



# 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 2020

Núm. 27

**Presidència  
de la Sra. Maria Pilar Carbonero i Sánchez**

Sessió extraordinària celebrada dia 15 de juliol de 2020

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

**COMPAREIXENÇA del conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Isaac Pons i Pons**, sol·licitada mitjançant els escrits RGE núm. 5186/20, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears (article 46.2), pel procediment d'urgència, per informar sobre l'actual situació de Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), i acordada la recaptació de la presència del compareixent a la sessió de la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial de dia 8 de juliol del 2020, i RGE núm. 8785/20, del Grup Parlamentari Ciudadanos (article 152), pel procediment d'urgència, per informar sobre el deficient finançament de les Illes quant a transports..... 408

---

LA SRA. PRESIDENTA:

Bon dia, diputats, diputades, benvinguts tots i totes. Començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, els demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. DURÁN I CLADERA:

Sí, Sra. Presidenta, Margalida Durán substitueix Tania Marí.

LA SRA. MAYOR I ABAD:

Cristina Mayor substitueix Pablo Jiménez.

LA SRA. PRESIDENTA:

Alguna més? No?

**Compareixença del conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Isaac Pons i Pons, sol·licitada mitjançant els escrits RGE núm. 5186/20, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears (article 46.2), pel procediment d'urgència, per informar sobre l'actual situació de Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), i acordada la recaptació de la presència del compareixent a la sessió de la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial de dia 8 de juliol del 2020, i RGE núm. 8785/20, del Grup Parlamentari Ciudadanos (article 152), pel procediment d'urgència, per informar sobre el deficient finançament de les Illes quant a transports.**

Així, atès l'acord adoptat per la Mesa de la comissió i havent estat informats els membres de la comissió, en sessió 8 de juliol, dels escrits avui tractats, passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui relatiu a la compareixença del conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Pons i Pons, sol·licitada mitjançant els escrits RGE núm. 5186/20, del Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, pel procediment d'urgència, per informar sobre l'actual situació de Serveis Ferroviaris de Mallorca, acordada la recaptació de la presència del compareixent a la sessió de la Comissió de Medi Ambient i Ordenació Territorial de dia 8 de juliol del 2020, i una segona, RGE núm. 8785/20, del Grup Parlamentari Ciudadanos, pel procediment d'urgència també, per informar sobre el deficient finançament de les Illes quant a transports.

Així, assisteix el Sr. Conseller de Mobilitat i Habitatge, Sr. Marc Pons i Pons, acompanyat del Sr. Mateu Capellà i Ribot, director gerent del Servei Ferroviari de Mallorca; del Sr. Maarten Johannes Van Bemmelen, director gerent de CTM; de la Sra. Antònia Artigues i Monteros, responsable de comunicació; de la Sra. Antònia Sastre i Llompert, cap de Gabinet; del Sr. Francesc Ramis i Oliver, secretari general; de la Sra. Maria Pizà i Nicolau, assessora tècnica; del Sr. Lluc Pol i Bonnín, cap de secretaria de Gabinet, i de la Sra. Francina Marquès i Oleo, interlocutora parlamentària.

Té la paraula, així, el Sr. Conseller per tal de fer l'exposició, per un temps màxim de trenta minuts. Sr. Conseller, té la paraula.

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

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, molt bon dia, senyores i senyors diputades. Avui compareisc davant d'aquesta cambra per explicar la situació de la mobilitat terrestre i ferroviària a les Illes Balears, a petició de dos grups parlamentaris, de Ciutadans i d'El Pi. En un principi estaven registrades com a dues iniciatives distintes i per açò, malgrat ho abordem de forma conjunta, explicaré cada qüestió que s'ha demanat per separat. Si els sembla bé, a la meua intervenció exposaré en primer lloc les mesures, decisions i estratègies adoptades per part del Govern de les Illes Balears en relació amb el transport terrestre durant l'estat d'alarma i també a aquesta nova normalitat i a continuació explicaré quins són els projectes prevists a la nostra xarxa ferroviària i la gestió de l'empresa pública quant a treballadors i a serveis de manteniment.

Voldria, però, abans d'entrar en matèria, que les meves primeres paraules fossin per expressar el meu condol als familiars i amics que han perdut, i malauradament segueixen perdent, en aquests moments les seves persones estimades a causa de la COVID-19. També voldria fer arribar el meu reconeixement en nom del Govern de les Illes Balears a tots aquells treballadors del sector del transport terrestre i ferroviari que durant els moments més durs de la crisi sanitària varen mantenir el servei per poder garantir el dret a la mobilitat i que ho continuen fent actualment, tot i les dificultats que açò suposa.

Hem viscut i seguim vivint moments molt complicats i difícils. Fa quatre mesos se'ns va capgirar d'una forma abrupta i inesperada la nostra quotidianitat. Vàrem haver de fer front a una situació mai vista, aquesta situació ens va obligar i ens segueix obligant a prendre decisions ràpides, necessàries i eficaces. A un primer moment les decisions que vàrem prendre anaven dirigides a garantir la seguretat sanitària. Ara som dins un altre escenari, no només hem de gestionar la crisi sanitària, sinó que també hem de prendre mesures per fer front a les conseqüències socials i econòmiques. I en açò treballam, perseguim l'objectiu de pal·liar els efectes adversos sobre la nostra economia.

Durant l'estat d'alarma, tot i haver reduït el servei i adoptat les mesures sanitàries, el transport públic, tant en tren com en bus, ha seguit funcionant com a un servei bàsic. Des del primer moment vàrem tenir clar que s'havia de mantenir un servei mínim per garantir el dret a la mobilitat. El repte era complex, garantir el dret a la mobilitat de les persones alhora que complir amb totes les exigències fixades pels experts en matèria sanitària.

Les dades durant l'estat d'alarma foren prou evidents, es va produir una disminució dràstica d'usuaris que ens va situar en mínims històrics, amb una davallada del 90% si es compara amb dies similars de l'any anterior. A mesura que dia rere dia disminuïen es prengué la decisió a la vegada també d'anar reduint els serveis tant del TIB com de Serveis Ferroviaris, l'objectiu era compensar la reducció del servei..., era compassar -perdó- la reducció del servei a la disminució de la demanda, tal com recomanava el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

A Serveis Ferroviaris hi va haver una baixada d'un 91,5% mentre que, per exemple, dilluns 30 de març del 19 es transportaven 20.500 passatgers, el mateix dia 30 de març de 2020 se'n van transportar 1.277. En relació amb el TIB les dades eren similars, fins i tot amb menys demanda que les del tren, amb una baixada mitjana del 94,3%.

Aquesta davallada d'usuaris dels darrers mesos ha tingut com a conseqüència també una davallada de la recaptació, provocant un desequilibri en els balanços pressupostaris del transport públic, no només a Mallorca, a totes les Illes. Fet que ens ha obligat a augmentar aportació pública al servei de transport tant de gestió directa, serveis ferroviaris, com indirecta, concessions a transport regular, per tal de reequilibrar el contracte.

Però si el sector del transport regular s'ha vist seriosament afectat per les mesures adoptades per fer front a la pandèmia de la COVID, l'impacte en els serveis de transport, als altres, als de taxi, al discrecional, encara ha estat més gran. Podem afirmar que el transport discrecional ha quedat pràcticament paralitzat en tant que ho ha fet la paralització de l'activitat turística, amb el perjudici afegit que també s'ha paralitzat el servei del transport escolar, deixant d'aquesta manera sense capacitat d'operar a moltes empreses de transport discrecional. El mateix ha passat als sectors dels VTC i dels *rent a cars* que han patit fortament la paralització total de l'activitat turística.

Tot i així el sector del transport ha respost, i ho vull reconèixer, cada vegada que se'ls ha demanat, és el cas del sector del taxi, on hem pogut veure com ha jugat un paper fonamental en els moments de crisi sanitària més dura com a garantia del servei bàsic mentre donaven a la vegada suport als sanitaris amb actuacions vinculades a la gestió de l'emergència sanitària. Així, es varen fixar uns serveis mínims del 20% perquè aquest servei pogués assegurar l'operativa, tot i la caiguda dràstica per causa del confinament.

I cada decisió ha estat debatuda amb el sector, de fet, hem treballat des de la coordinació constant amb tota la gent del transport a les Illes Balears; des de la declaració de l'estat d'alarma hem fet reunions gairebé setmanals amb representants del Consell Balear de Transports. També ens hem coordinat i treballat de la mà amb els consells insulars així com amb l'Ajuntament de Palma. Hem mantingut contacte constant amb la directora general de Transports i Secretaria d'Estat de Transports, així com amb el ministre per tal de fer arribar les peticions del sector del transport del nostre territori poder-les fer arribar al Govern central.

Durant tot el període d'emergència sanitària hem treballat per garantir, d'una banda, la seguretat dels usuaris i, per l'altra, el dret a la mobilitat d'aquelles persones que s'havien de desplaçar.

Ara, una vegada passats els pitjors moments de la crisi sanitària, una de les nostres prioritats és tornar a reactivar el servei, però també pal·liar les conseqüències econòmiques i laborals que s'han pogut derivar d'aquesta situació. És per açò que hem reorganitzat de forma molt ràpida tots els serveis, establint les directrius i protocols que garanteixin les mesures

sanitàries alhora que permeten aguantar l'investida econòmica que suposa la reducció de la mobilitat.

Així, elaborarem protocols d'higiene i desinfecció tant en els nostres trens com en els busos, uns protocols que ens obliguen, entre d'altres, que cada tren es netegi cada vegada que es finalitza un trajecte, hem instal·lat dispensadors de gel hidroalcohòlic a diferents espais de l'Estació Intermodal i dins dels trens i els busos. I als busos del TIB també s'han incrementat les tasques de neteja i desinfecció amb la utilització de productes específics que aplicam a zones comunes i seients.

Des d'aquí també vull aprofitar per agrair la tasca indispensable dels serveis de neteja, que han treballat i treballen per garantir aquesta seguretat, per part de tots.

Noves exigències sanitàries i major implicació amb les conseqüències econòmiques. La reducció de la demanda ha ocasionat grans problemes laborals i econòmics al sector del transport, davant d'açò hem pres mesures per combatre els efectes econòmics adversos: s'ha ajustat l'oferta dels serveis que ha permès reduir costs d'operació; hem facilitat l'entrada als ERTO per part de les empreses concessionàries, açò ha suposat assumir majoritàriament els costs laborals d'aquestes empreses i generar així un escut de protecció mentre la situació no es normalitzava, el que permet reduir l'impacte per les pèrdues dels ingressos de les empreses; en base a la normativa estatal, hem pres mesures per compensar la baixada d'ingressos a les empreses del transport regular, i ho hem fet acordant unes compensacions mensuals per reequilibrar el seu contracte.

Vull recordar que, per norma general, aquests ajustaments es feien a finals d'any i es fixava un preu per quilòmetre recorregut, ara ho fem de manera mensual, per tal d'aportar liquiditat a les empreses. Mesures, alguns dels exemples, que han estat treballades, deia abans, de forma conjunta amb el sector dels transports, també amb els consells insulars. El que ens ha permès evitar suspensió de contractes de transport i el manteniment del servei, encara que reduït respecte d'una situació de normalitat -en termes generals- s'ha seguit prestant.

En concret, hi ha mesures importants que s'han d'afegir a les ja esmentades, dues de destacades: la primera és el fons estatal de la COVID-19, específic per al transport regular; la segona és la reconversió del projecte d'Impost de Turisme Sostenible.

El primer, des del Govern de les Illes Balears, vam sol·licitar la creació d'un fons estatal COVID-19 específic per al transport regular i els problemes derivats de la pèrdua d'ingressos. A les diferents reunions mantengudes amb el Ministeri defensàvem aquesta partida, que ara ja és una realitat. Aquest fons suposarà l'aportació, per part de l'Estat, d'11,2 milions d'euros per fer front a les pèrdues d'ingressos en el transport públic a les Illes Balears. Açò ens permetrà també establir un mecanisme de compensació que volem que s'estengui a totes les Illes, per tant, a Menorca, a Eivissa i a Formentera.

Segons els criteris que han establert al Govern central, hi havia 800 milions d'euros per a tot l'Estat per al sector del

transport, que es reparteixen entre comunitats autònomes i que ho fan en base a dos conceptes principals: el primer d'ells, la compensació de pèrdues d'ingressos per a les empreses ferroviàries d'àmbit autonòmic, amb una quantitat que correspon al 30% dels ingressos tarifaris que es van produir el 2018; en segon lloc, el repartiment de les quantitats restants, segons el vehicle/quilòmetre produït, quilòmetres de servei de transport públic efectivament realitzats per cada comunitat autònoma, amb dades de 2018.

Rebrem idò, així, 1,8 milions d'euros en concepte d'ingressos tarifaris que van directament a les empreses ferroviàries autonòmiques, en aquest cas, a Serveis Ferroviaris. Per la part del transport públic, aquí queden per carretera 9.300.000 euros en base a aquests vehicles/quilòmetre de transport regular de caràcter interurbà que es van produir durant el 2018.

Cal -i aquí vull ser molt clar en aquest aspecte- cal ser conscients que disposarem d'aquesta partida, que ja està tancada i està acordada amb el Govern d'Espanya, disposarem de la liquidesa d'aquests recursos a finals d'any, així ens ho han comunicat i ens ho han confirmat per part del Ministeri d'Hisenda, i serà a finals d'any quan tindrem aquests recursos. La resposta no serà, per tant, immediata, però ens permet garantir els recursos que ajudin a compensar el dèficit d'exploració. Amb l'aportació compromesa ens permet ara iniciar, en aquestes properes setmanes, una negociació amb els consells insulars per tal de fixar el repartiment amb la supervisió de la Conselleria d'Hisenda.

Una altra de les mesures importants, ha estat el fet de reconvertir un projecte que provenia del fons d'Impost de Turisme Sostenible, aquest projecte anava destinat a finançar canvis de vehicles dièsel per vehicles GNC. Ho hem reconvertit en una subvenció per donar cobertura a mesures sanitàries COVID-19, com són l'adquisició de material higiènic, la compra de mampares, la reorganització de serveis i totes aquelles accions encaminades a garantir la seguretat sanitària en el transport, derivades de la pandèmia global.

Aquest canvi s'ha produït des de l'acord amb el sector del transport i en el marc, també, dins de la negociació de la mateixa Federació Balear de Transports. El projecte, ja aprovat, està valorat en una quantitat d'1.998.330 euros els quals, territorialitzats, es reparteixen en 1.498.000 euros per a Mallorca; 299.000 euros per a Menorca; 159.000 euros per a Eivissa; i 39.000 euros per a Formentera. Aquesta distribució -insistim- surt de l'acord i de la mateixa proposta que la Federació Balear de Transports ens fa arribar i ens proposa. Mantindrem la mateixa distribució, per tant, territorial del fons, només canviant l'objecte del projecte que, com he dit, passarà a servir per cobrir les despeses derivades de l'adaptació del servei.

En un altre ordre de coses, a continuació, i pas ara a la segona part, exposaré la meua intervenció que té a veure amb la situació actual de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Des que arribàrem al Govern, el 2015, Serveis Ferroviaris de Mallorca havia experimentat un increment importantíssim del nombre de viatgers. Després d'uns anys on no hi havia

hagut pràcticament creixement, el tren i metro havien guanyat, en aquests darrers quatre anys, més de 2 milions de passatgers. Es diu ràpid, però és el resultat d'una aposta clara i ferma per al transport públic que vàrem fer a inicis de la legislatura passada i, tot i ser conscients que queda molt per fer, avançarem; veníem d'una situació molt malmesa, d'abandonament i desmantellament de l'empresa durant la gestió del Partit Popular, i aconseguírem revertir aquesta situació, ho veiem amb l'increment anual del nombre de passatgers: un milió, no?, o mig milió cada any, en aquests darrers quatre anys, però també en un estudi recent de l'OCU que situa el metro de Palma com a un dels més ben valorats quant a servei de tot l'Estat. Aquest estudi, que està disponible a la web de l'entitat, valora aglomeracions i retards fixats en el tren de Mallorca amb una puntuació de 80 sobre 100 en el nostre servei.

Així, doncs, el transport públic terrestre venia d'uns anys amb una raonable bona salut; el mes de febrer de 2020 ens trobam a un moment amb nous projectes ferroviaris i amb una xarxa que dia a dia acollia més usuaris, però, arriba el mes de març i tot canvia, se'ns capgira la nostra realitat i ens obliga a prendre decisions dràstiques en concordança amb el moment que vivim. Ens comencen a arribar les primeres informacions de l'emergència sanitària, decidim mantenir i fins i tot reforçar el servei. Ho vam fer per poder garantir la distància de seguretat que havien de mantenir les persones que es desplaçaven. En aquells moments encara no hi havia cap directriu sanitària aplicada des de la normativa de transports, a mesura, en qualsevol cas, que anaven disminuint el nombre de passatgers -que no van suposar més d'un 15% dels usuaris totals en condicions normals- vàrem decidir reduir el servei. Però el reduírem aplicant les mesures necessàries per fer dels nostres trens i autobusos espais segurs: vam habilitar espais per garantir la distància social; vam obligar a viatjar amb mascareta; vam establir contundents mesures de desinfecció tant a les estacions com a dins els vehicles i les zones comunes. En conseqüència, en les restriccions de la mobilitat, Serveis Ferroviaris durant aquests mesos passats ha arribat a mínims històrics d'usuaris. En aquests moments ens trobam en un altre escenari, un escenari és cert que d'incertesa econòmica i sanitària, que ens obliga obligatòriament a replantejar el nou full de ruta, especialment quant a inversions.

És per açò que hem fet una feina dins Serveis Ferroviaris per prioritzar i treballam en la millora de la nostra xarxa actual, de l'actual, per davant de la construcció de la nova xarxa a causa de la situació econòmica, com deia abans, en la que estam immersos. I hem prioritzat les millores a l'actual xarxa per tal de guanyar en seguretat, per tal de guanyar en capacitat i per tal de reduir temps d'espera i incrementar així les freqüències. I per aconseguir aquests objectius hem prioritzat tota una relació de projectes: la primera, despesa corrent incrementant el personal, especialment el nombre de maquinistes; adquirint noves unitats de tren; construint PAET; suprimint de més passos a nivell que en aquests moments és imprescindible suprimir-los per garantir la seguretat de la xarxa ferroviària; millorant estacions; ampliant tallers de reparació, com el cas de Son Rullan.

Quant a increment de plantilla, necessitam més treballadors i ho sabem, per donar millor servei a la xarxa. És per açò que

fa pocs mesos vam arribar a un acord amb el comitè d'empresa de Serveis Ferroviaris, aquest acord ens permet avançar en la millora de l'empresa i en conseqüència dels serveis dels ciutadans. L'acord assolit suposa tant la consolidació de places existents i que actualment eren interines, com la convocatòria de noves places. En aquest darrer cas, una part per a promoció interna i una altra amb concurs obert. És una fita importantíssima perquè des de l'any 2007, fa 13 anys que no es creen noves places fixes, ni entrava gent nova a Serveis Ferroviaris. D'aquesta manera tenim previst consolidar 22 places a distintes categories, 10 places es cobriran amb promoció interna i 25 seran cobertes en torn lliure. Hi haurà també 2 places reservades a persones amb discapacitat, una de gestió d'estació i una altra d'oficial d'administració. En total són 59 llocs de feina que o bé es consoliden o bé es creen. Bona part d'aquestes places seran per incrementar la plantilla de maquinistes, perquè se'n podran incorporar 23 més, 3 de promoció interna, 20 en torn lliure.

Una de les inversions clau en la millora de la nostra xarxa ferroviària és la construcció dels PAET, els Punts d'Avançament dels Trens. Durant aquesta legislatura construïrem 3 punts d'avançament i d'estacionament, 3 PAET a la nostra xarxa: el primer entre l'estació d'Enllaç i la de Sineu, en el punt quilomètric 37,8; el segon entre l'estació de Sineu i la de Petra, en el punt quilomètric 47,7; el tercer entre l'estació de Petra i la de Manacor, en el punt quilomètric 58,6. Cada un dels PAET funciona com a un petit desdoblament de via i ens permetrà reduir temps d'espera i augmentar la capacitat de la línia, millorar l'explotació del servei i el manteniment, perquè es podran estacionar les màquines necessàries per al manteniment tant de la catenària com de la via i facilitarà a la vegada la recuperació del trànsit en casos d'avaria. I finalment també ens permetrà respondre amb major facilitat a un eventual retard.

Per tant, la construcció dels PAET permetrà idò obtenir millores en l'explotació del servei, en el seu manteniment i prepara la línia per a un increment de freqüències. Aquestes dues accions, l'increment de la plantilla i la construcció dels PAET, executades de forma conjunta, ens permetran que en aquesta legislatura puguem introduir les següents millores de freqüències i de serveis: trens cada 20 minuts a la línia M2 entre Palma i Marratxí; trens cada 40 minuts entre Manacor i Sa Pobla; tren nocturn durant l'estiu i que es puguin, a més a més, treballar per allargar el servei altres mesos de l'any.

Aquestes són les prioritats amb l'actual situació de coronavirus, aquests són els objectius que ens marcam en aquest nou escenari, uns objectius que s'ajusten a la nova realitat econòmica, una nova realitat que, deia abans, ens ha obligat a replantejar, a refer el calendari dels projectes per a la construcció de nova xarxa ferroviària. Des del Govern de les Illes Balears, i ho dic amb tota franquesa, ens hem vist obligats a definir una estratègia inversora i pressupostària per no deixar res endarrera, però al mateix temps reactivar l'economia, i açò significa prioritzar i reavaluar inversions que teníem previstes. Vam aprovar el Decret 8/2020, de 13 de maig, de mesures extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa a l'àmbit de les administracions públiques, on vàrem incloure la possibilitat que aquells projectes finançats amb el fons de l'ITS no iniciats, que no

hagin generat compromisos amb tercers, o que no siguin estratègics, es puguin destinar a altres projectes.

I ho fem per invertir en accions ara mateix prioritàries, que puguin ajudar a altres àmbits a superar millor la crisi econòmica i social. I des del consens amb la resta d'administracions implicades, hem hagut de refer el calendari d'alguns projectes, l'arribada del metro al Parc BIT ha estat un d'ells. No renunciem a aquest projecte, sinó que l'ajornem per poder-lo dur a terme a un moment en què puguem disposar de més recursos econòmics. Per açò disposam de la redacció del projecte del metro al Parc BIT ja finalitzada i pensam dur-ho a terme, deia abans, quan la situació econòmica sigui més favorable, quan tinguem en tot cas compromisos inversors d'altres administracions. Que no disposem de recursos econòmics per executar projectes però, de nova xarxa ferroviària, no serà impediment en cap cas perquè continuem treballant en la redacció i tramitació de projectes que entenem són estratègics.

Així, des de Serveis Ferroviaris continuarem amb la redacció del projecte ferroviari que uneix la Plaça Espanya amb Son Espases. Reprendrem la redacció i tramitació del tram badia amb l'objectiu d'unir Son Espases, l'Aeroport de Son Sant Joan i s'Arenal de Palma. Revaluarem el projecte del tren d'Artà i la incidència que aquest té sobre la via verda. Analitzarem i identificarem el traçat més adient per donar continuïtat al tren de Sa Pobla, per tal que pugui arribar fins a Alcúdia. La celeritat en l'execució material dels projectes, ho deia abans, dependrà de l'evolució de futurs exercicis pressupostaris. Però tots sabem el que ens costa assolir els projectes i les seves tramitacions. Per tant, aquesta feina que no va lligada a recursos econòmics, és una feina que al llarg d'aquesta legislatura esperam materialitzar.

I acab ja, senyores i senyors diputats, el nostre objectiu, i acab amb aquesta reflexió, de la xarxa ferroviària en aquesta legislatura, i ho deia abans, és incrementar freqüències, alhora que milloram la qualitat del servei de l'actual xarxa. En paral·lel avançarem en la redacció de projectes per créixer en quilòmetres ferroviaris. A l'anterior legislatura vàrem centrar els esforços per resoldre un dels problemes principals que tenia el servei i que no era altre que la necessitat de finalitzar l'electrificació i així ho vam fer. Treballàrem de valent i aconseguírem executar l'obra, el projecte, la tramitació i els recursos en una sola legislatura. L'objectiu era guanyar en confort, comoditat, seguretat, fiabilitat i estalvi energètic en tota la xarxa, des de Palma fins a Manacor, des d'Inca fins a Sa Pobla. Bona part i bona prova d'açò és la millora en la puntualitat i fiabilitat del servei que hem tingut des que vam acabar l'electrificació de la xarxa. L'aposta d'aquest Govern, tant en la passada legislatura com aquesta, és situar el transport públic com a un dels eixos estratègics de feina i és per açò que seguirem treballant per millorar el servei i anar sumant més usuaris dia a dia, així com ho hem aconseguit fins ara.

A partir d'aquí, finalitzada aquesta primera intervenció, qued a disposició dels diputats per respondre totes aquelles qüestions en què vostès tinguin interès.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Ara procedeix la suspensió de la sessió per un temps màxim de quaranta-cinc minuts per tal que els grups parlamentaris puguin preparar la formulació de les preguntes o observacions, per la qual cosa deman als portaveus que han sol·licitat la compareixença si els ve bé continuar. Perfecte, idò continuarem.

Per tal de formular preguntes, tot seguit procedeix la intervenció dels grups parlamentaris, per un temps màxim de quinze minuts cada un, en primer lloc, pel Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears té la paraula la Sra. Maria Antònia Sureda, per un temps de quinze minuts màxim.

Gràcies.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, presidenta. No sé si el conseller em contestarà primer o després a tothom.

LA SRA. PRESIDENTA:

Depèn d'ell, si vol fer una contesta conjunta...

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

Sí, no tenc cap inconvenient a respondre de manera conjunta a tots, a no ser que qualcú de vostès vulgui el contrari.

LA SRA. PRESIDENTA:

Perfecte.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, presidenta. Gràcies, conseller, per comparèixer aquí a donar explicacions, a vostè i a tot l'equip que l'acompanya.

Bé, des d'El Pi Proposta per les Illes Balears vàrem demanar aquesta compareixença abans que es produís la crisi sanitària de la COVID-19. La vàrem voler mantenir perquè ens agradaria que el conseller ens anàs informant, cosa que una part ja l'ha feta, sobretot de la situació actual, perquè també ha parlat vostè de futur.

Abans de l'estat d'alarma, com li dic, es varen produir una sèrie de queixes dels usuaris i també dels treballadors pel mal funcionament del servei a conseqüència de diferents avaries en els vagons que, segons el comitè d'empresa, eren provocades per un manteniment deficient de les instal·lacions i dels vagons que havien quedat totalment obsolets. Com a exemple denunciaven el mal funcionament en el bloqueig, o en el desbloqueig, perdó, de les portes, avaries a algunes reductores que podien provocar descarrilaments del bloqueig de les rodes, reducció del parc mòbil, avaries inacabades de sots-estacions com la de Son Costa. I m'agradaria saber a veure si aquestes avaries, aquests problemes s'han anat resolent, a veure si el manteniment dels vagons s'ha fet; si s'ha realitzat alguna

actuació de millora durant aquest estat d'alarma; o alguna reparació important en els vagons i a les instal·lacions que eren necessàries. Si no s'han fet, quines actuacions tenen previstes a curt termini i com valora, per exemple, l'estat dels vagons, si són suficients o no per donar un bon servei?

Vostè ha dit que hi ha previst comprar-ne, les condicions de seguretat dels usuaris i dels treballadors no són les òptimes i, per tant, ens agradaria si ha pensat o s'han pres decisions respecte de la seguretat dels usuaris i dels treballadors.

Amb el tema de les freqüències també cada any o cada any fins a l'any passat es va posar en marxa les freqüències a l'estiu. Enguany s'han vist modificades aquestes freqüències i aquests horaris, suposam que és a causa de la COVID, però ens agradaria saber si fan comptes -no s'ha posat avui en dia en marxa-, ens agradaria si aquest tren nocturn d'estiu que hi havia l'any passat i que va tenir molt bona acceptació, no es posarà en marxa. Per què dic això? Perquè això són retallades ja que no es posen, i són retallades i ens queixam de les ofertes del transport públic, i per tenir una oferta generosa i consolidar-la el que no podem fer és llevar-la.

Amb tot això li deman un calendari, perquè vostè m'ha parlat que en aquesta legislatura té ganes, i li faig mamballetes amb el tema de millorar la xarxa actual. Jo ja considerava, o des del nostre grup, que el que no podem fer és començar la casa per les teulades i el problema que hi va haver a la legislatura 2007-2011 va ser que es va començar la casa per les teulades, varen començar a comprar trens, es varen començar a fer naus per fer el tren, per exemple, i li pos l'exemple, a Artà, es va fer una nau grandiosa, es va fer una nau a Son Carrió, i tot això sense haver llevat passos a nivell, sense haver millorat l'electrificació, perquè es varen comprar trens nous sense electrificació i s'havien d'unir sense saber com. Per tant, l'aplaudeixo que primer facin i millorin la xarxa actual, que jo crec que s'hauria d'haver fet des d'abans i després, com no, sempre intentar aconseguir doblers de l'Estat per fer noves actuacions, com són molt importants per exemple la del metro al Parc Bit, com vostè ha dit, a les escoles, el tren a Artà, que és una reivindicació i està en els programes electorals cada vegada que hi són.

Per tot això, per posar aquest personal, per les noves unitats de tren que també ha dit que hi seran, per millorar les estacions, suprimir els passos a nivell, fer els PAET, m'agradaria saber si tenen un calendari, perquè si no venem fum. Per tant, m'agradaria saber, Sr. Conseller, si és així.

Respecte de les mesures a prendre per al proper inici de curs que, en teoria, a causa de la COVID hi ha hagut una baixada de freqüències, una baixada de..., una disminució molt dràstica dels usuaris, al setembre sembla que la tornada a les classes presencials, si es poden, augmentarà els usuaris del tren i del metro i també dels autobusos. Vostè ens ha parlat de protocols durant la COVID, que hi ha gels, l'ús obligatori de mascaretes, ens agradaria saber si s'ha plantejat per al futur qualche tipus de protocol i si és així si ens el poguéu explicar.

Ha parlat també de l'augment de les freqüències i, com li dic, de les plantilles, però crec que és important fer un calendari.

Pel que fa al tema de finançament, que també és un tema que ha demanat el Grup Parlamentari Ciutadans, nosaltres és molt evident que des de les Balears tenim problemes per aconseguir una mobilitat sostenible perquè hi ha molta inversió a haver de fer. Vostè també ho ha comentat, l'augment de població ha fet que també s'augmenti molt els usuaris en el transport públic, un 29% els darrers quatre anys, que això crec que s'ha de també felicitar, però s'ha d'acompanyar també d'una acció important. Dins la legislatura passada vàrem parlar molt de mobilitat, però l'únic que es va poder fer realment varen ser les obres de l'electrificació.

Pensam que s'han de fer polítiques valentes i per a això necessitam doblers. Sr. Conseller, dels 800 milions d'Espanya, que ha dit que s'han de repartir per a tot Espanya, a nosaltres ens suposa un 1,4% dels 11 milions que ens donaran, i això crec que ho diu tot, diu tot dels nostres serveis ferroviaris, diu tot del nostre servei de bus, diu que ens falta..., hi ha molta feina a fer. Crec que és molt important seguir demanant a l'Estat un bon finançament per poder pal·liar aquestes mancances que són moltes.

Estaré a l'espera de la propera ronda per si no m'ha contestat qualque pregunta o per si vull fer qualque matisació.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Sureda. Ha consumit 7,50 minuts, per tant, li resten fins als 15. Ara passariem al torn del Grup Parlamentari Ciudadanos, Sr. Benalal, per un temps de quinze minuts.

EL SR. BENALAL I BENDRIHEM:

Gràcies, Sra. Presidenta. Buenas tardes, Sr. Conseller, y gracias por su comparecencia.

No extrañaré a nadie que venga a preguntarle hoy sobre la insuficiencia de la financiación del transporte en nuestro archipiélago, pero que se vuelve bastante más dramática en algunos lugares, en algunos más que en otros.

Voy a llevar esta comparecencia de forma organizada y precisa con tres ejes con el fin de presentarle preguntas claras y esperar que sus respuestas puedan ser igual de claras y precisas. Así no nos perdemos.

En primer lugar, le preguntaré sobre los fondos que el Govern ha traspasado desde los puertos de las islas menores a las cajas de la sociedad de Ferrocarriles de Mallorca. Según se ha visto su conselleria ha traspasado un total de 10 millones de euros de los puertos que se controlan en las islas menores, de los cuales 2 en Ibiza, el de La Savina en Formentera y el de Maó en Menorca, a la sociedad de Ferrocarriles de Mallorca. Los representantes de Ibiza y Menorca en el consejo de administración de Puertos de Baleares, ya le han hecho saber su disgusto por el hecho de sacar 10 millones de los puertos y pasarlos a Ferrocarriles de Mallorca, sin que haya ninguna recaída visible, obvia, o declarada sobre las islas de donde provienen dichos fondos. Le pedimos hoy algo más que un

gesto y que se comprometa con los puertos de nuestras islas, para dar una respuesta positiva a esta apropiación de los ingresos generados en estas otras tres islas.

En segundo lugar, Sr. Conseller, quiero preguntarle sobre los 800 millones de euros de ayudas sectoriales que el Gobierno central va a destinar al sector de transportes de todas las comunidades autónomas y de los cuales, como acaba de decir mi compañera de El Pi, unos 11,2 millones son los que deben ir destinados a nuestro archipiélago. Estos fondos sabemos que se destinarán a transportes públicos, transporte ferroviario y carreteras. Esto ha sido decidido y vinculado por Madrid, o sea que entendemos que no depende directamente de su conselleria y que, por ejemplo, en lo que se refiere a los transportes ferroviarios, aparentemente se calcularían en una base del 30% de lo tarifado. Nos gustaría que nos indicase los fondos los fondos que irán a cada una de nuestras islas, de estos 11,2 millones y para dónde.

Y además, en aras de la transparencia, nos gustaría que también nos indique qué fondos suplementarios de esos, ya destinados a ferrocarriles, irán desde su presupuesto del Govern también en suplemento a Ferrocarriles de Mallorca.

El tercer punto, Sr. Conseller, sólo afecta Ibiza, no se ría, se refiere al CETI y a los 1,1 millones de euros que el Consell de Ibiza tiene que desembolsar anualmente por esta infraestructura que fue decidida en tiempos en que gobernaba otra mayoría en la isla y que obtuvo el beneplácito en aquel momento del Govern de las Islas Baleares. Podría su gobierno, pues como ya verbalmente ha asegurado, asumir una parte financiera de este costo, que es una infraestructura única en nuestras islas y del que el Govern si no totalmente, o parcialmente, es responsable por su puesta en marcha. También hemos sabido que en tiempos del antiguo consell insular, los técnicos de la institución se reunieron varias veces con miembros de su Govern para llegar a una solución financiera, pero ahora al haber cambiado esta mayoría, aparentemente ha desaparecido este problema del espectro.

Muchas gracias, Sr. Conseller.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Benalal. Ha consumit 3,50 minuts. Ara passariem al torn del Grup Parlamentari Popular, Sr. Mariano Juan, té la paraula.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Gràcies, Sra. Presidenta. Gràcies Sr. Conseller. Miri, i bon dia a tots els assistents. Jo seré breu en el tema de Serveis Ferroviaris d'Eivissa i Formentera, no li posen entrebancs, allà tot funciona perfectament...

*(Remor de veus)*

..., li pregunt, i Menorca crec que també està en el mateix sentit, li he de dir que el seu antecessor ja sap que tenia programat fer un tren a Eivissa, del port a l'aeroport. Sempre m'ha semblat per riure, però bé, una broma, com a broma no estava malament.

Bé, certament i com sap, allà no tenim aquest servei. L'únic que vaig veure és que aquí sí que els usuaris del tren de Mallorca li critiquen que hi ha massa poques freqüències, vostè ha dit que les incrementarien, supòs que estaran contents amb aquest increment que vostè ha proposat aquí, perquè criticaven això, que hi havia poques freqüències i que, per tant, no donava el servei que ha de donar en un moment en què s'ha de promocionar el transport públic que, com sabem, amb aquesta pandèmia la gent l'ha deixat un poc de banda.

I llavors després també hi ha una sèrie de queixes en aquest sentit, ja acab amb el tema ferroviari, de protecció i desinfecció, que també sembla ser que és millorable.

Dit això, jo li comentaré més el tema de transports, ja el meu company aquí de Ciutadans li ha comentat un tema, el tema que ja ens explicarà, que fa referència a Eivissa. Després comentar-li que les companyies, tant aèries com marítimes, que operen a les illes amb la península o entre les illes, durant aquest temps de la pandèmia com sabem han perdut molta capacitat i han deixat de fer molts de serveis, moltes freqüències que s'han deixat anar. Llavors hi ha un tema que preocupa i és que tal volta per aprofitar aquestes pèrdues, el que fan és que han incrementat molt els preus i això sabem que és així. Llavors la pregunta és si ha fet alguna gestió davant el Ministeri de Transports quant a això, ja sé que això no depèn directament de vostè, però és un tema que preocupa perquè afecta la competitivitat precisament d'aquestes illes. Depenem molt del turisme i del transport i per tant, si aquests bitllets s'han incrementat prou, que ho sabem, és un problema que..., de transport aeri parl. També s'ha incrementat el marítim, però jo crec que el preocupant en aquest moment és el transport aeri.

Segons informe també de la Comissió Nacional del Mercat de la Competència, com va sortir temps enrera, també es queixaren o feren un informe en el Govern, explicant que des que s'havia incrementat el descompte de residents al 75%, que això suposava un 25% més que abans, però en canvi aquests imports s'han doblat. Vol dir que el cost per a l'Estat és molt més alt en aquest moment, cosa que posava en entredit aquest 75% al qual nosaltres no podem renunciar. Però sí que és cert que aquesta circumstància pot venir entre altres coses perquè les companyies precisament amb els preus de residents, han incrementat els preus, enlloc de beneficiar els residents, en aquest cas s'han autobeneficiat. I després hi ha una altra pràctica irregular, un tant irregular, que fan algunes companyies i és que amb els vehicles no hi ha descompte, no hi ha aquest 75%, llavors fan unes ofertes, ofertes que en el cas d'un vehicle anar-hi 4 persones o 5, regalen el vehicle, això passa. Llavors què passa?, que ara en aquest moment un ciutadà que es vulgui traslladar en un vehicle, surt més barat que tregui 4 bitllets i el cotxe que li regalen, que no vagi ell sol i el cotxe. Què passa? Que això es fa i, és clar, aquí hi ha un frau, hi ha una mala pràctica que pot afectar al final a tots.

Després un altre tema que li volia comentar i és que recentment aquí es va aprovar una proposta no de llei, crec que va ser la setmana passada, que es tractava d'estudiar vies per promoure la implantació de sistemes digitals intel·ligents i dades de mobilitat aquí a Balears, es parlava lògicament de fer-ho aquí. I en primer lloc oferir als usuaris una informació, li estic dient el que aprovaren, real de la situació de serveis

públics de transport, en segon lloc garantir l'equitatiu i espai públic a aquests directius mitjançant..., estaran sempre emmarcats en el que preveu la directiva europea. Bé, és una proposta no de llei que es va aprovar la setmana passada i que, per complir aquesta PNL hem de fer una sèrie de projectes tecnològics importants. Sabem que Europa donarà unes subvencions o bé per fons de cohesió, que ja hi ha una quantitat crec predeterminada, o bé fons per a recuperació econòmica que negocien en aquests moments els governs, com vostè sap, i que sembla ser que aniran destinats precisament a aquests tipus de projectes. És a dir, projectes tecnològics bàsicament, entre d'altres. I la pregunta és si el Govern té previst sol·licitar finançament a través de la Comissió Europea d'aquests projectes i lògicament el primer que s'han de tenir són els projectes, vull dir que primer s'han de fer aquests projectes i llavors lògicament presentar-los.

També s'ha de dir i jo supòs que això ho té previst, vostè sap que les competències de transport estan transferides als consells, excepte el de Mallorca, per tant, si es fa qualsevol iniciativa d'aquestes, no fa falta dir que lògicament hauria de ser a nivell de Balears, de la comunitat autònoma, no estaria bé que únicament es fessin aquests projectes a nivell de Mallorca, perquè és allà on el Govern té la competència directa, sinó que s'hauria d'estendre, s'entén per tant, que això s'estendria, vostè supòs que m'ho confirmarà. M'agradaria preguntar-li si en qualsevol cas aquests projectes es farien extensius a totes les illes.

Llavors vostè ha dit, efectivament, que per revifar els serveis públics de transport i pal·liar els efectes hi ha unes compensacions, que unes vendran dels fons dels pressuposts generals de l'Estat -els 9,3 milions aqueixos-, per al transport terrestre; hi ha un altre tipus de transportistes, que sé que s'han posat en contacte amb vostès, i que es queixen que hi ha, a nivell de Balears, la Federació de Transport Terrestre de Balears, crec que s'ha posat en contacte amb vostès, hi ha 2.000 empreses que pateixen, tenen problemes seriosos en aquest moment i que encara no han rebut ajudes, no estan ni previstes en el Decret 2008 i 2009, no tenen cap compensació prevista i m'agradaria saber si tenen previst qualche tipus d'ajuda per a aquest tipus d'empreses, perquè també, algunes d'elles, com vostè ha reconegut, han dat un servei molt important durant aqueixa pandèmia que hem tengut.

Bé, llavors hi ha un tema que vaig veure, recentment, i això, encara que no venguí molt al cas, ja n'hi he parlat altres vegades, a Eivissa, com sap, tenim un problema des de fa molts anys, que és el tema dels taxis pirata, i sembla ser que, segons es queixava el Consell, abans hi havia una col·laboració directament amb el Govern, amb inspectors i que en aquest moment doncs no els presten, això és el que he vist; realment, ho he vist pels mitjans de comunicació, vull dir, vostè em confirma que això és així? I si és així, quina és la causa o bé si tendran una col·laboració més directa amb el consell, ja que en aquest cas qualsevol aportació és benvinguda perquè mai no arribam pertot.

I, en principi, res més. Gràcies.



LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Mariano Juan. Ha consumit 8,50 minuts. Passaríem ara al Grup Parlamentari Unidas Podemos, Sra. Cristina Mayor, té la paraula per quinze minuts, màxim.

LA SRA. MAYOR I ABAD:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bon dia a tothom. Moltes gràcies per venir aquí i moltes gràcies, Sr. Conseller, per comparèixer.

La reducció del trànsit durant el confinament ha provocat un descens dràstic de la contaminació a les grans ciutats i també, evidentment, a les nostres illes. Nosaltres, des d'Unides Podem pensem que és una oportunitat i que hem d'aprofitar per reinventar el tema de la mobilitat, sobretot apostam per l'ús de la bicicleta, els vehicles de mobilitat personal i evidentment hem de fer una aposta clara per al transport públic.

Durant el temps que calgui conviure amb la pandèmia, amb el virus en aquest cas, la distància social serà imprescindible. La ciutadania -hi ha molts casos, que ja s'ha vist a estudis- prioritza la salut, prioritza utilitzar, significa utilitzar el vehicle propi abans d'utilitzar el vehicle de transport públic. Nosaltres ens demanem a veure quines mesures esteu duent des del Govern per garantir i per donar la confiança, en aquest cas, a la ciutadania que és segur anar en transport públic.

Després, la següent pregunta que li faré, ho ha comentat vostè per sobre, del tema dels busos interurbans, entraré en això. Perquè en aquest canvi de nova modalitat, dintre del model de mobilitat, que està provocat per la COVID-19, nosaltres ens demanem, perquè justament ara ens ha fet unes noves concessions, s'han renovat totes les noves concessions, entre elles hi ha també dintre dels plecs nous autobusos i nous... Primer li demanaria a veure quan es té més o menys previst fer la implantació de tota la nova flota dels autobusos, i després també si amb el canvi de model de mobilitat amb la COVID-19, si fan falta alguns ajustaments a les noves concessions o si, en aquest cas, ja es tenia previst amb la nova concessió diferents mesures.

I després ja, el darrer que li demanaré, és en referència amb els PAETS, que em sembla que també alguna diputada li ha comentat, vostè ha especificat el segon tram dels PAETS, que si no recordo malament és a les estacions de Sineu i de Petra, m'agradaria més o menys veure si té més o menys una previsió de calendari dels altres dos trams, per així garantir totes les mesures de millora que vostè mateix ha proposat que seran efectives ja tenint aquests tres trams.

I per la resta, res més. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Mayor. Ha consumit 3 minuts. Ara tocaria el torn al Grup Parlamentari Socialista. Ai, perdó, sí, és que n'hi ha que no hi són... Al Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, Sr. Ferrà, perdoni, té un temps de quinze minuts.

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

Gràcies, Sra. Presidenta. Benvolgut, Sr. Conseller, a vostè i a tot l'equip que l'acompanya en el dia d'avui, gràcies per les explicacions, per l'exposició que ha fet, que ens ha aclarit prou dubtes i prou preguntes que teníem previstes formular.

Si em permet, Sr. Conseller, jo faré una reflexió inicial que crec que s'ha de fer, crec que..., la companya d'El Pi ja també hi ha fet incís; crec que hem de fer una reflexió general sobre el tema de l'infrafinançament, tant en general, com en particular amb el transport, que patim a les Illes Balears des de fa moltíssims d'anys. Una inversió o una manca d'inversió històrica que ha suposat també que el territori de les Illes Balears, permeti'm, pensam que hem estat solidaris per sobre de les nostres possibilitats i això, evidentment, anul·la el concepte de solidaritat, quan un ho és des d'un punt de vista, diguéssim, estret o evidentment dependent d'altres entitats o d'altres administracions que et condicionen en aquest sentit, per tant, el tema de solidari, entre cometes. Però ho hem estat i ho hem patit, hem patit un infrafinançament en molts de serveis públics i, des de MÉS per Mallorca fa, evidentment, anys que tenim incorporat aquest missatge dins del nostre relat però, especialment, en els darrers anys des de MÉS hem fet una crida i crec que ho hem intentat fer públic, que les polítiques públiques que volem desenvolupar des de les Illes Balears, tant en els Acords pel Canvi del 2015, com en els Acords de Bellver, difícilment es podrien arribar a produir si no hi havia una millora molt significativa i un canvi de mentalitat des de Madrid, un fet que no s'ha produït.

En aquest tracte deficitari, crec que s'hi ha d'afegir també un joc particular que es produeix per part del Govern l'Estat amb altres territoris que considera preferents o aliats com puguin ser les Illes Canàries o, per exemple, Euskadi, territoris que, a moments puntuals, i bé que fan, saben fer o saben exercir el pes que tenen i aconseguir mesures o plans com el que avui veurem publicat en el Senat que els beneficien a ells com a territori i no a la resta.

De moment, amb la COVID crec que aquesta situació precària s'agreuja, s'agreuja i, de moment, totes les mesures com les que vostè ha exposat, aquest fons estatal, però altres, per exemple aquest fons que s'ha destinat a despesa sanitària, etc., van adreçats o s'empren amb uns criteris estrictament sectorials, per tant, encara no hem vist a les Illes Balears cap mesura, cap mesura, que s'encamini a pal·liar els efectes socioeconòmics dels territoris, ni una, totes les mesures, tots els fons que s'han anunciat o es duen a terme, atenen només criteris sectorials. Evidentment, a les Illes Balears, això, no ens beneficia, i no ens beneficia a un territori que, previsiblement, serà el que tindrà l'impacte socioeconòmic més elevat.

Referent al transport, vostè ha fet referència a aquest fons estatal, 11,2 milions d'euros que rebrem a les Illes Balears, d'un total de 800 milions, la companya d'El Pi ja ha tret el percentatge i crec que evidentment és desolador, però és que atén uns criteris sectorials, i evidentment, atenent aquests criteris, jo ho he de posar damunt la taula i ho he de denunciar, crec que és clar, evidentment, aquest càlcul és matemàtic i és el que ens surt, però és el que ens surt perquè hem tengut un

dèficit d'inversió històric estatal en transport públic, i això ho hem de reflectir i ho hem de dir.

Des de MÉS per Mallorca, per exemple, una de les poques coses que tenim és el descompte aeri i marítim del 75% i hem reclamat, ho hem reclamat en seu parlamentària, i el Parlament ho reclama, que es pugui destinar aquest percentatge, que evidentment l'Estat no en farà una despesa, a projectes per pal·liar la crisi socioeconòmica. Això no ha arribat.

I a sobre, hem hagut d'aguantar aquests mesos, per exemple, el dictamen de la Comissió del Senat del Mercat i la Competència posant en qüestió el poc que tenim, que és aquest 75% de descompte. Evidentment totes les formacions, crec, o pràcticament totes les formacions d'aquesta cambra varen sortir en la defensa, igual que el conseller de Mobilitat.

Respecte de la mobilitat i de la COVID crec que és obligat fer una reflexió, és a dir, una reflexió, i crec que la conselleria ha actuat correctament; és a dir, ens trobam davant d'un sistema o davant d'un problema prou important i greu, per una banda, la necessitat dels usuaris que durant l'estat d'alarma s'han hagut de desplaçar i ho fan amb transport públic i, per una altra banda, evidentment, que un dels factors que escampen o que escampaven la COVID era precisament la mobilitat de les persones, entès, no mobilitat pública, entès com a concepte a l'ample, és a dir, restringir la mobilitat era una manera, ha estat una manera, de contenir la malaltia. Per tant, cercar solucions o posar solucions damunt de la taula esdevenia un problema greu, important de filosofia. I creiem que la conselleria, en aquest cas, ha estat encertada.

Ja en qüestions més concretes. El fons estatal, vostè ha comentat que arribaria a finals d'any. La pregunta que jo li faig és si..., vostè ha comentat, per exemple, una de les mesures que ha posat el Govern de les Illes Balears damunt de la taula són les compensacions anuals que es fan a les concessions es fan mensuals per donar o injectar liquiditat. La pregunta que li faig és si hi ha hagut alguna petició d'aquest fons, que arribarà a finals d'any, si hi ha hagut alguna petició de les comunitats autònomes, en especial la de les Illes Balears, o hi pot ser perquè s'agiliti com més aviat millor l'arribada d'aquest fons.

En segon lloc, també ha comentat, crec que és important, destinar i ajornar els projectes d'ITS, vostè ha fet menció a una reconversió d'un fons d'un projecte d'ITS per destinar-ho a mesures sanitàries i de protecció dels usuaris. Creiem que és un encert, és fonamental que l'usuari tenguí no només la percepció sinó la seguretat que pot emprar el transport públic d'una forma segura. La credibilitat del transport públic és el repte més important ara, i ja ho era abans i ho serà després; és a dir, una persona confia en el transport públic quan les freqüències són estables, quan la puntualitat és la que toca i les mesures sanitàries evidentment són importants perquè tornam a competir amb el transport privat. El vehicle ha sortit en diferents mitjans com un mitjà de comunicació molt segur, molt segur, i ho és, tenint en compte la COVID, tenint la situació sanitària que és. Per tant, hem de lluitar contra això. Per tant, nosaltres des de MÉS per Mallorca consideram important aquesta mesura i només li volia simplement aplaudir la iniciativa.

Quant a la referència que ha fet de..., vostè ha fet una referència important d'un increment anual de mig milió de passatgers, de mig milió més o manco de passatgers, des de l'inici de les polítiques del canvi. Crec que no sé si ha dit a partir de l'any 2015, 16, 17..., no sé de quin any..., si ho ha especificat, era especificar-li un poquet aquest increment, aquest repunt a partir de quan, de quin any ve.

Això també ens du a una reflexió, l'increment d'usuaris que hem tengut aquests anys per les bones polítiques que ha fet aquest Govern de les Illes Balears evidentment ens du que s'hagin d'incrementar serveis, s'hagin d'incrementar les freqüències. Jo, evidentment, és a dir, amb els recursos que tenim, que són els que són, deman si..., jo entenc que des de la conselleria és un tema estratègic i és important i estic segur que el conseller així ho ha fet, però si ens pot dir si aquest increment que estam duent a terme, excepte en el període de la COVID, és un tema que la conselleria i el Govern de les Illes Balears ha plantejat per una millora de finançament de cara al transport públic del futur.

Després, vostè ha fet referència ha deixat diguéssim, entre cometes, en *standby* el nou pla de mobilitat, la nova xarxa ferroviària que hi havia planificada, per ser concrets. Em sembla correcta, eh!, ens sembla correcta aquest ajornament perquè el prioritari ara és protegir i millorar en el que sigui possible la xarxa existent.

Per a nosaltres, ja ho hem manifestat moltes vegades en seu parlamentària, per a MÉS per Mallorca és prioritari el tren de Llevant. Vostè ha explicat que estarà el tren de Llevant, o almanco el tram d'Artà, es reavaluarà, ha emprat aquesta paraula i era si ens podia especificar un poc què vol dir reavaluar. I el tramvia de Palma que, evidentment això és una decisió entre administracions i no sé si ens pot explicar alguna cosa de com està la situació o com queda la situació del tramvia de Palma.

Quant a les millores a què vostè ha fet referència, Sr. Conseller, a la xarxa actual ens ha parlat d'un increment de maquinistes, de supressió de passos de nivell, d'un increment de plantilla, d'uns 59 llocs nous de feina, entre ells crec que eren 23 places de maquinista, també ens ha parlat de la PAET, etc. Crec que aquest és el camí que ara ens veiem obligats a seguir. A partir d'aquí només li volia fer tota una sèrie de preguntes generals que, com bé sap vostè, l'associació d'usuaris del transport públic i especialment la dels usuaris del tren ens han fet arribar a tots els grups parlamentaris. Jo, referent a aquest punt darrer, de la millora de la xarxa actual, li volia demanar en aquest moment quants de combois hi ha actualment fora de servei, quants en tenim ara en aquest moment fora de servei.

Vostè ha parlat ara d'un increment de 23 maquinistes, demanar-li si Serveis Ferroviaris de Mallorca té alguna estudi fet de la necessitat de plantilla que tenim ara immediata i a llarg termini.

Dos temes puntuals, un és que ens han fet arribar que hi ha hagut moltes restriccions horàries, sobretot en segons quines freqüències, per poder pujar les bicicletes al tren. Crec que la resposta moltes vegades ha estat per un tema de manca d'espai,

però bé, li formul la pregunta per si vostè me la podria contestar.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Ferrà. Ha consumit 12,5 minuts i mig. Ara té el torn el Grup Parlamentari Socialista, el Sr. Ferrer, per un temps de quinze minuts.

EL SR. FERRER I RIPOLL:

Gràcies, presidenta. Gràcies, Sr. Conseller, per comparèixer avui a aquest parlament i també a l'equip que l'acompanya. Em vull sumar al reconeixement que ha fet vostè, i per tant ho vull fer en nom del nostre grup, a totes les persones que treballen involucrades en la mobilitat i que han fet possible poder garantir aquest dret a la mobilitat, que vostè invocava en la seva intervenció, que per a nosaltres és un dret que consolida un dret més ampli que és el dret de la ciutadania i que pensam que ha d'estar inclòs a la cartera bàsica, diguem, de drets que té qualsevol persona que habita a les nostres Illes Balears.

També un reconeixement especial a tot el personal de neteja que participa de manera molt activa a totes les instal·lacions i també a les infraestructures de mobilitat per tal de fer que els viatges dels usuaris siguin els més segurs possibles en la situació actual.

Després del que ha comentat vostè, on ha enumerat una sèrie de baixades d'usuaris fins a un 90% en els Serveis Ferroviaris de Mallorca i fins a més d'un 94% en el bus del TIB, el que nosaltres fem des del nostre grup és donar suport a la seva iniciativa de demanar i de començar aquesta compensació pública dels comptes de les empreses concessionàries per tal de no deixar tampoc totes aquestes empreses enrere, que hem de tenir en compte que rere d'elles tenen centenars de persones que treballen diàriament.

També aplaudir les mesures que varen fer pel que fa a l'establiment d'uns serveis mínims per al sector del taxi, un sector que nosaltres consideram també fonamental per tal de poder complementar la mobilitat, sobretot en darrera milla i també per a determinats casos de mobilitat a la demanda.

També aplaudir, com no podia ser d'altra manera, com ho feia abans referint-me al personal de neteja, totes les mesures d'higiene que s'han anat implantant per tal de fer segur el trànsit de les persones, dels usuaris en els seus vehicles.

La qüestió que vostè ha esmentat que han facilitat a les empreses concessionàries la tramitació dels ERTO, ens agradaria saber una mica més, que ens donés un poc més de detall sobre aquestes operacions, en què s'han materialitzat i en quina situació estan ara mateix aquestes empreses i més o manco si pot fer una valoració de tot el personal que tenen actualment en ERTO i la cobertura de la qual gaudeixen ara mateix.

Nosaltres també el que volem fer és reconèixer aquest reequilibri, que han anunciat que es fa de manera mensual, en

lloc d'haver d'esperar períodes de més temps, aquest reequilibri que es fa de manera mensual, perquè consideram que és molt important per no deixar cap empresa concessionària endarrera i, per tant, aplaudim que sigui amb aquesta freqüència, que s'hagi reduït tant aquesta freqüència per poder fer aquests ajustaments de compensacions.

Pel que fa al fons estatal que esmentava que es dirigirà amb un total d'11,2 milions d'euros, ens agradaria saber aproximadament, vostè ha dit que seria a finals d'any, entenem, per tant, que aquest procés de negociació que ha d'encetar amb els consells insulars, començarà en breu, si és que no ha començat ja, i entenem, per tant, però ens agradaria que ens ho confirmés, que aquests ingressos tot d'una que arribin, es començaran a transferir a aquests consells insulars, a més torbar-se a principis de l'any que ve, de l'any 2021.

També consideram molt assenyat el procés de reconversió de la partida que estava destinada a ITS, reconvertir-la en mesures cap a la higiene i la seguretat en els vehicles i aplaudim a més que s'hagi fet d'acord amb la Federació Balear de Transport, un interlocutor que nosaltres també reconeixem com a vàlid a l'hora de poder impulsar mesures en pro de la mobilitat sostenible a les Illes Balears.

Pel que fa a la qüestió referida a Serveis Ferroviaris de Mallorca. Evidentment tots seguim la premsa i coneixiem l'increment d'usuaris que havia gaudit el tren en els darrers quatre anys i tot això fa que em porti a una reflexió, perquè no només hi havia hagut un increment d'usuaris, sinó també que som conscients que hi ha hagut un increment de les inversions que s'han destinat al manteniment dels trens de Serveis Ferroviaris de Mallorca i que fa que hagi de comparar d'alguna manera la situació que ens trobam ara a SFM, amb la situació que, per exemple, ha tenguut la sanitat pública quan ha hagut d'enfrontar una crisi com aquesta, si no haguéssim tenguut una sanitat pública enfortida, no haguéssim pogut donar la resposta que s'ha hagut de donar. I també jo vull arribar a aquesta conclusió, si no haguéssim tenguut el servei de manteniment i també totes les millores que s'han fet a Serveis Ferroviaris de Mallorca, l'electrificació, l'optimització d'infraestructures i també l'estabilització de plantilla que vostè ens explicava, jo crec que hagués estat molt difícil poder encarar una crisi com la que patim encara ara, si haguéssim trobat uns Serveis Ferroviaris tal i com els vàrem trobar l'any 2015, després de les retallades que es varen produir a l'anterior mandat per part del Partit Popular, que el que va fer va ser directament aniquilar no només el servei de manteniment, sinó també aniquilar el múscul de l'empresa pública de Serveis Ferroviaris.

En aquest sentit el que volem és aplaudir les inversions que faran en aquests punts d'avançada que ha esmentat vostè, el de Sineu, el de Sineu a Petra i el de Petra a Manacor. Ens ha explicat ja quines seran els avantatges que donaran i m'agradaria que ens pogués fer una reflexió o una avaluació de quina manera aquests punts d'avançada ens ajudaran a millorar situacions com l'avaria que es va produir abans de la pandèmia i que era la que va donar fruit a la petició de compareixença que va fer el Grup d'El Pi, que ens pugui dir de quina manera ens podran ajudar, per tant, per a avaries futures.

Després també ha parlat del procés de consolidació de plantilla. Des de l'any 2007 que no es feia un procés de consolidació de plantilla, volem aplaudir en aquest cas l'acord al qual s'ha arribat amb el comitè d'empresa i que és fonamental per nodrir justament de múscul a Serveis Ferroviaris de Mallorca. No podem demanar millores de freqüència i omplir-nos la boca en aquest Parlament sempre donant suport al transport públic, sinó que hem donat suport a aquest tipus d'iniciativa de posar més personal. M'agradaria saber, per tant, quan més o manco tenen previst el calendari de finalització d'aquest procés de promoció interna i també de noves places que sortiran en torn lliure, com ens ha comentat. En tot cas, com ja deia abans, crec que és un èxit, un èxit de diàleg poder venir a aquest Parlament i dir-nos aquesta dada, que de ben segur consolidarà una plantilla i farà que ens trobem uns Serveis Ferroviaris de Mallorca cada vegada més forts per poder donar un millor servei.

També voldríem una petita valoració sobre el servei de tren nocturn. Creiem que és una iniciativa fantàstica que s'hauria de seguir impulsant i que volem que pugui seguir en el futur, també com manifestava la representant d'El Pi.

Després pel que fa a projectes estratègics. Entenem evidentment que s'hagin deixat justament en estudi, no és el moment d'escometre'ls, per tant, el projecte del metro del Parc Bit, però sí que voldríem que ens donés una pinzellada si tenen més o manco un calendari aproximat de quan podran estar redactats els projectes estratègics del tren a Son Espases i també del tren badia, uns projectes que considerem fonamentals per tal de descongestionar tota l'àrea metropolitana de Palma.

I que vull insistir a més i també no me'n puc estar de fer una comparació de com s'afronten una crisi. En aquest cas ara mateix començarem, després de la crisi sanitària, començarem a patir la crisi econòmica i vull posar damunt la taula que parlem d'un Govern balear que no atura de pensar projectes, que no atura de seguir impulsant projectes, encara que sigui en el *back office*, és a dir, de portes cap a dins, i ho vull comparar amb la legislatura de José Ramón Bauzá, on per l'excusa de que no hi havia doblers, es varen paralitzar també projectes que nosaltres entenem que són estratègics i que per a qualsevol persona que ha gestionat, sempre tenir un projecte fermat, fet, per posar damunt la taula quan hi hagi el finançament adequat, és del tot útil.

Finalment m'agradaria que també ens parlés d'aquestes noves unitats de tren que ha comentat que volen també adquirir en breu, de quina manera milloraran les freqüències, o de quina manera incidiran en la qualitat del servei que es presta.

I també, finalment, una última qüestió, una breu valoració també de com funciona el procés d'integració tarifària amb l'Empresa Municipal de Transports de Palma, quins fruits dóna. Entenem que en el seu moment va ser molt avantatjós, però atès que cap portaveu ha parlat d'aquesta qüestió, ens agradaria que ens fes una breu valoració d'això.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Ferrer. Ha consumit 9 minuts. Així com havíem acordat, ara li toca el torn de contestació al Sr. Conseller, de manera conjunta. Té la paraula.

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

Sí, moltes gràcies, Sra. Presidenta. Moltes gràcies a tots, per les seves intervencions, pel tarannà i per la preocupació que també demostren per poder debatre en aquesta cambra i posar damunt el focus tot el plantejament de necessitats vinculades a l'àmbit del transport.

Començaré amb una primera reflexió, quant aquesta idea de millorar la xarxa actual, ens llançam a plantejaments de futur. A la legislatura passada ja vam començar i ja vam decidir que sobretot el primer que faríem seria, ens llançaríem en la millora de la xarxa actual i va estar molt lligada la primera a l'electrificació, que va ser el projecte més complex de la legislatura passada, en una sola legislatura ho vam fer tot, el projecte, la licitació, trobar els recursos, recordi vostè que a nivell d'Europa en pagaven la meitat i vam fer tots uns equilibris i vam acabar la legislatura amb les obres finalitzades. És cert, a mesura que avançàvem la legislatura i vàiem que complíem terminis, llavors ja també ens començàvem a enganxar a nous projectes i la legislatura passada vam començar, si hem de començar per la xarxa ferroviària, quina, per cost, per simplicitat, podem acordar nosaltres, el Parc Bit era..., parlem... no arriba a 2 quilòmetres de recorregut, és més senzill i començàvem per aquí i mentrestant, creiem que aquest era el camí que havíem de fer.

És cert, en aquests moments el projecte del Parc Bit està finalitzat, ara estariem en condicions de poder licitar, si no hi hagués hagut la COVID, licitariem en aquests moments el Parc Bit. No ho fem perquè senzillament hem renunciat a l'execució d'aquest projecte i, en canvi, hem tingut clar que hi havia algunes qüestions que havíem d'abordar sí o sí, les he explicades abans. Agraesc les reflexions que vostès també han fet perquè crec que, en certa manera, hi ha una certa sintonia quant a la necessitat de treballar amb els peus a terra, no anar més enfora del que podem i, per tant, executem allò en què tenim recursos.

No sabem la legislatura on ens durà, i això també ho he de dir, en aquesta situació de crisi de coronavirus ningú no és capaç de dir el mes de setembre en quines circumstàncies l'abordarem, el mes de setembre (...) el 2022 encara serem en aquesta legislatura. Per tant, demana certa prudència.

Tenim alguns calendaris? Sí. Espai nombre 2, que són 2 milions d'euros, en aquests moments es troba en fase de licitació, els constructors ja poden presentar ofertes econòmiques, i qui decideixi fer la baixa, la millor oferta serà qui se'n durà aquesta obra; està previst que puguem començar el mes de gener del 2021. Amb aquesta idea fiam que Espai nombre 1 el puguem pressupostar en el 2021 i, per tant, que sigui cap a finals d'any que puguem estar en condicions de poder-ho iniciar. I Espai 3 el deixam ja per al 2022, a mitjans 2022.

En paral·lel també tenim el pas a nivell a Sa Farinera, en aquests moments amb un cost d'1,5 milions d'euros que en aquests moments ja està licitat i, per tant, també hi poden presentar ofertes, i la previsió és que iniciem les obres el gener del 2021. Quan el pas de Sa Farinera estigui resolt tots els passos a nivell que hi ha a Palma i a Marratxí, aquí, no vull dir que siguin els més complicats, però eren dels més complicats, quan acabem aquesta obra no en quedarà cap, a la legislatura passada ja vam fer esforços en aquest sentit, vam suprimir tots els que quedaven a Palma i ara, amb aquest de Sa Farinera, juntament amb els que ja vam suprimir la legislatura passada, aquest tram, que de vegades és... o almanco des d'on hi ha major densitat de població, quedarien tots eliminats, no en quedaria cap, i açò suposa una millora de seguretat realment molt important, i la pos de manifest.

En paral·lel, em demanava vostè també algunes qüestions, a Son Costa les obres estan en marxa, sap vostè que a prop hi va pegar un llamp, es va carregar una sots-estació sencera. Està previst que a finals d'any la sots-estació de Son Costa quedi finalitzada.

Quant a la part de les..., després en parlarem, però quant a la part de les freqüències li he de dir que en aquests moments a l'estiu són les mateixes freqüències que a l'any passat, vull dir, es fa sempre així, hi ha un major nombre d'usuaris en època d'estiu i el que es fa és reduir les freqüències. I és cert que aquest estiu no hem previst que hi hagi freqüències nocturnes, i açò ho lligam, i ho explic també, els trens nocturns sobretot donaven un molt bon servei a les festes de poble de la part forana. Està previst que no hi hagi festes de poble de part forana, aquesta crisi del coronavirus fa que els joves doncs no s'hagin de moure de poble en poble aquest estiu i, per tant, hi ha moltes reflexions. Anam justs de recursos, i també és cert, i facilitar també aquest tipus de mobilitat per facilitar aquest tipus de festes, quan qualsevol estiu hem de voler, perquè hem d'evitar açò, perseguir sobretot llevar joves de damunt la carretera, posar aquestes freqüències nocturnes, sobretot.

Bé, som a un estiu diferent i amb la situació de recursos hem optat per no impulsar aquest tipus de mobilitat. Pensen vostès, a més a més, amb la prohibició, a partir de les dues no hi ha cap bar ni cap discoteca, ni res absolutament que estigui obert, bé, doncs entrem en una lògica totalment diferent, la d'aquest estiu i, a partir d'aquí també adaptam la nostra realitat al que hi ha, sabent que açò també ens representava esforços molt grans.

Vam tenir un problema respecte... perquè li parlava de Son Costa, i vam tenir un problema, efectivament, amb els nostres trens, que són maquinàries molt complexes, molt complexes, i vam detectar, tenim tota aquesta maquinària que és un gran engranatge açò de la infraestructura ferroviària i de la part mòbil ferroviària, vam detectar que hi ha una peça molt concreta, que es diu, que és la reductora, que el que fa és traslladar l'energia del motor a la roda, aquestes peces vam detectar que es desgastaven a una velocitat superior per a la que estaven dissenyades. Aquestes peces han de tenir una vida útil d'1,2 milions de quilòmetres, quan tu has fet més de mil..., perdó, 1,2 milions de quilòmetres, quan has fet 1,2 milions de quilòmetres, llavors en aquell moment toca fer-los una espècie de revisió integral, de gran reparació, els anglesos en diuen un

*overhaul*, que persegueix precisament açò. Què detectam? Que en el moment que ens trobam, en els 600.000 quilòmetres, aquestes peces comencen a donar símptomes de fatiga, no pertoca que açò sigui així, no pertoca que açò sigui així. I en el moment que es detecta, açò és a finals de l'any passat, vam començar a veure, et pots trobar amb una peça concreta d'un tren concret que hagi vingut fallada, però quan totes les peces, les mateixes peces de tots els vagons donen exactament el mateix desgast, llavors aquí devora hi ha alguna cosa de fons que falla, inesperada absolutament, però que falla.

En aquell moment la preocupació davant tot açò, nosaltres licitam un contracte per fer una revisió específica de totes les reductores, es produeix en la sèrie dels 8100, són 240 reductores, peces, 240 peces. Aquesta licitació s'adjudica el mes de febrer del 2020 i s'adjudica per 1.700.000 euros, perquè no ens en fiam, volem saber què succeeix.

Mentrestant s'ha fet tot aquest procés de licitació i poder conèixer amb experts què succeeix aquí i si hem de canviar la reductora o no l'hem de canviar, la peça, o amb una reparació és suficient, veiem que el nombre de desgast és tan important que ens obliga, perquè la seguretat està per sobre de tot, per sobre de tot, ens obliga en aquell moment a començar a paralitzar trens i anar per la via de la substitució d'aquestes peces.

Quan açò és així, i t'adones, per tant, que hi ha aquí unes peces que no funcionen, nosaltres el que fem en aquell moment és obrir expedient i obrim un doble expedient, l'obrim al fabricant del tren, on ja se li ha reclamat per via prejudicial, encara no hem arribat a la via judicial, per la via prejudicial, i quant al que representa aquesta avaria sistemàtica, i aquí creiem que la companyia té responsabilitat, i el plantejament que nosaltres hem fet ha estat fer una valoració envoltant 1.700.000 euros, que és el que li han reclamat en aquests moments a aquesta empresa, estam ara discutint açò, si no arribéssim a un acord, llavors serà el jutge qui acabarà determinant la responsabilitat que té aquesta empresa.

I per altra banda, i després he de fer un incís entorn de tot açò, tenim el fet que tot el manteniment de Serveis Ferroviaris està externalitzat, no és un servei que fem amb els nostres propis treballadors, i després ho explicaré açò, d'acord?

Què fa aquí devora? Que l'empresa de manteniment segurament també té una part de responsabilitat. Si tu veies que açò es produïa, llavors havies d'haver avisat més prest i no acabar trobant-nos a la darrera hora, quan ja el nivell de desgast era molt elevat. I aquí nosaltres creiem que també hi ha una part de responsabilitat per part de l'empresa de manteniment. He de dir-li que aquí hem obert expedient informatiu, precisament per falta de previsió en la revisió d'aquestes reductores i aquí ara, hi ha l'expedient, açò vostè sap que són funcionaris els que instrueixen aquest expedient, encara no tenim els costos que en tot cas podem reclamar, però sí que per part nostra la voluntat evidentment és arribar fins al final quant al que açò suposa.

I aquí faig una reflexió que jo crec que també és important, el servei de manteniment de Serveis Ferroviaris era un servei que depenia directament de la mateixa empresa, en el 2005 el

Govern de Jaume Matas decideix externalitzar el servei. Nosaltres teníem..., nosaltres, Serveis Ferroviaris, tenia 18 treballadors, persones pròpies que feien tota aquesta feina de manteniment, en aquell moment el Govern Matas decideix externalitzar amb la finalitat d'amortitzar precisament totes aquestes places. En aquell moment es produeix l'externalització, per tant, ja tenim una empresa que es dedica a fer aquesta feina, perdem part del control, hi som a sobre, però ja no són els nostres treballadors, d'aquí sap vostè que el marge de benefici econòmic de l'empresa va lligat moltes vegades a estalviar un poc de per on pugui, i açò en el 2005, es manté en certa manera, i arribam al 2011, amb el Govern Bauzá, que és qui decideix realment fer tot el procés de desmantellament del personal de l'empresa que eren als tallers i que eren recursos propis.

De les 18 persones, una vegada passa el Govern Bauzá, acabam en 4, en perdem 14, en perdem 14. El cost que ens suposa a nosaltres l'externalització de la licitació del Govern Matas en aquell moment són 5,8 milions d'euros cada any. Quan nosaltres arribam aquells serveis que són justs, nosaltres... justs em referesc, creiem que no fan ni tan sols el mínim necessari, nosaltres incrementam i els obligam a fer més feina, incrementam la despesa i passam a 7,5 milions d'euros i fem una aportació d'un 30% més, precisament per a tot el que suposa capacitat de resposta, especialment davant d'avaries, que ens sembla realment molt important.

Aquesta reducció que deia abans dels 18 treballadors, quedam en 14, forma part d'un pla estratègic del Govern Bauzá, que va suposar dins els Serveis Ferroviaris la reducció de 52 persones on, entre acomiadaments, però després posteriors sentències, perquè els acomiadaments es van fer de manera fraudulenta o de manera incorrecta, ens va suposar al Govern, a Serveis Ferroviaris, una despesa de 2.700.000 euros. I mentrestant aquest manteniment que hem fet, és el que pertoca, però estic convençut que amb la plantilla que hi havia en el 2005 hi ha coses que les haguéssim detectades i hauria funcionat prou millor, n'estam convençuts d'açò.

En qualsevol cas, tenim l'empresa que tenim, fruit de les decisions preses a cada moment i per part de cada govern i a nosaltres ens pertoca treballar amb els vims amb els quals ens hem trobat en aquest cas i aquests vims són una part de recursos públics amb personal propi, amb una part de serveis externalitzats que intentam conjugar en la mesura del possible.

En qualsevol cas faig aquesta reflexió perquè crec que també ajuda a entendre situacions que ens trobam en el moment que sorgeixen imprevists i que de vegades els pots resoldre de manera immediata o que de vegades doncs, bé, hi ha empreses per enmig que fan determinats serveis o poden tenir majors dificultats per poder-ho detectar, per açò mateix hem obert tots aquests expedients.

A partir d'aquí, més qüestions que plantejava Ciutadans i que també intentaré, en la mesura del possible, poder donar resposta. Ports de les Illes Balears efectivament a l'exercici del 2019 va fer una aportació, no a Serveis Ferroviaris, sinó a la caixa comuna de la comunitat autònoma de 10 milions d'euros. Ports de les Illes Balears era una empresa que a la legislatura passada, quan va entrar en govern anterior, vam entrar

nosaltres, a la legislatura passada tenia un forat, un deute de 50 milions d'euros, i que, després d'una..., jo crec que una molt bona feina de gestió, vam acabar, o sigui en el 2015 ens vam trobar 50 milions d'euros de deute i en el 2019, quan acabava la legislatura passada, el deute es trobava en 18 milions d'euros, l'haviem reduït en 32 milions d'euros, i a la vegada teníem capacitat de generar fins i tot més ingressos que ens permetien tenir una part de borsa.

Què succeeix? Doncs que els pressuposts mai no són fàcils de fer ni de tancar i Ports és una excepció, genera recursos en lloc de generar despeses a l'administració pública; els pressuposts de Ports no depenen per a res del pressupost de la comunitat autònoma, el Govern de les Illes Balears no aporta un sol euro a Ports de les Illes Balears, a l'inrevés, Ports de les Illes Balears té la capacitat, després de la feina feta a la legislatura passada, de generar un excedent d'ingressos que, davant determinades mancances, poden ser salut, poden ser educació, pot ser també infraestructures d'altres serveis de transport, van a la caixa comuna, perquè des de la caixa comuna reparteix.

Ni hi va haver cap transferència, per tant, de Ports a Serveis Ferroviaris. És cert que Serveis Ferroviaris va rebre una aportació de 10 milions d'euros i, per tant, podíem entendre que era així, i aquí devora crec que s'ha donat peu a qualche tipus de malentès. Açò és a l'any 2020, açò és l'any 2019, en el 2018 vam fer una aportació de 5 milions d'euros, que van anar a caixa comuna i que vam dir que anaven directament per a habitatge, tal vegada perquè com que el conseller toca les empreses i té un coneixement de cada una d'aquestes empreses, senzillament quan negociava amb la consellera d'Hisenda, i les negociacions amb la consellera d'Hisenda són terribles, terribles, la consellera d'Hisenda, coneixedora de la caixa comuna doncs el que feia era cercar per tot recursos que pogués obtenir per tal després de fer el repartiment, i si volen vostès es podia explicar d'aquesta manera.

Dic açò perquè després hem sentit alguna reflexió que tampoc no és prou justa, agafam dels ports o agafam diners que venen del port d'Eivissa, perdó del port d'Eivissa, del port de Sant Antoni i els dedicam que els mallorquins puguin anar amb tren. Quan fas la borsa comuna i t'adones de com van tots els recursos açò cala i és cert que pren, però no tenc clar jo que sigui prou rigorós, i li donaré les dades.

El port de Sant Antoni, en el 2019, va tenir 1.464.000 euros d'ingressos totals, totals, concessions, aigua, tot el que cobram, ORA, tot, tot, i vam tenir una despesa total d'1.593.000 euros, tot: inversions, manteniment, senyors que vigilen, la concessió de l'ORA, repercussió dels costos i de les despeses generals, perquè, bé, a Palma tenim un edifici amb un gerent, i una part d'açò també computa perquè s'encarrega de fer aquestes..., podríem dir que hem quadrat, hi ha hagut 1.280.000 i, perdó, 128.000 euros de dèficit, pots dir que pràcticament has empatat, a d'altres bandes el forat és més gros i a d'altres no.

Què vull dir amb açò? I la previsió que tenim per a l'any que ve és mantenir el mateix nivell d'inversió perquè construïm una nova oficina, les oficines de Ports es fan de nou, venen noves inversions, per tant, estam més o manco amb aquests ingressos quant al que suposa aportació de Sant Antoni.

Si anàssim per aquí fins i tot podríem fer altres reflexions, i jo tal vegada l'explicaré perquè crec que també val la pena fer aquesta pedagogia. Les obres de les autopistes d'Eivissa, que ningú no les volia, però que les va pagar i que les paga aquest govern, van costar pràcticament, i tenc la xifra aquí, van costar pràcticament 200 milions d'euros, però, 172 milions d'euros; com que el Govern de les Illes Balears no tenia diners per pagar açò, açò era el president Matas, va decidir fer un peatge a l'ombra i que cada any el Govern de les Illes a l'empresa constructora li faria l'aportació en funció dels vehicles que passassin. Va establir una quantitat que, en nombres rodons, són envoltant els 25 milions d'euros, 24 milions, depèn de cada any, que va començar a pagar en el 2007 i no finalitzarà fins a l'any 2030, fins a l'any 2030.

Quan començam a negociar els pressuposts, i jo com a conseller començ a negociar els pressuposts de la Conselleria de Mobilitat, encara no he començat i hi ha 25 milions d'euros, es diu ràpid eh!, 25 milions d'euros, que si volen vostès són de qualsevol..., de tots els ciutadans, eh!, també, de qualsevol de les Illes, que ja van directament a abonar les autopistes d'Eivissa.

El conjunt, quan hagin passat per tot, el Govern de les Illes Balears haurà pagat 589 milions d'euros per unes obres que varen costar 172, i que va ser una decisió política d'invertir per prioritzar i per resoldre un problema. Hi podem estar més d'acord o no en la manera de solucionar-lo. Jo hauria apostat pel transport públic, tal vegada per un tren abans de fer autopistes que després hem vist que a l'estiu se segueixen col·lapsant ben igual, però hi són i se'n van cap allà els recursos.

Clar, quan feim balances sobre..., és molt complicat perquè si com que aquest projecte no era meu, a mi no m'agradava, no me'l mir mai, però els recursos se'n van cap allà i aquests sí hi són.

No pretenc dir que en transports estiguin les illes d'Eivissa i de Menorca i de Formentera mal finançades dins el conjunt, jo ho crec, jo ho crec. Aquí devora hi ha una reflexió que supera a aquesta conselleria, perquè això és llei de finançament i aquesta llei de finançament ha de fer una revisió quant al que suposen aquestes aportacions que hi van. Això és una decisió d'acord on els presidents dels consells, els consellers d'Hisenda els pertoca fer.

Sí, però, que és necessari ser un poc justs a l'hora de fixar reflexions o criteris o almanco fer determinades afirmacions que sempre, no?, bé..., ajuden poc a construir comunitat. Almanco faig aquesta reflexió perquè la tinguem present, i no ho dic precisament per Ciutadans, però bé, venia a peu i volia fer en tot cas aquesta reflexió per compartir amb vostè aquesta primera part d'aquí devora.

Em demanava vostè pel repartiment entre illes d'aquests 11,8 milions d'euros i què tocava a serveis..., o bé, quina quantitat anava a tren. Així com estan calculades les aportacions, un 30% d'aquesta quantitat, crec que era 1.800.000 euros, parl de memòria, un 30% dels 11,2 són per a Serveis Ferroviaris, li queden, parl de memòria, 9,3 que és la

quantitat que ha de permetre compensar les despeses generades com a conseqüència de la baixada d'ingressos.

Aquí també li faig una reflexió, nosaltres hem batallat molt, eh!, hem discutit molt amb el Govern d'Espanya per tal d'aquests ingressos. S'ha fet de manera tècnica, i és cert, són quilòmetres pertot, nosaltres aquí segurament..., no som una comunitat de grans distàncies en matèria de transport, tenim menys quilòmetres, els nombres han sortit aquests, no hem d'anar a donar cap "daçona", faltaria més, estam mal finançats i en som perfectament conscients. A mi sí que em pertoca, en qualsevol cas, posar en valor que el Govern d'Espanya hagi decidit destinar recursos a ajudar a les comunitats autònomes per cobrir aquestes despeses, no tendria perquè haver-ho fet, ell hagués pogut cobrir RENFE, en tot cas, que eren recursos seus o el que li pertoca. En qualsevol cas, ens han arribat recursos que si no per a nosaltres hauria estat un problema més. Com moltes altres mesures, les despeses per compensar els ERTO són altíssimes, no sé jo quants diners han arribat a Balears, però han estat cent milionàries segur, no vull dir que mil milionàries, però cent milionàries segur. Vull dir, hauran estat milions i milions d'euros per compartir.

A partir d'aquí, d'aquests 9,3 milions, deia abans, nosaltres hauríem volgut, i la consellera d'Hisenda, Rosario, ho demanava, no vaig ser tant jo perquè aquests 800 milions vénen dins els 160.000, que pertoca una quantitat que ara no..., em sembla que són 400 milions d'euros, parl de memòria, que arriben aquí, eh!, aquí, li hem de sumar aquests 11. En el seu conjunt la consellera Sánchez demanava precisament, home!, no esperem a final d'any perquè si nosaltres abans tenim i necessitam una cosa és poder fer en aquests moments, que és quan les empreses ho passen pitjor, poder fer l'avançament dels recursos. No ho hem aconseguit. En aquests moments sé que se segueix batallant, però no tenim encara cap certesa. Jo crec que hi haurà avançaments d'aquestes quantitats. M'agradaria que en tot cas així pogués ser, però no hi és.

En el repartiment ens assurem ara amb ells, no li diré res, no li diré que la consellera Rosario estigui molt vigilant d'aquest repartiment, tothom n'està molt gelós dels recursos i ara ens toca una feina d'asseure'ns amb cada un dels consells insulars. M'avançaria si ara li donés una xifra exacta perquè no tenc encara la confirmació de la consellera. Sí li puc dir que en aquestes darreres setmanes hi ha hagut un contacte permanent, no només amb el Consell d'Eivissa, també amb el Consell de Menorca i amb el de Formentera, el director general permanentment ha estat parlant amb ells, i jo esper que en poc temps ja es pugui començar a parlar i segurament es farà en presència de la consellera Sánchez, consellera d'Hisenda, precisament per resoldre o per beneir el plantejament final que quedi.

Quant al CETIS sembla que queda un any per acabar d'abordar, la situació econòmica en aquests moments també és complexa, les competències estan transferides i com a Govern de les Illes jo no vull generar cap expectativa, perquè no està en les meves mans i a més a més quan han hagut de reduir projectes que tenien damunt la taula de fer aportacions extraordinàries que no teníem pressupostades, que no estan en els pressuposts i que sí que som conscients que generen un problema al Consell d'Eivissa. En som conscient d'açò, però

malaauradament els recursos en aquests moments no ens permeten donar una resposta a açò.

Quant a altres temes que el portaveu del Partit Popular plantejava podem fer..., quan vostè ha entrat per la part del transport aeri, no és objecte d'aquesta compareixença, li puc fer en qualsevol cas una reflexió que vaig compartir dimarts de la setmana passada en pregunta parlamentària que em feia el Sr. Lafuente, precisament i és que l'increment dels bitllets inicialment era molt elevat, els preus dels bitllets va ser molt elevat fruit que hi havia una demanda molt baixa, que no hi havia ni tan sols competència entre les diferents rutes. El que hem vist és que a mesura que ha incrementat la demanda, l'oferta ha incrementat i els preus s'han reduït. Encara no estam en els preus preCOVID, però sí que hem vist una tendència de preus a la baixa.

Açò va lligat en certa manera també al fet que l'estabilització o la seguretat de viatjar fa que les companyies aèries, en aquest cas, arriquin, estiguin disposats a arriscar i posar més places en oferta.

No li diré res que vostè no sàpiga quan també li dic que les pèrdues de les companyies aèries han estat mil milionàries. Crec que Alemanya ha posat 9.000 milions d'euros a Lufthansa, em sembla que hi hagué 2.000 milions d'euros del Govern italià a Alitalia, Portugal ha fet el mateix amb la companyia aèria, el Govern francès i belga s'han posat d'acord també per fer em sembla que eren 3.000 milions d'euros per Air France. Quan aquí devora veiem, en certa manera, com la situació és d'una precarietat tan elevada que representa..., en fi, que dona aquests problemes.

Quant a la neteja, que vostè feia referència, li puc dir que des del primer moment, eh!, des del primer moment, jo crec que fins i tot no vull dir que fòssim pioners, però des del primer moment vàrem fixar aquest sistema que així com arribava un vehicle a la Intermodal es desinfectava i es netejava cada vegada que arribava un vehicle, per tant, arribava a final de ruta. Es va començar a fer tot just fins i tot abans de l'estat d'alarma, en aquell mateix moment, i ho hem continuat fent fins ara.

El que a nosaltres ens ha arribat per part dels usuaris és que per aquí queixes no en tenim especialment, que nosaltres haguem detectat. Si n'hi ha algunes estam disposats, faltaria més, a rebre-les, però no ha estat per aquí que nosaltres haguem tengut cap tipus de queixa.

Respecte de les dades intel·ligents, bé, jo he d'aplaudir el plantejament que ha fet aquest parlament, crec que la gestió del transport del futur va a través de la gestió de la informació, açò que coneixem com a *big data* i que seran elements que ens ajudaran molt bé a afinar com hem de moure el nostre transport, el públic però també el privat. I aquí el Pla Director Sectorial de Mobilitat ja fa algunes referències, açò és un plantejament encara molt nou, molt nou, que ens tocarà practicar bé però que volem incorporar.

Les competències de transport són dels consells insulars, jo no tenc cap inconvenient en fer-ho de manera conjunta amb ells, però açò voldrà dir que des d'aquí gestionarem totes les

seves dades i haurem de veure en tot cas com ho volem fer perquè, bé, si tenc la competència jo gestion i prenc les decisions com vulgui... És a dir, haurem de cercar els mecanismes, si els consells volen fer-ho, que hi ha un recorregut llarg per fer i no som capaços d'imaginar-mos encara fins a on poden arribar la gestió de tots aquests sistemes d'informació que realment són molt nous, però que jo crec que hi hem d'apostar i, nosaltres, com a Govern, ho farem, en la mesura que estigui en les nostres mans.

Jo feia la reflexió de dir: necessitam que els nostres funcionaris comencin a habitar-se a practicar la presa de decisions, les tècniques respecte d'aquests criteris, i açò serà un canvi de mentalitat tremend per als nostres funcionaris, perquè tenim molta feina, molta feina per fer.

En relació amb la part dels taxis, que vostè també plantejava, aquí ens passa un poc el mateix que la reducció dels serveis ferroviaris nocturns, no?, que hem eliminat. Aquest estiu és diferent, a totes les bandes i també ho és a Eivissa. Els nostres inspectors anaven a Eivissa com a reforç davant d'un volum de turisme que hi havia que provocava un increment altíssim de la pirateria, però allà hi ha un servei d'inspecció propi, que pot fer perfectament aquesta feina, que la fa, faltaria més! Jo el que sí que li puc dir és que la decisió que vam prendre nosaltres, des del Govern, va ser debatuda llargament amb el conseller, el conseller de Transports del Consell d'Eivissa, açò sí que li puc dir. Si veiéssim que hi ha un increment desmesurat al qual els mateixos funcionaris no hi poden fer front, i hem d'ajudar, jo hi estic obert, faltaria més! Però bé, la situació és tan singular, que també vam entendre que aquest any es podria gestionar d'una altra manera.

I també vull recordar: mai, mai, mai, el Govern de les Illes no havia agafat inspectors de Mallorca per anar a posar sancions a Eivissa. Ho vam fer la legislatura passada, a partir d'un acord, i ho vam fer encantats de la vida, ajudant al màxim; però va ser una experiència pionera que s'ha mantingut en el temps i que venia, fruit del desbordament, si vol vostè, dels propis inspectors d'Eivissa; com també van desbordats els inspectors de Mallorca perquè controlar l'aeroport de Son Sant Joan és, amb 30 milions de passatgers, és complicadíssim, així i tot, el nivell de pirateria tampoc no és comparable, eh?, açò d'Eivissa és molt més elevat i per açò mateix hi vam voler ser i vam voler ajudar.

Crec que, més o manco, he pogut donar un poc una resposta als plantejaments que vostè em feia. Vaig acabant ja, amb les qüestions que bàsicament i especialment demanaven la portaveu de Podem, que era conscient també un poc... S'ha estigmatitzat el transport públic? Efectivament, d'aquesta crisi del coronavirus el que ha sortit perdent ha estat el transport públic. Injustament, però com que açò va d'aïllar-se, el vehicle privat et permet un aïllament que el transport públic no et permet i la feina feta durant tots aquests anys, per posar en valor el transport públic, per recuperar passatgers, idè, és clar, ara això ha estat un cop, no només aquí, a totes les bandes i... Açò es pot recuperar, açò es pot recuperar..., hem de recuperar confiança, hi ha alguns elements? Sí. De Serveis Ferroviaris explicava inversions i mesures, les noves concessions de transport públic, que començaran aquest hivern, suposa també un bot cap endavant de qualitat de servei... Elevadíssim, 50%



més de rutes, els sistemes de pagaments seran totalment diferents, vull dir aquí, les comoditats, els preus, tot!, tot, suposarà un bot cap endavant i açò ha de ser un element d'estimar, entenc jo, de nou i de recuperar demanda.

Demanda que, la legislatura passada -deia jo- els serveis ferroviaris cada any van recuperar mig milió de passatgers, cada any mig milió de passatgers, en serveis ferroviaris. En transport públic, per carretera -per tant, amb la xarxa TIB-, cada any vam recuperar mig milió de passatgers més, és a dir, cada any guanyàvem un milió de passatgers, en quatre anys en vam guanyar quatre, a un ritme d'un milió de passatgers cada any. Açò són xifres..., que estan molt bé, jo les consider realment molt bones, perquè, vostè em demanava: i la legislatura passada, com va anar? Home, amb el conseller Company, en perdia. Van fer una retallada de serveis a tot el Pla de Mallorca, de freqüències, que va suposar una pèrdua de confiança. Després es va estabilitzar la cosa i, a partir del 2015, veiem com anam *in crescendo*, clar, aquest 2020 la tendència es romprà perquè hem fet quatre mesos i encara no hem recuperat, i no sabem en quin moment es recuperaran aquests recursos.

Quant a..., he fet algunes reflexions quant a les infraestructures del tren, d'Artà... Escolta, no? Em demanava vostè, quina disquisició, quina reflexió fa ara per acabar de... Val a dir que, aquí, bàsicament és si hem d'eliminar la Via Verda per fer-hi passar el tren o no. Pot arribar el tren a Artà sense malmetre la Via Verda? Aquí tenim una reflexió que hem de resoldre, i aquesta reflexió jo no la tenc resolta. Si passa pel tram que hi havia no hi ha cap problema, aquesta la tenim resolta, bàsicament, ara faig interrogant. Però també és cert, s'han adquirit, no vull dir uns drets, però hi ha determinats usuaris que en fan ús i que no és compatible realment perquè allò és xarxa ferroviària, els riscos saben vostès també quins són i que si et passa una cosa, no et passa l'altra, i si has d'entrar per la via de les expropiacions per mantenir, bé, tot açò té un nivell de dificultat... I jo crec que és una reflexió que haurem de fer, obligatòriament, entre tots, totes les forces polítiques per acabar de veure..., totes les forces polítiques i amb un acord institucional. Açò és un debat que ara, que hem d'obrir, i jo estic disposat a obrir-lo i tenc evidentment moltes ganes d'escoltar, sobretot, els ajuntaments, els batles, perquè és fonamental veure quin nivell de... Si podem suprimir Via Verda, tot es facilita, si la decisió final acabàs sent que hem de tenir les dues coses, llavors, la complexitat ens apareix.

Açò és la reflexió que hem fet damunt... Què tenim? Doncs ara haurem d'aterrar i haurem de fer feina.

Quant a la part del tramvia, a la darrera legislatura, del govern de pacte, del Govern Antich, es va fer aquí ja una bona feina, i com a director general Antoni Verger, i aquí ja es va fer una bona feina, de fet hi ha una espècie d'avantprojecte entre el tram de l'aeroport, perdó, aeroport, Can Pastilla, Plaça Espanya, que la idea nostra és, en fi, continuar amb aquest mateix traçat, però ara pertoca aquí una tramitació, acompanyar (...) de medi ambient, projecte bàsic, hi ha feina a fer, hi ha feina a fer... Què creiem nosaltres? Que si fem tota aquesta feina, si no tenim recursos aquesta legislatura, el que sí està clar és que deixam feina feta perquè qui vengui a la propera, i es trobi unes condicions més favorables, pugui impulsar. O també

ho dic, eh?, alerta!, tal vegada en aquests moments veiem com la Unió Europea discuteix, ahir mateix el president Sánchez estava reunit amb la presidenta Merkel, per intentar negociar un repartiment, no sé quants mils milions d'euros..., allà un es perd, s'arribava a parlar d'un bilió d'euros, per veure com queda, i tal vegada hi torna a haver inversions directament en matèria d'infraestructures ferroviàries on nosaltres directament ens hi llançaríem.

I després em demanava, també, quines unitats tenim i com queden. Tenim -parl de memòria, i m'ho han passat ara, hi pot haver algun desajustament, tendríem 6 unitats de 4 cotxes, 5 unitats triples de 3 cotxes, i 6 dobles. Açò fa 17 unitats. D'aquestes 17 unitats en tenim sempre 6 que estan en roda per fer diferents revisions, aquí les condicions de seguretat són necessàries, que fa que en tenguem 11 permanentment disponibles, i en funció de com van i devora aquí enllaç. La previsió nostra i ara ho estam analitzant, és veure la compra de vagon, quin pressupost realment tindria i on els podríem enganxar a cada una d'elles, en funció de la ruta. Com en totes les coses, no vas a una botiga i compres un vagó, sinó que tu vas i treus un concurs, qualcú el guanya i després es posa a fabricar-lo. I nosaltres ara des de Serveis Ferroviaris estam fent aquest estudi, de quines serien les necessitats, però la nostra voluntat són cotxes, tècnicament es diuen cotxes, són el que nosaltres entendríem vagon, per acoblar a les unitats que circulen i d'aquesta manera incrementar la capacitat i guanyar espais entre viatgers. Aquest és un element que també tenim. Els costos són elevats, és a dir, comprar qualsevol vagó no té un preu reduït i si tu el que vols fer és comprar-ne uns quants, evidentment el pressupost es dispara. Però aquest seria un poc el plantejament.

Crec que més o manco he donat un poc de resposta a les principals qüestions, com que hi ha un segon torn de paraula, si m'he deixat coses, estic a la seva disposició.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Ara passariem al segon torn, els indicaré el temps que els queda. Pel Grup Parlamentari El Pi Proposta per les Illes Balears, Sra. Sureda, disposa de 7,10 minuts.

LA SRA. SUREDA I MARTÍ:

Gràcies, presidenta. Esper no acabar el temps, perquè crec que tots tenim ganes d'anar a dinar, però sí que m'agradaria matisar un parell de temes o fer algunes reflexions de coses que s'han dit.

En el tema de reavaluar el tren de Llevant, jo ja dins la legislatura passada també li vaig comentar en algunes ocasions el fet de posar la Via Verda també ha ajudat molt als municipis a tenir un espai segur allà on es pugui fer esport i allà on es pugui anar, crec que és compatible poder fer via verda i tren, però sí que els especialistes o els experts, els tècnics ho han d'avaluar. Allà on hi hauria més problemes, pens que seria en els ponts i en els túnels, aquí sí que hi hauria d'haver qualche tipus de barreres, perquè en el moment que passés el tren, no es pogués accedir ni amb bici, ni persones de cap de les maneres.

Entenem o podem entendre que el fet que no es facin festes, faci que aquest tren d'estiu no s'hagi posat, però també pensam que és una manera de consolidar el transport públic per no veure's tan malmès i també donava freqüències i possibilitats de moviment.

Ens ha parlat del tema de les reductores, que hi va haver una licitació i he entès, per 1.700.000 euros, perquè es fes la revisió d'aquests 600.000 quilòmetres, enlloc del doble, d'1.200.000, que s'haurien de poder fer amb les mateixes i sense que tenguessin problemes. Quan ho he sentit, li volia demanar si es demanarien responsabilitats, ja m'ha dit vostè que sí. Creiem que és així, que paral·lelament s'ha de fer aquesta feina, tant amb la fàbrica, com també amb el manteniment perquè si a sobre s'han de canviar aquestes reductores, jo crec que el cost que li hauria de costar al Govern hauria de ser zero. Per tant, s'haurien de demanar més responsabilitats a la casa.

Vostè ha fet una reflexió del manteniment, d'externalitzar els 18 treballadors. Jo pens que l'important és fer el manteniment, en diferents ocasions i en diferents comissions n'hem parlat, normalment a tots els governs els agrada molt tallar la cinta i fer obra nova, fer infraestructura nova, però és bàsic el manteniment perquè aquesta no es deteriori de manera exponencial i pensam que és importantíssim que es faci i que s'hi estigui a sobre en el manteniment.

Ha parlat vostè d'unes indemnitzacions. Jo crec que tant el Partit Socialista com el Partit Popular a diferents governs, s'han hagut de pagar indemnitzacions, després d'haver pres decisions que no s'han considerat oportunes per part dels jutjats i s'han hagut de pagar una sèrie d'indemnitzacions per decisions polítiques.

En tema de reflexions, també ha parlat de les autopistes d'Eivissa i pens que és importantíssim tenir un Pla de mobilitat aprovat, un Pla de transport públic, un pla consensuat sobretot, perquè, independentment del govern que hi pugui haver, se sàpiga que aquelles polítiques es tiraran endavant. Almanco la globalitat hauria d'estar consensuada i després evidentment cada govern decidirà què és prioritari tirar endavant. Però que sigui un pla que tothom s'hi senti còmode, perquè així no hi hagi canvis durant tot el temps.

El tema de l'impost de turisme sostenible, es poden entendre aquests canvis de criteris, però sincerament s'ha desvirtuat totalment aquest impost, no ara degut a la COVID-19, sinó que s'ha convertit un poc en un caixó de sastre, allà on s'han anat utilitzant aquests diners, desgraciadament, en accions que no tenen a veure amb l'impost de turisme sostenible.

Demanar més diners, finançament, totalment d'acord, a nivell de l'Estat. Volem un bon finançament, ens han de compensar aquesta insularitat, aquesta doble i triple insularitat. Però hem de ser realistes i veiem que estam malament i estam malament a tots els nivells i a nivell de l'Estat ho demostra crec amb la notícia que avui ha sortit, allà on la Sra. Montero diu que els ajuntaments donin els doblers a l'Estat i que els ho tornaran en 10 anys, almanco 9.000 milions d'euros. Això demostra que hi haurà un forat molt gros i que no depenguem

només del que ens hagi d'arribar, perquè són doblers que són de tots els municipis i no hauria de ser així, cada municipi hauria de poder gastar la quantitat en el que trobés oportú, amb les necessitats que es plantegen avui en dia.

Res més presidenta, moltes gràcies, Sr. Conseller i a tot l'equip per ser aquí i donar-nos les explicacions.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Sureda. Ara passam al Grup Parlamentari Ciudadanos, al Sr. Benalal, li queden 11 minuts d'intervenció.

EL SR. BENALAL I BENDRIHEM:

Gracias, Sra. Presidenta. No me harán falta los 9 minutos. Simplemente le quiero decir a mi compañera de El Pi, que bueno, referente al Plan de movilidad, pues Ibiza adoptó hace un mes básicamente el primer Plan de movilidad insular que ha tenido, o sea que el plan lo tenemos, estamos trabajando con él.

Referente a lo que el Sr. Conseller nos indica sobre las autopistas, pues sí, efectivamente, son situaciones que son lo que son, que se negociaron pues más bien o más mal en aquel momento, pero bueno, que tampoco es muy justo que cada vez se nos eche en cara un problema que se negoció con gobiernos que no tienen nada que ver ni con el suyo, ni con la situación de hoy, en fin que se hizo mal, de acuerdo se hizo mal, pero bueno tenemos situaciones hoy por hoy que necesitamos la Conselleria de Transportes en Ibiza la llevamos nosotros Ciudadanos.

Usted sabe perfectamente, porque se le ha indicado, que estamos teniendo bastante trabajo para cerrar presupuestos, estamos ahora mismo renovando todas las concesiones. Hemos puesto en marcha un plan E-TIC para informatizar todas las rutas, se han creado nuevas rutas en Ibiza. O sea que estamos simplemente gastando dinero que nos cuesta muchísimo encontrar. Entonces por esa razón, el objetivo no era aquí venir a pedirle, era venir aquí para exponerle un problema que tenemos y, bueno, pedir al Govern que precisamente es el Govern de todos los ciudadanos de las Baleares, pues simplemente que nos eche una mano para poner algo en marcha, en beneficio de todos los Baleares.

Referente al tema de los puertos, tomamos nota efectivamente de las cifras que me ha estado usted dando. Sobre el puerto de Sant Antoni sería bueno que, en aras de la transparencia y para evitar este tipo a lo mejor de intervenciones, o que se pueda echar en cara al Govern, o que se hable de algo y que luego nos digan que no conocemos las cifras, pues sería perfecto que de forma permanente se pudiesen tener esas cifras, simplemente para que sea la Savina o que sea Maó o que sea Ibiza pues entonces supiésemos exactamente de qué estamos hablando.

El tema de la caja común pues sí, efectivamente, lo entiendo, pero bueno, usted creo que está sentado al lado de la consellera, entonces, finalmente ella no tiene cara de ser

alguien muy duro y muy difícil. Entonces, a lo mejor podría echarnos una mano.

Bueno, nada más y agradecerle su comparecencia hoy y la de su equipo.

Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Benalal. Passam al Grup Parlamentari Popular, Sr. Mariano Juan, li queden sis minuts.

EL SR. JUAN I GUASCH:

Gràcies. No, només un parell de reflexions, ràpid, perquè crec que tots ja tenim ganes d'anar-nos a dinar.

Senzillament, bé, aquí ja s'ha comentat, ja ha dit vostè que negociava amb els consells, ja sé que tots els consells estan infrafinançats, això passa a tots, sobretot el Consell d'Eivissa en aquest cas del transport, amb la Llei del transport no va sortir molt ben beneficiat, i això vostè ho sap. El problema que tenen és que les concessions estan caducades, també ho sap, i estan per tot caducades, però el fet que estiguin caducades fa que les empreses en aquests moments les línies que no les són rendibles no les vulguin fer. Llavors, s'haurà d'anar a negociacions i a contractes amb aquestes empreses perquè les facin, perquè algunes d'elles fins i tot ho han deixat, que no la volen fer en aquests moments. Llavors, bé, aquest és un tema que jo crec que corre pressa negociar-ho, parlar amb ells i aquests 9,8 milions o 9,3 que ha dit com més aviat es puguin aportar millor.

Llavors, hi ha una altra reflexió que he fet aquí. Quan entrem a governar i governam ens podem equivocar, vull dir, això ens passa a tots, el que sí tenim clar és que hem d'assumir allò que ve d'enrere i si hi ha errors els hem d'assumir i si hi ha encerts els assumim. Per tant, aquí m'ha fet unes reflexions, algunes d'elles dient que..., justificant la gestió actual no la podem justificar si hi ha hagut errors d'abans, suposats errors, tal vegada ni tan sols són errors, simplement és un altre concepte que hi havia en aquell moment. Quan s'externalitza un servei no s'abandona, no s'ha d'abandonar sinó que s'ha de fer un seguiment i és responsabilitat del Govern fer aquest seguiment. Vull dir, si hi ha un servei que s'ha externalitzat, en aquell moment es va considerar que s'havia d'externalitzar per molts de motius i segur que en aquell moment estaven raonats, doncs, a partir d'aquí el que s'ha de fer és controlar que aquest servei se segueixi donant.

Llavors, una altra cosa que és recurrent, el tema de les carreteres, el tema de les carreteres d'Eivissa, jo només li vull recordar que hi va haver una comissió informativa molt ample a aquest parlament on es va aclarir tot el tema de les carreteres, s'ha aclarit moltes vegades ja, no una, moltes vegades, ha anat al jutjat fins i tot. Li he de dir que qui crec que va sortir escaldat era un conseller del seu grup, el Sr. Carbonero era qui precisament es va equivocar -Carbonero em pens que es deia, no?-, es va equivocar, supòs que no ho va fer a posta, però es va deixar enganyar, es va deixar enganyar amb el recompte i si

haguéssim seguit el seu procediment ens hauria costat 200 milions més. Per tant, miri, tot Déu es pot equivocar.

Què passa amb aquests 172 milions que acaben sent 500? Home!, clar, però no hem d'enganyar, no podem fer demagogia. No, és cert que valen més, però, alerta!, és el manteniment anual, vostè sap què val tota la il·luminació que té aquesta carretera cap a Sant Antoni fins a l'aeroport durant tot l'any? El manteniment d'aquesta carretera? No ho sap? Ho sap, ho sap perquè..., clar...

*(Se sent una veu de fons intel·ligible)*

... ja, ja, però a través de la concessió, naturalment, però...

*(Se sent una veu de fons intel·ligible)*

... no, no, naturalment, però a més als 25 anys han de retornar al Govern aquestes carreteres en l'estat inicial, vol dir que les hauran de fer dues vegades almenys.

En fi, se li pot donar moltes voltes a tot això, però pens que està molt clar que ha passat per tots els jutjats que ha hagut de passar, que a més ha passat tots els filtres, fins i tot una comissió informativa aquí clarament ampla. Per tant, bé, en podem seguir parlant, segur que en seguirem parlant perquè és un tema molt recurrent, però, en fi, crec que s'hi fa un poc de demagogia amb tot això.

Res més perquè crec que he dit que volia ser breu i ja m'estic allargant.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Juan. Pel Grup Parlamentari Unidas Podemos, Sra Mayor disposa de dotze minuts.

LA SRA. MAYOR I ABAD:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Primer de tot, moltes gràcies, Sr. Pons, per l'extensa explicació que ha donat i sobretot per la sinceritat, li don les gràcies. Amb tota la seva explicació realment queda demostrat que a aquest govern hi ha una aposta clara pel transport públic i pel seu reforçament, un transport segur i de qualitat.

Només em queden un parell de preguntes, una que m'he oblidat a la meua anterior intervenció i una altra que m'ha sorgit amb la intervenció que vostè ha fet. La primera pregunta és amb tota aquesta crisi de la pandèmia, amb totes les mesures que s'han hagut de prendre sobretot amb el suport evidentment de les mesures de salut, que s'han anat fent un poquet en base a com anava evolucionant la pandèmia, volia demanar a veure si es té previst algun tipus de protocol o mesures des del Govern en aquest cap per a uns possibles rebrots que puguin passar pròximament o fins i tot un poquet més endavant.

Després, la darrera pregunta és amb referència a l'externalització dels serveis de ferrocarrils que vostè ha comentat. Ha comentat que en el 2005 amb el Govern de Matas

es varen externalitzar els serveis de manteniment i que després finalment en el 2011 va ser total el desmantellament del personal. M'agradaria saber quan s'acaba el contracte d'aquest servei i si en aquest cas el Govern pensa tornar novament a gestionar el servei directament.

Per la resta, doncs, reiterar i donar les gràcies a vostè i al seu equip per venir avui aquí a comparèixer.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Mayor. Passaríem al torn de MÉS per Mallorca. Sr. Ferrà, disposa de dos minuts i mig.

EL SR. FERRÀ I TERRASSA:

Gràcies, Sra. Presidenta. No faré ús del meu torn d'intervenció, simplement quedaven dues qüestions tècniques i no urgents per contestar i ja les faré per escrit al Sr. Conseller. Vull agrair-li la compareixença en seu parlamentària, a vostè i al seu equip.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Ferrà. Ja per últim, el Grup Parlamentari Socialista, Sr. Ferrer, disposa de sis minuts.

EL SR. FERRER I RIPOLL:

Gràcies, presidenta. Del que ha aportat de nou el conseller vull fer un apunt de congratular-nos que almanco a tot el municipi de Palma i de Marratxí s'acabi també amb els passos a nivell. Això és una qüestió històrica a les nostres illes que malauradament ens han reportat morts indesitjades i és evident que aquest esforç que s'ha seguit fent, aquest pas a pas que no ha cessat durant l'anterior legislatura i també durant l'actual ha de donar uns fruits i crec que poder presentar un expedient de feina dient que s'han acabat amb aquests passos a nivell, almanco a aquests municipis i se segueix fent feina amb els propers, crec que és una molt bona notícia que hauríem d'estar tots contents.

Contestant també dels models que s'han contraposat aquí a aquesta compareixença, models de tractament del transport públic. Per un costat, ho havia fet abans, havia parangonat la situació dels Serveis Ferroviaris de Mallorca amb els de la sanitat pública perquè consider sincerament que la salut que té actualment aquesta empresa pública dedicada al transport de passatgers per via ferroviària és bona i crec que si no s'haguessin fet passes no haguéssim pogut tenir la capacitat de reacció.

El mateix vull parangonar ara amb la qüestió de què farà l'Estat a l'hora de sufragar aquest desquadrament que es produirà a la caixa de les concessionàries del transport regular justament per la baixada de passatgers. M'agradaria saber què hagués passat també a la crisi de 2011 i 2014 quan a causa d'una crisi econòmica també es va produir una baixada brutal

dels usuaris del transport públic, ja fos per un costat per una reducció brutal de freqüències, però també per una reducció de la mobilitat. La mobilitat que simplement es genera per part de la mobilitat obligada que es provoca per anar als llocs de feina. En aquell moment l'Estat espanyol també va deixar de banda el transport públic de les nostres illes, va deixar de banda els transports municipals de totes les ciutats.

La veritat és que basta veure quins dos models s'estan contraposant i quina ha estat la intervenció del conseller quan ha explicat de quina manera es repartiran després aquests diners als consells insulars que podran compensar, en aquest cas, les companyies que es dediquen a través de les concessions a desenvolupar el transport terrestre i que permet per un costat no deixar-les caure, no deixar caure els seus treballadors, una cosa també important, i tampoc no deixar caure les freqüències que s'ofereixen als usuaris.

Finalment, parlar del model d'externalització dels serveis de manteniment. A mi em va tocar durant quatre anys gestionar una empresa municipal de transport on tenia justament el servei de manteniment externalitzat i sí sé de què es parla quan no tens un control absolut sobre què passa a les teves cotxeres, sí sé què passa quan tens vehicles que s'avarien cada dos per tres i sé també com de complexes arriben a ser aquestes penalitzacions que s'imposen a través d'expedients als contractistes.

Per tant, aplaudesc, com no podia ser d'altra manera, aquesta recuperació progressiva que es fa de personal a Serveis Ferroviaris de Mallorca perquè és una qüestió que assegura la salut del servei.

Després, finalment, fer una reflexió una mica a l'aire, però que sí que veiem repetidament a aquesta cambra, el model conservador, el model del polític conservador del polític de dretes quan ha de defensar el transport públic gairebé es converteix en socialdemòcrata, però sobretot quan no governa. Quan governa ja sabem què passa, i ho ha dit molt clarament el conseller. I el polític liberal, aquest polític de la llibertat de mercat avui ens feia després també, ens feia una intervenció el Sr. Diputat del Partit Popular gairebé semblava un intervencionista quan reclamava una intervenció dels preus, es referia als preus del transport aeri, que tampoc no venia a col·lació del que parlàvem aquí.

Per tant, jo demanaria una miqueta de coherència en la qüestió de la inversió, tornant a aquesta qüestió que apuntava abans, de com hem de tractar el transport públic. No només el transport públic l'hem de reclamar quan no funciona sinó que l'hem d'impulsar quan tots tenim responsabilitats de govern.

Crec que les explicacions que ens dona aquí el conseller, al qual vull agrair la presència a ell així com al seu equip que també l'acompanya, ha quedat palès d'alguna manera quins són els seus esforços, d'on venim, quines són les tasques que s'han fet i crec que no queda cap dubte que se seguiran reforçant per tal de garantir el servei dels propers mesos.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA.

Moltes gràcies, Sr. Ferrer. Ara queda temps d'intervenció per al Sr. Conseller per si considera que hi ha alguna pregunta que s'ha deixat.

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

No, crec que ara obrir el debat, no ho vull fer per a res, l'hora que és ja està, però crec que aquí devora, quasi si els sembla bé a vostès, donaríem per acabat el debat aquí.

Els agraeix molt, en qualsevol cas, a la Sra. Sureda i al Sr. Benalal aquesta petició de compareixença i l'oportunitat, amb aquest to, de poder reflexionar sobre totes aquestes coses, que també ho necessitam, explicar a cada moment on ens trobam i sobretot per què ho fem. No ens és gens fàcil, no ens és gens fàcil, però fem camí i la nostra voluntat és evidentment donar en tot moment el millor servei possible i escoltar els consells, perquè de veritat que la nostra voluntat és, en la mesura del possible, poder treballar i donar suport als consells insulars perquè donen un servei a cada una de les illes realment imprescindible.

M'atur aquí, si els sembla bé queda acabada i moltíssimes gràcies per les seves intervencions.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Idò, una vegada acabat el debat, volem agrair la presència del conseller Marc Pons Pons i la de tots els seus acompanyats.

I aixecam la sessió. Moltes gràcies.



**DIARI DE SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES BALEARS**

---