

DIARI DE SESSIONS DE LA **COMISSIÓ D'ECONOMIA** DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

D.L.P.M. 350-1992

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1998

Número 33

Presidència
de l'Honorable Sr. Andreu Riera i Bennàssar.

Sessió celebrada dia 26 de febrer del 1998.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES:

1) De l'Hble. Sr. Conseller de Foment per tal d'informar sobre la problemàtica existent a l'empresa Transmediterrànea (RGE
núm. 7356/97)

490

EL SR. PRESIDENT:

Començarem la sessió de la Comissió d'Economia i, en primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Antoni Alorda en substitució de Joan Bosco Gomila.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Antonio Diéguez a Mercè Amer.

I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment per tal d'informar sobre la problemàtica existent a l'empresa Transmediterrànea (RGE núm. 7356/97)

EL SR. PRESIDENT:

Procedirem, així, al debat del punt únic de l'ordre del dia, relatiu a la compareixença número de registre 7356/97, sol·licitada per tres diputats membres de la Comissió, adscrits al Grup Parlamentari Socialista i un diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears, del conseller de Foment, per tal d'informar sobre la problemàtica existent a l'empresa Transmediterrànea.

Té la paraula l'Hble. Conseller de Foment, Sr. Joan Verger i Pocoví, per tal d'informar sobre el tema objecte de debat.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President, però jo veng a informar a petició d'uns diputats que deuen voler una informació concreta. Jo no sé si he d'informar de la problemàtica laboral o del concurs que hi ha a Europa o del que sigui. Per consegüent jo demanaria, si els sembla, que demanin i facin l'exposició els que han demanat aquesta compareixença. No he estat jo; jo encantat de dir la meua opinió però per ventura no interessa als diputats i, per tant, jo els demanaria que fossin ells que expressassin la seva inquietud o els punts de vista allà on creuen que hem d'opinar o dir qualque cosa. Si li sembla bé.

EL SR. PRESIDENT:

Sí, Sr. Conseller. Bé, idò passarem ja... Davant això no demanarem després un temps per aturar la comissió, sinó que donarem la paraula, en primer lloc, al Grup Parlamentari Socialista a fi que pugui explicar al compareixent quina problemàtica vol que li digui. Després donarem la paraula a l'altre grup.

(Remor de veus)

De major a menor, perquè són tres que l'han demanat i, per part del Grup d'Esquerra Unida de les Illes Balears ho ha demanat un diputat. Tindrà la paraula el Partit Socialista i després el Partit d'Esquerra Unida, si no hi ha inconvenient.

Sr. Diéguez, té la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente, no hay ningún inconveniente siempre que ello no vaya en detrimento de los correspondientes turnos de réplica, puesto que deseábamos una explicación acerca de la problemática habida con Transmediterránea. Pensábamos que se daría una explicación por parte del Sr. *Conseller*; el Sr. *Conseller* no hace esa explicación y suponemos que es porque no tiene constancia de la existencia de esa problemática existente con la compañía Transmediterránea. Entonces nosotros plantearemos los puntos que nos parece que son realmente problemáticos, que puede afectar a nuestra comunidad autónoma; luego confiamos en que nos dé, no ya tanto la opinión, sino la información de que disponga y las intenciones del Gobierno y que luego se nos permita poder interrogar sobre la exposición que haga el *conseller*.

Bien, en este sentido lo primero que quisiera decir es que realmente, al tener la constitución que tiene el actual parlamento y la escasez del período de sesiones o lo corto que es el mismo, pues resulta que nos encontramos con que una de la mayores utilidades del Parlamento, que es la de conectarlo con la problemática de la calle, pues se ve muy disminuida al encontrarnos con sucesos como el presente: que por parte de una serie de diputados se solicite una comparecencia en el mes de diciembre -si no recuerdo mal- al encontrarnos con una situación de huelga, con un peligro, incluso, de desabastecimiento, que se cernía sobre las Islas Baleares, etc., y nos encontramos con que la comisión para estudiar esa problemática y lo relativo a la compañía Transmediterránea se celebra tres meses, casi, después, dos meses después largos del momento en que debiera haberse celebrado.

Esto quita actualidad al tema pero no le quita importancia. Pedimos la comparecencia en un momento -ya digo- en que nos encontrábamos con una situación de huelga y en el que nos interesaba saber cuál era la actitud que podía tener o qué intervención podía tener el Gobierno balear para solucionar los problemas que presentaba para nuestra comunidad autónoma aquella problemática. Por ello, en primer lugar, lo que quisiéramos saber es que, en caso de que se repitan circunstancias semejantes teniendo en cuenta el nivel y la importancia estratégica de la compañía Transmediterránea para nuestras islas, quisiéramos saber cuál es la actitud que piensa tomar el *conseller* del ramo, en este caso, el *conseller* de Fomento, para evitar que los problemas que afecten a esta compañía traigan consecuencias muy negativas para nuestra comunidad autónoma.

Por otra parte, y un problema más grave i más de fondo -una cosa es el problema coyuntural que se nos presentó en diciembre y que se nos puede volver a presentar en cualquier momento, teniendo en cuenta que la problemática de esta compañía está completamente abierta- un problema más de fondo es el siguiente: la compañía Transmediterránea, como gran parte del patrimonio del Estado, está siendo saldada por el actual Gobierno del Estado. Están vendiendo, como se suele decir a veces, las joyas de la abuela para poder salvar la situación de déficit en estos momentos y descapitalizar, sin duda, al Estado español. La compañía Transmediterránea va a sufrir un proceso de privatización; eso está claro, es incontestado, todo el mundo así lo reconoce y lo manifiesta. Ahora, ese proceso de privatización puede tener consecuencias muy negativas para nuestra comunidad autónoma, teniendo en cuenta la importancia de las comunicaciones marítimas. Entonces, fundamentalmente, quisiéramos saber qué conocimientos tiene el *conseller* sobre el proceso de privatización, cómo supone que va a terminar ese proceso de privatización..., no cómo va a terminar: acabará, naturalmente, siendo una compañía privada, evidentemente, pero cómo va a acabar para nuestras islas, qué consecuencias tendrá sobre el tráfico marítimo, especialmente con la península, y luego en las relaciones interinsulares que son competencia absoluta de nuestra comunidad autónoma.

Parece ser que el contrato con el Estado de la compañía Transmediterránea atraviesa un momento bastante difícil, parece ser que este contrato con el Estado está en vías de ser revisado por la Unión Europea; parece que la compañía Transmediterránea se encamina hacia un trocamiento de la misma. La importancia de la compañía Transmediterránea, en estos momentos, la importancia que tiene en Europa, donde creo que es la quinta o la sexta compañía naviera a nivel europeo, procede de su gran tamaño y, por lo visto, está procediendo a una tarea de atomización y disgregación de la compañía con una clara tendencia a dividirla por pequeños sectores y así ir vendiéndola o trasladándola a otras compañías. Hemos visto que incluso algunos de los buques más representativos de la compañía han sido vendidos, incluso como pasó con el J.J. Sister, por unos 600 millones menos de lo que era su tasación de mercado, etc.. El trocamiento de la compañía es el primer punto que nos preocupa en el proceso de privatización, porque ese trocamiento podría implicar su completa desaparición.

Parece también que la compañía ha puesto como su prioridad absoluta en su estrategia comercial buscar la carga rodada en vez del pasaje; entonces esto también es un tema de cierta preocupación para el pasaje de nuestras islas. También parece que la compañía está llegando a acuerdos, incluso con compañías hoteleras mallorquinas con las que está formando algunas empresas, parece que una unión temporal de empresas en concreto, para dedicarse, con los buques que tiene de pasaje, a los cruceros y no a lo que está dedicándose en estos momentos, al pasaje entre islas. Parece, incluso, que no se está descartando la posibilidad de limitar horarios e itinerarios de conexiones, en especial por lo que afecta a las Islas Baleares.

Todo ello nos lleva a tener una cierta preocupación por la -ya digo- importancia estratégica que tiene la compañía Transmediterránea en las Islas Baleares. Por eso quisiéramos saber y conocer, de parte del Sr. *Conseller*, qué es lo que conoce con respecto a la compañía Transmediterránea, cómo va a evolucionar y qué posicionamiento va a tener el Gobierno balear, el *Govern* balear al respecto; esto por lo que respecta a la situación de infraestructura; y por lo que respecta a la situación coyuntural, en actuaciones o momentos como el anterior, que tuvimos una huelga de una cierta gravedad, qué actuaciones considera el *Govern* que pueden estar en su mano tomar para evitar que eso tenga consecuencias negativas para nuestra comunidad autónoma.

Nada más, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller? Té la paraula, idò, la diputada Sra. Thomàs per exposar la problemàtica de la companyia Transmediterrànea.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. Li agraesc que em doni ara la paraula perquè, si no, quedava realment..., després de la resposta del Sr. Verger podria quedar sense massa..., o reiteratives les meves preocupacions.

Per no repetir allò que ha dit el diputat Sr. Diéguez en el sentit del motiu de la compareixença signada el 10 de desembre, quan hi va haver una vaga indefinida que va durar 19 dies i que es va desconvocar el dia 24 de desembre, que era el motiu inicial de la sol·licitud d'aquesta compareixença en el sentit de saber quina preocupació tenia el Govern davant aquesta problemàtica que, en part era laboral, o majoritàriament era laboral, però en bona part també era d'interès general de les Illes, ja que era un servei públic que va tenir greus repercussions, amb suspensions de viatges -per exemple, a València- i amb problemes de mercaderies que es varen motivar aquells dies.

Però ja hem parlat del tipus de parlament que tenim i del temps i, per tant, passaríem més a la problemàtica actual en tot allò que fa referència a la situació, en aquests moments, de la Transmediterrànea.

El 14 de febrer sembla que la Unió Europea parla del fet que el contracte de l'Estat amb la Transmediterrànea pot tenir problemes, almanco de transparència, de temps amb el concurs, i posa en entredit aquest contracte i, com a mínim, es dedica a demanar informació i a estudiar el cas a través de denúncies d'altres empreses com Flebasa o Fred Olsen, dues navilieres més que demanen un nou concurs i demanen que la Unió Europea intervengui en aquest sentit. Evidentment, tot això lligat a la problemàtica global de què ha parlat el Sr. Diéguez, del camí cap a la privatització de la companyia i la problemàtica que això pot dur respecte a la prestació d'un servei públic, el transport de mercaderies i de passatges, i davant això i davant el seguiment de les notícies relacionades amb la Unió Europea i el Govern de l'Estat, que avui mateix apareixen unes declaracions del Sr. Ministre dient que encara la Comissió Europea no ha suspès aquest contracte sinó que sembla que es posposa a la setmana que ve, etc., davant tota aquesta problemàtica voldríem saber quin interès ha demostrat el Govern balear per fer un seguiment d'aquesta problemàtica i quina informació té del ministre de Foment i l'interès del Govern balear en fer un seguiment d'aquesta problemàtica.

Per altra banda, el 21 de febrer, a rel de tot això, el Sr. Conseller portaveu del Govern fa unes declaracions públiques sobre el tema de la Transmediterrànea i davant aquest conflicte amb la Unió Europea i, senzillament, minimitza el problema, o almanco és la nostra percepció, explicant que senzillament és un problema de monopoli i que es romprà el monopoli: a partir d'ara hi haurà una altra situació i ens hem d'acostumar a aquestes situacions. Nosaltres valoram negativament aquesta valoració del portaveu del Govern, publicada el 21 de febrer, perquè pensam que, independentment del fet que hi hagi una única companyia que fins ara dugui aquest transport, per a nosaltres és un servei públic i, com a servei públic, no es pot minimitzar el problema ni es pot plantejar que és un tema que no ens afecta.

El Govern balear ha demostrat molt d'interès en el problema del transport aeri, dels canvis de tipus d'avions, de les freqüències dels avions, etc., i, en canvi, notam una diferència respecte a la preocupació sobre el transport marítim. Per això consideram convenient que avui es pugui parlar d'aquest problema amb el Sr. Conseller, que ens aclareixi quina és la seva preocupació, quines accions fa com a govern respecte al Govern de l'Estat i quin seguiment fa de tot aquest problema.

A la vegada coincidim també amb el Sr. Diéguez quan parla del tema de les privatitzacions i dels problemes que ens pot dur aquest tema, com posteriors problemes laborals o posteriors problemes de pèrdua de qualitat del trànsit marítim entre les Illes i la península: també voldríem demanar si el Govern balear s'ha plantejat que el transport marítim és un servei públic i, com a tal, el Govern balear ha de tenir qualque participació, qualque veu que es pugui sentir en aquest sentit, que nosaltres pensam que hauria de ser a través de participació en el consell d'administració o, de qualque manera, una actitud més audaç per part del Govern balear per tal que tot aquest procés d'aquesta companyia pugui tenir, almanco, el seguiment, el control i la preocupació del representant del Govern balear en aquesta problemàtica.

És evident que és una problemàtica global, que hi pot haver molts més matisos i molts més aspectes a tractar, però ara sí que demanaria que el Sr. Verger ens donàs la seva informació, la seva valoració i, en el torn de rèplica, poder matisar més aquesta primera intervenció. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputada. Bé, jo demanaria al Sr. Conseller si vol un recés de 10 o 15 minuts per estudiar el context, ja que avui s'ha produït al revés. Pareix que el que ha vingut a exposar era el conseller i han estat els senyors diputats. Si demana 10 minuts per preparar crec que nosaltres li hem de donar.

Gràcies. Idò té la paraula el Sr. Conseller de Foment.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Aquesta compareixença, pel que es veu, es va qüestionar o es va demanar amb motiu de la vaga que es va produir el mes de desembre, una vaga que el conseller de Treball sé que va seguir de prop i que avui no és el motiu, em sembla ara, d'aquesta compareixença. En aquell moment es va produir una preocupació lògica, no sols per la vaga en si, que és un tema en el qual nosaltres no ens podem ficar, és a dir, els sindicats i l'empresa eren els que havien de resoldre aquella qüestió, però la veritat era que preocupava, ja sigui per les dates que eren o ja sigui perquè un servei públic que es troba amb aquella qüestió, bé, realment causava uns problemes importants de trànsit de mercaderies, etc., etc. Afortunadament, dia 24 de desembre, em sembla, o 23, es va resoldre aquell problema laboral i poca cosa puc dir més jo d'aquesta qüestió, perquè avui crec que les circumstàncies de la Transmediterrànea són unes altres.

Jo, encantat. Tant de bo hagués vingut el desembre i potser avui hagués hagut de tornar a venir per una altra qüestió que és el que aquests dies és notícia a la Transmediterrànea a través dels mitjans de comunicació, i que també és una preocupació perquè, efectivament, a les Illes Balears, a Canàries, a Ceuta i Melilla, preocupa enormement aquesta qüestió de la Transmediterrànea com a un servei públic que presta a les nostres illes.

Jo crec que és bo que ens centrem un poc i sapiguem a on som i quines són les nostres competències, i a què ve tot això, perquè efectivament era una qüestió que havia de passar desapareguda dins...; jo en aquest parlament és la primera vegada que en sent parlar, pràcticament des del 83, que es va iniciar. Bé, el Reial Decret 113/95, de 27 de gener, és el que regula el traspàs de funcions i serveis de l'Administració de l'Estat a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i després hi va haver un acord complementari al traspàs, que es va aprovar sobre transport marítim, en el qual queda reflectit -en aquest acord complementari- que l'Estat garanteix que la companyia Transmediterrànea continuarà mantenint el servei que presta a l'actualitat a l'àmbit territorial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. Jo, si no el tenen, no hi ha inconvenient perquè des de la Conselleria els farem arribar tant aquest decret com aquests acords complementaris.

La competència que hi ha entre la península i els ports de les Illes, com vostès saben, és una competència estatal, i el transport que hi ha entre ports de la mateixa comunitat autònoma és una competència autonòmica. El que passa és que, si hi ha variacions, com he dit, i aquests serveis de Transmediterrànea els continua prestant la Transmediterrànea amb un acord que tenia amb l'Estat, si hi ha modificacions substancials en els serveis que hi ha en transports de la Comunitat Autònoma, es comunica a aquesta comunitat autònoma, i la Comunitat Autònoma, si en el termini d'un mes, no ha dit res s'entèn que dóna el vistiplau a aquestes variacions que hi pugui haver, o que hi hagi pogut haver o que hi hagi en el futur.

Per altra part, l'Estat, a través del Reial Decret 1466 del 1997, de 19 de setembre, regula les navegacions d'interès públic, les regula, les defineix i passen a ser competència, com he dit, del Ministeri de Foment, que autoritza i és el que té competències per autoritzar les línies marítimes regulars en trajectes entre la península i les Illes Balears, i en virtut d'aquest decret l'Estat tenia un contracte fins al dia 31 de desembre del 1997 amb la companyia Transmediterrànea, contracte que va acabar el 31 de desembre del 1997.

Posteriorment es va subscriure un nou contracte entre l'Estat i la companyia Transmediterrànea amb l'objecte de cobrir les línies marítimes terrestres d'interès públic que operaven entre la península i les Illes Balears i que ha estat objecte, lògicament, d'impugnacions i de peticions per part de Flebasa, per un lloc, i amb una sèrie -sembla ser- de deficiències, que ahir el ministre mateix va comentar en el Senat a preguntes de la senadora Costa, i de les quals hem tengut també coneixement a través dels mitjans de comunicació, i que sembla ser que..., i que, a més, el ministre pel que es veu ha dit, va dir, que aquests dies -demà, passat demà, dilluns- la Comunitat Econòmica Europea, la Unió Europea es manifestarà respecte a aquest contracte, a aquest concurs que es va presentar. Sembla ser que, efectivament, aquest concurs pot tenir deficiències perquè sembla ser que el termini de presentació de pliques va ser molt curt i que just va tenir -segons diuen, jo no hi era- sembla ser que no va tenir..., que difícilment altres empreses pogueren tenir accés a presentar-se.

Després, també, que el termini de concessió va ser de sis anys renovables a quatre més, quan la Unió Europea sembla ser que el termini raonable era de cinc anys; això és un altre motiu de discussió i, per consegüent, de possible acord de decisió que prengui la Unió Europea respecte a aquesta qüestió. També que existeix una distorsió de concurrència significativa allà on els itineraris oferts, ho són en paquets, és a dir, es va donar a la Transmediterrànea una concessió de totes les línies de Barcelona-Palma, Barcelona-Maó, Barcelona-Eivissa, Ceuta, Melilla i Eivissa, quan, precisament un poc en contradicció -deia el Sr. Diéguez-, sembla ser que el que s'hauria de fer serien concursos: Palma-Barcelona, Las Palmas-Sevilla, no ho sé, i no d'una forma global, no un paquet global. Això, pel que es veu, també és un motiu de possible resolució negativa, o no ho sé, no sé quin serà la decisió de la Unió Europea, però sembla ser que pot ser una de les coses a contemplar, perquè difícilment semblava fet, en certa manera, un concurs a mesura de, i feia molt difícil que altres empreses poguessin optar a aquest concurs, i que qualche servei d'aquells que varen concursar ja estaven explotats per una altra companyia, que era el cas de Flebasa, que feia una línia entre Catalunya i Balears i entre Dènia-Eivissa-Palma, sé que existeixen, i, consegüentment, aquests són els motius pels quals pot ser que aquest nou contracte que hi hagi entre l'Estat i la companyia Transmediterrànea pugui tenir algun revés, que no sé quin serà, i sembla ser que un d'aquests dies la Unió Europea es pronunciarà sobre aquesta qüestió.

Lògicament, quan hem tengut coneixement d'aquesta situació, ens hem posat en contacte amb el responsable, amb qui té competència en aquesta qüestió, en aquesta concessió, que és la Direcció General de la Marina Mercant, per dir què pensam fer, i la resposta del Ministeri de Foment, després ahir i ahir la que em varen donar directament a mi, va ser, simplement, que estiguéssim tranquils, que se'ns garanteixen els serveis que avui en dia es presten entre la península i les Balears. Jo, el que facin a Canàries, no ho sé, però tenim la garantia absoluta que es continuaran prestant aquests serveis. No sé com acabarà tota aquesta cosa perquè, efectivament, sembla que és qüestió de pocs dies, és a dir, potser demà o passat demà la Unió Europea dictarà normes respecte a aquesta qüestió, però mentrestant, si el concurs està ben donat idò estarà ben donat, i si està mal donat, mentre es convoca un nou concurs, la Transmediterrànea i l'Estat garanteixen aquests serveis.

Això pel que fa referència al transport entre la península i Balears.

Pel que fa referència a les línies marítimes entre la mateixa Comunitat Autònoma, un Palma-Eivissa, per posar un exemple, això sí que ja és competència nostra, i he dit també que, un principi, aquests serveis els continua prestant la Transmediterrànea a través de l'acord complementari del traspàs de competències que es va fer, la veritat és que aquí, nosaltres, aquests serveis avui en dia no entren dins aquest concurs impugnat, és a dir, un Palma-Maó el continua prestant la companyia Transmediterrànea, no té subvenció de l'Estat, no té subvenció de la Comunitat Autònoma i, per consegüent, el ve a prestar en una espècie de règim com si fos una companyia privada, i aquest és el significat que hi ha.

Si no es garantissin, perquè avui en dia, com he dit, hi ha la Transmediterrànea que continua prestant el transport entre Palma i Maó i entre Palma i Eivissa -Flebasa també fa un transport entre Palma, Eivissa i Dènia- si aquí no quedassin garantides les comunicacions interinsulars perquè hi hagués motius, perquè es privatitzàs la Transmediterrànea o perquè reduïssin, lògicament aquí ens hem plantejat ja la necessitat de fer..., estam estudiant aquesta problemàtica que existeix, quin és el trànsit marítim interinsular mínim d'interès públic que nosaltres podríem declarar, també, o no d'interès públic, ja veuríem com seria, aquest estudi ens ha de dir quin és el mínim servei públic que hem de prestar entre les illes per garantir un servei de qualitat, on haurem de tenir en compte la prestació i tipus de vaixells que realitzen aquests serveis, la freqüència dels serveis, els nivells de tarifes dels serveis, els mecanismes de subvenció -si és que n'hi ha d'haver- i la temporalitat de les línies. Això és una cosa que avui en dia podem regular des de la Comunitat Autònoma, des de les competències que tenim.

I això, per què? Bé, idò perquè -efectivament- si la Transmediterrànea es planteja una privatització o se'ns presenta, com se'ns està presentant avui tots el tema de transports, tant aeri com marítim, allà a on la privatització ens durà a haver de prendre decisions i les conseqüents subvencions, després, de l'Estat o de la Comunitat Autònoma, tant en transport aeri com en marítim, idò hem de tenir la cosa estudiada i hem de tenir la cosa plantejada amb tota seriositat i, en aquest cas que parlem de transport marítim, la possible futura implantació de serveis de línies marítimes regulars autonòmiques, tant d'interès públic com privat, podem fer les dues coses.

Tot això s'ha de fer, lògicament, dins el que contempla la Llei 13/1995, de 18 de maig, de contractes de les administracions públiques, i el Reial Decret 1466 de 1997, de 19 de setembre, on es determina l'interès jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim. El cabotatge marítim és un concepte que m'ha hagut d'explicar avui el Sr. Mascaró perquè era interessant, és a dir, és el transport que hi ha -pel que es veu- entre Anglaterra, el Mediterrani i Canàries, que es defineix d'aquesta manera.

També s'ha de destacar que, a partir de dia 1 de gener del 99 -i aquí tenim un dubte: no sabem si és dia 1 de gener del 99 o dia 1 de juliol del 99- a partir d'aquestes dades totes les navilieres de la Unió Europea podran operar aquí a Espanya en el tema de cabotatge insular i, per tant, es presenta tota una nova circumstància que fa que la Conselleria hagi iniciat ja aquests estudis per garantir aquest mínim de serveis que haurem de prestar, que si la companyia Transmediterrànea ens els fa, lògicament, ben contents i ben satisfets estarem, i que si no se'ns garanteixen haurem d'emprendre nosaltres les decisions de fer autoritzacions d'aquestes línies regulars de servei públic entre illes.

Mentrestant, lògicament, en aquest compàs d'espera nosaltres tenim la garantia per part de l'Estat i del Ministeri de Foment que, mentre no hi hagi una decisió d'un signe o de l'altre o decisions de canvi de postura a la Transmediterrànea, l'Estat ens garanteix, a través de la Transmediterrànea, que aquests serveis es continuaran prestant.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sr. Diéguez, té la paraula.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. Empecemos por la huelga. Se ha hecho una mención a la huelga de la Transmediterránea de diciembre y se dice que preocupó; claro que preocupó, nos preocupó a todos pero no se hizo nada o, por lo menos, yo no he oído que se hiciera nada. La preocupación era colectiva pero no se hizo nada, o por lo menos no se ha dicho nada al respecto. Lo único que se hizo fue situar esta comisión que se interesaba por ese problema a fecha de febrero.

Se nos dice, por parte del Sr. *Conseller*, que es la primera vez que se habla en el *Parlament* de este tema. Pues ya era hora, y es que realmente ahora la situación es muy preocupante, es altamente preocupante y el horizonte del 99 es, desde luego, un auténtico nubarrón que se nos echa encima y, por lo que estamos viendo, no hay ningún proyecto del *Govern* de cara al año 99. Ahora entraremos en ello.

Sobre el futuro de la Transmediterránea por lo que veo el Gobierno no sabe nada. Yo he hecho una preguntas concretas, muy directas, muy delimitadas, etc.; probablemente el *conseller* tiene más temas de que ocuparse, etc., pero también hay técnicos aquí que le pueden auxiliar y nos gustaría que por medio, por lo menos, de los técnicos o de quien fuera se nos dijera qué se sabe del futuro de la Transmediterránea. No se sabe nada; se nos aplica una cierta anestesia parlamentaria, se nos habla del contrato este que hay ahora de..., del nuevo contrato que se ha hecho con la Transmediterránea, pero no se nos dice nada, o por lo menos no se manifiesta saber nada sobre el futuro de la Transmediterránea. Esto sí que es preocupante, y muy preocupante, no sólo para nosotros sino para la población. Hay que rogar a los señores parlamentarios que asisten a esto y que lo ven y que lo oyen que no digan nada ahí fuera, que no preocupen a la ciudad, que no preocupen a las Islas Baleares y no digan: "¿ustedes saben que el Gobierno no tiene una idea o un plan concreto sobre qué hacer con las comunicaciones marítimas?". No lo digan, no preocupen, no alarmen a la población, procuraremos ir solucionándolo poco a poco aquí dentro.

La población, si tiene conocimiento de que el *Govern* no ignora, mejor dicho, ignora qué va a suceder con la compañía Transmediterránea y no tiene un proyecto claro de lo que va a hacer con el transporte marítimo de cara a la liberación del mismo, que es en el año 99, -el año 99 es el próximo año, no es el 2024 ni una cosa así, es el próximo año- no tiene ningún plan concreto, pues creo que tiene motivos más que sobrados para alarmarse.

¿Cuál es la situación? La situación, en este momento, es que la Transmediterránea tiene una importancia estratégica, como ya he dicho, de primer orden y que se procede a su privatización.

Quisiera hacer una pregunta muy concreta, directa, clara, y ruego que se me conteste, porque luego hacemos preguntas, no se nos contesta nada y se nos habla de otras cosas, ¿ha pensado o se ha planteado el Govern estar en el futuro consejo de administración de la Transmediterránea privatizada? No le pregunto si es bueno, si es malo, sino simplemente si lo ha pensado, teniendo en cuenta la importancia estratégica, si se lo han planteado, teniendo en cuenta la importancia estratégica de la compañía, si han pensado si es positivo, si es negativo, qué cosas buenas tiene, qué cosas malas tiene, etc.

Y quería que me dijera también, y lo pregunto de manera directa, concreta, clara, y ruego del Sr. Presidente de la Comisión que si no se me contesta, exhorte al conseller a que se me conteste de manera clara y contundente, porque si no, no sirven para nada las comisiones, preguntamos y no se nos contesta a nada, qué opinión tiene o qué va a hacer el Gobierno balear respecto al inminente troceamiento de la compañía a que hemos hecho mención antes, está separando una serie de pequeñas secciones (tierra, mar, estrecho, Barcelona, etc.); qué va a hacer el Gobierno cuando la Transmediterránea no se dedique al pasaje de viajeros, ya hemos dicho que el mismo presidente de la Compañía Transmediterránea, el Sr. Trías de Bes, ha dicho en el Congreso de los Diputados que el futuro de la Compañía Transmediterránea es, lo ha dicho él textualmente, la carga rodada y que el pasaje y transportar vehículos es un negocio complementario, es una cosa accidental, el profundo y verdadero negocio de la compañía va a ser la carga, esto es lo que dice el Sr. Trías de Bes, ¿quién se va a ocupar del tráfico de pasajeros y de vehículos, si no es la Transmediterránea?, es un tema altamente preocupante.

Se nos dice que ha dicho el ministro que están garantizadas las comunicaciones con la península, ¿cómo?, es literatura pura decir que está garantizado, que nos diga "yo respondo que se lleven a cabo las comunicaciones con la península y entre la península y las islas", bien, pero que nos digan cómo. Ya supongo que cuando se pregunta cómo lo van a hacer ustedes, nos lo dirá aproximadamente el Sr. Aznar, "lo haremos bien", y ¿cuándo lo harán? "cuando sea necesario, ni un día antes ni un día después"; si nos tiene que dar respuestas del Sr. Aznar, nos las den, nos iremos acostumbrando, y ya está, pero que nos digan cómo tienen garantizada la unión entre la península y las Islas Baleares, cómo, no que la tienen garantizada, sino cómo.

Tenga en cuenta también el Govern que la Compañía Transmediterránea está sufriendo la competencia de lo que podemos llamar *manteros del mar*, ya que estamos en tema muy susceptible aquí, y es que nos encontramos con que las compañías que hacen competencia a la Transmediterránea, especialmente en carga, como son Flebasa o Iscomar, están en una situación de deuda con la Seguridad Social; según los rumores que existen por ahí, Flebasa no paga ni el Iva ni la Seguridad Social desde hace un año y la deuda con la Seguridad Social de Iscomar es *diezmilmillonaria*, de más de 10.000 millones. Esas compañías que no pagan, como esas compañías que llamamos *manteros*, a la Seguridad Social y cosas de éstas, pues esos que trabajan en el mar haciendo la competencia a la única compañía que cumple con las medidas de seguridad, que paga la seguridad social o que está más o menos al día en todas estas obligaciones, la Transmediterránea, pues la situación es dramática para la Transmediterránea, ¿qué van a hacer?, ¿van a permitir que siga haciéndose esa competencia desleal con la Transmediterránea, en perjuicio de esa compañía estatal?, ¿van a transmitir su preocupación al Gobierno central para que se evite el impago de cuotas por parte de las compañías que hacen la competencia a la Transmediterránea?

Garantizado el servicio, difícil lo veo. Con la Transmediterránea están jugando a *Hundir la flota*, y poco a poco lo van a ir consiguiendo.

Y a nivel interinsular, se nos dice que están pensando, pero no se nos dice qué; están pensando cómo garantizar los servicios. ¿Cómo tienen pensado garantizar los servicios a nivel interinsular? Estamos a un nivel, muy cerca del 99, la liberalización es inminente. ¿Cómo piensan plasmarlo en la realidad?, ¿qué ideas tienen?, ¿esperarán al 99 para ver qué sucede y luego aplicar paños calientes, como suele suceder? Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat.

Abans de continuar, Sr. Lletrat, m'agradaria que em prenguéssis nota, em pareix que el Sr. Diéguez ha dit que substituïa la diputada Catalina Mercè, i veig que és aquí.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

La diputada Sra. Mercè Amer sustituye, si no lo tengo mal entendido, al Sr. Francesc Quetglas.

EL SR. PRESIDENT:

Que em quedi constància a l'acta. Gràcies.

Sr. Conseller, té la paraula. Jo li agrairia que contestàs el que ha demanat el Sr. Diputat.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Passa que el Sr. Diéguez surt pels *montes de Úbeda*, perquè no hi ha pitjor sord que el qui no hi vol sentir, i això és el que ha fet vostè, perquè si vostè el que vol és preocupar la gent, ho està fent, està aconseguint això, i molt bé, d'acord.

Li he dit que l'Estat garanteix el servei que hi ha ara, com? Amb la Transmediterránea, amb els vaixells que té. Què vol que hi faci?, que dugui aquí el ministre de l'orella i que li contesti, a vostè?, és que és increïble, no és res preocupant per a mi, ni per a ningú d'aquí. La Transmediterránea continuarà oferint tots els serveis, maldament demà passat la Unió Europea dicti una decisió contrària, o parcialment contrària, al concurs que es va fer. Per consegüent, no es preocupi per això. El dia que es pot preocupar és el dia que la Transmediterránea digui "llevam els vaixells", preocupi-s'hi aquell dia, vostè, que jo ja també m'hi hauré preocupat.

No em vengui amb cançons. Que si Iscomar o no sé qui no ha pagat, demani al delegat d'Hisenda per què no paga, no em demani a mi per què ha pagat o no ha pagat. Jo el que venc a dir aquí és que es garanteixen els serveis que la Transmediterránea prestarà a aquestes illes en el transport de mercaderies i en el transport de passatgers; i com ho farem? Molt clar, si en tenim les competències o un decret que regula la concessió de concursos, farem els concursos pertinents, com ho feim amb autocars amb una línia regular. I què vol dir, com ho feim?, idè es fa de manera molt senzilla, no hem d'inventar la lluna, Sr. Diéguez, no hem d'inventar cap lluna ni cap cosa rara, és claríssim, com es fa.

També vostè em diu si la Transmediterránea es privatitzarà. Idè segurament sí, que es privatitzarà, i aposta es fan aquests concursos, i els serveis, com es prestaran?, idè es prestaran a través de Transmediterránea, o de Flebasa o d'una altra, o de navilieres Europees que vulguin venir aquí, i no passarà res, no passarà res. O sí, no ho sé. És a dir, quina és la nostra responsabilitat quan es dóna una concessió?, estar dins el consell d'administració de les empreses?, no, la nostra responsabilitat és comprovar que aquella concessió que s'ha donat es compleixi, i si una empresa ha de fer tantes línies i tants de vols o tants de trajectes, nosaltres hem de garantir que aquells trajectes es fan, i si no es fan es lleva la concessió. Nosaltres no som intervencionistes. Vostès ho són, molt bé; idè quan governin una altra vegada ja faran el que vulguin.

Nosaltres creim, personalment pensam, que és molt fàcil. Precisament tenim els mecanismes legals per fer totes les concessions que facin falta per garantir aquests serveis, i avui la garantia que tenim és del mateix ministeri, que avui té competències en aquests transports i ens diu que, passi el que passi, hi haurà els serveis prestats per la Transmediterránea, que és una empresa que, avui en dia, existeix, que no és cap invent i que presta aquests serveis; per consegüent jo crec que no s'ha de preocupar de res. Ara, que nosaltres haguem d'estar o no estar dins el consell d'administració no és la meva preocupació ni d'aquest govern. No som intervencionistes, li torn a repetir, no tenim cap interès; allò que ens interessa, a nosaltres, és que una empresa, pública o privada, presti el servei que ha de prestar, i si ha de prestar el servei la nostra obligació és controlar que aquell servei es produeixi, i vostès ho fan d'una altra manera; molt bé; ja ho vaig veure: els seus ministres viatjaven gratis a la Transmediterránea; nosaltres no ho feim.

Per tant, no es preocupi tant, i el dia que ens llevin un servei d'aquest tipus vostè vengui aquí i em digui el que vulgui. Avui, Transmediterránea continua prestant aquests serveis i continuarà prestant aquests serveis, i si qualche dia la Transmediterránea es fa trossos, com diu vostè, tampoc no ens ha de preocupar. Si precisament un dels motius d'impugnació d'aquest concurs és que per ventura no s'havia d'haver donat; no parla de si la companyia grossa torna grossa o petita; què ens importa, a nosaltres?, per què ens ha de preocupar que la companyia Transmediterránea es vengui a tres empreses, o a una grossa, o a una multinacional, o a una petita?; a mi el que m'interessa és que el servei es doni.

Li torn a repetir: un dels motius que hi ha d'impugnació perquè la Unió Europea prengui una decisió és aquest paquet global que es va fer a la companyia (...), el paquet global que feia que el concurs fos global i que inclogués totes les línies entre la península i Canàries i entre península i Balears, i precisament això és el que potser no és recomanable perquè les empreses petites no hi poden accedir. Per tant, la veritat, Sr. Diéguez, és que vostè pot creure que el dia que no garantitzem uns serveis, vengui i es queixi. Mentrestant, el servei està garantit des de qui avui en dia té la competència, que és el Ministeri de Foment, la Direcció General de Marina Mercant, i nosaltres estarem al darrere procurant que aquests serveis es donin, i quan tenguem constància que qualche servei es vagi a produir, ja prendrem les mesures necessàries perquè això no passi.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sr. Diéguez, li don la paraula per un temps màxim de tres minuts.

EL SR. DIÉGUEZ I SEGUÍ:

Gracias, Sr. Presidente. Nuevamente -y no quiero ser redundante en ello- quiero indicar que la garantía mediante la concesión, mediante el contrato de concesión, vamos a ver hasta qué punto puede resultar bastante o no en un mundo o en una situación de liberación completa del sector; vamos a ver hasta qué punto lo es o no lo es.

Lo que sí está claro es una cosa, y esto es lo que quisiera que quedara absolutamente claro y que no sea desmentido porque no se puede desmentir, porque estoy utilizando simplemente las palabras del mismo presidente de la compañía Transmediterránea: la compañía Transmediterránea va a abandonar el transporte de viajeros, va a abandonar la actividad y así lo ha expuesto públicamente; se va a dedicar al mundo de los cruceros junto con una serie de empresas privadas, como Sol Meliá, Hoteles Barceló, Viajes Iberia, etc., y se va a dedicar a la carga rodada. Va a abandonar el mundo del transporte de viajeros, se va a trocear, y los diferentes trozos, los más jugosos, van a ser traspasados a una empresa que se llama Suardiáz, en el proceso de privatización, y si no, al tiempo.

Ese el futuro inmediato y conviene estar preparados, Sr. *Conseller*, conviene estar preparados, estar alerta; no es que haya que alarmar a la población o no alarmarla; lo alarmante es que no se nos encuentre preparados en un momento que es inminente como es el año 99 que está ya muy cerca. Por eso rogaría del *Govern* balear que tomara la máxima preocupación por el tema, que se interesara por las comunicaciones marítimas y que no tuviéramos que soportar lo que hemos soportado con las aéreas hasta este momento. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diéguez. Sr. Conseller, té la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Just una paraula, Sr. Diéguez. Ara sí, això està bé, això que ha dit està bé: que prenguem totes les mesures. D'acord. Això és lògic que ens ho comenti i ens ho digui, però el primer punt, una concessió, estan regulades, les concessions; podem estar en un món molt liberal i podem estar en un món de l'empresa privada, però les concessions administratives estan molt regulades i, precisament, la feina que entenc que ha de fer l'Administració és controlar seriosament aquestes concessions; no perquè estigui liberalitzat o sigui una empresa privada no vol dir que (...) una concessió no s'hagi de fer bé. S'han de prestar els serveis i jo crec que tots estam compromesos, des de l'Administració de l'Estat a l'Administració autonòmica, que les concessions que es facin es faci bé.

I si la Transmediterrànea, en un moment determinat, ens comunica aquestes paraules que va dir en Trías de Bes, que se suprimirà el transport de viatgers, no es preocupi, hi haurà empreses suficients i procurarem que hi hagi empreses suficients que puguin fer el trasllat des de la península a les Illes Balears en matèria de viatgers.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears, té la paraula la diputada Sra. Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. Sr. Verger, ens ha il·lustrat o ens ha donat la informació que nosaltres no havíem donat inicialment sobre el tema del contracte perquè pensàvem que no valia entrar a matisar tota aquesta informació, però li agraïm que ens l'hagi donada i nosaltres tenim aquí còpia d'aquest contracte administratiu objecte de polèmica o d'impugnació i d'anàlisi per la Unió Europea, i és cert que és un contracte de serveis de línies d'interès públic, que dura fins a l'any 2003 i que té una quantitat global de 5.634 milions de pessetes, i no dic la distribució anual, etc., etc.

També coneixíem que aquest tipus de transport illes-península és competència de l'Estat i, entre illes, és competència del Govern balear.

Si feim una petita referència als transports entre illes, només li vull dir si per part de la Conselleria de Foment vigilen la qualitat d'aquest servei, perquè tenim notícies del fet que hi ha companyies que operen amb vaixells de més de 28 anys de vida, totalment obsolets, que han tengut denúncies sobre la seguretat i la qualitat d'aquests vaixells, i que, precisament si ara és una competència del Govern balear, voldríem saber, com un tema a part d'aquesta compareixença, evidentment, si la Conselleria de Foment avalua la qualitat d'aquest servei, les freqüències, etc., i si ha pensat en un pla de millora, en un pla de millorar aquest servei i de plantejar-ho a les empreses concessionàries.

De tota manera ja sé que és un tema marginal, no és el tema de la Transmediterrànea i, en aquest sentit, la resposta que ha donat al Sr. Diéguez és evident que és un problema de fe. Jo reconec que, senzillament, es garanteix. Punt. Per tant, hem de tenir fe en aquesta garantia; com?, ja ho veurem, amb concursos, etc., està reglamentat per llei, molt bé, però allò que continua sense mostrar és la preocupació per part del Govern balear per la qualitat d'un servei públic que no es pot deixar de plantejar, igual que la Conselleria de Foment ha mostrat aquesta preocupació pel transport aeri. No s'ha notat la mateixa preocupació, ni del conseller de Foment ni del conseller de Turisme, respecte a la problemàtica del transport marítim, que no només és de mercaderies, és de passatge, també és de turistes que vénen amb els seus cotxes, i no s'ha mostrat públicament aquesta mateixa preocupació que amb el transport aeri i el tema dels turbohèlices, etc., etc.

Clar, el Sr. Conseller en diu: "no som intervencionistes, no volem intervenir". Bé, nosaltres plantejam, evidentment no compartim la filosofia base, però nosaltres plantejam que un govern autonòmic, que és un govern d'un territori illenc, necessita intervenir, com a mínim, en el sentit de tenir màxima informació i possibilitat de control perquè un servei públic es pugui garantir a la població. És evident que una manera seria participar en el consell d'administració de la companyia, n'hi pot haver d'altres però, com a mínim, no es veu aquest interès de control, informació, seguiment de la qualitat d'aquest servei públic. I el Sr. Conseller ens diu: "quan hi hagi problemes o si tenim dificultats prendrem mesures", però, clar, si fins ara allò que fan és senzillament esperar les respostes del Sr. Ministre de l'Estat dient "tranquils, que no passarà res", després, quan vulguin prendre mesures, es trobaran amb el fet que no sabran quines mesures poden prendre; què podran fer, llavors?, telefonar més sovint o, senzillament, sortir a la premsa dient que el Sr. Ministre ens ho assegura, però quines mesures podrà prendre el Govern balear, si en aquests moments no és una preocupació posar eines i instruments per arribar a que, si es donàs el cas, estiguéssim preparats per poder intervenir?

I de moment res més; només que té raó el Sr. Conseller: de moment hi ha un litigi a la Unió Europea, però també hi ha una garantia que es mantindrà un servei, però allò que demostra, una vegada més, és que el futur, tant del 99 com del 98, segons com se solucioni el problema amb la Unió Europea, no tenim informació necessària o actituds de preocupació com per deixar-nos tranquils. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Té la paraula el Sr. Conseller de Foment.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Sra. Thomàs, jo sé que si li dic que estic preocupat, vostè no s'ho creurà, perquè tanmateix això forma part de la dialèctica parlamentària i no importa que aprofundim en aquesta matèria, però seria ser molt poc conseqüents amb nosaltres mateixos dir que tot el tema de transports no preocupa aquest govern, aquest conseller i qualsevol persona que estigui en aquest parlament, precisament pels canvis que hi ha hagut i que s'acosten, tant en transport aeri com en transport marítim, però bé, jo no li faré una insistència i una confessió de fe dient que em preocupa molt; em preocupa el que m'ha de preocupar i la meua responsabilitat, la nostra responsabilitat, és estar aquí amb aquesta qüestió, i sabem que tenim l'obligació les administracions, i nosaltres en som una, de garantir el servei d'aquest tipus i, en aquest cas, el transport marítim.

Li he dit que estam estudiant, avançant-nos ja a aquells esdeveniments que es poden produir, com han de ser les concessions de línies marítimes autonòmiques. Li he dit que estaven estudiant i mirant els tipus de prestacions i el tipus de vaixells que han de realitzar aquells serveis, les freqüències dels mateixos serveis, el nivell tarifari dels serveis, els mecanismes de subvenció, si és que n'hi ha d'haver, i la temporalitat de les línies; això, ho fa la Direcció General de Transport perquè pensam que és una cosa que ens pot venir a sobre i, per consegüent, és bo que tinguem ja coneixement i decisions preses en aquesta qüestió, perquè, efectivament, hi ha hagut uns canvis substancials al llarg d'aquests dos darrers anys que condueixen a privatitzar Iberia, a fer privatitzar, segurament, la Transmediterrànea, etc., etc.

I li torn a repetir una cosa: hi ha gent..., bé, creu que seria bo estar en el consell d'administració d'una empresa que serà privada, si és que sigui privada; nosaltres creim que és bo controlar seriosament la concessió que es faci a la Transmediterrànea o a la que sigui. Aquesta és la nostra funció i crec que és la intervenció que hem de fer nosaltres en aquesta qüestió, i l'hem de fer amb tota seriositat, i si realment els tipus de vaixells han de tenir una espècies d'ITV que els revisi, idò que la tenguim avui no..., el servei d'inspecció, el fa Madrid, és una competència de Madrid, però bé, nosaltres pensam que el que siguin concessions entre illes, entre línies marítimes autonòmiques, hem de definir tota una sèrie de qüestions, quan s'hagi de fer una concessió determinada, per saber on som i, lògicament, si dins la concessió deim que el tipus de vaixell ha de ser aquest, llavors haurem de controlar el tipus d'embarcació que s'emperi.

En aquest sentit li he de dir, perquè crec que avui és la preocupació de tothom, que procurarem estar informats i al dia del que es vagi produint. Lògicament, fins i tot per ventura aquests mateixos dies es poden produir esdeveniments en funció de la decisió que prengui la Unió Europea i, per tant, ens pot afectar. Hem demanat informació i estar al corrent de tot el que passi. Mentrestant, mentre estudiam això, mentre es renova la concessió, la garantia que tenim és la garantia de qui ens pot donar aquesta garantia, que és el Ministeri de Foment a través de la Direcció General de la Marina Mercant, allà on els serveis que avui en dia es presten es continuaran prestant el temps que faci falta per prendre altres mesures. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari Nacionalista-PSM té la paraula el diputat Sr. Alorda. No la vol?

Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el diputat Sr. Flaquer.

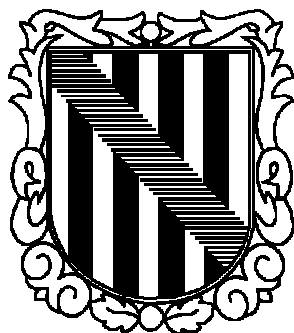
EL SR. FLAQUER I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. Senzillament per expressar en nom del Grup Popular el nostre agraïment per la compareixença de l'Hble. Conseller de Foment, especialment en allò que realment interessa els ciutadans d'aquestes illes, que és garantir, precisament, el servei públic de transport marítim que en aquests moments s'està prestant. Precisament perquè som conscients i sabem que aquesta és una preocupació seguida molt de prop pel Govern balear és per allò que li volem expressar el nostre agraïment i el nostre suport. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller?

Idò arribats a aquest punt, se suspèn la sessió. S'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	2.000 pessetes.
Sis mesos	1.000 pessetes.
Tres mesos	500 pessetes.
Preu de l'exemplar	100 pessetes.

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 16
PALMA DE MALLORCA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma