiem, i clar, si hi hagués algun tipus de..., si es pogués fer, jo no sé realment legalment és factible algun control que les tarifes fossin les que són i que no les incrementassin quan fossin residents. Aqueixa és la idea, però bé...

Un altre tema. Sap que a Eivissa, i crec que també els altres consells, tenen un problema important en el tema de taxi pirata. Des del Govern hi ha alguna possibilitat de dar-los algun suport?, perquè en aquests moments tenen bastants de problemes per poder detectar-ho.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Aquí devora, una qüestió prèvia: les competències en matèria de transports estan transferides. Menorca i Eivissa tenen, i Formentera, competència pròpia en transport; per tant és seva la responsabilitat. Nosaltres així i tot el que vam fer la legislatura passada, i ho volem mantenir en aquesta si el Consell d'Eivissa evidentment ens ho demana, nosaltres el que hem fet aquests estius passats ha estat agafar inspectors que tenim de govern, que estan aquí a Mallorca, i hem fet campanyes de lluita contra la pirateria a Eivissa amb inspectors nostres, amb inspectors del Govern. Ho feien sota

les seves ordres perquè ells són els competents, ells ens assignaven i els marcaven quines feines i com les havien de fer; aquest any ho hem fet i la nostra voluntat és posar-nos a disposició; en aquelles coses que puguem ajudar i que ens sigui possible, tota la voluntat de col·laborar.

Ensom conscient, eh?, de la tensió que es genera, fins i tot de les màfies que hi ha a Eivissa que no veim a cap altra banda, en matèria de pirateria i de transport, i de l'agressivitat que fins i tot sofreixen els inspectors; hi ha moments on es juguen..., crec que puc dir quasi quasi que literalment la vida, en qualque moment.

Nosaltres seguirem en aquesta mateixa direcció. Hem col·laborat..., no ho havia fet mai, el Govern, eh?, mai el Govern no havia enviat inspectors de Mallorca a Eivissa per posar-se a les ordres dels inspectors eivissencs i treballar amb ells. Ho vam fer la legislatura passada per primer vegada, ens ho va demanar el Consell d'Eivissa i vam voler col·laborar. La voluntat nostra és continuar fent-ho així, sempre des del respecte i la consciència que qui instrueix..., qui detecta les infraccions, qui instrueix els expedients, qui els resol, és el Consell d'Eivissa perquè li pertoca fer-ho ell com a competent.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, sí, és cert, el que passa és que mai no hi havia hagut la pressió que hi ha ara. És cert que mai no havia hagut de menester el suport del Govern, però és que la pressió cada volta és més forta. Ara hi ha una oficina expressament d'intrusisme per veure si poden controlar, però possiblement necessitaran suport.

Una cosa ja per acabar. Això és recent, no sé si en té constància. Ahir el Consell d'Eivissa i la patronal de Foment de Turisme es varen reunir, ja que l'Aeroport d'Eivissa ja supera els 8 milions de turistes, volen demanar... -jo supòs que això també afecta bastant Menorca, en cas jo crec que també Menorca- més freqüències, més freqüències. Això lògicament no depèn directament del Govern balear, ho sabem, però vull saber la seva opinió política, si donaran suport davant Foment de Turisme perquè hi hagi aqueix increment de freqüències que demana el consell i demana la patronal de turisme d'Eivissa.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No en tenia constància...

EL SR. JUAN I GUASCH:

No, això és recent, li he estic dient...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Hauríem de veure aquesta petició cap on va. Ho dic perquè hi ha una part que és competència d'aquesta conselleria en

relació amb tot el que suposa la connectivitat amb la península, especialment, i entre illes, la gestió aeroportuària; i després hi ha tota una part enfocada directament a la promoció turística, on el conseller Negueruela, el col·lega, li pertoca a ell en tot cas fer estratègies de reforçament o de creació de rutes.

Nosaltres en qualsevol cas sí que tenim previst establir..., bé, hi ha una comissió específica que encara no s'ha reunit aquesta legislatura, que em sembla que tenim una data posada el mateix dia que faci la visita institucional dia 2 de..., dia 3 d'octubre, hi haurà reunió en què ens asseurem l'Aeroport d'Eivissa, el Consell Insular d'Eivissa, el Govern de les Illes, per abordar, entre altres qüestions, aquesta..., una problemàtica recurrent, com ho podem fer per, amb els recursos que tenim, optimitzar i reforçar connectivitat. Per tant en la primera visita que faré a Eivissa dins l'ordre del dia aquest és un dels temes que hi ha, amb una reunió monogràfica en què el director de l'aeroport hi serà.

I a més a més hi ha les patronals, també; i a més a més hi ha també les patronals.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Sí, és important sobretot per allargar la temporada que tant estan buscant totes les illes, però sobretot a les illes menors ens fa molta falta.

Hi ha una altra..., deia que seria la darrera, però tenc aquí una cosa de la qual havia pres nota. Llavors tendrem temps, supòs, que em queden moltes coses per preguntar, però tenim quatre anys, acabam de començar, ja ens farem (...). Vostè ha parlat de la cessió dels grans tenidors d'habitatges, derivada de la Llei d'habitatge que havíem comentat abans. M'agradaria saber si ja tenen algun gran tenidor que els hagi cedit, que puguin utilitzar aquests habitatges, o si simplement són dades però que no hi ha res ferm.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

En aquests moments el que tenim són habitatges inscrits... Recordem, eh? Nosaltres a principi de legislatura ens asseiem amb les entitats financeres i els demanam si tenen habitatge buit perquè tenim un problema gran, per tal que si el tenen buit puguem cercar fórmules de gestió que facin que ens permetin donar a una resposta a gent que demana i no en té. Les entitats financeres ens diuen que no en tenen cap, no en tenen, i per tant no ens possible.

Feim la Llei d'habitatge -la Llei d'habitatge deu tenir ara un any, fa un any que està aprovada- i la Llei d'habitatge obliga a açò: si tu tens habitatges tancats els has d'inscriure i els has de posar a disposició del Govern. D'aquesta llei, perquè es materialitzés, era necessari un reglament, i aquest reglament el vam aprovar el mes de maig d'aquest mateix any, on s'estableix el mecanisme, d'acord? Què van fer les entitats financeres a partir de la Llei d'habitatge?, han inscrit més de 1.000, més d'un milenar d'habitatges.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Perquè és obligació, evidentment.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És obligació, l'únic lloc a tot Espanya de fer-ho és aquí, perquè l'única llei d'habitatge que estableix una obligació com aquesta als bancs és a les Illes Balears, d'acord?

Per tant ja hem fet una primera part, que és la de la inscripció. Ara començam a fer les visites, açò vol dir inspeccionar un per un, veure si aquests són realment utilitzables o no, si ens convé fer-ho o no, i ara hem començat amb aquesta tasca. En paral·lel ara hem de constituir el jurat de cessió d'habitatge desocupat, i el que li puc dir és que no hi ha fins a dia d'avui especial col·laboració per part de les entitats financeres, i com que no ens ho posen fàcil evidentment açò sempre hi ha uns processos que el reglament estableix, que són molt garantistes, però la maquinària està posada.

Deia abans que dins aquesta legislatura, per suposat, veurem que els bancs cedeixen aquests habitatges i els utilitzam en quantitats importants. Els tenim a dia d'avui? Encara no, no perquè materialment encara no ha donat temps. Fa dos anys que en parlam?, i tant que sí, des que vam presentar la llei, però anam fent una passa rere l'altra i aquesta legislatura la veurem; a dia d'avui encara no n'hi ha cap que estigui conveniat, entre altres coses perquè estam acabant de muntar ara el jurat de cessió d'habitatges desocupats que, vull recordar, reglament aprovat el mes de maig d'aquest mateix any.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Un dubte que tenc, supòs que per desconeixement del reglament, que no el conec -supòs que estarà reglamentat-, quan aquests habitatges es retornin al banc, dels desperfectes d'aquests habitatges qui se'n farà càrrec, el Govern?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

A l'inrevés, a l'inrevés...

EL SR. JUAN I GUASCH:

Aquest és un tema important.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

..., nosaltres ens farem càrrec dels desperfectes dels seus habitatges.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Si són per estrenar.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És clar, ah, ah, aquí hem de veure qui guany i qui perd! Nosaltres tornarem els habitatges en l'estat, en un estat adequat, faltaria més; nosaltres supervisam, nosaltres som els llogaters d'aquests habitatges.

En aquests moments el Govern de les Illes Balears gestiona 1.800 habitatges.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Quants d'aquests no paguen, però? Aquest és el tema.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Doncs miri, més d'un 50% a principis de la legislatura passada, no li puc dir ara les dades, però...

EL SR. JUAN I GUASCH:

I ara crec que s'ha incrementat, segons les meves, crec que s'ha incrementat.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Crec que s'ha reduït, s'ha reduït, (...)

EL SR. JUAN I GUASCH:

No quadram, però bé, potser.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Les podrem contrastar, tendrem temps de poder-les contrastar.

En qualsevol, quina és la idea nostra? Perdó, i, per tant, en aquests 1.800 habitatges la gent també circula, açò és un esforç gros de gestió que no veiem.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Importantíssim.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Perquè, com a propietaris de 1.800 habitatges, cada vegada que un escalfador s'espatlla, que una finestra es romp, cada vegada que hi ha qualsevol cosa d'aquestes nosaltres som com a propietaris d'aquests habitatges els que ens encarregam de resoldre aquests problemes, i amb 1.800 són perfils d'usuaris que moltes vegades no són bons de gestionar, li dic amb tota la sinceritat.

Açò és el dia a dia de l'IBAVI i de la nostra conselleria, açò és el dia a dia. Què farem ara? Aquests habitatges dels grans tenidors, a mesures que els tanquem, s'incorporaran dins aquesta borsa, i nosaltres en fem la supervisió com a propietaris temporals que som i en garantim el compliment i l'adequació, en la mesura que podem. Quan hagin estat adequats, quan hagin finalitzat els retornarem en un estat adequat, no hi ha cap interès de destrossar res i d'entregar res romput, tot el contrari, és del que es tracta.

I què és el més important? Nosaltres tampoc ni perseguim gestionar aquests habitatges, el que nosaltres voldríem és que a Balears no hi hagués habitatges tancats de grans tenidors, que no hi hagi bancs que tinguin 300 habitatges que els tinguin tancats esperant a veure quan els poden vendre al millor preu, quan mentrestant tenim llistes d'espera de milers de famílies que esperen un habitatge. Aquest és el plantejament, açò ens va moure en aquesta Llei d'habitatge, no hi ha precedents a Espanya, no hi ha cap altra banda que ho facin, necessitam fer les coses ben fetes, una rera l'altra, però anirem veient resultats, n'estic convençut. I tindrem temps, eh, de poder-los contrastar.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Entenc la finalitat, però sí també crec que hi ha una gran dificultat de gestió, crec que això serà molt difícil de gestionar, tot i que jo entenc la finalitat i això ho entén qualsevol.

I ara simplement una cosa, ja per acabar, no sé si ja m'he passat del temps tal vegada, però, no, és una pregunta, perquè ho he apuntat aquí, senzillament, des del Consell d'Eivissa a la passada legislatura no, a l'altra, fa dues legislatures, demanarem un pla director sectorial de ports esportius, que jo no sé en quin estat o si s'ha tramitat, si és aquí pendent o en quina situació es troba.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Hi feia referència abans, un dels objectius d'aquesta legislatura és un pla general de ports, el pla general de ports no serà per a cada illa independent, serà un pla general de ports a les Illes Balears. En aquest pla general de ports hi haurà tots els esports que són d'àmbit autonòmic, que és on nosaltres podem actuar, i aquí s'establiran criteris, serà una planificació a 15 anys vista.

Nosaltres ja hem començat, a la legislatura passada ja vam començar a anunciar un poc cap on aniríem, hem fet reunions amb institucions i amb els clubs nàutics i seguim en aquesta dinàmica. I un dels objectius d'aquesta legislatura és aprovar, com deia abans, aquest pla, que el pot anomenar, si vol vostè, director general de ports, director sectorial de ports, nosaltres n'hem dit un pla general de ports, però és la mateixa finalitat, té els mateixos..., bé, té objectius que queden marcats i que cercarem, en la mesura del possible, el màxim consens amb el sector.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Seria de Balears, però definit per illes, imagin.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

És clar, definit per ports,...

EL SR. JUAN I GUASCH:

Per ports.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

... què és pot fer a cada port, quins plantejaments, actuacions port per port, açò ha de marcar la fulla de ruta dels propers quinze anys.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Bé, doncs moltes gràcies, per la meua part ja he acabat. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Juan, ha esgotat exactament 12 minuts dels 15.

I ara passaríem, fariem un canvi perquè el proper grup parlamentari és Unidas Podemos i el Sr. Jiménez vol fer una intervenció, per tant hi hauria una substitució del secretari de la Mesa.

Per tant, passarem al següent grup parlamentari, també amb un temps màxim de 15 minuts, Sr. Jiménez, quan vulgui.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Sra. Presidenta, señoras diputadas, señores diputados. Sr. Conseller, bien, una serie de preguntas, alguna sobre movilidad y, finalmente, otras sobre vivienda.

La primera pregunta diria: el pasado 6 de septiembre se presentó, por una parte del Grupo Confederal de Unidas Podemos, en el Congreso de los Diputados una PNL en la que se hablaba de la infrafinanciación que había en materia de transporte público en las Islas Baleares, i, en concreto, se hablaba de un convenio ferroviario con el Govern de las Illes Balears y se hablaba de una cantidad de 480 millones de euros para el período 2019-2023, para desarrollar los proyectos ferroviarios en la isla de Mallorca.

En part se ha contestado a esta pregunta antes, cuando se hablaba de *xarxa* ferroviaria, pero lo que quería preguntar es si esta cifra de alguna manera se está insistiendo desde el Gobierno balear para recuperar esta cifra, para precisamente aplicarla a estos planes de *xarxa* ferroviaria y cómo está esta negociación, bueno, esta negociación o esta demanda.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, a la legislatura passada, no en aquesta, a la legislatura passada vam tenir oportunitat de plantejar aquesta qüestió davant del Govern d'Espanya una vegada produït el canvi, amb el Govern Rajoy no ens va ser possible, amb el ministre Ábalos vam plantejar aquesta qüestió i, de fet, amb el ministre Ábalos vam arribar a un primer acord, que era una aportació de 100 milions d'euros, 100, 100 milions d'euros, en 10 anys, a raó de 10 milions d'euros cada any. I a açò és al que vam venir a dir el conveni ferroviari.

I si volen podem també fer història, el Govern Antich va tancar un conveni ferroviari de 300 milions d'euros i quan estava tancat hi va haver canvi de govern i el Govern Bauzá hi va renunciar, el Sr. Company va dir que no el necessitava i aquest conveni ferroviari va desaparèixer, van aturar les obres del tren de Llevant i ens vam quedar sense tren, eh, ho recordaran.

Nosaltres hem tornat renegociar aquest conveni, aquest conveni que vam posar de nou damunt la taula, vam tancar un primer acord de 100 milions d'euros, a raó de 10 milions d'euros cada any. Aquests 10 milions primers ja eren als pressuposts generals de l'Estat del 2019, que no es van aprovar i, com a conseqüència de la no aprovació per falta d'acord, va provocar la convocatòria d'eleccions, ho recordaran vostès, i, per tant, en aquests moments ara hi ha uns pressuposts no aprovats, que ja contempen els 10 milions d'euros que formen part d'aquest conveni ferroviari.

Aquesta és la situació i la feina que vam fer.

Aquests 100 milions podrien ser més? Home, hem de seguir batallant, i tant com sí! Jo no li diré que no, perquè l'aportació és més grossa.

És una passa ja important per garantir les primeres inversions? Sí, sí que ho és, sí que ho és, perquè aquí Son Espases, el Parc Bit, fins i tot bona part o una part d'aquest tram Badia, tramvia, són actuacions que poden beure d'aquest conveni ferroviari.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Gracias. Bien, la siguiente pregunta tiene que ver con el transporte urbano e interurbano de pasajeros por carretera, los buses. Aquí en conjunto en las Islas Baleares ese transporte se realiza por concesiones administrativas y está llevado más o menos por empresas privadas. La pregunta sería si ¿hay alguna intención por parte de la conselleria del Govern de recuperar la gestión pública de ese transporte público, valga la redundancia, en algún momento, una vez finalizadas estas concesiones administrativas?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

A veure, aquestes concessions que hi havia són concessions que venen de fa vint anys, d'acord? Finalitzaven ara, en aquest any, el 31 de desembre del 2018. Nosaltres el que vam fer va ser dissenyar i establir un nou paquet de concessions on ho vam remodelar tot, però aquestes concessions són concessions a empresa privada. Ho hem fet amb un règim diferent, on hi ha un major control per part de l'administració i on, a més a més, l'administració té la capacitat d'establir qualsevol canvi que consideri oportú quant a rutes, freqüències, a qualsevol moment determinat.

I aquest és el plantejament que hi ha, vull dir que hem agafat la via de tornar treure concessió, però amb un disseny, amb un format i amb un model totalment diferent del que hi havia fins ara.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Bien, ahora la siguiente estaba relacionada con la oferta de servicio público, también de alguna manera ya ha sido contestada y además también ha sido preguntada por el representante del Partido Popular en cuanto que digamos que surgen determinados problemas en algún momento sobre la subida de precios, de manera un poco injustificada ¿no? Entonces, un poco en la misma medida, es decir, ¿cómo se podría controlar esto?

Pero, bueno, podemos pasar un poco de esta pregunta, podemos pasar porque ya está contestada, pero sí hay una pequeña cuestión, es decir, es una duda. ¿La OSP se podría solicitar ampliación a otros destinos de la península? Quiero decir que, en principio, esta la de Madrid, se está viendo la de Barcelona, como ya se ha hecho la semana pasada, se ha intentado o se está viendo esta cuestión; ¿está previsto de alguna manera ampliar a algunas otras ciudades de la península esta cuestión?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Amb el format del Menorca-Madrid no, perquè no ens és possible, i m'explic. L'OSP entre Menorca i Madrid es produeix en el moment que no hi ha cap companyia que vulgui operar aquesta ruta durant l'hivern. Quan açò es produeix és quan en aquell moment es pot convocar una Obligació de Servei Públic que el que fa és -fixi's vostè- establir, ho podem dir així, en règim de monopoli una empresa que fa aquest trajecte. Açò va ser possible, i Europa ho va autoritzar, perquè no hi havia cap companyia que ho volgués fer.

Què ens passa ara amb Barcelona? Amb Barcelona és Menorca-Barcelona, eh, que hi ha una companyia que fa aquesta ruta; en el moment que la fa tu treure una Obligació de Servei Públic amb el format del Menorca-Madrid no ho pots fer, perquè alteres el mercat. Hi podem més d'acordo manco, però un dels pilars d'aquesta Unió Europea que hem construït

és el lliure mercat i Europa vigila moltíssim qualsevol interferència de l'administració pública sobre el lliure mercat.

Si jo ara tragués açò estaria expulsant una companyia que opera i no em deixarien fer-ho. Ja ho hem plantejat, ja ho hem plantejat; si Vueling a un moment determinat deixés d'operar i no ho fes, llavors ho podríem fer; però com que opera, encara que siguin preus molt elevats, bé.

Quina era la solució? Facem una OSP singular, oberta, on tothom pugui operar, on plantejem i que només hi hagi un sostre que sigui el preu, però després que tothom que vulgui cerquem una... I açò és la via que exploram ara en aquests moments, i la faríem evidentment amb les principals ciutats que necessitam, està clar que Barcelona, Madrid, València, i hauríem de pensar un Sevilla, un Bilbao, acabar de definir quines són aquestes rutes on, segurament, per a cada illa també serien diferents, no?

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Bien, la siguiente, hablando del transporte público, que se realiza de manera diferenciada en cada isla, digamos, y en relación con los títulos de transporte, las tarjetas de transporte, es decir, ¿está pensado de alguna manera buscar un sistema unificado de títulos de transporte que valga para todas las islas? Es decir, de tal manera que un ciudadano o ciudadana de Menorca, al acceder a Mallorca, que es lo más usual normalmente, que se vaya a la isla más grande, pues a resolver problemas o lo que sea que se resuelva en la isla mayor.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, ho tenim no només pensat, sinó que ho tenim treballat. L'objecte final ha de ser aquest, l'objectiu últim, últim és que qualsevol ciutadà de Balears, sigui de l'illa que sigui d'on sigui, amb una mateixa targeta es pugui moure per totes les illes, açò és l'objectiu final. Per açò hem fet les primeres passes: la primera, que hi hagi un programa, un suport informàtic que sigui el mateix per gestionar la mateixa base de dades per a tot. Per què? Perquè la targeta l'ha de poder llegir a les quatre illes, per tant el suport informàtic ha de ser el mateix. Aquest suport informàtic ja el tenim, ja està redactat, ja està dissenyat el programa i ja està entregat als consells.

N'hi ha una segona, després, que és -açò seria el software-el hardware, no?, la màquina validadora, on nosaltres també tenim màquina validadora per entregar a tots els consells insulars. Aquí parlem d'un projecte d'alguns milions d'euros, no li puc dir ara la xifra en el seu conjunt, no només per a la xarxa de consells i la de TIB, sinó també per a l'EMT de Palma, perquè volem que l'EMT també vagi amb la mateixa màquina validadora que la del TIB perquè açò pugui funcionar igual.

Tot açò ja ho tenim, d'acord. Què fa falta ara? O quan ho podem fer? Quan els Consells Insulars d'Eivissa, de Menorca i de Formentera hagin tret les noves concessions, i ells ara

treballen amb els plecs, ells van més enrera que nosaltres, els consells insulars van més endarrerits que nosaltres.

Amb les noves concessions, en aquella nova concessió en el plec de condicions ja es posa quin programari informàtic s'ha d'emprar, que és aquesta, la mateixa base de dades; quin tipus de màquina validadora hi ha d'haver, que és la mateixa per a tot; i quan els Consells de Menorca, Eivissa i Formentera hagin adjudicat, hagin ja posat en funcionament les noves concessions, llavors tot açò podrà funcionar de la mateixa manera. Aquesta és la idea.

Fins i tot, si volen, hi faig una volta més: la nostra, aquestes màquines no només faran que puguis anar amb targeta, amb una sola targeta, sinó que amb una targeta de crèdit ho puguis fer, d'acord?, que tu puguis entrar directa... Vull dir que avui en dia hi ha tècniques, la part de l'enginyeria de gestió de transport que permeten aquestes fórmules, açò amb les noves concessions a Mallorca ja hi entra tot directament i es posa en funcionament, a mesura que la resta d'illes ho tenguim, doncs també s'anirà incorporant.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Bien, otra pregunta, también de transportes, sería sobre la frecuencia de las embarcaciones que hacen el servicio entre las islas de Formentera e Ibiza, donde hay cierto..., bueno..., digamos ciertas quejas, por decirlo así, del servicio, de las frecuencias sobre todo en el período de invierno. ¿Hay alguna expectativa de cambiar esta frecuencia?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, la idea és fer, podar aprovar aquesta legislatura un decret de serveis mínims marítims entre illes, perquè aquí sí que hi tenim competència nosaltres i, per tant, sí que podem obligar les companyies a tenir uns horaris i unes freqüències determinades. I un dels objectius que ens marcam aquesta legislatura és l'aprovació d'un reglament, d'un decret que estableixi aquestes freqüències mínimes en les connexions entre illes.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Vale. Otra pregunta, la última ya de temas de movilidad, en el sentido de si hay alguna expectativa de mejorar el sistema de ayudas o bonificaciones para los colectivos más necesitados o para los transportes en carretera, buses, en general, por ejemplo para la gente más joven, las familias más numerosas, en el tema del transporte por carretera, en principio, en transporte urbano e interurbano.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE (Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, hi ha algunes bonificacions ja marcades en aquests moments...

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Sí, pero mejor es relativo...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

..., perdó?

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Sí, existir existen, pero digo que si hay alguna expectativa de mejorarlas en alguna medida.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Bé, amb les noves concessions hem establert algunes qüestions, ara els joves són fins a 30 anys, fins a 30 anys que hi haurà bonificacions. No les tenc ara...

(Rialles del Sr. Jiménez i Fernández)

..., la gratuïtat fins als 12, parlam ara aquí de l'illa de Mallorca. Aquestes són les dues que ara en aquests moments tenim damunt la taula, la gratuïtat fins als 12 anys.

També aquí devora crec que val la pena tenir en compte els nous sistemes, les noves concessions funcionaran d'una manera diferent, com que el que perseguim és fidelitzar els usuaris el preu del bitllet no serà sempre el mateix, sinó que com més viatges tu facis més barat et sortirà el bitllet, aquest programa informàtic que hem dissenyat estableix açò, si tu l'empres poc el preu és un, quan tu més l'utilitzes tens un descompte més gran. Açò és a les principals ciutats europees ja es fa i aquí, a l'illa de Mallorca, i també succeirà a la resta d'illes, anirem per aquesta via. Què vol fer això?, estimular el seu ús, com que el programa informàtic llegirà la teva targeta quan tu més l'estàs utilitzant llavors el preu baixa en funció de l'ús que tu en facis, val? Anam cap a fórmules diferents a l'hora de la gestió de preus, però que s'han demostrat, (...) amb aquestes coses, que són les més eficients. Volem fidelitzar al màxim el nombre d'usuaris.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Bien. Pasando a cuestiones ya relacionadas con el tema de vivienda. La construcción de viviendas supone una alteración del paisaje y de las características naturales del territorio, ¿no?, como todos sabemos aquí, para limitar ese efecto es importante entender, o entendemos por lo menos nosotros, la política de vivienda que está integrada, entre otras, de forma transversal. En relación con esto, entonces, planteamos la siguiente pregunta, ¿tiene pensado la conselleria integrar la política de vivienda en las políticas de ordenación del territorio, del suelo, del medio ambiente y cambiar el modelo productivo dando prioridad a la rehabilitación -eso lo ha contestado antes en alguna medida, pero bueno, insisto- la rehabilitación de vivienda frente a la nueva construcción para no contribuir a la presión continuada sobre el territorio?

También en esa misma pregunta, de alguna manera está un poco contestada, pero la dejo ahí por si hay que ampliar algo, que es si la conselleria tiene pensado de alguna manera la adquisición de viviendas para el tema del parque público, que hablábamos antes de vivienda, de la adquisición de viviendas ya construidas, ya construidas, sobre todo en aquellas viviendas ya muy deterioradas que pertenecen o que tienen propietarios que no las pueden mantener por cuestiones variadas o varias.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Nosaltres feim efectivament una aposta per la rehabilitació, li ho explicava abans, no només d'habitatges, també d'espais urbans, per tant, tenim idea de poder presentar i poder fer alguns plans que vagin en aquesta direcció. Està clar que la política d'habitatge no es pot mirar al marge de la resta de polítiques i amb la part territorial açò ha d'anar encaixat. Els nostres plantejaments no van per la via de desenvolupament de nous sòls sinó que tot el plantejament de nova construcció que feim ho estam parlant sempre de terrenys que ja són urbans, que són solars que tenen tots els serveis i que podem desenvolupar perquè ja tenen aquesta qualificació d'urbana com a tal. Per tant, açò va en principi cap aquí.

Quant a la part de l'adquisició d'habitatge, nosaltres fins ara no ho havíem fet, comprar habitatges al lliure mercat, val, açò és realment molt costós, però sí que és cert que en aquests moments estam analitzant o estam estudiant si aquesta pot ser una via que valdria la pena tenir en compte. Per tant, ho estam estudiant únicament.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Una pregunta ahora en relación con la Sareb, ¿tiene intención o piensa la conselleria exigir o pedir a la Sareb la movilización de sus viviendas para alquiler, sí, alquiler social y cesión a la administración pública, para ampliar este parque público del que hablábamos antes?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, i de fet a la legislatura passada a la sectorial d'habitatge balears, perquè va ser una proposta que va fer Balears, Balears li va demanar al ministre, que era el ministre de la Serna en aquell moment, li va demanar que el Govern d'Espanya cedís el 20% de l'habitatge i el 20% del sòl propietat de la Sareb directament a les comunitats autònomes, val? Açò nosaltres ho havíem calculat, representava uns 200 habitatges, em sembla, i uns 10.000 metres, en fi, hi havia una part important que directament podíem gestionar, val?, no hi va haver una resposta positiva, no l'hem trobada fins ara, nosaltres la seguim reivindicant, nosaltres la demanam al Govern d'Espanya.

Ja que la Sareb s'ha capitalitzat amb recursos públics, perquè es va capitalitzar amb recursos públics, davant la problemàtica d'habitatge que una manera per donar una

resposta ràpida i immediata seria poder tenir, poder fer ús d'aquests habitatges. Vàrem plantejar el 20%, ens semblava que era un percentatge més que raonable, no vàrem voler..., perquè volíem cercar acord, no vàrem trobar una resposta positiva, no l'hem trobada fins ara, parl amb tota la franquesa, no l'hem trobada fins ara; com a Govern de les Illes Balears nosaltres la seguirem demanant, com a Govern de les Illes Balears nosaltres seguirem reclamant que un percentatge d'aquest Sareb ens pugui venir directament a nosaltres ja que..., en fi, crec que està més que raonada i justificada aquesta petició. Per tant, sí que ho hem fet i sí que insistirem a treballar en aquesta mateixa direcció.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Sería algo fundamental porque está ahí, eso es un activo que está ahí que habría que utilizar para este parque público de vivienda, ¿no?, y ahí sí que habría que hacer, creo, creemos, ¿no?, instar al Gobierno central un poco a trabajar en este sentido.

Bien, bueno, aquí otra pregunta que ya está contestada, también ésta. Otra pregunta con relación a los fondos buitres, ¿hay alguna estrategia por parte de la conselleria para evitar la adquisición masiva de inmuebles por parte de fondos buitres con fines especulativos que finalmente inciden negativamente en los precios de la vivienda en el mercado?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És una de les qüestions que estam estudiant, no li puc més, però efectivament creim que aquesta compra per lots de promocions senceres evidentment..., val, no ajuda a resoldre la problemàtica d'habitatge, a l'inrevés, la incrementa. I li puc dir que és una qüestió que també tenim damunt la taula i que estam estudiant en aquests moments. Ens hem compromès a fer un paquet de mesures, estam ara en fase encara de diagnosi, eh?, d'algunes d'aquestes qüestions, és un element que estam estudiant ara.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Es uno de los problemas básicos también de la..., bueno, del precio final, ¿no?...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Efectivament, està clar.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Otra..., ya estoy acabando, ¿eh? Piensa, en relación con los precios abusivos del alquiler, piensa la conselleria trabajar con el Estado la modificación de la normativa del mercado de alquiler inmobiliario para habilitar a los ayuntamientos a declarar zonas de mercado conflictivas o tensionadas y para poder regular así y limitar las subidas abusivas del precio del alquiler?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Eh..., no...

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Había en ese sentido -perdón por la interrupción-, había un acuerdo, el acuerdo de presupuesto del 2019 entre Partido Socialista y Unidas Podemos en el Congreso de los..., o sea, en el Estado, venía de alguna manera recogida esta cuestión. Al final los presupuestos como ya sabemos no se han aprobado, pero venía recogido de alguna manera. Entonces, ¿de alguna manera se pretende seguir trabajando en ese mismo sentido que ya se llegó a un acuerdo, digamos?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Açò és Govern d'Espanya, nosaltres creim que el Govern de..., voldríem que el Govern d'Espanya treballés en aquesta direcció, aprofundís i ens donés a les comunitats autònomes capacitat d'actuació, val? Nosaltres creim que sí que hi ha zones on hem vist aquests anys increments altíssims, altíssims del preu del lloguer, altíssims, que no poden continuar creixent a aquest ritme i que com totes les coses, com quan parlam d'un dret, constitucional que és el dret a l'habitatge, aquí devora hi ha d'haver marge per poder establir pautes que regulin o que evitin desproporcions amb els increments del preu.

A partir d'aquí, també som conscients que el Govern d'Espanya és el primer que ha d'actuar, si el Govern d'Espanya ens dóna a nosaltres facultats nosaltres les utilitzarem.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Vale. Ya la última que de alguna manera también ha sido ya un poco contestada, pero bueno, es en relación con las políticas sociales de vivienda. Si piensa la conselleria habilitar políticas sociales de vivienda, como el alquiler social, para los colectivos más vulnerables así como el acceso a la vivienda desde el cooperativismo -que esto ya se ha dicho ¿vale?- y otras fórmulas colectivas alternativas para evitar sobre todo el endeudamiento de las personas, es decir, facilitar que las personas tengan incluso sus propios sistemas de acceder a la vivienda; entonces, si habrá algún tipo de acuerdo para ver si se pueden construir, bueno, construir o no, acceder simplemente a la vivienda a través de fórmulas alternativas.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, bé, nosaltres hem plantejat la proposta d'impulsar projectes de cooperatives d'habitatge; ho hem implantat per primera

...d'impulsar projectes de cooperatives d'habitatge; ho hem implantat per primera vegada ara aquí, vam treure una primera convocatòria. La veritat és que no ha donat mal resultat, i crec

que en molt poc temps estarem en condicions de poder explicar de manera conjunta amb els cooperativistes projectes per desenvolupar, per tant ja ara, ara ja en aquests propers mesos. Açò ho volem estendre a totes les Illes i voldríem que anessin per aquí. Aquest seria el plantejament que nosaltres feim.

Hi ha després una altra part, eh?, que ja no és nostra com a tal, que és gent en situació de vulnerabilitat extrema, que ja Serveis Socials després també fa una feina per una altra banda, eh?, que és Serveis Socials. Nosaltres en qualsevol cas volem aprofundir en el Programa Cohabitat, que és aquest programa de cooperatives d'habitatge, i de fet hem fet jornades, i alguna de les cooperatives que s'ha creat va sortir d'aquestes jornades que vam organitzar, de gent que no es coneixia i que ha decidit fer projectes conjunts, presentar projectes conjunts.

EL SR. JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ:

Idò res més, moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé, moltes gràcies, Sr. Jiménez. Ha esgotat 8 minuts 54.

I ara passarem al torn del Grup Parlamentari Ciudadanos. Té la paraula el Sr. Gómez.

EL SR. GÓMEZ I GORDIOLA:

Gràcies, presidenta. Conseller, li volia dir bona tarda i li hauré de dir bon vespre, a vostè i al seu gabinet. En tot cas, benvinguts.

Jo faré una intervenció..., no la faré insular, la faré en interès general, o almanco que parli de l'interès general de tots els ciutadans de les Illes Balears, i, entre altres coses, l'especificitat de la bona actuació que correspon a cada illa la farà el meu company, que és el portaveu en aquesta comissió, o a preguntes escrites o oral en un altre àmbit.

Conseller, des del nostre grup parlamentari donarem suport a tota iniciativa que vagi adreçada a facilitar l'accés a l'habitatge i a garantir la mobilitat de qualsevol ciutadà de les Illes, especialment dels col·lectius que tenen aquesta dificultat o dels col·lectius que tenen manco ingressos, no només els vulnerables, específicament els joves, específicament els joves en habitatge jove, que nosaltres consideram que a més a més de tenir ajuts en tema per als crèdits o subvencions al sostre de la seva despesa, puguin tenir també un disseny d'arquitectura propi per la demanda d'un habitatge jove. Això crec que és important, i nosaltres en el Pla d'habitatge farem aquest seguiment.

Però, miri, conseller, a mi m'ha preocupat una cosa; tal volta és cansament i potser..., perdoni'm la comunicació no verbal, si va acompanyada també de qualque asseveració, però ven d'una altra comissió en què he substituït el meu company, i vostè sabrà que això a vegades influeix. Miri, com ho

pagarem, això? Jo crec que ha faltat a la seva intervenció, o almanco a qualcuna de les preguntes dels companys que han anat abans que jo, és saber el finançament. He sentit dues bandes, almanco dues bandes. Una, lògicament òbvia i implícita, que és finançament propi del pagament de la comunitat autònoma mitjançant els pressuposts; nosaltres ja parlarem d'aquest tema quan s'elaborin i es presentin en aquesta cambra els pressuposts de la comunitat autònoma per al 2020. I, l'altra, ha parlat vostè de l'impost de turisme sostenible, almanco he sentit que part del finançament; no he sentit si venien fons europeus per a qualsevol dels projectes. Em sembla que tot el que parli de sostenibilitat, mobilitat, perifèria que som de la Unió Europea, potser hi hauria per aquí qualsevol d'aquests fons.

Però sí m'ha preocupat quan ha parlat del conveni ferroviari, emparaulat amb el ministre Ávalos; compromès, en teoria, amb els pressuposts de 2019 que, com sabem, estan prorrogats des de 2017, i que tenim un govern que no sabem si anirà a eleccions o no anirà a eleccions, però en tot cas els pressuposts ja aniran cap a 2020. Per tant no és un pressupost compromès fermament amb una mesura publicada en el *Butlletí Oficial de l'Estat* o almanco que puguem nosaltres demanar i exigir al Govern central que parli de quan farà aquest tipus de pagament.

En tot cas, com vaig manifestar ahir a la consellera d'Hisenda, tindrà sempre el nostre suport i el nostre acompanyament per reivindicar el pagament immediat del deute que es té amb aquesta comunitat autònoma en diferents àmbits, no només quant a finançament, i a deute pendent de liquidar.

Però miri, ens preocupa una cosa en aquests projectes. Jo l'acompany i a més estic d'acord que vengui aquí qualsevol conselleria, qualsevol govern, amb una il·lusió, amb una ambició i amb un compromís perquè això són sinèrgies per dur a terme tot el seu gabinet els projectes que tenen damunt la taula, i a més són projectes fonamentals com és la mobilitat dels ciutadans de les Illes Balears o l'accés a l'habitatge. Però és fonamental que fem una memòria econòmica, que no només és exigible que fem una memòria econòmica, no només justificativa d'un procediment administratiu, sinó una memòria econòmica que quan parlem als ciutadans ens demanin com ho pagarem, que és el que es demana a tothom i és el que es demana a tothom en una conjuntura econòmica que no és la conjuntura econòmica que tenien aquestes illes fa un any.

Evidentment la seva experiència i els seus projectes vénen de quatre anys enrere, crec que és un input important per a qualsevol gestió, no és un canvi de conseller o de consellera en la gestió, però..., ni de govern, però els ciutadans demanaran com ho pagam, perquè estan veient que tots els indicadors econòmics dits pels agents socials són d'una... diré desacceleració per no ser excessivament pessimista. N'hi ha d'altres que ja parlen d'una recessió, jo em quedaré amb la desacceleració econòmica que tenim. Per tant minvaran els ingressos propis de la comunitat autònoma, els propis, val? Aleshores crec que és important que aquesta memòria

econòmica, insistesc, agafi'm vostè el concepte de memòria econòmica fora del concepte de procediment administratiu, contempli el cost, el finançament, l'amortització i la sostenibilitat d'aquests projectes.

Crec que tenen tant de dret els artenencs, els alcudiencs, com qualsevol ciutadà de les Illes a tenir l'accés amb tren, amb metro o amb autobusos del TIB que no es cremin a les carreteres, clar que sí, però també tenen dret a veure d'aquí a tres anys que es podran pagar i no quedaran els projectes aturats, i és precisament perquè es pugui garantir el finançament. Insistesc, coincidesc i estic d'acord a garantir la connectivitat i la mobilitat, però sobretot que es garanteixi immediatament, abans d'aquestes infraestructures, la connectivitat, i vostè sap que la connectivitat ara mateix es pot millorar per al TIB a través de majors freqüències, majors equipaments, i sobretot una xarxa millor de la connectivitat. Crec que hauria d'abordar primer això.

Crec que amb aquesta..., amb la meva intervenció insistesc, la farà el meu company més específicament. Jo li deman que per favor tenguí en compte l'habitatge jove, no només quant als ajuts sinó al model de licitació, és a dir, que sigui un habitatge dissenyat per als joves i sobretot per a la diversitat de models de família que tenim a la nostra societat.

Quant a la connectivitat amb la resta de l'Estat crec que són fonamentals les freqüències; no parlem només de Barcelona i Madrid, vostè ha esmentat l'esforç que es farà amb altres capitals, amb Bilbao, amb Màlaga o amb les que l'estudi de demanda digui que és necessari, però sí que li agrairé que ens concreti el finançament que té previst, maldament no concreti les quanties almanco si el fons d'on vendran.

Moltes gràcies.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Moltes gràcies. Compartesc la seva reflexió. Quan hem anunciat i hem explicat l'execució d'aquests projectes surt de tot un debat previ vinculat també a la part de finançament. Per a habitatge no tenc coneixement que pugui anar a través de fons europeus, però com que vostè ho apunta, i com en totes les coses, encara que nosaltres creguem que no, perquè quan hem fet alguna consulta, jo ho tornaré a demanar; tal vegada pot resultar que sí, que hi hagi línies d'Europa. Ens han dit que no cada vegada que ho hem demanat, però tal vegada valdrà la pena fer una reflexió més.

Explicada, i jo he defensat sempre que l'impost de turisme sostenible ha de servir per mitigar els efectes que el turisme genera sobre les nostres illes, si té impacte ambiental l'ha de poder corregir i has de poder destinar recursos a medi ambient, però també té impacte sobre el preu de l'habitatge i per tant és lògic que hi pugui recursos (...) que vagin cap allà. Tant és així que es va modificar el decret de l'impost de turisme sostenible que regulava les línies d'ajuda cap on anaven, i es va incloure precisament l'habitatge, que no hi era,

perquè pogués ser susceptible de ser beneficiari de les línies d'ajuda de l'impost de turisme sostenible. Aquí, li dic ara una xifra, seran envoltant d'uns 100 milions d'euros cada, impost de turisme sostenible, d'acord? Si passam, li faig els nombres molt grans, molt grans, però si passam a 110, 115.000 euros l'habitatge construït, 2.000 habitatges són 200 i pocs milions d'euros, l'ITS en quatre anys seran 400, no tots aniran aquí ni molt manco; tenim una segona línia que és la de les fiances, la Llei d'habitatge obliga els contractes de lloguer a dipositar les fiances no només d'habitatges, també de locals comercials.

Entram en una dinàmica nova que fins ara no hi era, que a Catalunya, per posar un exemple, és pràctica habitual, el que no té lògica és que aquí no ho facem, aquí tens diversos espais per poder garantir inversions lligades precisament a la construcció d'habitatge, juntament amb recursos públics propis, que és cert que hi ha una davallada, però açò va de prioritzacions dins un govern. Tenc 5.000 milions d'euros, no sé quins seran els del 2019, poden ser un poc menors, però hi segueixen havent recursos, d'acord?

Quan fas un horitzó de quatre anys, quan amb aquests nombres tan grans, aquestes ordres de magnitud et permeten veure que si hi ha un compromís de govern de destinar part de l'ITS a la construcció d'habitatge, aquests habitatges amb els quals fem feina hi podem entrar i en poden formar part.

Diferent és la inversió en xarxa ferroviària, on aquí sí que els fons FEDER hi entren, els fons europeus, i de fet li puc posar l'exemple de l'electrificació, que ha estat una inversió de 50 milions d'euros el 50% dels quals van anar a costa de fons europeus, de fons FEDER. Ara em permetran que ho digui així, perquè tampoc no ho hem explicat cap vegada, i és per felicitar l'equip, eh, ho vam fer tan bé amb la gestió dels fons FEDER que a nivell d'Espanya posen Balears com a exemple, l'electrificació que vam fer de la xarxa ferroviària, com a exemple de bona gestió davant d'altres comunitats autònomes de com s'han de gestionar els fons FEDER en infraestructures. I de fet crec que demà el director general se'n va a Cantàbria a explicar l'experiència en aquest aspecte, ens reconeixen aquesta part.

Dels projectes que els he parlat, he parlat de dos, n'he parlat de tres, sobretot de tres que són importants, li he parlat del Parc Bit, aquí hem de pensar que ens trobam amb una inversió, presentarem el projecte executiu de manera definitiva, per tant estic donant molta informació, d'acord?, en nombres rodons són 20 milions d'euros dels quals el 50% poden anar directament a través de fons FEDER. Tant és així que ja hem fet tota la feina perquè pugui tenir fons FEDER el Parc Bit.

Son Espases és un projecte que tenim que és més embrionari perquè hem adjudicat ara el projecte executiu, no diré la xifra, em permetrà que no la digui perquè vull ser prudent abans de dir la xifra, la tenim estimada en aquests moments, però vull veure els enginyers quan me la posen damunt la taula, que la contrasten, la xifra que ens posen damunt la taula, sabent que tenim els fons FEDER darrera, és

una xifra que en dos casos podem abordar perfectament amb recursos propis, fons FEDER i recursos propis.

El Parc Bit parlàriem de 10 milions, si tens els 10 milions dels fons FEDER, i a Son Espases, que és una connexió de dos quilòmetres de xarxa ferroviària, la inversió que s'hi ha de fer permet pensar açò, d'acord? Però encara que en tinguem no hem quedat aquí, mentrestant batallam el conveni ferroviari, que si hi és després venen altres projectes, i jo també ja li explicava el del tram Badia, el tramvia, que el volem fer tramvia, i que aquest tramvia ha d'estar perfectament justificat econòmicament, ho tenim claríssim.

I de fet ara fem aquesta feina, quant al que representa. I fixi's, a la meua intervenció no he dit que aquesta legislatura tindriem el tramvia en funcionament i acabat, faig feina perquè el Parc Bit i el Son Espases estiguin finalitzats, el tram Badia és molt més complex, és molt més costós econòmicament, i quan fem el calendari i ens marquem objectius concrets anirà acompanya de saber com ho resollem. Si tenim tancat el conveni ferroviari, hi ha diners que poden anar directament cap allà.

Tenim quatre anys per endavant, tindrem oportunitat de parlar d'aquestes coses, però sí que, en tot cas, dir-li que sí que hem estudiat aquest part, que sí que la tenim madurada i que no tenc cap inconvenient que si vostè vol un dia ens podem reunir i li explic amb més grau de detall exactament aquesta part econòmica com vendria.

Amb la part de joves, ja acab, habitatge, volem establir una línia específica d'actuacions específiques només per a joves, en aquest moment l'accés a l'habitatge que hi ha en llistes d'espera són dins un paquet, hem de separar i hem de fixar actuacions molt concretes només per a ells, i hi haurà habitatges només per a ells.

I el decret d'habitabilitat que ara ens plantejam la seva modificació, que és entendre els habitatges d'una manera diferent, vol permetre açò: trobar habitatges que no necessàriament hagin de ser els d'habitacions separades, els banys separats del menjador, perquè açò fa dimensions massa grans que ho encareixen tot massa.

Per tant, aquests debats els veurem dins aquesta legislatura.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, Sr. Gómez?

EL SR. GÓMEZ I GORDIOLA:

Presidenta, no sé quin temps duc.

LA SRA. PRESIDENTA:

No exhauriré el meu temps, només vull dues especificacions concretes a les explicacions del conseller.

Crec que l'important, conseller, és conciliar el tema de la necessitat de donar ajuts i el descompte per un preu accessible a tots els ciutadans de les illes, perquè la imposició fiscal, la càrrega fiscal de la qual partim aquí és elevada, tant d'imposts propis com d'imposts de fora; la diversitat d'usuaris en les seves economies també ho és, per tant, nosaltres sempre suportarem el tema d'ajuts al transport, però ho hem de conciliar amb la sostenibilitat d'aquest transport a llarg termini.

Això és el que volia dir, sentim, i és ver i hi té vostè, com a govern, tot el dret de promocionar les iniciatives del seu programa electoral d'accessibilitat, de descompte, d'ajuts, i per això li demanava el tema del finançament i el tema de sostenibilitat, que crec que és fonamental. Insistesc, hi ha una certa, una certa no, una manifesta desconfiança en el Govern per part de la ciutadania, no en aquest govern, en els governs en generals, en els polítics, com que ens presentem a grans projectes sense contar als ciutadans com ho pagaran, crec que el llenguatge ha de ser molt clar en aquest sentit.

Nosaltres farem la nostra activitat parlamentària que ens pertoca en els pressuposts, de veure-ho visibilitzat en els pressuposts, però la comunicació és fonamental, entre d'altres coses perquè això sí caducarà i sensibilitzarà el transport públic. El que no hi ha són alternatives reals, però també racionals, i que una persona digui: no agaf el transport privat, me'n vaig al públic; i això passa per la responsabilitat a l'hora d'explicar el projecte, del realisme i del racionalisme a l'hora de fer-ho. Per això li insistia tant en el tema del finançament.

He de donar l'enhonorabona pel que ha esmentat, si nosaltres exportam un model pel qual ens han felicitat, lògicament, aquí no només venim a fer crítica, que sí que pertoca, però també he de reconèixer, ho dic perquè he estat un dels que ha après a gestionar fons europeus, que són excessivament precisos amb la justificació, primer del projecte i llavors econòmica, i vostè ho sap conseller. Per tant, s'ha complert perquè ens ho han exigut, sinó és que ja no haguessin acceptat un altre projecte.

De totes maneres, enhonorabona per aquest tipus de projecte i els que puguin venir, perquè aquests són importants, sobretot vinculats a la sostenibilitat, que és el que... i l'impacte ambiental, que és el que la Unió Europea finança, a més de la mobilitat.

Ja m'ha anat bé que vostè em contesti quines coses estudien, com ha contestat al meu company d'Unidas Podemos, ja em va bé, li recordaré, li demanaré, vostè s'ha ofert, i no tothom ho fa, la qual cosa és un gest que li agraeix, a fer el seguiment, si no el faig jo evidentment el farà el meu company, però el seguiment al projecte i, si no, a través del control parlamentari.

No exhauriré més el meu temps, presidenta gràcies, conseller gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Gómez, ha esgotat exactament 9,53 minuts. I ara passariem al següent grup, que és el Grup Parlamentari MÉS per Mallorca el qual ens ha comunicat que se'n havia d'anar.

Per tant, el següent grup que té intervenció és el Grup Parlamentari VOX-Actua Balears, el Sr. Campos té la paraula.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Muy buenas noches, Sra. Presidenta, buenas noches, señores diputados, gabinete del conseller, Sr. Conseller.

Yo seré muy conciso y muy concreto, para no alargar demasiado esto, porque es que, si no, con este nuevo formato estaremos aquí hasta la hora de cenar o más; entonces, yo soy nuevo en esto, pero vamos, si se puede cambiar el formato yo lo agradecería, eh?, porque la verdad es que si hubiera otra agilidad sería mucho más ameno.

Porque si no, es que ocurren cosas graciosas, acabo de recibir la nota de prensa suya estando usted aún aquí, que ya la tienen las agencias, lo digo para que vea qué gracioso, ¿verdad?

Mire, yo no le doy la...-sí, sí, son ustedes muy eficientes...

(Remor de veus)

..., sí, sí, sí, sí, al menos en prensa-, y mire, yo no le voy a dar la enhorabuena, se lo diré a su jefe de prensa pero no a usted en estos momentos, ojalá se la pueda dar dentro de cuatro años por el trabajo realizado, pero en estos momentos no se la voy a dar.

Me he leído su plan de movilidad y en el diagnóstico que ustedes hacen me ha llamado la atención que dicen que más de la mitad de los desplazamientos se hacen en coche, y dicen: igual que hace 15 años. Fíjese usted que desde hace 15 años no hay manera de cambiar a la gente, que haga lo que le dé la gana con su coche; también es verdad que es porque no han tenido un transporte público que puedan utilizar.

Pero yo, como ciudadano de a pie, que ya le digo que soy nuevo en esto, vengo escuchando un gobierno tras otro, tanto de los gobiernos del Partido Popular como de los gobiernos del Partido Socialista, la cantinela "el transporte público lo vamos a mejorar", autobuses, transportes de todo tipo, trenes, y últimamente coches eléctricos, usted ha hablado de transporte público, todo será eléctrico o con gas, bueno, todo eso es fantástico y yo creo que nadie le va a decir que no, el problema está en lo que ya ha apuntado aquí alguien, en que todo este plan, toda esta exposición que usted ha hecho, y que además está cuantificada, que también lo he leído, en una inversión de 1.720 millones de euros, claro, llama la atención, dice: oiga ¿cómo se va a pagar todo esto?

Porque es que, precisamente, en su plan que tienen publicado en su página web, cuando hablan del punto del plan de financiación, pues no está, no sé si es que ha habido un error, se han olvidado o al menos yo no lo he encontrado en los gráficos que ustedes tienen. Entonces, no sabemos cuál va a ser ese plan de financiación en unas cifras tan elevadas, ya sé que intervienen varias administraciones, a lo mejor uno de los problemas es que intervengan tantas administraciones.

Y le hago un pequeño inciso, usted ha hablado de Ports IB, yo creo que Ports IB es el claro ejemplo de cuando se descentraliza una competencia como no funciona, esa es mi opinión; cuando estaba centralizado en manos del Estado el coste era casi la mitad, ahora hemos prácticamente duplicado el coste, el gasto público que lleva Port IB, pero bueno eso nos llevaría a un debate sobre el tema autonómico, que no será el tema porque si no se harán la una de la madrugada aquí.

Lo que sí que está claro es que cuando ustedes, en el Plan de movilidad, hablan de transportes públicos, hablan de red ferroviaria, claro, no hacen referencia alguna a las carreteras, claro, porque las carreteras son competencia del consejo, este es uno de los problemas que también hay; para nosotros sería mucho más eficaz y eficiente para la administración que o unos tienen las competencias totales en movilidad o las tienen otros, pero es que aquí que tengan unos unas cuantas y otros otras pues nos parece que no es efectivo, porque es que uno de los objetivos que aparecen en su plan es, precisamente, reducir la siniestralidad, muy loable desde luego, y lo llevan aparejado con una mejora de las infraestructuras existentes, entiendo que hablan de las carreteras. Pero, claro, no sé si refieren a una mejora de carreteras, a una ampliación de las actuales autopistas obsoletas, no sé eso cómo conecta con los discursos de sus socios del Consejo de Mallorca que hablan de cero carreteras, cero mejoras; ya se lo dije cuando hablábamos de Son Busquets, que en el aquel momento es mejor que hablara con el alcalde Hila, y ahora le recomiendo que para ese tema también hablen con sus colegas del Consejo de Mallorca, porque es que si no es que ese Plan de movilidad queda cojo en ese tema. Y queda cojo porque, a nuestro modo de ver, la apuesta por el transporte público en estos momentos no va a solucionar el grave problema de saturación que tienen nuestras carreteras; si no compaginamos la apuesta del transporte con una mejora de las infraestructuras de las carreteras, de las autopistas, nos vamos a quedar como estamos igual, pues como estamos sufriendo desde hace años atascos continuados en todas las islas.

Además, también en el diagnóstico de su Plan de movilidad, que éste, además, hace referencia a los turistas, y yo creo que estaría bien que se lo leyeran sus colegas de gobierno que son "turismófobos", porque resulta que cuando hablan de los turistas, que nos habían vendido que el problema de los coches de alquiler, que todos cogían coches de alquiler y saturaban nuestras carreteras, pues resulta que con su propio estudio no es así, resulta que el 28% de los turistas vienen a pie o en bici; el 31% utiliza el transporte público y el 34,5% el coche de alquiler, con lo cual tampoco está el problema en algo que nos están vendiendo, insisto, sus socios.

Tanto el diagnóstico como el objetivo están claros: si después de 1.700 millones de euros de inversión los resultados que establecen en su propio plan es que en los tramos donde hay saturación, que aparece en su plan en los gráficos, por ejemplo en la vía de cintura de Palma, que en estos momentos está en un cien por cien de saturación, y contemplan como gran logro, después de esta inversión, y si todo se hiciera como ustedes dicen en ese plan, prevén pasar del cien por cien de saturación al 90% de saturación, pues, oiga, disculpe, pero algo se está haciendo mal. Lo mismo con los datos que dan en San Antonio de Ibiza, que del cien por cien me pasan al 90% para el año 2027, a ver si esto me lo puede el Sr. Conseller, como primera pregunta, Sr. Conseller, si le parece bien.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Han estat moltes coses que ha comentat i jo crec que val la pena almanco que en facem alguna...

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Si me lo permite para aclarárselo, me interesan dos cosas en este primer momento, es: ¿cuál es el plan de financiación de esos 1.720 millones de euros?

Y después, si los resultados que ustedes contemplan para la saturación en las carreteras, autopistas, es pasar del cien por cien al 90% para el 2027, a ver ¿cómo se explica eso?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, però hi ha algunes reflexions que també val la pena comentar i, sobretot, també enllaç amb la part de Ciutadans, amb la part de gestió econòmica.

Faig referència a ports. He dit que al principi de la legislatura passada vam trobar un forat de 50 milions d'euros i la dreta en aquestes illes el que perseguia era la privatització de tots els ports, perquè l'empresa pública era un desastre, aquest era l'objectiu: privatitzar totes les concessions que hi hagués, tots els ports. No eren capaços de gestionar-ho bé i, per tant, l'única opció possible era la seva privatització.

I va arribar l'esquerra i va dir que açò es podia gestionar bé, i que si érem honests amb la gestió i eficient érem capaços no només d'eixugar el deute, sinó de fer rendible aquesta empresa pública, fer rendible l'empresa pública fins al nivell de generar ingressos afegits a la comunitat autònoma. Açò la primera vegada que ho vam dir es pot imaginar vostè la dreta en aquesta cambra què és el que va dir, s'ho pot imaginar vostè.

Han passat quatre anys, i jo avui ho he tornat dir, i ja no ho ha qüestionat ningú, perquè ja n'hem eixugat 32. I per què? Perquè, a més a més, s'han fet més de 20 milions d'euros en obres, mentre s'eixugava aquest deute, en obres de millora a tots els ports, que la gent ha vist.

I açò funcionabé, precisament perquè està descentralitzat. Els nivells de servei que podem trobar en els nostres ports és perquè els podem gestionar des de la proximitat, perquè si no fos així en el Port de Fornells em pot creure que seria impossible veure una inversió de 7 milions d'euros; perquè si no fos així, em pot creure que a Cala Figuera, que a molts de petits ports hauria estat impossible veure aquest tipus d'inversions i de millores com fem ara. Tant és així que durant la passada legislatura la matèria portuària no va ser objecte de debat durant quatre anys per a res, i quan no es parla d'una cosa és perquè algunes coses es fan més o manco bé.

I ho pos de manifest, perquè com que aquí va de si sabem gestionar o no i si els doblers i si per amunt i per avall, deixi'm que pugui treure pit sobre això i felicit l'equip, que hi ha gent molt bona, molt, i ho hem sense ampliar ni un sol port esportiu, ni anar a construir noves coses, no, gestionar bé el que tenim. Insistesc, dins aquesta legislatura part d'aquests diners de Ports és possible que ens serveixin per pagar part de la xarxa ferroviària. Açò no ho hauria dit ningú, i jo he fet debats amb el conseller Delgado, jo era a l'oposició i el conseller Delgado defensava la seva privatització de tot, incapaç de saber-ho gestionar bé, perquè aquest eral'argument que ens donava, Sr. Campos, aquell era l'argument que ens donava, i em mir alguns d'aquests que ja hi eren que ho recordaran, i si no ens podem mirar *Diaris de Sessions*. Ho dic perquè, està bé, són visions diferents, respectables totes dues, però la pos de manifest perquè crec que val la pena.

El Pla director sectorial és un pla que és ambiciós, el Pla director sectorial de mobilitat és ambiciós, i és cert, i ha fet una radiografia absolutament de tot i té dues coses, l'aposta pel transport públic i la dificultat amb la mobilitat del transport privat, vehicle, val? Aquest element no l'han d'oblidar, ja sé que això tampoc no els agrada a vostès, però el model Madrid central més prest o més tard, ja l'hem començat a intuir, però més prest o més tard a les grans ciutats, i em mir Palma, doncs, seran necessàries obligatòriament perquè si no, no seran funcionals, perquè sinó no seran funcionals. Jo hi crec amb aquest model, jo hi crec, és més, crec que anirem cada vegada més cap aquí, no només Palma, Madrid o Barcelona; les grans ciutats europees s'estan plantejant açò. Vostè sap quin nivell de saturació té l'entrada de Madrid, de Barcelona, de París, de Londres, de Milà o de qualsevol altra ciutat? Aquest és un problema on Palma en aquests..., jo crec que en aquests vint darrers anys, i ho dic amb tota la modèstia del món perquè no som palmèsà ni som mallorquí, crec que ha passat de ser una ciutat, una capital de províncies a ser una ciutat europea, amb tots els problemes que comporta ser ciutat europea, cosmopolita, de gent que es mou amb uns nivells en què abans no es movien. Mentre Palma ha fet aquesta transformació tan gran, val?, les administracions, totes, no han fet, no s'han adequat els seus equipaments i les seves infraestructures de la mateixa manera, han anat més de veres que la transformació de la pròpia ciutat.

Jo crec que..., jo i aquest govern al que en aquests moments jo represent, creu que hem de fer aquests deures que no hem fet i que són necessaris. I aquesta xarxa ferroviària, que ara hem parlat d'aquests, què persegueix?, persegueix

obrir la xarxa ferroviària a la mar perquè està dissenyada per exportar patates, fa cent anys, Sa Pobla i Manacor, l'economia era dins l'illa, on és l'economia ara?, a la costa, la Badia de Palma, l'Arenal de Palma han d'estar connectat amb tramvia, hem d'arribar a Cala Rajada, hem d'arribar a Alcúdia, és açò el que diu, açò és molt ambiciós i jo no he dit que ho faria tot aquesta legislatura, però sabem què volem fer. Crec que hi hagi qui hi hagi, governi qui governi la pròpia dinàmica ens durà cap aquí i l'aeroport ho ha de connectar tot i tot açò és necessari.

Aquí hi ha inversions de tot tipus, ferroviàries, viàries, municipals, els ajuntaments hi tenen molt a jugar aquí, molt, i han de fer molta obra pública, per què? De carrils bici per ajuntar, sí. Açò nosaltres ja sé que puc entendre que a vostè li sembli i què, però ens ho demanen, fins i tot ens ho demana la gent que ens ve a visitar, la que ens deixa els doblers ens demana tot açò. Perquè si jo venc de Berlín estic acostumat cada dia a moure'm en transport públic, no entenen com és possible que jo arribi aquí i no trobi un bon transport públic, no entenen com és possible que aquí amb el sol i amb la climatologia que tenc no tenc una bona xarxa de carrils bici, de..., no entenen açò, i nosaltres no ho farem? Sí. Tenim el full de ruta marcat? Sí. Tenim tots els diners, els 1.700, per fer tot açò? No, però sabem què volem i no ens fa por quantificar-ho, i tothom s'hi ha d'embarcar, tothom, el Consell de Mallorca, el Consell de Menorca, això a Balears, eh?, el Consell d'Eivissa, el Consell de Formentera, i tant com sí.

Li posaré un exemple, més reduït, que l'he viscut jo la legislatura passada, a Formentera tothom, tots els partits polítics, des de l'esquerra més esquerra, la dreta més dreta, hi hagi qui hi hagi a la dreta més dreta, tots demanaven al·lots, no deixau entrar un cotxe més, per favor, faceu-nos una llei que permeti que puguem dir, no volem que entrin més cotxes. La vàrem fer aquesta llei, i no només la demanaven els partits, la PIME, la CAEB, totes les associacions de Formentera demanaven regular el sostre, en compte!, eh?, açò vol dir regular el sostre.

Jo crec que aquí a Eivissa, ho hem vist també a Eivissa, ha resolt tots els problemes totes les autopistes?, està col·lapsada a l'estiu, si no l'acompanyam de transport públic seguirem tenint problemes grossos, perquè no com més vials facis això t'ho aclareix tot, i aquí ho tenim.

Dels 1.700 milions d'euros -insistesc- n'hi ha sembla que són 600 de xarxa ferroviària, 600 milions d'euros de xarxa ferroviària, hi ha una part d'infraestructura viària que va a càrrec de consells insulars, aquí parlam també de carrils VAO, estam parlant de moltes coses diferents i per tant d'actuacions també importants, que els consells insulars s'hi hauran de posar, i parlam també de tota una part d'urbanització urbana que el que fa és fer cada vegada més espais urbans on els cotxes no poden circular; anam cap aquí.

Aquest és el disseny que hi ha en el seu conjunt, està mitjanament desglossat per capítols, serà després tota la feina que farem. Què hem fet nosaltres? Començar a fer feina amb allò que és competència directa nostra; la primera i més

important és la xarxa ferroviària, la segona les noves concessions. Les noves concessions són una licitació de 478 milions d'euros, 478 milions d'euros a deu anys vista, i aquestes noves licitacions el que tenen és que una part important d'aquesta, i açò està tot quantificat, va a costa dels bitlles dels passatgers, val?, després hi ha una part d'aportació del Govern, que em sembla que són 7 milions d'euros cada any. Ja està tot estimat i està tot quantificat. Sumi-li aquests 400, sumi-hi vostè els 600 de xarxa ferroviària, ens acostam a aquestes xifres. Són molt altes? Sí que ho són, cert, sí que ho són, és un pla ambiciós, ja li deia jo. Això suposa reduir una part d'aquesta densitat de la via de cintura? Sí, els tècnics et diuen que d'aquesta manera? Sí, (...), home! Aquí després és l'altre debat, el disseny de les infraestructures hem de saber per quant es dissenyen i no es dissenyen per al dia de punta màxima que més gent hi ha perquè aquest cost seria impossible, es dissenyen sabent que hi ha unes hores cada any que queden col·lapsades, és cert, així és com es dissenyen les infraestructures.

Açò ho hem de saber i també hem de saber explicar i, de fet, qualsevol ciutat en moments punta pateix açò. Nosaltres ara hem entrat dins aquesta lliga de ciutat que té un reclam durant tot l'any de molta gent, no de nosaltres, no, de la gent que ens visita, i de nosaltres també, de nosaltres també, clar que sí.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Sr. Pons, entenderà que para el ciudadano de a pié que con un ambicioso plan en que cuantifiquen en 1.720 millones de euros que le digan que no hay plan y que no tienen el dinero, pues, es a lo que está acostumbrado, desgraciadamente el ciudadano y por eso pues esa desafección por la clase política y la clase gobernante. Aquí podemos hacer unos planes fabulosos, pero no sabemos de dónde va a salir el dinero. Usted no me lo ha contestado, sigue sin decirme de dónde va a salir, no tienen plan. Me lo acaba de decir usted.

Mire, respecto a los Ports IB, mire, no me sirve que me diga que ahora el Partido Popular está de acuerdo con su filosofía de gestión y que ya no le protestan como protestaban antes y demás, porque es que, mire, al menos des de nuestra oposición no estamos de acuerdo en que sea necesario que todo tenga que ser gestionado por lo público, no. Si algo puede ser gestionado por lo privado y tiene un buen resultado y le cuesta menos dinero al ciudadano, al menos para eso estamos nosotros aquí, para que no tengan que soportar una súper administración pública sino que tenga pagar menos impuestos para sostener menos administración y la gestión de unos puertos en manos privadas sea eficiente y eficaz, ¿dónde está el problema? Yo creo que no hay ningún problema. No me ponga ejemplos como el de Cala Figuera porque cuando no estaba Ports IB ahí había un marinero que hacía un trabajo fantástico y ahora hay cinco personas, o sea, no, y el trabajo es el mismo. No, no me sirve.

Realmente lo que hemos visto, no sólo con este ejemplo de Ports IB sino en todo el sistema autonómico es que repetimos como diecisiete mini estados y lo repetimos todo

en la misma proporción, con lo cual el coste es tremendo, el gasto es brutal y ahí están las cifras de deuda que estamos sufriendo en toda España precisamente por esta teoría de que tenemos que ir creando empresas públicas, entidades para gestionarlo todo en lo público e ir colocando amigos, a gente para que vaya gestionando, pues no, oiga, no todo es necesario que esté en manos de lo público. Así lo entendemos nosotros y ahí están las cifras que además acompañan lo que nosotros defendemos.

Respecto a la movilidad sólo tengo una pequeña duda y es que ha nombrado las VTC, es una pregunta muy concreta. ¿Tiene usted pensado cambiar algo del sistema VTC?, ¿conceder más licencias?, ¿eliminar...? Es por curiosidad, porque como lo ha nombrado...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Li ho tornaré a dir perquè veig que no ha quedat clar. Ports Illes Balears genera ingressos, té superàvit, Sr. Campos, té superàvit! Ho ha entès, no? Té superàvit, és a dir, ens aporta doblers al Govern. Tindrà cinc persones a Cala Figuera però ens genera ingressos, i abans el que feia era generar forat, 50 milions d'euros amb el Sr. Delgado. Per tant jo defens aquest model, perquè té una darrera derivada, i és que per la manera nostra, la part de gestió directa nostra permet embarcacions perquè la gent d'aquí hi pugui arribar, perquè si no hi hauria molts mallorquins que tindrien dret a poder agafar una barqueta de 6 metres i tenir un amarrament. Més ben gestionat, i perquè sigui gaudit a més a més per mallorquins, menorquins i eivissencs.

En qualsevol cas, econòmicament els nombres estan a la seva disposició; gerent de Ports es pot assegurar amb vostè i mostrar-li tots els quadres, la població, d'on vénen els ingressos, amb tota transparència, com abans li brindava.

De les VTC el plantejament que hem fet..., és a dir, no hi ha previsió d'incrementar noves VTC. Ara, per aquest any passat, eh?, vam treure una convocatòria de VTC temporals perquè hi havia un increment de demanda que ens demanava el sector; la vam treure, vam incrementar en noves VTC, avui he fet una reunió amb la Federació Balear de Transports, i valoraven de manera molt satisfactòria..., el sector de les VTC, el sector de les VTC -que estava assegut en aquesta reunió- valorava de manera molt positiva aquestes autoritzacions temporals que ells necessiten només l'estiu, que és quan tenen més feina, no a l'hivern, i aquest sistema els havia funcionat bé. Per tant no tenim previsió d'incrementar noves VTC, no anam en principi per aquí, únicament en tot cas és acabar de valorar si aquestes temporals val la pena incrementar-les o no, però no és tampoc el que ells ens demanaven en aquests moments.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Gracias, Sr. Pons. Entrando en vivienda, usted ha dicho que quiere duplicar el parque de vivienda de protección oficial llegando a las 3.600 viviendas. Y he entendido que este

aumento tiene que producirse por nueva construcción y también con estas medidas que se contemplan en la Ley de vivienda, que a nosotros nos parece un auténtico despropósito, y en esto quería comentarle una ley de vivienda que usted se ha referido exclusivamente a las entidades financieras que son de..., dicho eufemísticamente, se inscriben las viviendas que tienen cerradas y demás. Bien, pero es que la ley contempla que no sólo sean las entidades financieras, sino también los particulares que tengan diez o más viviendas. Esto a nosotros nos parece una auténtica barbaridad, nos parece que es vulnerar el derecho a la propiedad y a los propietarios que tengan -ahora la ley contempla- diez o más viviendas. Supongo que ha dicho además que tiene que aprobarse un reglamento. Nadie nos puede decir que a lo mejor dentro de unos años se modifique la ley porque ustedes consideren que un gran tenedor privado, una entidad, una persona física, tenga a lo mejor tres, o cuatro, o cinco.

O sea, entrar en un camino donde decidimos que las personas que tienen unas viviendas propiedad suya, las personas particulares, no las entidades financieras, que la solución sea quitarles las viviendas, pues, la verdad, me recuerda al señor aquel -se acuerda- que decía "¡expropiése!", eso es lo que me recuerda a mí, no me recuerda a lo que tiene que ser una democracia occidental, como usted ha dicho, defensora del libre mercado, como establece esta Unión Europea que también necesita desprenderse de mucha burocracia. Yo creo que el libre mercado, que es lo que ha hecho las sociedades más democráticas, más libres y más fuertes, tiene que ir en el sentido contrario a lo que es expropiar viviendas a un señor pues que tenga unas viviendas para lo que le dé la realísima gana, que para eso son suyas.

Pero bueno, en vez de ir por ahí he echado en falta soluciones prácticas para solucionar ese auténtico drama de vivienda que están viviendo hoy los ciudadanos de Baleares. Los más jóvenes también, como decía el representante de Ciudadanos, pero muchas personas que no pueden adquirir. Entonces nosotros vemos claro que el problema de la vivienda primero se encuentra con una maraña legislativa y burocrática tremenda que impide lo que usted ha hablado, la rehabilitación, la reconversión de viviendas, por ejemplo en pueblos, en ciudades. Yo estoy de acuerdo, sin que sirva de precedente, con lo que ha dicho el señor de Unidos Podemos, que hay que respetar y hay que proteger el entorno rural y el mundo rural, por supuesto, claro que sí; por eso nosotros no decimos que haya que construir, pero oiga, si hay un problema -construir nueva vivienda- pero si hay un problema de falta de vivienda y hay pueblos en que se están cayendo las viviendas y no se les dan licencias para reformar, se encuentra con mil trabas el ciudadano, pues oiga, antes de ir a expropiar a gente que tenga pisos, agilice la normativa, que aquellos que quieren reformar puedan reformar. También hablen con los promotores inmobiliarios, que algo saben de eso, y hagan las propuestas mixtas que ya proponían. No sé, hay muchas soluciones antes de ir a quitar las viviendas a un particular. Agilizar los trámites de reconversión, las reformas...

El muro que se encuentran..., usted ha hablado que entran muchas administraciones en los ayuntamientos con los planes

generales de ordenación urbana, que es un marasmo que a su vez llevan modificaciones de la modificación de la modificación, que ya no sabe ni el propio funcionario qué se puede hacer y qué no... O sea, empiecen por ahí si quieren colaborar con otras administraciones antes de la medida fácil y por supuesto nada democrática ni defensora de la libertad que es quitar las viviendas a las personas.

Claro, tampoco sabemos esos paquetes de medidas famosos que usted está anunciando, porque paquetes de medidas, ¿pero cuáles con los paquetes de medidas?, porque ha nombrado varias veces "tenemos paquetes de medidas", pero ¿qué son?, ¿paquetes que vienen por SEUR y aun no han llegado? No sé, ¿qué es eso de los paquetes de medidas? ¿Dónde están?, ¿cuáles son los paquetes de medidas, Sr. Pons?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Cada cosa al seu temps, Sr. Campos. Ja li ho he explicat abans, faig compareixença d'objectius de legislatura, anunciï que hi haurà mesures que presentarem en els propers sis mesos, i que tindrem temps de debatre en aquesta... en aquesta sala i en aquest plenari.

Però fem la reflexió sobre la Llei d'habitatge. Està d'acord que els bancs que tenen habitatges buits els cedeixin sí o no?

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Estoy de acuerdo que las entidades financieras que tienen los pisos, locales sin utilizar, sin poner en alquiler, sin nada, se llegue a una solución y a un acuerdo con la banca para que los ceda. No estoy de acuerdo con que si usted tiene cinco viviendas se las quiten.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

D'acord. Tota la gent que ha cedit aquests habitatges, que els ha inscrits, són tot entitats financeres o fons voltor. Per tant llavors està funcionant la llei, perquè va en la direcció que vostè defensa, no anam tan malament, Sr. Campos...

(...)

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Sr. Pons, la ley habla de personas físicas.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

...tengui 35 cases i que les tinguin buides, d'acord?, no s'ha donat aquest cas, no s'ha donat aquest cas.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Pero la ley lo contempla.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Els objectius... Sí, però el resultat acaba essent compartit, Sr. Campos. Llavors digui que la llei no ha anat tan malament, si resulta que totes les entitats, tots els grans tenidors que han cedit habitatges són tots bancs o fons voltor. Açò és el que s'ha provocat, per tant anam bé.

La constitucionalitat de la llei ja ha estat més que discutida, ja l'han passada, aquesta. N'han tombades, de lleis autonòmiques, eh?, n'han tombades, de lleis autonòmiques d'habitatge. Jo diria que aquesta és la primera, juntament amb Navarra, que ha superat tot aquest debat de la constitucionalitat. És més, el Consell Consultiu, òrgan en què hi ha juristes de reconegut prestigi de totes les visions que ens puguem imaginar, perquè no he d'explicar res, per unanimitat, per unanimitat va informar favorablement la Llei d'habitatge, dient que s'adequava...; va fer uns advertiments, va fer uns advertiments que vam incorporar a la llei i que es va aprovar amb els advertiments que ells ens havien recomanat. Per tant des d'aquesta perspectiva que també vulgui generar alarma o que vulgui posar-nos maneres de veure les coses, nosaltres el que volem, el que perseguim és poder trobar habitatges que puguin servir a aquella gent que té necessitats, i vostès també s'hi haurien de posar des d'aquesta perspectiva. La vessant social també l'haurien d'entendre, i si resulta que són els grans tenidors, són aquestes entitats financeres les que estan cedint els habitatges, llavors haurien de dir que aquest és un camí que no és tan dolent si resulta que acaba essent efectiu.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

Sra. Presidenta, ¿cuántos minutos me quedan?

LA SRA. PRESIDENTA:

Miri, en aquests moments..., ara té 13 minuts i mig, 13 minuts i mig.

EL SR. CAMPOS I ASENSI:

He consumido... Ya finalizo. Sr. Pons, nadie..., no creo que nos supere a los de VOX en visión social, sinceramente, no creo que nos supere. Lo que nos preocupa precisamente es el ciudadano de a pie y el que tiene más necesidades, y el que no puede llegar a final de mes, y el que necesita una vivienda. Por eso somos muy claros cuando decimos que hay que defender el alquiler social, que también se lo digo a usted.

Pero es que no sé si sabrá que la actual vivienda tasada, por ejemplo, impide la promoción de este tipo de oferta, del alquiler social. Por eso le decía antes que a lo mejor hay que hacer reformas que son normativas, que son mucho más sencillas, y que pueden favorecer el acceso a esa vivienda, porque sí que nos importa, que no estas medidas o estos planes estelares de miles de millones de euros que no sabemos cómo vamos a pagar, ni sabemos de dónde vamos a

sacar el dinero. Pues eso a nosotros nos parece que es lo que el ciudadano rechaza claramente.

Y para terminar, y simplemente como una última duda, usted ha dicho de contratar un equipo o acudir a un equipo de arquitectos... Entiendo que va a contratar a un equipo de arquitectos externo, ¿o no? No me asuste porque, claro, es que hay un departamento de arquitectura, y como aquí estamos con..., queremos la fiesta del gasto público, pues ahora me había asustado.

Nada, muchísimas gracias, Sr. Pons, por las aclaraciones, y nuestros consejos y propuestas están a su disposición. Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Campos; ara sí que ha esgotat el temps. Sr. Conseller...

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

El gabinet..., hem reestructurat les funcions a la Direcció General d'Arquitectura, que a partir d'ara estarà a disposició de consells insulars, la idea és que estigui a disposició de consells insulars i d'ajuntaments per ajudar-los en aquells projectes que en un moment determinat puguin necessitar quant a obres singulars que hi pugui haver. Què són obres singulars?, li posava l'exemple dels quarters d'Es Castells, per exemple, seria a Menorca; el Conservatori també ho podrien ser, obres d'aquest tipus, que en un moment determinat açò sempre és una dificultat i que nosaltres puguem donar un cop de mà amb recursos propis quant a arquitectes que tenim dins la pròpia casa.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Passarem al següent grup parlamentari, que és el Grup Parlamentari El Pi, i té la paraula el Sr. Melià.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, el salut, i també a tot el seu equip. Li vull agrair el seu nivell, perquè crec que té un bon nivell, domina la matèria, s'explica d'una manera bastant aclaridora, i això crec que és bastant positiu i destacable, i li ho vull agrair.

Veig que hi ha grups als quals preocupa molt com s'han de pagar determinades coses; a nosaltres també ens preocupa, però veig que no els preocupa gens que aquesta terra generi els recursos fiscals necessaris per pagar aquestes inversions però que els doblers se'n vagin mar enllà per no tornar, però, bé, això, com que seria un altre debat, no hi entraré, com no entraré en el fet que la Constitució Espanyola, que alguns bravegen i se'n creuen tan defensors, no la llegeixen quan diu que la propietat té una funció social o que s'ha de lluitar contra l'especulació però, bé, tampoc no entraré en aquest

debat, perquè evidentment així sí que aquí acabaríem, com s'ha dit, molt, molt, molt tard.

I també intentaré evitar repeticions, perquè evidentment el debat en molts d'aspectes ja s'ha produït i ja s'ha substanciat.

No podem compartir l'optimisme que informa tota la seva intervenció, perquè, clar, vostè, si l'escoltam, vostè ha fet una gestió tan brillant..., no, si escolt les seves paraules, una gestió tan brillant, que haurien d'haver minvat d'una manera substancial els problemes de mobilitat o els problemes d'habitatge, i la realitat és que en quatre anys, i no és culpa seva, però en quatre anys no han minvat d'una manera substancial els problemes de mobilitat i els problemes d'habitatge que té aquesta terra. Per tant alguna cosa no quadra.

Anant als aspectes concrets, el tema d'aeroports. Vostè diu "hem fet avanços considerables". Home, jo crec que no hem fet avanços considerables, no hem fet avanços considerables. Un dels grans objectius que vostè ha reiterat i jo li vull agrair que el reiteri, que és la cogestió aeroportuària, quin avanç considerable hem fet? Hem fet cap avanç considerable que hagi passat desapercebut per aquest grup parlamentari? Entenc que no. Vostè lluitava per una tarifa fixa a un preu màxim a determinats vols i Europa li va dir que no. Hem fet un avanç considerable en aquesta qüestió? Contesti'm.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, el 75% de descompte ha estat un avanç considerable. El 75% de descompte ha suposat un abans i un després. El 75% de descompte representa -i no és perquè...- representa una de les mesures que més han ajudat a cohesionar aquesta comunitat autònoma. Per tant açò era l'objectiu final?, no, i açò també ho vaig explicar. Jo defens que la gent que ve de fora i els residents paguem el mateix, però no vaig tenir tampoc cap inconvenient que si podíem almanco fer una passa important que era el 75% ens hi havíem de llençar. I açò jo crec que sí que ha estat una passa important.

Les xifres també ens ho diuen, eh? Hem incrementat en aquesta legislatura un 32% els vols entre illes, els passatgers. Ara, jo que som -ara parl per experiència pròpia- menorquí, ara és molt bo de fer un dia d'hivern trobar-te deu amics de Mallorca que vénen a passar el dia i se'n van; com és molt bo de fer que qualsevol se'n vagi amb..., açò ara per 8 euros en vaixell, i en avió segons com ho trobes també, i açò ajuda a generar dinamisme econòmic, també. Ens coneixem més, hem fet coses. Sí que hem fet avanços. Tots els que volíem no, estic d'acord amb vostè, però aquests avanços són una bona plataforma per ara seguir aspirant a més. Per tant jo crec que sí, crec que sí que hem fet...

I amb la península ben igual, també hem fet un bot amb el 75% de descompte, no tan clar, no tan clar; amb el 75% de descompte amb la península també ha estat un bot, no tan clar, no tan evident, però també ho ha estat. I açò varen ser moltes hores. No ho vam fer nosaltres, és el Govern d'Espanya; en aquell moment encara hi havia el Sr. Rajoy i el Sr. De la Serna,

van canviar en el moment (...), va ser en el moment en què tot allò bullia, però vam fer una aliança, eh?, Canàries... Vostès ho van veure també, vam jugar el paper que nosaltres havíem de jugar, i crec que sí, que n'hi ha hagut, de passes importants.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Hem fet un avanç considerable en la mobilitat entre illes, estic d'acord amb aquesta part, però no en la mobilitat en general i no amb la mobilitat aeroportuària. És el punt de vista, perquè li he dit dos objectius que vostè s'havia marcat i que no ha assolit en absolut.

Descompte de transport marítim. Hi ha un 25% que cobreix la comunitat autònoma; això continua essent així i no hem aconseguit que això sigui assumit per l'Estat. Em pot confirmar això, no?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Li ho confirm, sí.

EL SR. MELIÀ I QUES:

D'acord. Supòs que aquest també serà un objectiu de la seva legislatura, aconseguir que l'Estat assumeixi aquest 25% que nosaltres estam abonant i que no ens correspondria. Estam d'acord.

Tren. Anuncia traçats o estudi de traçats Alcúdia i Cala Rajada. Entenc que quan ens anuncia estudis de traçat, en el cas d'Alcúdia, tots els traçats, és a dir, el que va per la part de la carretera general i el que va per l'altra banda, que és passant devora el Parc Natural de S'Albufera, perquè com vostè sap hi ha un debat de traçat important a Alcúdia sobre si el tren ha d'arribar a Alcúdia poble o al Port d'Alcúdia, i si ha d'arribar per la carretera general o ha d'arribar per darreres les muntanyes. Entenc que estudiaran tots els traçats. Li deman això.

I en relació amb el traçat també aprofit, dins el mateix paquet de pregunta, Manacor, perquè clar, el gran problema de dur el tren a Cala Rajada és travessar Manacor.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí, efectivament, tots els traçats, diria sempre que arribi al Port d'Alcúdia. Quin és l'objectiu que nosaltres perseguim?, l'objectiu que nosaltres perseguim i el que voldríem -i ara dic vertebrant comunitat, eh?, les infraestructures vertebrant comunitat-, el que nosaltres voldríem és que tu puguis partir de Maó, arribar a Ciutadella, arribar al port d'Alcúdia, agafar el tren, arribar al port de Palma i, si em deixes, agafar el vaixell, arribar al port d'Eivissa i en transport públic ben connectat amb Formentera. Açò és un plantejament ja sé que..., però d'aquells que vertebrant comunitat.

Els estudiam tots, no descartam res d'entrada, no descartam res d'entrada. Ara, serà un estudi que anirem fent a mesures que anem executant altres projectes de Parc Bit, de Son Espases, que comentava abans.

I Manacor igual, no descartam cap traçat. Són molt complexos, són molt complexos i en som perfectament conscients, açò serà difícilíssim i ho sabem, però també és necessari, i com en totes les coses, encara que siguin complicades les hem d'abordar.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Bé, aquest diputat comparteix que l'objectiu a Alcúdia ha de ser arribar al port, en això també estaria d'acord, però el desdoblament xarxa ferroviària a Manacor, vostè ens ha parlat d'avançaments; entenc que són desdoblaments puntuals o si m'ho pot explicar millor, i si descarta l'objectiu de desdoblament tota la via.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Són punts d'avançament i aturada tècnica i estacionament, es diuen PAET, val?, i són trams que permeten que a moments concrets hi pugui haver doble circulació.

En aquests moments i per qüestions també econòmiques el plantejament que feim és només fer aquestes aturades, aquests punts entre aquesta línia que ens permetria guanyar molta freqüència i reduir temps d'espera, que és el que en aquests moments necessitam. No tenim previst en aquests moments el desdoblament de la xarxa ferroviària, no està ara dins l'ordre de prioritats.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Transport terrestre. Vostè, entenc que allò que ha guanyat és un bon plet, no?, com està el tema de les concessions, les impugnacions, tota aquesta problemàtica jurídica que s'ha produït i de la qual vostè no ha dit ni una paraula a la seva intervenció?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No, això ha estat..., hi ha aquí una lluita duríssima entre les empreses, duríssima. Són molts de diners, és una licitació de 478 milions d'euros, en feia referència abans, les empreses han jugat molt fort. Eren tres lots, no?, ho vàrem redissenyar sencer, hi havia setze concessions, ho vàrem convertir en tres, d'aquests tres lots en tenim un que és el lot número 2 que ja ha passat tots els recursos possibles de contractació i que ja està adjudicat, contracte firmat, ja ho tenim. Ens hi queda el lot 1 i 2, que aquests encara hi estam pendents de resolució del TARC, val? No sabem quan serà, el TARC no tarda més de dos mesos i açò ens ho varen posar a mitjans juliol, hi ha hagut el mes d'agost per enmig que és inhàbil, i esperam la seva resolució. Creim que amb els criteris que s'han aplicat fins ara el TARC també ens donarà la raó i quan ens la doni estarem en

condicions de signar i després, per tant, de posada en funcionament.

Són qüestions similars a les del lot número 2, que es discutien, i hi ha un altre element en tot cas que ha originat açò que ha estat la baixa temerària que el guanyador ha fet i que com a conseqüència dels informes tècnics hi ha baixa temerària i ell ha recorregut açò. Què pot suposar?, que l'Estat digui qui és que ha d'haver guanyat. En qualsevol cas, ens digui qui ens digui nosaltres signarem, no?, hem fet la proposta, estam pendents ara de la resolució seva. Entenem que no té per què anar més enfora, entenem de dos mesos, que crec que és un temps més que raonable per deixar aquest tema tancat i poder signar contractes. Però també hi pos aquest punt de prudència del que significa un tribunal, no li he d'explicar res a vostè, també serem prudents, però tot ens fa pensar que quedarà resolt ja ara.

EL SR. MELIÀ I QUES:

En relació amb el tren turístic, és a dir, aquell..., perdó el tren, en relació amb el bus turístic que vostès varen posar en marxa la legislatura passada de l'aeroport a determinats àmbits turístics, a determinats nuclis turístics, tampoc no ha dit ni una paraula en la seva intervenció. Bé, es veu que no deu estar tan content del resultat d'aquesta iniciativa, no sé si respon a això que no n'hagi parlat o per ventura jo no l'he sentit.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No ... Tenc trenta minuts i tampoc no volia fer una..., un repàs detallat del que havíem fet. Sí que he dit que hem guanyat en transport públic interurbà, val?, la xarxa TIB per entendre'ns, 1.342.000 passatgers. Com hem guanyat aquest 1.342.000 passatgers? Amb el redisseny d'algunes zones, la part d'Es Raiguer especialment, amb l'Aerotib, amb tots els accessos a algunes zones com puguin ser Formentor. Per aquí hem guanyat aquest 1.300.000 passatgers o aquest milió, perdó, què he dit? Aquest 1.342.000 passatgers, i l'Aerotib ha funcionat.

L'empenta grossa, creim nosaltres, vindrà amb les noves concessions on canvien les freqüències, els preus, canvia tot. Però ja ha suposat un bot cap endavant, que no tenc ara aquí la xifra, però crec que han estat 200.000 passatgers o...

EL SR. MELIÀ I QUES:

Però en aquest bus turístic hi ha un pla, hi ha una previsió que sigui ampliat, per exemple que arribi a Cala Rajada o no existeix aquesta previsió?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És a dir, el bus no és bus turístic, és l'Aerotib que surt de l'aeroport...

EL SR. MELIÀ I QUES:

Bé, ja ens entenem.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Què varem fer la passada legislatura? Varem connectar l'aeroport amb les principals ciutats, els principals pobles de Mallorca i les principals zones turístiques, perquè hi ha un aeroport-Inca directe, un aeroport-Manacor directe, varem fer això i a la vegada arriba a Palma. Amb el nou disseny no hi ha un Cala Ratjada directe, per què?, perquè feim de Manacor, és a dir, les noves concessions estableixen quatre hubs, quatre grans hubs, quatre grans ... per entendre'ns, això són centres de transferència d'estació de busos, un d'ells és Manacor que vol ser capital de tota la zona i, per tant, allà hi haurà estació de busos que farà que les freqüències..., ens permeti que les freqüències siguin més reduïdes, hauràs de fer transbord, emperò. Això és el que hi ha, val? Com hi podrem arribar també qualche dia? Amb xarxa ferroviària.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Ens anuncia la Llei de mobilitat sostenible, li deman, aquesta llei durà incorporada la derogació de la Llei de transports?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No és la previsió que derogui completament la Llei de transports, tocarà coses de la Llei de transports, però la seva derogació no.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Ho deim per això de les diarrees legislatives i perquè ens dedicam a fer moltíssima acció legislativa i per ventura refondre i tenir un ordenament més acurat i més simple per a l'operador jurídic sempre seria positiu.

Habitatge. És una obvietat, però supòs que quan vostè parla dels 3.800 habitatges com a objectiu són públics, és a dir, no s'inclouen els habitatges que puguem aconseguir posar a lloguer social a través de la figura dels grans tenidors.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

He parlat de gestió d'habitatge, de gestió pública d'habitatge, la borsa, aquesta borsa és nodrirà del que construïm i del que ens ve, val? Per tant, aquí també hi ha inclosos habitatges que ens puguin venir dels grans tenidors que durant un termini de set anys gestionarem nosaltres. Per tant, aquí hi sumàvem les dues coses per evitar malentesos.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Hi sumam?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Sí.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Ho havia entès malament.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Perdó, i també he dit, eh?, per aclarir, que dins aquests 1.800 ja incloc els 500 del pla que havíem anunciat en el seu moment, d'acord? Crec que és una xifra assolible.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Amb els grans tenidors és una xifra totalment assumible, amb els grans tenidors.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És assolible, amb dificultats, però crec que és assolible.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Ens parla d'agilitar tràmits en relació amb l'execució d'habitatge de promoció pública, ho entès així. Vostè, la legislatura passada, va ser l'impulsor de la Llei d'urbanisme, clar, ja vàrem advertir a la Llei d'urbanisme que no arreglàvem els problemes de l'agilitat que hauria de tenir l'administració a resoldre les peticions de llicència urbanística, no em varen creure, varen dir que un anava equivocat, que no tenia un bon plantejament i acte seguit d'aquella llei varen fer un decret per fer escoles, per fer centres sanitaris, per fer..., perquè l'administració, les seves construccions tinguin un règim específic. I ara ens anuncia un nou règim específic per fer habitatge de protecció pública.

Clar, resulta que al final l'únic que es queda amb el règim general és el pobre contribuent que no es troba a cap d'aquestes situacions. Jo no sé si vostè considera que com a tècnica legislativa i com a tècnica administrativa això és molt presentable.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

No vull entrar ara amb aquest paquet de mesures detallades, com vostè pot entendre, i crec que tendrem molt de temps per discutir-ho, jo crec que aquí tots som conscients que tenim una problemàtica d'habitatge evident. Veim les dificultats que tenen els ajuntaments també, eh!, per atorgar llicències, ens demanava el Partit Popular què passa amb les d'Eivissa, les dificultats que tenen. Aquí devora hem de trobar mecanismes que ho puguin fer, quins són? En parlarem, Sr. Melià. No em vull avançar a fer plantejaments que després no acabin sent, també vull ser prudent, el que perseguim, unes

coses que volem perseguir és aquesta perquè volem donar resposta a l'increment d'habitatge.

Després, bé, hi ha un tema..., jo entenc la reflexió que pot fer, jo també tenc una obligació que és la d'intentar donar resultats de la gestió. I crec que és important incrementar el parc públic d'habitatge, i ho crec.

A partir d'aquí, des d'aquesta perspectiva sectorial que és certa, doncs ens pertoca fer una valoració, que la farem, la fem en aquests moments, i insistesc, en els propers mesos podrem discutir açò amb totes les cartes destapades, si vol vostè, que serà quan ja les tenguem madurades nosaltres, que és el que fem ara en aquests moments.

EL SR. MELIÀ I QUES:

El nostre grup parlamentari també considera que s'han de fer ràpidament aquests habitatges, el que passa és que també consideram que el ciutadà també té dret a obtenir les llicències en el termini de tres mesos, cosa que no succeeix amb la seva llei. I, per tant, el convit a reflexionar si la seva llei era tan positiva i anava tan encertada que no hem assolit aquests objectius i hem de cercar mecanismes almanco per fer habitatge públic. Jo crec que, diguem, aquest no és el camí, evidentment pot ser pràctic per a un determinat sector, però no és la solució general que pertocaria.

A l'IBAVI vostè va trobar un problema de molts d'inquilins, molts de llogaters que no pagaven, i vostè va anunciar als grups parlamentaris un pla, amb el qual vàrem estar absolutament d'acord, de negociar preus, que paguin el que puguin pagar i aquells que abusaven d'aquesta situació que siguin desnonats. M'agradaria que ens informàs sobre quants desnonaments han aconseguit, en quina situació ens trobam en relació amb aquesta qüestió?

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

El nombre no li sé dir ara, se n'han produït, no em facis dir quants, ho puc demanar, en tot cas, perquè es van produir a la legislatura passada, no en aquesta, ho dic perquè ara la gerent... li diré el nombre en tot cas. Seguim amb aquest mateix procés, segur que... bé, no li vull dir la xifra, li diré, en qualsevol cas, demà mateix, el nombre que s'ha produït de desnonaments, que se n'han produït, eh, hem començat ja a fer els primers que dèiem sempre: acompanyats d'informe de Serveis Socials, de gent que pot pagar, que el que no vol fer és pagar i que amb determinades condicions el que fèiem era doncs evidentment aplicar-ho.

No tenc aquí ara la xifra, si me la passen ara li diré i, si no, no tenc cap inconvenient el dimarts que ve poder-li dir.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Finalment, ens anuncia un replantejament del Decret d'habilitat i ens anuncia que hi ha nous formats d'habitatge, i ens diu: això està relacionat, per exemple, amb els joves.

Fins aquí hi estic totalment d'acord, perquè la tendència europea i també la tendència a Balears és que cada vegada viuen manco membres dins un habitatge, és a dir, cada vegada hi ha més habitatges ocupats per una única persona. Però no escapa a ningú que aquesta qüestió, que em sembla molt bé que vostè se la replantegi, estarà íntimament relacionada amb el tema de les densitats; perquè podem fer nous formats i podem tocar el Decret d'habitabilitat, i si no tocam les densitats quedarem allà mateix, probablement.

Per tant, una de les peticions del nostre grup parlamentari, amb la seva Llei d'habitatge, amb la seva Llei d'urbanisme, va ser que es replantegessin el tema de les densitats, i vostès, d'una manera indirecta, a través d'aquesta via, del Decret d'habitabilitat, ens condueix a aquest debat. Benvinguts!, n'estam contents si anam a aquesta via, com que compartim l'objectiu, perquè l'objectiu aquí és aconseguir que hi hagi més habitatge social i hem de trobar fórmules perquè això sigui possible. I hem d'analitzar la realitat social i la realitat social és que en els habitatges cada vegada hi viu més una única persona; per tant, les densitats també han quedat un poc en entredit, en aquest sentit, perquè aquesta realitat social ha evolucionat.

Aleshores, jo el que li planteig és si vostè, juntament amb aquest replantejament del Decret d'habitabilitat i de nous formats, benvingut sigui!, també, lògicament, això pot tenir una conseqüència sobre les densitats i l'índex d'intensitat d'ús residencial.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

És una derivada que es pot produir, efectivament; no canviem, o no ens plantejam, no ho hem fet, la modificació..., el plantejament, eh, d'obrir el debat de la modificació del Decret d'habitabilitat per incrementar densitats o per fer habitatges petits, només, sinó perquè avui en dia també hi ha una manera diferent de concebre els habitatges, parteixes d'aquesta reflexió.

I ara que ja estam en confiança, doncs crec que també ho puc dir, no?, bé, doncs a Anglaterra, que hi ha *lofts*, espais que són grans, que no tenen per què ser petits i que amb la normativa d'aquí no ens hi caben, perquè tu una cambra de bany no pot ajuntar la cambra de bany dins la mateixa porta, coses d'aquestes que no tenen sentit. Ho volem fer.

És més, i també ho dic aquí, la idea nostra, ja tenc reunió i hora ja posada, jo ho vull fer molt acompanyat del Col·legi d'Arquitectes, vull que els arquitectes ens ajudin molt en tot aquest plantejament conceptual de com ha de ser l'habitatge.

No sé on ens durà, el que sí sé és que el decret que tenim ara està obsolet i que en necessitam un de nou. Per tant, ens llançarem a obrir aquest debat on tothom hi podrà aportar i les ganes nostres serien poder arribar a un acord, no només amb els arquitectes, també evidentment amb promotors i amb constructors, juristes i amb tothom.

LA SRA. PRESIDENTA:

Ja ha acabat, Sr. Melià? Ha esgotat 10,5 minuts. I ara passariem al Grup Parlamentari Mixt del qual no hi ha cap representació.

Per tant, passariem al següent, que és el Grup Parlamentari Socialista, el Sr. Borràs té la paraula.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Benvingut, Sr. Conseller, fa moltes hores que són aquí, ara ja quasi no hi treu dir-los benvinguts, però bé, en tot cas, gràcies per aquesta primera compareixença de vostè, acompanyat de tot l'equip directiu de la conselleria.

És molt tard, vostè ha fet una exposició prolíxa del seu projecte de legislatura i moltes de les preguntes possibles que s'haurien de fer ja han estat fetes, jo, per tant, no li faré preguntes i intentaré ser breu, molt breu, per l'hora que és, si m'agradaria, però, si m'ho permet, fer algunes reflexions, tot i que els destinataris primaris d'algunes reflexions han cregut no necessari aguantar fins al final d'aquesta compareixença seva i, per tant, parlaré una mica per al *Diari de Sessions*, però crec que és important perquè afecten l'estructura de la nostra comunitat.

Afirmava un escriptor, un autor, no gens revolucionari, gens incendiari, Marcel Proust, que les conviccions creen les evidències. Bé, i aquí hi ha persones, grups polítics amb unes determinades conviccions que els fan veure unes evidències per a aquest país que són absolutament fora de la realitat. És cert que per a una persona que no conegui molt bé com funciona el sistema de distribució de competències pugui pensar que un Govern de les Illes Balears gestioni les competències en matèria de transport públic i el Consell de Mallorca gestioni les competències en carreteres pot crear disfuncions, però el que fa el Govern, bàsicament, és gestió de la capacitat de planificació, planifica. I és clar, en aquest cas confonem el tot amb la part, la part que és Mallorca la confonem amb el tot, que són les Illes, que el Parlament és de les Illes, i jo li parl en nom del Grup Socialista, no li parl de la meua circumscripció, per tant li parl amb preocupació per totes les Illes, i Mallorca, Eivissa, Formentera i Menorca evidentment les competències de transport públic, no la planificació, que continua essent del Govern, té capacitat reglamentària, i la de carreteres són dels consells. Per tant, cada illa és un món i els desconeixement de l'estructura competencial de vegades pot induir a errors garrafals.

Però, és més, afirmar que hi ha saturació, un cent per cent de saturació, hi ha saturació o no hi ha saturació, la saturació no té percentatges, però, en tot cas, afirmar que hi ha saturació i quedar-se tan ample és confondre els accessos a Palma amb la xarxa viària de les Illes Balears. És clar, i a partir d'aquesta mentalitat un pot acabar dient que quan les coses es decidien a Madrid funcionaven molt millor, perquè, és clar, si pensam que tot el que passa a un quilòmetre de distància de les meves preocupacions és la realitat de totes les Illes, acabam pensant que la política feta des de Madrid sempre funciona molt

millor; però, és clar, és una política que ignora la realitat de les perifèries, per la mateixa raó que hi ha persones que, des d'un palmacentrisme global, ignoren la realitat no només de la resta d'illes, sinó de la resta de Mallorca fins i tot, perquè, evidentment, afirmar que hi ha saturació a Mallorca seria entendre molt malament la realitat d'aquestes Illes.

Però, és clar, és que les conviccions creen evidències i la convicció que la gestió privada és més eficient que la pública és una altra d'aquestes evidències creades per les mateixes conviccions. Vostè ho ha explicat en el cas de Ports, i crec que vostè ha estat molt generós parlant de la situació de Ports, perquè veníem d'una legislatura on es privatitzaven els ports i el que es va fer, han fet vostè i el director general de Ports i el seu equip, va ser renegociar les concessions, que no només es volien mantenir privades, sinó que es volien ampliar a la resta de ports que encara no es trobaven en règim concessional, i el que vostè va fer va ser renegociar aquestes concessions. I a través de la renegociació de les concessions que van acceptar els concessionaris, que es guanyen legítimament encara avui la vida, perquè van acceptar aquest règim concessional, el que ha fet ha estat recuperar recursos que haurien de ser públics, de tots, que han tornat a la caixa pública d'on no haurien d'haver sortit mai.

Ergo, durant molts d'any hi ha hagut concessionaris que han guanyat uns beneficis molt superiors al que és legítimament injustificable com a benefici particular a compte, diguéssim, de l'interès general. Açò és el que semblen defensar alguns polítics presents en aquesta cambra, la defensa, ja no del legítim benefici privat, sinó del benefici absolutament desafortat, excessiu, a costa de l'interès general. I podem ridiculitzar que allà on abans hi havia un mariner ara n'hi ha cinc, però no és aquesta la qüestió, sinó que la qüestió és que el bé que és de tots, i els nostres ports són de tots, s'han de gestionar amb eficiència, no siguin contra la gestió privada, però sí que, evidentment, la gestió privada ha d'estar també lligada al servei general.

Isi no, n'hi ha prou a recordar com es va produir la darrera privatització d'un port d'aquestes illes, el Port de Calanova que va ser l'únic port que es va aconseguir privatitzar a la darrera fornada de Govern, pel Sr. Bauzá, i que va acabar als tribunals i que acabarà amb gent, potser algun conseller i tot, a la presó, per una concessió virada des de l'interès del candidat triat amb interessos espuris i no per a l'interès general de la gestió pública.

En tot cas, per acabar, els seus objectius crec que són importants, els del seu equip. Evidentment vostè té unes responsabilitats molt transcendents per al futur de la comunitat, afrontar un dels primers problemes que tenim que és el problema de l'habitatge; resoldre el problema del transport, que no és només garantir la mobilitat de les persones, sinó garantir que les persones es puguin moure d'una manera més eficient i més respectuosa amb el medi ambient, no només es tracta de resoldre que les persones es puguin moure, sinó que es puguin moure en altres situacions.

Evidentment, no li faré preguntes, ja li he dit, simplement encoratjar-lo que continuï en la línia de feina que han fet fins ara. Partien vostès, fa quatre anys, vostès i una part del seu equip que continua també, partien de zero, amb l'argument de la crisi no els havien fet ni tan sols planificació, no els havien fet ni tan sols projectes, no s'havien ni tan sols pres mesures, que eren de franc, que eren gratuïtes, que no els costaven un euro, però que, amb l'excusa de la crisi econòmica, van paraitzar tota l'activitat política en camps tan importants com la mobilitat i l'habitatge.

En aquest moment, posades les bases després del lapse de temps de paràlisi, a vostè li han dit que ha fet pocs habitatges, és a dir, vostè va inaugurar a la passada legislatura uns habitatges que havia inaugurat el Sr. Carbonero i que havien quedat paraitzats durant quatre anys amb el Govern Bauzá; és a dir, un conseller progressista en projecte va iniciar unes obres i un conseller socialista va acabar les obres i enmig un erm de no gestió, de no execució, de no-res.

Per tant, gràcies, Sr. Conseller, i a tot el seu equip endavant i esperem, és molt tard, que les pròximes compareixences tinguin un horari més raonable, tot i que ser que a vostè no li importa parlar fins molt tard, perquè els projectes valen la pena de ser discutits, debatuts en seu parlamentària.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs, ha esgotat 8,5 minuts del seu temps. No sé si el Sr. Conseller vol dir res.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I HABITATGE
(Marc Isaac Pons i Pons):

Agraesc i compartesc les paraules del portaveu del Grup Socialista.

LA SRA. PRESIDENTA:

Idò, bé, a dos minuts de les deu, agrair, moltes gràcies, conseller i tot el seu equip que ha estat aquí present a la compareixença.

I s'aixeca la sessió, moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS