



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

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2012

Núm. 19

Presidència de l'Honorable Sra. Lourdes Bosch i Acarreta

Sessió celebrada dia 2 de maig del 2012

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Elecció del càrrec de vicepresident/a de la Mesa de la comissió. 234

PREGUNTES:

1) **RGE núm. 569/12**, de l'Hble. Diputada Sra. Joana Maria Barceló i Martí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a taxes aeroportuàries. 234

2) **RGE núm. 1736/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (I). 237

3) **RGE núm. 1737/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (II). 237

4) **RGE núm. 1738/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (III). 237

- 5) **RGE núm. 1745/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (V). 241
- 6) **RGE núm. 1746/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VI). 241
- 7) **RGE núm. 1747/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VII). 241
- 8) **RGE núm. 1748/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VIII). 245
- 9) **RGE núm. 1752/12**, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (IV). 241

LA SRA. PRESIDENTA:

Començarem la sessió d'avui i en primer lloc demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Sí, Joana Barceló substitueix Joan Boned.

LA SRA. AGUILÓ I GARCÍAS:

Aina Aguiló substitueix Misericòrdia Sugrañes.

Elecció del càrrec de vicepresident/a de la Mesa de la comissió.

EL SR. CARBONERO I MALBERTI:

Sra. Presidenta, nosaltres voldríem substituir la nostra representant a la Mesa; la Sra. Conxa Obrador deixa la comissió i el Sr. Lluís Maicas passaria a ser membre de la Mesa.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. D'acord, amb l'article 43 hi ha qualcú que s'hi oposi? Idò queda nomenat el Sr. Lluís Maicas com a vicepresident de la Mesa.

Passam al debat de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les preguntes RGE núm. 569, 1736, 1737, 1738, 1745, 1746, 1747, 1748 i 1752/12.

Assisteix a la sessió el Sr. Carlos Delgado i Truyols, conseller de Turisme i Esports, acompanyat pel Sr. Antonio Deudero Mayans, director general de Ports i Aeroports; per la Sra. Cecilia Plasencia i Venys, cap de Gabinet; i per la Sra. Maria José Marino i Ruiz, cap de Premsa.

1) Pregunta RGE núm. 569/12, de l'Hble. Diputada Sra. Joana Maria Barceló i Martí, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a taxes aeroportuàries.

Per formular la pregunta RGE núm. 569/12, sobre taxes aeroportuàries, intervé la diputada Sra. Joana Barceló i Martí, del Grup Parlamentari Socialista, per un temps de deu minuts.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, benvingut. Bàsicament la pregunta que formulàvem -pensin que aquesta pregunta es va registrar ja fa mesos- es va registrar en el sentit que demanàvem amb quin calendari preveu el Govern de les Illes Balears fer real el compromís de la rebaixa de taxes aeroportuàries.

Aquesta pregunta es formulava el mes de gener, després de dues fites que creim que val la pena recordar: una, dia 13 de gener a Canàries, on el Sr. Bauzá i el Sr. Rivero exigien que es bonifiquessin les taxes aèries; per tant aquest va ser el titular entorn al primer encontre que es realitzava a Canàries de les dues comunitats il·lenques. Però, és més, dia 17 de gener, al cap de quatre dies, amb la presència aquí de la secretària d'Estat de Turisme, la Sra. Isabel Borrego, que en visita i en entrevista amb el president de la nostra comunitat autònoma ens assenyalava que el Govern promet rebaixar les taxes aeroportuàries *en breu*, i es posava entre cometes per part dels mitjans de comunicació. Per tant bàsicament a un altre mitjà de comunicació ben igual: la reducció de les taxes es concretarà *en breu*.

Aquest era un poc aquest compromís, i a partir de la lectura d'aquests titulars era quan plantejàvem aquest calendari per plantejar aquestes rebaixes.

Així i tot hi ha un altre fet que creim que val la pena tenir en compte. En el Parlament de les Illes Balears, a més a iniciativa dels diferents grups polítics, de tots els grups polítics d'aquesta cambra, s'han aprovat diferents resolucions tant a plenari com en comissió en què s'acordava per unanimitat, a més a més, tendir a una programació de resolucions per ajudar a superar aquest problema dur per la competitivitat turística, però també

per al benestar dels ciutadans de les Illes, d'avançar en els temes de connectivitat aèria. S'han aprovat catorze resolucions per unanimitat, i d'aquestes catorze resolucions acordades per unanimitat, algunes d'elles a iniciativa del Partit Popular, del PSM, del mateix grup Socialista, n'hi ha sis que fan una clara i específica menció, és a dir, estan concretades en la demanda de la rebaixa de les taxes aeroportuàries, i de manera especial a l'hivern, i d'una manera concreta les resolucions aprovades a la comissió de dia 22 de febrer en aquesta mateixa comissió, en què aquestes eren per exemple del Grup Popular, on s'assenyalava la reducció, es demanava la reducció de les taxes aeroportuàries a les companyies aèries que operaven a les Illes Balears i s'instava el Govern d'Espanya a fer-la efectiva en els pressuposts generals de l'Estat a la major brevetat possible.

Estam en aquest moment amb uns pressupostos de l'Estat que no duen aquesta proposta de rebaixa de taxes aèries i, per tant, en aquest sentit i ateses també les manifestacions del mateix conseller i del mateix president de la nostra comunitat autònoma, de veure com, dins el marc pressupostari que obligatòriament hauran de constatar, com i amb quin calendari podem donar compliment a aquest seguit de resolucions, repetim, aprovades per unanimitat entre tots i que, repetesc, crec que és un problema que tots volem resoldre de la manera més fàcil, ràpida i segura possible.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Li contesta el Sr. Conseller de Turisme i Esports per un temps de deu minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Gracias, Sra. Presidenta. Gracias, Sra. Barceló. Pues sí, efectivamente, la verdad es que sus palabras la podría haber dicho yo perfectamente, estamos totalmente de acuerdo.

Hubo un momento en el que estábamos más optimistas en relación a este tema, seguramente eran unos momentos iniciales de una legislatura, si se acuerda, bueno, prácticamente llegamos a Navidades con las elecciones nacionales, y en enero es cuando todavía estaba estudiándose toda la situación, en enero es cuando todavía estábamos todos bastante optimistas, y estaba el presidente, estaba la secretaria de Estado, y había una serie de compromisos y una serie de peticiones del presidente, de la secretaria de Estado, yo creo que más, también se hicieron algunas por parte del director general, y la verdad es que todo el mundo lo solicitó. Lo solicitaron incluso el sector privadamente y públicamente todas las personas que usted ha mencionado y algunas más.

La situación presupuestaria finalmente no lo ha permitido y entonces no va a haber rebaja de tasas aeroportuarias este año, como es algo evidente, y al contrario, la Ley de presupuestos generales del Estado prevé una subida de tasas: de pasajeros en un trayecto (...) económico pasan de 5,70 a 5,99; pasajero en trayectos internacionales, de 8,30 a 9,03; seguridad, 2,08 a 3,46, i personas con movilidad reducida, 0,55 a 0,56. Esto es como queda pero, bueno, nosotros ante esta decepción que tuvimos, porque realmente lo..., y creo que ni siquiera ustedes van a

poder discutir que lo luchamos y que tenemos un director general dinámico, que esté permanente preocupado, pues inmediatamente nos pusimos a hacer lo único que podíamos hacer, que son las alegaciones, y tenemos unas enmiendas, una propuesta de enmiendas ya que se van a presentar para ser tramitadas en el Senado.

La primera es en el sentido siguiente: uno es exceptuar de la aplicación efectiva de los importes dispuestos en la disposición final vigésimo primera para el caso de Baleares, y ello por aplicación del hecho insular como criterio diferenciador -lo explica un poquito- (...) que al final serán de aplicación los mismos importes de tasas aeroportuarias en navegación aérea que en el año 2011. Este es el primer párrafo. Y el segundo subsidiariamente con la aprobación de unas tasas aeroportuarias y de navegación aérea distintas para la temporada baja con respecto a las fijadas para la temporada alta.

Creo que todos a nivel político y a nivel privado hicimos la solicitud. Creo que es evidente que era una cosa unánime entre todos los grupos políticos y unánime dentro incluso de nuestros propios cargos institucionales, y no ha sido así, con lo cual nuestro siguiente paso lógicamente eran las enmiendas, las alegaciones, y se van a tramitar en el Senado. El director general ya las tiene preparadas y, a parte de éstas, bueno, pues ya como curiosidad diría que se presenta otra relativa a que se incluya en la OSP, a parte del Maó-Madrid, pues Eivissa-Madrid también para la temporada baja. Y ésta es otra, no es propia del objeto de la pregunta pero ya aprovecho y se lo digo porque también se ha presentado para ser tramitada en el Senado.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica intervé la Sra. Barceló i Martí; en torn de rèplica, perdó.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Sí, la veritat és que ho hem de lamentar. La primera qüestió és lamentar-ho perquè per primera vegada, o una de les poques vegades, crec que tots hem intentat establir des del màxim acord com anàvem avançant per resoldre aquesta problemàtica, una problemàtica que és dura, és molt difícil, i a més a més afecta tots els aeroports de les nostres illes, perquè també a Mallorca hi ha hagut baixada, encara que no tinguem la visualització de problema tan dur, però també hi ha hagut baixada de connectivitat, i amb la baixada de connectivitat hi ha hagut pujada de tarifes, i en aquest sentit, per tant, suposa per als ciutadans, per a la indústria turística, suposa evidentment un problema a resoldre.

La veritat és que no sé si podem fer una passa més, i ho deim així amb plena voluntat de dir si és possible a l'àmbit de tramitació parlamentària en el Senat o en el Congrés dels Diputats, si la resta de grups han pogut presentar esmenes, fer un esforç per avançar un poquet, per avançar un poc més. En aquest moment el que es plantegen les esmenes seria la congelació, si no ho he entès malament, per a enguany i, en segon lloc, la congelació i veure o estudiar la possibilitat de la rebaixa en temporada baixa, però tampoc sense un compromís específic. No sé si val la pena fer algun front comú, així de clar. Creim que valdria..., repetim, disposats a lluitar per una cosa que creim que val la pena, i per tant fer els esforços com perquè totes aquestes resolucions que hem anat acordant, pactant, tinguin un contingut.

I és més, quan veim les xifres, per exemple, de resultats econòmics dels aeroports de les nostres illes, amb resultats positius, positius -Mallorca és l'aeroport més rendible; Eivissa, també; Menorca, perquè encara paga les amortitzacions de les inversions-, tenim uns resultats positius, tenim més dificultats que ningú, tenim menys declaracions internes d'obligacions de servei públic que tenen per exemple a Canàries, que tenen uns problemes específics que és lògic que es resolguin, i per tant nosaltres hauríem de ser capaços de resoldre els que tenim. Per tant en aquest sentit, atès que era una bona estratègia aquesta rebaixa de taxes portuàries, que el concepte d'insularitat justificava aquesta possibilitat de visualització diferent, com tenen en transport terrestre altres indrets, que també existeixen, i per tant, repetim, creim que valdria la pena plantejar, si és possible, una proposta amb el suport ciutadà, però una proposta que ens ajudés a fer una passa més, entenent que la situació és difícil, però també és just que es resolguin els problemes diferencials que cadascun dels països té.

Per tant lamentam aquesta dificultat de complir els acords que en aquest plenari s'han anat fent i la promesa d'una secretària d'Estat i els esforços de tot uns presidents de comunitats autònomes que demanen davant l'Estat alguna cosa no per a res més que per al desenvolupament de l'economia dels dos arxipèlags d'aquest país que és Espanya. Per tant ho lamentam profundament i creim que no ens hauríem de rendir i hauríem de continuar batallant dins el marc encara d'aquesta tramitació pressupostària.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica intervé el Sr. Conseller de Turisme i Esports per un temps de cinc minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Bueno... Gracias, Sra. Presidenta. Sra. Diputada, realmente el tema de las promesas realizadas yo lo vería como algo positivo, tanto de Bauzá como de la secretaria de Estado, porque realmente es verdad que no han salido las cosas como ellos querían, pero creo que nadie duda que la voluntad de ellos era luchar esto, lo han luchado, han puesto todos sus esfuerzos para que esto saliera..., creo que no es criticable, es decir, ellos pretendían que se consiguiera, no se ha podido conseguir, y de hecho el presidente lógicamente apoya las enmiendas que

vamos a presentar, que es algo también bastante valiente por su parte.

Luego en cuanto al frente común, yo creo que el frente común..., ya lo saben en Madrid que existe este frente común; saben que..., tanto en el tema aeroportuario como portuario, incluso, en esta comisión prácticamente todo lo aprobamos por unanimidad, saben que el frente común existe, saben que existe el problema, saben que existe el problema; cuestión distinta es que tengan medios para solucionarlo. Entonces, bueno, saben que existe el frente común. El apoyo ciudadano lo hemos sentido, es decir, nosotros con la plataforma El transporte aéreo *ofega* Menorca nos hemos reunido en varias ocasiones e incluso han colaborado directamente en el documento que presentamos a la ministra de Fomento en relación a todos estos temas. O sea que yo creo que este ha sido..., bueno, ya veremos cómo sale al final, pero ha sido uno de aquellos casos en los que, bueno, todas las fuerzas políticas han estado más o menos de acuerdo en lo que se tenía que pedir, las fuerzas sociales han colaborado incluso en lo que se tenía que pedir, y el resultado en estos momentos, bueno, no está siendo todo lo bueno que deseábamos pero ya hemos avanzado algo, porque realmente hemos avanzado algo.

Yo le voy a decir, de los tres o cuatro últimos años, y no es por ánimo de crítica porque..., sino para que se vea que problemas hay siempre, subida de tasas hay siempre, pero nosotros, bueno, ya hemos conseguido la OSP de Menorca, se ha presupuestado, la OSP de Menorca con Madrid; eso es algo que evidentemente no se había conseguido con anterioridad, estábamos en una situación realmente complicada y ya se ha conseguido. Y le aseguro que no lo digo como crítica, no se lo tome como crítica, pero en el año 2008, por ejemplo -es que aquí AENA me ha pasado la subida de tasas aeroportuarias-, año 2008, a partir del 25 de julio se aplica a cada pasajero embarcado en un vuelo una tasa adicional que representa un incremento medio superior al 10% del importe de las tasas aplicadas a los pasajeros hasta ese momento por AENA.

Año 2009, en enero, a parte de una subida generalizada aparecen dos nuevas tasas a aplicar: el recargo de las tasas de aterrizaje por clasificación acústica de las aeronaves que representa entre un 20 y un 140 de recargo sobre los precios de tarifa originales; se añade también una segunda tasa, la tasa de seguridad factor F. La actualización general de la tarifa de precios de AENA y la creación de esa nueva tasa representan una subida media cercana al 3% en las tasas aplicadas a las aeronaves y cercana al 5% en las tasas aplicadas a los pasajeros, excepto a los pasajeros en vuelos interiores regulares, cuya subida es cercana al 16%.

Año 2011, en enero, las tarifas H tienen un incremento generalizado cercano al 2,20%, y las tasas a los pasajeros sufren aumentos superiores al 10% para pasajeros con destinos EEE y nacionales, e incrementos cercanos al 6% en pasajeros con destinos internacionales. Junio de 2011: se crea la nueva tasa por servicio de tránsito aéreo; se modifica la tarifa de tasa de estacionamiento; esta revisión representa un incremento considerable al aplicarse ahora la tasa de estacionamiento desde el primer minuto cuando hasta la fecha no se aplicaba durante las tres primeras horas; a cambio de la tarificación de la tasa de estacionamiento de las aeronaves, que pasa de aplicación diaria a ser de aplicación por fracciones de 15 minutos, ello conlleva

un aumento del importe diario de estacionamiento de hasta el 960%. Una aeronave con peso máximo al despegue de 85.000 kilos pasa de pagar 69 a pagar 665 por 24 horas de estacionamiento. Y podríamos seguir con las tasas.

Quiero decir con esto que las tasas se han ido subiendo durante la pasada legislatura de manera importantísima, de manera importantísima. Entonces, bueno, no lo traigo ahora para decir hoy "y ustedes más", no, de verdad que en este caso no quiero..., es simplemente decirles que las tasas se han ido subiendo permanentemente, y en la pasada legislatura les he recogido algunas de las subidas de tasas. Lo que pasa es que ahora, bueno, yo creo que entre que nosotros estamos dando cuenta absolutamente de todo a pecho descubierto, de todo lo que se va haciendo e incluso posicionándonos en contra de la misma ley de presupuestos generales del Estado hecha por el Partido Popular, bueno, pues estamos, es verdad, estamos haciendo un frente común, pero no olvidemos que todo esto tiene su historia, tiene su historia y que subida de tasas hubo en la legislatura pasada muchísimas, y que OSP Menorca-Madrid no hubo ninguna. Entonces, bueno...

Por cierto, enmiendas a los presupuestos generales del Estado para criticar o intentar cambiar todas estas injusticias que también se cometieron con las Islas Baleares, no hubo ninguna, por parte de Partido Socialista no hubo ninguna, pero yo no estoy hablando con usted, estoy contestando a la Sra. Barceló. No, no, és que usted puede hacer los aspavientos que quiera, pero es que yo estoy ahora contestando a la Sra. Barceló.

Vale, vale, perfecto. Pues nada más, Sra. Presidenta.

2) Pregunta RGE núm. 1736/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (I).

3) Pregunta RGE núm. 1737/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (II).

4) Pregunta RGE núm. 1738/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (III).

LA SRA. PRESIDENTA:

Per formular la pregunta RGE 1736/12, sobre obligació de servei públic, intervé el diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, per un temps de deu minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Abans d'entrar en matèria, i si li sembla bé, proposaria a la Mesa i al Sr. Conseller, i crec que tots ho agraiem, de poder agrupar les vuit preguntes que hi ha a continuació en tres blocs. Són preguntes diguéssim enfocades a un mateix tema i crec que el debat serà molt més senzill i molt més fluid, i fatigarem manco la gent que haurà d'aguantar aquest debat si el podem agrupar.

En aquest cas li proposaria agrupar les preguntes 1736, 1737 i 1738, que són més de definició i de filosofia de les declaracions de servei públic, en un bloc; després les 1745, 1746, 1747 i 1752, que tenen a veure més amb aspectes globalment més econòmics de la declaració; i un altre bloc en què deixariem, si li sembla bé, la 1748, que tracta d'altres temes més diferenciats, per a un tercer debat, si li sembla bé.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Yo no tengo ningún inconveniente, pero le agradecería que la próxima vez haga las preguntas como corresponda, si van a alterar al final, a mí me han sorprendido mucho algunas de las preguntas que ha hecho y que haya nueve preguntas prácticamente idénticas, luego si quiere tratarlas en bloque me parece muy bien, pero entonces formule las preguntas en bloque cuando tenga que hacer usted el trabajo en su casa.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

No, si no tenc cap inconvenient a debatre-les una a una.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Si yo no tengo ningún inconveniente en debatirlas en grupo, pero si usted quiere debatirlas en grupo fórmulelas en grupo, que es lo lógico, pero no hay ningún inconveniente, como si queremos hacerlas todas a la vez, no hay ningún inconveniente.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Les agrupam?

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, les agrupam.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Primer aquestes preguntes, Sra. Presidenta, estaven fetes a un moment determinat que crec que a partir d'unes circumstàncies determinades, que s'han debatut quan el calendari parlamentari el conseller ha tingut disponibilitat d'assistir a la comissió, cosa que li agraeix, perquè entenc que les seves ocupacions dedicar algun temps al Parlament crec que és important i li agraeix la seva presència aquí, i sense més entraria, si li sembla bé, a tractar ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Bien, pues en primer lugar pasamos a ver las preguntas RGE núm. 1736, 1737 y 1738, formulades pel Sr. Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista i té un temps de..., posem dotze minuts, tretze, bé, més o manco.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, gràcies, presidenta. El Sr. Bauzá, aquest estiu passat, el mes d'agost a Menorca, al Fòrum Illa de Rei, o sigui l'agost del 2011 ja va parlar, per primera vegada diguéssim en tant que president d'aquesta comunitat de la possibilitat d'establir declaracions de servei públic de les Illes Balears a la península, ell va parlar de Balears i així ho va reiterar també davant el president Rajoy dia 8 de març de 2012, a la reunió d'eurodiputats populars que es va celebrar aquí a Menorca, perdó, aquí a Mallorca. Al mateix el Sr. Delgado, vostè, Sr. Conseller, ha parlat i d'una manera més reiterada de la necessitat de declaració de servei públic amb la península en el cas de les illes d'Eivissa i de Menorca, i també així ho ha fet el Sr. Deudero, que avui també ens acompanya, i fins i tot el conseller de Menorca, el Sr. Alejandro, ha manifestat que incloure Mallorca dins la declaració, dins un paquet de declaració de les illes podia impossibilitar o podia dificultar almanco que aquestes declaracions tiressin endavant.

Per altra banda, i afortunadament, cosa que agraeix, no han tingut ressò les paraules del Sr. Rodríguez, del delegat del Govern d'Espanya a les Illes Balears, quan, dia 31 de gener, descartava a Eivissa la conveniència o la possibilitat que Eivissa tingués declaració de servei públic. Efectivament, vostè ja ho ha anunciat que els pressuposts generals de l'Estat a través d'una esmena seran corregits incorporant Eivissa a la declaració, cosa que consider que és raonable i és positiu.

Finalment, i entrant ja més concretament en matèria, vostè en el punt 4 dels 13 punts que va presentar a la ministra, dia 24 de gener, crec que dia 23 de gener crec que era, aproximadament, planteja literalment "una declaració de servei públic dels vols a la península amb aplicació efectiva per a les illes menors en temporada baixa", és textual d'un punt que manifest que amb matisos podríem compartir els 13 punts d'aquesta que va vostè plantejar a la ministra, són 13 punts de partida que crec que són tots interessants, que poden ser objecte de matisacions, d'ampliacions, però que sí que la seva filosofia podem compartir.

Finalment, hem vist que en els pressuposts generals de l'Estat hi ha 600.000 euros destinats a la declaració de servei públic a Menorca i com vostè ja anunciat s'incorporarà entenc que també una partida suficient com per poder donar cobertura també a la declaració d'Eivissa. En tot cas, i si els càlculs del Sr. Deudero són correctes, jo crec que són optimistes, però tant de bo tengui raó, necessitam unes 32 setmanes des que es llanci la declaració fins que evidentment es pugui resoldre un concurs públic; és a dir, 32 setmanes, ens anam pràcticament a final d'any i per tant, diguéssim, pocs seran els recursos de l'Estat que seran necessaris dins del 2012 per tal de fer efectiva aquesta declaració. Val més perdre un mes en aquests moments per afinar bé una declaració de servei públic entenc que no voler córrer excessivament i cometre després errors, com altres

vegades s'han comès amb la declaració de servei públic entre illes, dels quals ens n'hauríem de penedir tots.

Vostè també, per tant, ha anunciat que es presentarien aquestes esmenes als pressuposts generals de l'Estat i per tant entenc que ja veurem concretada la declaració de servei públic entre Menorca i Eivissa amb Madrid.

Vostè parla (...), però en els punts (...) de declaració efectiva de servei públic dels vols a la península i al mateix temps que la seva aplicació sigui, que es concreti amb una rebaixa a les illes menors. Jo entenc que vostè el que planteja en aquest cas és una declaració que serveixi de paraigua a tots els vols entre, no dic el que aconseguirem a curt termini sinó el que seria l'ideal, o sigui que vostè, amb objectiu de màxims diguéssim, planteja a la ministra, una declaració paraigua, que és que cobreixi les necessitats de les nostres illes, de les connexions amb la península, però que després, atès que les més febles de les connexions i possiblement més dificultats tendria el mercat de resoldre serien les de Menorca i Eivissa amb els destins principals de la península i per tant són les que, diguéssim, els mecanismes de la declaració haurien d'actuar, és a dir amb intervenció de l'Estat amb caràcter no només regulador sinó també econòmic. En principi és el que entenc i és una de les coses que li agrairia si ens pot aclarir en aquests moments en aquesta pregunta.

Evidentment, bona és la declaració de Menorca amb Madrid, sona bé, hem de veure la lletra de la declaració però, en principi, és una bona notícia, que no li negaré, li agraeix l'esforç que s'ha fet en aquest sentit. I també serà una bona notícia la declaració, si es consuma, que sembla que sí, d'Eivissa amb Madrid.

El Sr. Deudero ha afirmat i ha fet estudis, i m'agradaria conèixer a partir d'aquests estudis que vostès han fet, la seva valoració d'aquests objectius de màxims. Per açò li deman quines rutes aèries entre cadascuna de les illes de l'arxipèlag balear i la península considera el Govern que necessiten ser declarades d'obligació de servei públic. Ja li dic, no li estic demanant el que consideram a curt termini, sinó dins el mapa de necessitats de connectivitat que tenen les illes, considera vostè que són les oportunes i necessàries, a partir dels estudis que vostès han fet.

També li deman quines d'aquestes rutes entén que el Govern estima que són necessàries, amb l'objectiu final de ser declarades, a quines hauria de ser durant tot l'any, tant si són amb península com entre illes, i quines només a la temporada d'hivern i de la IATA.

I finalment, quines considera el Govern que han de ser les freqüències amb les seves corresponents distribucions per franges horàries i temporada de la IATA que s'han d'establir per a cada una de les rutes que vostè considera oportú que fossin declarades de servei públic. Evidentment, no li deman l'horari de sortida de l'avió, sinó simplement un escenari que consideraria que cobreix suficientment les necessitats per a cada una d'aquestes rutes.

Dia 23 de març vostè va anunciar, crec recordar que a Menorca, que dia 3 d'abril es reunia la comissió mixta i ja tindria l'esborrany de les condicions de l'OSP de Menorca amb Madrid; imagin per tant que les coses van avançant i m'agradaria saber quines concrecions, a partir del cas més concret també de Menorca a Madrid, si ja ens pot avançar quins serien els horaris, quines serien les franges horàries, no l'hora de sortida, sinó quines serien les freqüències diàries i aproximadament quina capacitat tindrien els avions. Més endavant ja parlarem, si li sembla bé, de preus.

Com li repetíem, crec que val més que en aquests moments, també en parlarem més endavant si li sembla bé, val més perdre una mica d'estona per tal d'aconseguir una declaració de servei públic que funcioni, que no, clar, que cometem els errors que s'han comès tant a la primera declaració dels vols entre illes com a la posterior revisió de la declaració, jo crec que han estat dos errors consecutius, fets ambdós amb la millor bona voluntat, però que evidentment tots dos han estat un error.

Hi ha un marge d'acord, jo crec que dins el problema del transport aeri, tant entre illes com entre illes i la península, hi ha un ample marge d'acord en aquesta cambra, així ja ha succeït moltes vegades, i a partir d'aquest marge d'acord crec que seria bo que establíssim un diàleg, no només dins les forces polítiques, sinó també amb la societat civil d'aquestes illes i especialment amb els sectors que més s'hi han implicat i més s'han preocupat per tal de fer efectiva aquesta declaració.

LA SRA. PRESIDENTA:

Li contesta el Sr. Conseller de Turisme i Esports, per un temps de dotze minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Bueno, voy a intentar contestar algo; sí, sí, sí, no, realmente, por los comentarios que usted ha hecho yo creo que podríamos incluir una pregunta más, si le parece, porque realmente yo creo que ustedes deberían facilitar un poco más lo que tenemos que contestar, porque me ha hecho una serie de disquisiciones que yo aquí me ha costado tomar nota de lo que usted realmente quiere que yo le conteste, con lo cual me voy a las preguntas y luego ya en réplica me dice lo que me he dejado.

En cuanto a las rutas, en un primer momento pues la ruta Menorca-Madrid, que es evidente que ya está más que trillado este tema; se han incluido en los presupuestos generales del Estado, se han puesto 600.000 euros y evidentemente se está estudiando y se está estudiando de manera profunda. Nuestro director general está teniendo una dedicación especialísima a ese tema y bueno, yo dudo mucho que alguien haya tenido en la historia de las Islas Baleares una dedicación tan profunda de este tema, porque es que no nos podíamos creer el trabajo que nos está dando esto, y realmente, lo comentábamos con el director general, él y yo, viniendo hasta aquí, y realmente se está profundizando en temas de interés para la comunidad autónoma, como es una SP que hasta ahora, bueno, hubo otra OSP interislas que por cierto también se otorgó bajo gobierno nacional del Partido Popular.

La segunda fase sería la ruta Ibiza-Madrid, que también está en las alegaciones a los presupuestos generales del Estado, algo novedoso también.

Y la tercera fase, que también nos interesa lógicamente, que podría ser una declaración de todas las rutas, que se vea que el mercado no satisface las necesidades, que al fin y al cabo esto es el principio básico y de la existencia en sí de la declaración de OSP, que es una cosa que seguramente tendremos que aclarar.

Bueno, en cuanto al tema de las temporadas, pues evidentemente tenemos aquí las frecuencias que existen en la temporada alta y evidentemente por pedir podemos pedir la luna, pero sólo serán requisitos y aún para pedir la OSP en temporada baja, con lo cual las temporadas de invierno y de la IATA son las que se tienen que pedir las OSP; ya nos han dicho que no se dan las condiciones en Ibiza, pero bueno, nosotros estamos luchando también por la OSP de Ibiza por Madrid. Y en este sentido tengo que decirle que mañana se reúne por primera vez, por primera vez, el Comité de Rutas, por primera vez en esta legislatura y en su historia, y ahí pues evidentemente vamos a hablar de estos temas, viene gente de la Dirección Aèrea de Madrid y vamos a ver todo lo que podemos avanzar en estos temas.

En cuanto a las frecuencias, bueno, pues es algo que es consensuado, vamos a pedir las frecuencias de la temporada baja, uno de ida a la península, a primera hora de la mañana; uno de vuelta al mediodía; un vuelo de ida al mediodía y uno de vuelta a última hora de la tarde. En la temporada alta evidentemente que queda cubierta, estamos hablando esto de la temporada baja.

Y bueno, también ha hecho alguna mención, es por esto que yo le sugiero incluso que podamos comentar también la pregunta 5, que es la 1745, porque claro, ha entrado usted a comentar, si no lo he entendido mal, el trabajo que se está realizando por el director general; muestra usted interés, que me parece muy normal y me parece lógico que usted muestre interés por cómo puedan ir, en qué estado pueden estar las negociaciones y las conversaciones en torno a las características de la OSP, pero es un tema que se está negociando en estos momentos, evidentemente hay algo de información, pero son cosas que no están cerradas y por el buen fin mismo de la negociación y por las más mínimas reglas de la prudencia, pues, evidentemente, no lo podemos avanzar. El director está teniendo frecuentísimas reuniones en Madrid.

Y bueno, para que usted se haga una idea, porque en la pregunta ésta 1745 también incluye conceptos como la compensación económica, bueno, pues el tema, para que quede claro, el procedimiento que sigue la declaración de servicio público es que primero se declara, se declara la obligación de servicio público para una ruta concreta y en esa declaración de servicio pues ya se establecen las frecuencias, la tarifa de referencia máxima, los criterios de calidad, los retrasos máximos por número de movimientos, el número de plazas por movimientos, el número máximo de cancelaciones por número de movimientos, eso se aprueba, se aprueba la declaración de servicio público. En estos momentos se están negociando todos estos factores, se están negociando por el director general todos

estos factores, para que la declaración de servicio pública sea en las mejores condiciones posibles para nosotros.

Y entonces, aprobadas estas declaraciones, las aerolíneas que quieran dar el servicio pueden darlo. Única y exclusivamente en el caso de que no haya aerolíneas, es decir que el libre mercado no cumpla estos requisitos mínimos, entonces se licita y se adjudica la ruta. Esto es un poco..., entonces, claro, única y exclusivamente realizada la declaración de servicio público, realizado gran parte de este proceso es cuando es posible saber si hay alguna empresa, ahora es absolutamente imposible, ahora estamos luchando, desde nuestra parte, por los distintos puntos que tienen que ir dentro de la declaración de servicio público.

Entonces, pues le respondo, efectivamente, el director general está luchando todos estos temas, está, créame, defendiendo los intereses de las Islas Baleares, pero de momento es una cosa que no se puede avanzar porque no se debe hacer, ni usted lo haría ni yo a usted se lo exigiría. Y entonces esa es un poco la cuestión del punto en que estamos y esperamos, en breve, pues poder dar buenas noticias en relación a esta OSP. Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica intervé el Sr. Borràs i Barber, per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Sí, gràcies, presidenta. Comprenc que no pugui avançar més del convenient a un moment en què les negociacions encara són complexes i supòs que no estan tancades, perquè si no ja ho hauria anunciat públicament. Jo també ja ho he dit que el tema és complex i que, a més, és bo perdre tot el temps que sigui necessari en aquests moments per a no cometre errors que després ens en podríem penedir tots i que, per tant, val més anar amb calma ara.

Ja dic, el que li plantejava no només era de la declaració de servei públic entre Menorca i Madrid, sinó si considera quines altres rutes seria bo que estiguessin cobertes per un paraigües d'una declaració de servei públic; és a dir, no només hi ha dificultats amb les rutes de Menorca i d'Eivissa a Madrid, sinó que hi ha dificultats a les rutes especialment de Menorca amb Barcelona i també dificultats a les rutes d'Eivissa amb València, tot i que a Menorca alguns sectors aspiren també a una connectivitat amb València i també aspira Eivissa a una bona connectivitat amb Barcelona, tant per donar satisfacció a les necessitats de mobilitat dels ciutadans de les illes com també per aconseguir ser més competitiu econòmicament i aprofitar els *hubs* de Barcelona i de Madrid per poder tenir més connectivitat internacional.

En aquest sentit, també, com que el plantejament que vostè va fer a la ministra parlava dels vols amb la península, vull dir que s'entén, i després especificava aplicació efectiva per a les illes menors en temporada baixa, jo entenia exactament el que vostè ha explicat, que evidentment primer a la declaració es planteja pel que es considera que es necessita i després actua el mecanisme de la declaració només en aquelles rutes on el mercat és incapaç de satisfer aquelles necessitats. Evidentment, com que açò té un procés complex, m'hagués agradat conèixer si considerava que part de les rutes que en aquest moment Menorca-Madrid i Eivissa i Madrid que en aquests moments estan plantejades per part del ministeri com a factibles, pel que vostè ens explica, si també hi ha altres rutes que consideri el Govern, a partir dels estudis que vostè ens ha explicat que ha fet la direcció general, serien sensibles de poder-ne tenir una resposta, de poder aspirar a una declaració de servei públic perquè no compleixen suficientment les necessitats de connectivitat dels ciutadans de les Illes Balears.

En aquest sentit, per açò també li demanava quines considera de totes aquestes que idealment, si la situació fos una altra, en aquests moments jo entenc que les dificultats econòmiques són especialment complexes ara, però la situació fos òptima, i segons els seus estudis, quins serien els horaris i a quines temporades podrien ser operatives aquestes declaracions.

I finalment, m'agradaria saber quin és el mapa de necessitats que, a parer del Govern de les Illes Balears, donaria resposta satisfactòria, mapa mínim de necessitats, però objectiu, de futur per a la connectivitat de les nostres illes; és a dir, no només la resposta al problema més immediat que ha generat la desaparició d'Spanair i que ha deixat Menorca sense connectivitat amb Madrid i Eivissa d'una manera precària també amb Madrid, sinó que, exemples, ja li dic que amb Barcelona hi ha problemes, en hivern especialment; amb València hi ha problemes sobretot en hivern; si aquestes rutes serien d'interès també a ser declarades de servei públic, si així fos, quan i com considera el Govern que ho podrien ser.

Comprenc que li deman un compromís potser excessiu, perquè evidentment massa vegades en política les paraules condemnen a qui les diu, però sí que vostès han fet estudis i per tant m'agradaria saber si consideren viables aquestes declaracions o no de cara a un futur; és a dir, si serien positives, si serien bones per a les illes, i crec que quan parlem més de la implementació de recursos econòmics veurem també, i segur que en açò hi estarem bastant d'acord o molt d'acord vostè i jo, que de vegades una declaració de servei públic pot perjudicar en tost de beneficiar en determinades circumstàncies, i per açò val la pena anar amb cautela.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica, intervé el Sr. Conseller de Turisme i Esports per un temps de cinc minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Juan Delgado i Truyols):

Gracias, Sra. Presidenta. Bueno, le informo que el día 9, el día 9 de este mes, dentro de un par de días, va a haber una reunión en Menorca, que es la tercera reunión ya de trabajo, donde van a estar representados los consells, el Govern y Aviación Civil para hablar de estos temas, es decir, la cosa sigue avanzando, pero en cualquier caso también es cierto que la agenda la fija Aviación Civil que es la competente, no nos debemos olvidar de que la competencia es estatal, y estamos lidiando aquí con un toro que es estatal y hacemos lo que podemos, pero al fin al cabo recordemos, no tenemos que perder la perspectiva, de que no son nuestras competencias.

El tema de la inclusión de otras posibles ciudades como pueda ser Barcelona, bueno, pues es un tema interesante, pero no debemos olvidarnos de que el servicio público juega cuando no llega la empresa privada o la iniciativa privada, entonces, vamos a ver, a nosotros nos han dicho que sí y además es un tema técnico, aquí nosotros sabemos que tenemos que luchar, pero no va a ser fácil, nos han dicho que sí inmediatamente a Maó porque se ha quedado sin líneas, sin conexiones, entonces era de cajón. Estamos luchando Eivissa, aunque también hay técnicos que consideran que el tema es discutible. Nosotros entendemos que no. Pero si ya nos vamos a Barcelona, yo tengo aquí por ejemplo las conexiones Maó-Barcelona, Barcelona-Maó, que me las han pasado esta mañana, por ejemplo comparando febrero con mayo, mayo que estamos ahora, el lunes hay ocho con Barcelona, Eivissa-Barcelona, diez; el martes, siete con Maó, Eivissa-Barcelona, nueve; el miércoles, ocho con Maó y Barcelona, y con Eivissa, nueve; el jueves, ocho con Maó y con Eivissa ocho también; el viernes, ocho con Maó y diez con Eivissa; el sábado, seis con Maó y ocho con Eivissa, y el domingo, seis con Maó y once con Eivissa.

Vamos a ver, esto es Barcelona, pretender una OSP aquí es absolutamente imposible, es absolutamente imposible. La OSP es para cuando no hay frecuencias pagadas por la iniciativa privada porque el Estado no está para pagar todo. La iniciativa privada tiene que ser la que cubra todo esto.

Esto en mayo, si nos vamos a febrero, que es temporada bajísima, pues tenemos tres o cuatro. Maó-Barcelona el lunes tres, Eivissa tres; hablo de febrero ahora, el martes dos a Maó, tres a Eivissa; el miércoles, tres a Maó, tres a Eivissa; hablo del mes de febrero, el jueves, uno a Maó, tres a Eivissa; el viernes, cinco a Maó, cuatro a Eivissa; el sábado, tres a Maó y tres a Eivissa, y el domingo, tres a Maó y cinco a Eivissa con Barcelona. Esto en febrero.

Creo que es evidente que nosotros tenemos que defender lo nuestro, pero no podemos hacer el ridículo. Entonces aquí no se dan de ninguna manera los supuestos para la extensión de la OSP a Barcelona.

Muchas gracias.

5) Pregunta RGE núm. 1745/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (V).

6) Pregunta RGE núm. 1746/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VI).

7) Pregunta RGE núm. 1747/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VII).

9) Pregunta RGE núm. 1752/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (IV).

LA SRA. PRESIDENTA:

Per formular les preguntes RGE núm. 1745, 1746, 1747 i 1752/12, sobre l'obligació del servei públic, intervé el diputat Sr. Damià Borràs i Barber del Grup Parlamentari Socialista, per un temps de dotze minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. La declaració de servei públic no només afecta les declaracions, no només afecta, diguéssim, el nombre de freqüències sinó que també és important la capacitat dels avions que operen una ruta, també és important els horaris que operen una determinada ruta i, evidentment, també són importants els preus que operen una determinada ruta.

En aquest sentit, i ara hi entraré en més detall en aquesta intervenció, no només ens preocupa, diguéssim, cobrir el buit que s'havia deixat amb Madrid, les connexions, sinó que per la competitivitat de la nostra economia i per les necessitats de mobilitat dels ciutadans de les Illes Balears, i especialment de les Illes menors, estiguin suficientment satisfetes les demandes bàsiques i mínimes. Evidentment entenem que una demanda bàsica i mínima en els vols a Barcelona haurien de ser, com a mínim, a les franges horaris que vostè ens ha detallat fa un moment per a les connexions amb Madrid. És a dir, no crec que sigui positiu per a l'economia de Menorca que el darrer vol de retorn Barcelona-Menorca a l'hivern sigui abans de les set del capvespre, de l'horabaixa, perquè evidentment açò limita moltíssim no només la capacitat dels ciutadans de Menorca o d'Eivissa de poder fer via a una activitat econòmica o educativa o sanitària en suficient franja horària dedicar-la a aquí sinó que també perjudica moltíssim la capacitat de connectivitat internacional a través de l'aeroport, aeroport que per a Menorca i també per a Eivissa, has d'agafar l'internacional com és a Barcelona.

En aquest sentit ja hem vist com hi ha 600.000 euros destinats a la declaració amb Madrid dels vols de Menorca. Vostè ja ens ha anunciat que tot i les dificultats serà possible la declaració amb Eivissa, però mantenim aquesta dificultat oberta de la connexió de Menorca amb Barcelona i d'Eivissa amb València especialment. Pensi que la relació de residents, de ciutadans residents de Menorca, per exemple, amb Madrid i amb Barcelona és d'un 25% dels ciutadans residents que volen habitualment, xifres de l'any 2010, no tenc el 2011, encara que

volen a Madrid i el 75 restant volen a Barcelona. És sensiblement més important l'atracció per als ciutadans de Menorca cap a Barcelona que no cap a Madrid. I en el 2010 la connectivitat a Madrid estava resolta amb uns preus cars, però estava resolta. Per tant, diguéssim és una incidència lògica la tendència de Menorca cap a Barcelona i d'Eivissa cap a València, que també la relació podríem comprovar que no és tan separada en destí, però que és important.

Però no només en preu i en declaració de servei públic tenim dificultats amb la península sinó que també en tenim en el vols entre illes. En el punt dos del memoràndum que vostè va presentar, de tretze punts, a la ministra vostè demanava la fixació d'un preu únic en els bitllets dels vols entre illes amb independència de la compra del bitllet que aquest sigui d'anada i de tornada. I demana en el punt u una reducció del 25% d'aquest bitllet. Si en aquests moments el preu de referència de la tarifa és de 87 euros en els vols de Menorca a Mallorca i d'Eivissa a Mallorca tendríem que aquesta reducció del 25% ens donaria una tarifa del 65%, de 65 euros per als ciutadans no residents i entenc que, evidentment, de 32,5 per als ciutadans residents. Jo crec que seria un llinar positiu, crec que és bo, sempre hem parlat d'uns simbòlics 30 euros de la connexió de les illes menors amb Mallorca, que si efectivament, i açò és una de les preguntes que li formul, si efectivament es mantendria el sistema de bonificació del 50% per a residents tot i aquesta reducció del 25 per a la tarifa, que entenc que seria una via per millorar la connectivitat quotidiana dels ciutadans de les illes menors amb Mallorca.

Tot i que pensam que també seria bo estudiar una alternativa, que per exemple proposa la Plataforma Transport Aeri de Menorca, que seria aprofitar tots els recursos importantíssims que destina l'Estat, molts de recursos que al final no acaben de resoldre el problema a satisfacció de ningú, per als descomptes de resident dels vols entre illes, i aplicar-los en un sistema de declaració dels vols entre illes i sense que impliqués una tarifa única i universal dels residents i dels no residents que significués un preu de caràcter polític, possiblement inferior als que en aquest moment tenen els costos estructurals de realitzar aquest servei entre illes, però que no donaria uns costos possiblement molt superiors per a l'Estat dels que en aquests moments li costa el descompte de resident. Una fórmula així ja va ser plantejada per la consellera Cabrer, ja fa uns anys, al ministeri, va faltar molt poc per arribar a un acord en aquest sentit, igual aquest via seria positiva de tornar-la a analitzar, a estudiar i m'agradaria conèixer la seva opinió.

Hi ha una pregunta concreta que demana quin paper jugaria l'aeroport de Palma en tot el sistema de declaració de servei públic, i li explicaré per què li faig aquesta pregunta, perquè evidentment pot semblar una mica estrambòtic incorporar l'aeroport de Palma a un sistema de connectivitat de les illes menors. En aquest moment crec que és una cosa que ha estat positiva, crec que ha estat bona i ho hem de celebrar, és a dir la incorporació d'Air Berlin a l'Aliança internacional Oneworld, ha fet que evidentment el paper de *hub* de l'aeroport de Palma per a les illes menors s'hagi incrementat i, per tant, les oportunitats, tot i que el preu dels vols entre illes perjudiquen que la connectivitat sigui efectiva, la incorporació d'Air Berlin a Oneworld permet una millor connectivitat a través del *hub* a poder volar amb codi compartit amb Ibèria Air Berlin.

Un punt que també compartim i demanàvem, és a dir, el punt tres dels tretze punts que vostè plantejava a la ministra, la possibilitat d'establir un codi compartit en els vols entre illes, és a dir que el mateix serveixi per volar amb les distintes companyies que operin la ruta, cosa que ja sé que és molt difícil, però estaria bé que ho poguéssim aconseguir, amb els vols a la península per millorar la nostra connectivitat internacional en aquest sentit, per açò li plantejava, quin paper jugaria l'aeroport de Palma dins aquest sistema de lògica de codi compartit de les companyies. És a dir, si vostè considera que podrien millorar la connectivitat de Menorca i d'Eivissa amb la península internacional a través d'aprofitar un mecanisme de codi compartit.

Per una altra banda, també la lògica, aquestes preguntes estan formulades ja fa un temps, considerar que la declaració de servei públic incorporés també els vols de Mallorca, de Palma amb la península, podia fer possible davant la Unió Europea aconseguir la declaració d'OSP de les illes menors, és a dir, si feim un paquet, si haguéssim fet un paquet únic de negociació, Menorca, Mallorca i Eivissa amb la península, evidentment hagués estat molt difícil, per no dir impossible, que la Unió Europea hagués acceptat aquesta declaració. Estic segur que açò vostè ho comparteix, evidentment s'ha triat un altre camí. Per tant, en aquest sentit bé està que es vagin fent les declaracions una a una per impedir que la macrocefàlia, la gran connectivitat que té Mallorca perjudiqués les possibilitats de les illes menors.

En aquest sentit vostè ja ha aclarit el mecanisme quin era, el compartim i, per tant, simplement m'agradaria saber quin paper juga el *hub* de Palma en aquest sentit.

Finalment, i ja sé que és complex, en aquests moments sé que està en negociació, però una de les coses que segur que compartim és que hauríem d'aconseguir que les declaracions de servei públic que s'estableixin, en aquests moments la de Menorca amb Madrid i la possible d'Eivissa amb València, resolguin els problemes de connectivitat bàsiques dels ciutadans de les illes menors amb la península o intentem, per açò és complex i per això crec que la declaració val la pena que la facem a poc a poc perquè sinó ens podem equivocar, intentem no penalitzar més de l'imprescindible la capacitat de competència de les companyies aèries, especialment en temporada d'estiu; és a dir que no facem un mecanisme de declaració que pugui impedir que les companyies aèries es retreguin i deixin d'operar aquestes companyies perquè evidentment si vestim el sant de la connectivitat diària i castigam la connectivitat turística podem prendre mal l'economia de les Illes i especialment de les menors.

En aquest sentit per açò, m'agradaria que m'expliqui quines cauteles, quins mecanismes considera vostè que serien possibles per tal d'evitar aquesta situació més enllà de declarar només la declaració de servei públic la IATA d'hivern.

És a dir, per tant, les preguntes que li formulava a part del rol de l'aeroport de Palma com *hub* de les Illes que amb el codi compartit podria jugar, li demanava, per tant amb aquestes cauteles de caràcter administratiu que vostè consideri que haurien d'incorporar *grosso modo* les declaracions de servei públic per evitar els monopolis de *facto*, com pràcticament ha succeït en els vols entre illes.

I finalment, a quines rutes considera convenient que s'han d'establir mecanismes de compensació econòmica a través d'un concurs públic d'adjudicació? És a dir, a partir dels estudis que vostès han fet, quines considera que el mercat, tot i que hi hagi un paraigua de declaració, serà capaç de respondre per si mateix i quines faran falta, com s'ha vist i per açò s'ha posat als pressuposts generals de l'Estat, que és necessari incorporar recursos en el cas de Menorca amb Madrid.

I també, si vostè considera que el sistema tarifari, no li deman la tarifa de cadascuna de les rutes, sinó que li deman si considera que és bo establir un preu únic a les declaracions de servei públic, un preu màxim, o bé un preu mitjà, el sistema, que crec que ha fracassat, de la declaració de servei públic que en aquests moments opera en els vols entre illes; és a dir, si fixaríem un sostre permetent un marge per avall de les companyies per poder competir; si establiríem un preu únic, universal o no, i/o bé un preu de referència amb un marge de joc per a les companyies per fer, dins els límits que marca la declaració, un joc d'ofertes comercials.

Açò en el sentit, les rutes que jo li havia demanat que considerava el Govern que eren sensibles de poder ser declarades servei públic, tant entre illes com amb la península, i el cas, també m'agradaria que m'especificués, si l'opció de la reducció que planteja el Govern de les Illes Balears, de la reducció del 25% de les tarifes dels vols entre illes, implica mantenir el sistema de bonificació del 50% o bé concedeix simplement aquesta reducció del 25% per als residents i no residents i, en tot cas, si considera viable estudiar la possibilitat de transvasar, quan la Sra. Cabrer era consellera de Foment del Govern del Sr. Matas, si era possible estudiar transvasar els recursos generosos que l'Estat dedica a compensar els ciutadans de les illes per motius de residència en els vols entre illes, transvasar-los diguéssim a un altre mecanisme similar al que en aquests moments es planteja per als vols de Menorca a Madrid i d'Eivissa a Madrid, és a dir, a través d'aportar aquests recursos a un concurs públic amb una tarifa universal per a residents i no residents, envoltant d'aquests simbòlics 30 euros, que evidentment no és la tarifa necessàriament exacta de 30 euros, sinó d'un valor aproximat, que és el que satisfà les demandes dels ciutadans de les illes menors.

LA SRA. PRESIDENTA:

Li contesta el Sr. Conseller de Turisme i Esports, per un temps de dotze minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Gracias, Sra. Presidenta. Voy a intentar contestar alguna de las cuestiones que he podido tomar nota. El primero de los puntos que ha mencionado son los precios *entre illes*; bueno, aquí es uno de los asuntos en los que se ha trabajado con todas, en general, las fuerzas políticas y sociales, y se ha realizado una petición de revisión de tarifas. La tarifa actual entre Palma-Maó, Maó-Palma, es de 86 euros; Palma-Eivissa, Eivissa-Palma, 86 euros; Eivissa-Maó, Maó-Eivissa, 118 euros, y se ha propuesto una nueva tarifa que es de 60 euros en los dos primeros, es decir Palma-Maó, Maó-Palma, Palma-Eivissa, Eivissa-Palma, y de 92 euros en Eivissa-Maó, Maó-Eivissa, esto es una petición reiterada y es una de las peticiones que le fueron entregadas por escrito a la ministra de Fomento en la reunión que tuvimos para entregarle ese documento, que comento que fue trabajado juntamente con la plataforma, con los consells insulars y con el Govern balear y alguna que otras asociaciones civiles.

En cuanto a lo que ha comentado usted en relación al aeropuerto de Palma, bueno, el *hub* de Air Berlin y del aeropuerto de Palma implica escalas en Palma, pero bueno, nosotros apostamos realmente por las líneas directas entre Menorca y Eivissa. Entonces, bueno, todo lo que puede ocurrir positivo en el aeropuerto de Palma es positivo, pero realmente, sinceramente, yo no alcanzo a ver la relación más allá de que en una posible futura organización de una posible autoridad aeroportuaria en la que estén representados los distintos aeropuertos, pues pueda hacer un poco de frente común y tal, pero realmente no alcanzo sinceramente a entender la relación que hace usted, porque si habla de *hub*, que está fenomenal, pero la misión del *hub* es totalmente distinta a la que nosotros buscamos que es la conexión directa con Menorca y con Eivissa.

En cuanto al código compartido, la verdad es sólo juega si hay varias compañías que operan en concurrencia y en libre mercado. Y entonces, bueno, pues si se da ese caso, que todavía lo tenemos que ver, pues evidentemente es muy posible que se consiga el código compartido, y es algo que también fue presentado y solicitado a la ministra en esa reunión.

En cuanto a sus preocupaciones sobre la libre competencia en temporada veraniega, pues no se preocupe, la verdad es que no hay condiciones para una OSP en temporada alta, ya que la intervención pública sólo se da cuando no hay concurrencia y libre competencia, que venía a ser la excepción a la regla general de la libre competencia. Entonces, vamos, la temporada veraniega yo creo que precisamente no hay que preocuparse por la temporada veraniega, podemos preocuparnos cuando algunas compañías pretenden ejercer lo que se llama la competencia ruinosa y romper un poco el mercado en general, pero por lo que usted ha dicho he entendido que no se refería a esto, usted se refería a otra cosa, entonces realmente no lo considero preocupante.

Y luego, realmente en cuanto a la capacidad de las aeronaves, pues van sobradas, Vueling tiene aeronaves de más de 180 pasajeros y Ryanair también.

Entonces, bueno, estos son un poco los puntos que creo que le preocupaban.

Y en cuanto a determinadas características o posibles pactos futuros no puedo entrar. En estos momentos se está negociando todo el tema de las frecuencias, las tarifas, el número de movimientos, los retrasos máximos, los criterios de calidad, tarifas máximas o tarifas de referencia, todo esto es una cuestión que el día 9 se tiene que continuar negociando y que lógicamente es absolutamente imposible que ahora nosotros avancemos porque no debe ser así y no lo podemos hacer.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica intervé el Sr. Borràs i Barber per un temps de cinc minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Miri, li agraeisc que em parli que vostès aposten per les línies directes, és precisament allò que pretenia que vostè m'expliqués. Si dins el mapa de necessitats que preveia el Govern de les Illes Balears, es refermaven en la necessitat i conveniència que les illes menors tinguessin sortides directes en les principals destinacions de la península, o preveien vostès la possibilitat que a través del *hub* de Palma tinguessin suficient cobertura per a les destinacions principals de la península, i si poguessin ser interpretades pel Ministeri de Foment, per la Direcció General d'Aviació Civil, com suficientment cobertes les necessitats. Li ho dic perquè aquest plantejament més d'una vegada ha estat fet pels responsables del Ministeri de Foment. I, per tant, no és que sigui una cosa que sigui impossible, sinó que evidentment aquesta sensibilitat..., vostè n'ha fet referència fa una estona, la compartim, molt és que el Ministeri de Foment entengui el problema i la necessitat, perquè moltes vegades des de la distància, des de la capital d'aquest país és molt difícil que entenguin les necessitat de connectivitat de les nostres illes.

Efectivament, pel que fa als preus de les tarifes dels vols entre illes que vostès han demanat a Madrid, efectivament si vostès han demanat una reducció del 25%, el punt 2 del memoràndum de 13 punts a què vostè també hi ha fet referència, parla de la fixació d'un preu únic en els bitllets dels vols entre illes, i vostè m'ha dit que açò sortiria per una tarifa de 60, si és un 25% de 87 és una mica més que 60, no és una qüestió de xifres. Si la tarifa és tan per a residents, com per a no residents d'uns 60 i 62 euros, evidentment és una qüestió, si la (...) és 62 euros una tarifa que surti en el mercat, però que després s'aplica la bonificació del 50% de residència, evidentment per als residents significa una tarifa molt més raonable, molt més acceptable i evidentment per davall segurament de cost efectiu de l'operació aeronàutica, però evidentment sí que donaria satisfacció a les demandes dels residents.

Però li reiter, hi ha un altre mecanisme que m'agradaria que elaborés, és un mecanisme que defensa la Plataforma del transport aeri, que és un únic preu universal, tant per residents com per a no residents, a partir del concurs públic, traslladar els recursos que en aquests moments els pressuposts generals de l'Estat destinen als descompte de residents dels vols entre illes. Són molts de recursos que no donen resposta a les necessitats dels ciutadans i que gastats d'una altra manera tal vegada donarien més satisfacció i millorarien també l'ocupació dels vols, perquè evidentment en reduir la tarifa no només als residents, sinó també als visitants turístics i altres ciutadans, podríem millorar l'ocupació i per tant, a la llarga podríem aconseguir, creant dinàmiques de més ocupació dels avions, poder reduir els costos dels recursos públics que s'han de destinar al transport aeri entre illes.

Jo no li demanava tampoc que em digués preus de les tarifes, de les possibles declaracions entre Menorca i Madrid, València i Madrid i els hipotètics en altres destins. Li demanava simplement, dels seus estudis quina opció és la més favorable, segons el parer del Govern de les Illes Balears, quin sistema tarifari s'hauria d'establir en aquestes declaracions, perquè evidentment amb un model de declaració..., amb un sistema de tarifes de referència és una cosa, un model de declaració amb una tarifa única és una qüestió totalment distinta. Són dos models, evidentment cada un té avantatges i dificultats, i hauria estat bo conèixer l'opinió del Govern. Entenc que vostè està immers en un procés de negociació amb el Ministeri de Foment, determinades coses per la lògica de les negociacions el comprometrien excessivament i entenc que vostè no ho vulgui fer, però sí que m'hauria agradat que es decantés per un model teòric de declaració que fos el millor per a les nostres illes.

Gràcies, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica intervé el Sr. Conseller de Turisme i Esports per un temps de cinc minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Efectivamente, son dos cosas distintas la conexión directa de las islas menores y la conexión vía *hub* con Mallorca. Ahora he entendido un poco por dónde iban los tiros. Realmente es interesante que vía *hub* de Mallorca puedan llegar las islas menores a todas partes. Y nosotros evidentemente, ... ahora nuestra máxima preocupación y ocupación es la conectividad de Menorca y de Eivissa, pero evidentemente también estamos trabajando el *hub* de Mallorca. Pero le tengo que ser sincero, en estos momentos las quejas, preocupaciones, solicitudes que nos están llegando son por Menorca y algo de Eivissa, las conexiones directas. Realmente el menorquín y el ibicenco nunca han tenido problemas de conectarse vía Mallorca. Su gran preocupación y su gran derecho olvidado es la conexión directa. De todas maneras, tomo nota de su sugerencia.

Me alegro de que las tarifas de las OSP entre islas y nuestra solicitud de reducción le satisfaga. El tema del precio único de las compañías que operan es algo que también hemos pedido, sé que es algo realmente solicitado también y también estamos de acuerdo.

Y cuanto a lo que estamos negociando. Me tiene que comprender, no le puedo dar mucho, las frecuencias ya he dicho dos de ida y dos de vuelta, es algo que estamos pidiendo y entiendo que se va..., pero no tenemos cerrado todavía temas de tarifas ni de precios. Estamos luchando por precios que sean asequibles tras la aplicación de los descuentos. Entonces yo creo que si al final lo conseguimos saldrán precios bastante razonables. Pero estamos en pleno proceso negociador, a parte que tenemos un compromiso de confidencialidad y realmente creo que podría ser muy perjudicial para el proceso negociador avanzar en qué momento estamos en relación a los precios.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies.

8) Pregunta RGE núm. 1748/12, de l'Hble. Diputat Sr. Damià Borràs i Barber, del Grup Parlamentari Socialista, relativa a obligació de servei públic (VIII).

Per formular la pregunta RGE núm. 1748/12, sobre obligació del servei públic, intervé el diputat Sr. Damià Borràs i Barber del Grup Parlamentari Socialista per un temps de deu minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies. Molt breument. El Sr. Conseller ja s'hi ha referit reiteradament, fins i tot en algun moment han treballat conjuntament amb la plataforma El transport aeri ofega Menorca i que hem de recollir propostes de la plataforma. Per tant, jo voldria d'alguna manera..., hem sentit el president avui matí, vostè mateix que considera que les manifestacions popular d'allò que la gent considera uns drets democràtics..., hi ha diversió d'opinions. Jo simplement em referia a la reivindicació ciutadana, a l'esforç que la societat civil ha fet en defensa d'un dret a volar a un preu just i amb unes freqüències d'horaris i rutes suficients i en aquest sentit reivindicar la feina de la plataforma del transport aeri, vostè ja ho ha avançat d'alguna manera, quin era el paper que havia jugat la plataforma, moviments que en aquests moments estan naixent similars a l'illa d'Eivissa i que crec que han ajudat i molt a fer comprendre entre tots la necessitat de donar una resposta suficient i satisfactòria a les necessitats dels ciutadans de les nostres illes.

En aquest sentit també vostè s'hi va comprometre públicament en seu parlamentària ja fa uns mesos. Li he de recordar que Menorca va signar dia 30 d'abril del 2011 entre totes les forces polítiques que es presentaven a les eleccions al Consell Insular de Menorca i al Parlament de les Illes Balears, a un pacte d'acció per al transport aeri i que demanava en el seu punt 2, que crec que és molt important, perseguir la col·laboració entre tots els partits polítics signataris, amb la intenció de consensuar el camí tècnic legal, capaç d'acabar definitivament amb la precarietat i carestia del transport aeri que

discrimina injustament els menorquins, impeding el normal desenvolupament de la seva activitat social i econòmica. En aquest sentit lògicament és responsabilitat del Govern, que per açò va ser elegit democràticament, dur endavant les negociacions i tirar endavant les possibilitats de resoldre aquest problema.

En tot cas crec que pensam que hi ha un ample marge de consens, no només polític, sinó també social per tal de resoldre aquest problema, li deman en la mesura, ja sé que no és processalment el moment més idoni per establir aquest debat, però sí abans que es consumi el sistema de declaració Menorca-Madrid i València-Madrid i possiblement les que *a posteriori* es poguessin elaborar, mantenir aquesta via oberta de diàleg amb la Plataforma del transport aeri, amb les altres entitats cíviques que estan preocupades per resoldre els problemes de la nostra connectivitat, evidentment també obrir les portes per aconseguir que allò que s'avanci, serà difícil, complex i dur, ho puguem fer a través del màxim consens polític, perquè marge n'hi ha, estam d'acord amb la majoria de coses, sabem que és molt difícil. En aquests moments tenim un primer compromís per tirar endavant les declaracions de Menorca-Madrid i Eivissa-Madrid, és un primer pas, la gent en demanarà molts més, però crec que hem d'avançar i fent el camí conjuntament evitarem molts problemes i aconseguirem guanyar credibilitat davant la societat de les nostres illes.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Li contesta el Sr. Conseller de Turisme i Esports per un temps de deu minuts.

EL SR. CONSELLER DE TURISME I ESPORTS (Carlos Delgado i Truyols):

Gracias, Sra. Presidenta. Bueno, ya le he comentado un poco la relación que creo es bastante cordial y ha sido productiva con El transporte aéreo *ofega* Menorca y realmente el día 31 de agosto en el Foro *Illa del Rei* ya tuvieron ocasión de compartir con el presidente y con el director general Antonio Deudero, que nos acompaña. El 28 de septiembre estuve reunido con Antonio Soler y nos comprometimos en esa reunión a trabajar conjuntamente en el documento que se preparó, documento que fue presentado el 24 de enero a la Sra. Ministra.

Por otra parte el director general ha estado en numerosas ocasiones en contacto con ellos, personal o telefónicamente, con lo cual yo creo que realmente esta plataforma ha hecho los deberes. Nosotros creo que también, todas sus peticiones han sido recogidas en el documento y el documento le fue entregado a la ministra. Han empezado a venir resultados, como el presupuesto de los 600.000 euros para la OSP de Maó. Hemos cumplido también haciendo las enmiendas a la Ley de presupuestos. Y estamos en esa línea de colaboración y por supuesto al agradecimiento a la plataforma El transporte aéreo *ofega* Menorca.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de rèplica intervé el Sr. Borràs i Barber per un temps de cinc minuts. En torn de contrarèplica no vol apuntar res més el Sr. Conseller?

Doncs perquè quedi constància en el *Diari de Sessions* d'aquesta comissió, l'elecció del càrrec del vicepresident de la comissió, d'acord amb el que preveu l'article 43.5 del Reglament del Parlament i atesa la renúncia al càrrec de vicepresidenta de la comissió Sra. Conxa Obrador, s'ha proclamat per unanimitat i alterant l'ordre del dia de la sessió d'avui, d'acord amb el que disposa l'article 73.2 del Reglament de la cambra.

I voldríem també, una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, agrair la presència del Sr. Conseller i dels alts càrrecs que l'han acompanyat.

I no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS
