



DIARI DE SESSIONS DE LA **COMISSIÓ DE TURISME** DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL. PM. 352-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2014

Núm. 58

Presidència
de l'Honorable Sr. Josep Torres i Cardona

Sessió celebrada dia 10 d'abril del 2014

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA del Sr. Antonio Deudero i Mayans, director general de Ports i Aeroports de la Conselleria de Turisme i Esports, acordada per la Comissió de Turisme, a la sessió del 3 d'abril del 2014, i en relació amb el pla de treball aprovat per la Ponència d'estudi de la situació del transport aeri, per tal d'informar sobre la situació del transport aeri a les Illes Balears.

774

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats, començam la sessió d'avui, i en primer lloc demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Sí, Sr. President, Catalina Palau substitueix José María Camps.

EL SR. BONED I ROIG:

Sr. President, Joan Boned substitueix Pilar Sansó.

Compareixença del Sr. Antonio Deudero i Mayans, director general de Ports i Aeroports de la Conselleria de Turisme i Esports, acordada per la Comissió de Turisme, a la sessió del 3 d'abril del 2014, i en relació amb el pla de treball aprovat per la Ponència d'estudi de la situació del transport aeri, per tal d'informar sobre la situació del transport aeri a les Illes Balears.

EL SR. PRESIDENT:

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la compareixença del Sr. Antonio Deudero i Mayans, director general de Ports i Aeroports, acordada per la Comissió de Turisme a la sessió del 3 d'abril del 2014 i en relació amb el pla de treball aprovat per la ponència d'estudi de la situació del transport aeri, per tal d'informar sobre la situació del transport aeri a les Illes Balears.

Assisteix el Sr. Antonio Deudero i Mayans, director general de Ports i Aeroports. Té la paraula el Sr. Antonio Deudero i Mayans per fer l'exposició oral sense límit de temps.

EL SR. DIRECTOR GENERAL DE PORTS I AEROPORTS (Antonio Deudero i Mayans):

Moltes gràcies, president. Moltes gràcies, diputats i portaveus dels grups polítics. Abans de començar amb la meva intervenció voldria donar un agraïment per la oportunitat que se'm brinda per comparèixer a la Comissió de Turisme del Parlament. Esper i desitj que la meva intervenció pugui ajudar a donar llum sobre l'objecte de la ponència en el marc de la qual la meva intervenció té lloc, i que es titula "La situació del transport aeri a les Illes Balears".

El meu desig és un, i és que tot el que ara exposaré i es pugui debatre amb posterioritat es pugui tenir en compte amb la finalitat de poder elevar les pertinents conclusions en el marc d'aquesta ponència. En conseqüència, moltes gràcies.

Abans d'entrar en el tema objecte de debat avui voldria donar dues qüestions prèvies, perquè hem de circumscriure molt bé de què hem de parlar avui. Primer, el fet que aquesta matèria és d'especial rellevància per a les Illes Balears, el fet de la connectivitat, el tema del transport aeri a les Illes Balears; però aquesta matèria, com vostès saben, no és una competència transferida a la comunitat autònoma, és una competència exclusiva de l'Estat. Això és molt important deixar-ho clar des del primer moment, perquè la meva intervenció serà profusa i detallada fins i tot per tenir clar quina és la idea, quina és la

situació concreta a les Illes Balears a nivell de transport aeri, i en el fragor d'aquest debat polític, d'aquesta discussió, d'aquestes notes que es puguin donar, a vegades es pot perdre la perspectiva que no és una competència que s'executi directament per la CAIB. En conseqüència hem de fer menció que dins aquest discurs dialèctic que pugui haver-hi avui estam parlant sempre i en tot cas de qüestions que no executa directament el Govern de les Illes Balears, i aquest tema ja dóna clarament el paradigma de la qüestió que debatem avui, i ha de mesurar la meva intervenció i també, entenc, la de totes les reflexions que es puguin fer avui. Aquest argument concret serà el que sortirà cada vegada a la palestra, és a dir, qüestió que sempre tenim damunt la taula, perquè la capacitat executiva no existeix en aquestes matèries. Com que això jo som coneixedor que els presents avui també ho saben, ens obliga a donar major accentuació a aquesta circumstància per tenir-la en compte.

En segon lloc, i això vull dir-ho, no eludiré el debat aprofundit sobre la matèria. No es pensi qualcú que el fet de dir el que acab de comentar signifiqui eludir el debat o la qüestió de les dades que després reflectiré a la meva intervenció.

Dit això hi ha un segon punt previ, i és que crec molt important deixar clara una premissa, i és el fet que la connectivitat i la situació del transport aeri és un tema estratègic i prioritari dins l'àmbit del dia a dia del Govern de la CAIB, i concretament de la direcció general que tenc l'honor de dirigir ja des de fa pràcticament tres anys. Per què dic això?, perquè hi ha una circumstància que es dóna en aquest tema, i és el fet que, com a situació, com a qüestió estratègica, es tradueix com que es considera un problema. Nosaltres no veim la insularitat com un problema, la veim com una situació específica que ha de tenir un tractament diferenciat, però no com un problema *per se*. En conseqüència, el fet que els territoris no peninsulars tinguin connotacions específiques i diferenciades a les del continent, com diuen a Canàries, o a les de la península, com deim aquí, com aquesta circumstància ha de ser tractada però no considerada com un problema com a criteri general, que és el que a vegades es vol fer interioritzar en aquesta matèria.

Existeixen mesures específiques que precisament tracten aquest tema de forma diferenciada en els territoris no peninsulars, i a aquestes circumstàncies ens referirem a continuació. I existeix també, i això és un tema molt important, un comparat dins el nostre territori d'Espanya dels territoris no peninsulars, dels territoris insulars com Canàries i de territoris no peninsulars com Ceuta i Melilla, i també un comparat a l'àmbit de la Unió Europea, que, quan un fa una visualització del comparat, fa que ens situem realment on són i estan les coses, i no desvirtuar en absolut la valoració que es pugui fer del que tenim a les Illes Balears a nivell de transport aeri.

Dites aquestes dues qüestions prèvies pas, idò, a fer un resum detallat de trànsit aeri i connectivitat.

Balears. Les Illes Balears, com tots vostès saben, depenen del sistema aeri per a la seva connectivitat. A més a més, no només per aquesta circumstància cap al resident, el 90% del turisme, que és la nostra primera font de riquesa, ve per via aèria. En conseqüència aquestes dues circumstàncies ens donen clarament la importància del trànsit aeri i de la connectivitat, i el fet insular de les Balears condiciona clarament aquesta connectivitat, tant del resident com del turista. Són temes recurrents, que preocupen molt l'opinió pública i que tenen gran repercussió en els mitjans de comunicació regionals, amb una incidència més forta, si cal, en les dobles insularitats de Menorca i Eivissa, o fins i tot en la triple insularitat de Formentera, que depèn de l'aeroport d'Eivissa per a la seva connectivitat amb la resta d'Espanya i amb la resta del món.

En aquest marc són diverses les qüestions recurrents: existència o no de rutes concretes, domèstiques i internacionals, amb les nostres; les freqüències que ens enllacen amb aquestes rutes existents; preu dels bitllets o tarifa, res a veure amb el tema de taxa; o situació específica, dates assenyalades, com poden ser ponts, festes de Pasqua, de Nadal, etc., amb una gran demanda puntual i extraordinària per a dies concrets del calendari anual. Podem dir que de cara a l'opinió pública, i també se'n fan eco els mitjans de comunicació, el missatge és que Balears pateix una mala connectivitat a causa d'una desproporcionada alçada de preus, una falta de rutes permanent amb altres destinacions, i que una falta d'oferta de places d'avió que impedeix que arribin turistes a les Illes provoca que els hotels hagin de tancar. Al temps, en aquest punt, es dona la paradoxa que des del sector del transport aeri es fa la reflexió inversa, és a dir, que no hi ha producte, no hi ha places hoteleres i, en conseqüència, no hi ha demanda perquè els operadors aeris puguin oferir places cap a Balears com a destinació final.

Amb aquesta compareixença el que pretenc és fer una imatge fidel i lleial cap a la realitat del que té Balears avui per avui en el referent a la connectivitat aèria. Totes les dades que donaré són actuals, essent que els preus o el tema tarifari de bitllets domèstics nacionals que donaré són dins l'àmbit de la no-declaració de servei públic, és a dir, excepció feta de l'OSP entre illes, que està intervinguda i en conseqüència tothom sap quin és el preu de referència, i l'OSP Menorca-Madrid, perquè també està intervinguda, per a la resta de trajectes domèstics nacionals a rel de l'informe del creat Observatori de preus, que la darrera informació que tenim és de l'any 2012 i és clarivident, perquè ens dona clarament, en un any que ja es tenia la idea que els preus eren cars, quins són els preus mitjans de venda de bitllets i, en conseqüència, ens situarà un poquet el debat.

En aquest present document que tenc la possibilitat de llegir en seu parlamentària es resumeixen també les dades de l'activitat aèria de les Illes Balears per a tot l'any complet més proper, que és el 2013, darrer any complet i tancat per part dels proveïdor de serveis aeroportuaris, AENA, i per part de la Direcció General d'Aviació Civil del Ministeri de Foment. Són dades obtingudes del resultat dels treballs i les reunions de la Comissió Mixta de seguiment de les OSP interinsulars i a l'OSP Menorca-Madrid ministeri-comunitat autònoma, on anam acompanyats d'un representant de cadascuna de les dobles insularitats del Consell d'Eivissa i del Consell de Formentera, de Menorca, respectivament, i també de la informació dels tres comitès de rutes que d'ençà del mes de 2012 ja estan en marxa,

i en aquestes reunions amb els aeroports de Palma, de Maó i d'Eivissa, conjuntament també amb Formentera, tenen estadístiques oficials fidedignes i fiables que el proveïdor de serveis aeroportuaris espanyol AENA facilita i publica periòdicament d'una altra banda a través de la seva pàgina web.

Així també hem tengut en compte l'informe del novembre del 2012 de l'Observatori de preus, de manera que tenim dades que hem de recordar en aquest sentit que són de caire classificat i amb reserva de confidencialitat, i això per un criteri molt clar: la circumstància respecte dels preus de venda de bitllets concrets que cada aerolínia facilita a la Direcció General d'Aviació Civil perquè és l'òrgan titular de la competència és una informació fiscalitzadora que pot donar llum a un sistema de lliure competència i desvirtuar precisament aquesta lliure competència. Per fer un símil, és com si un particular donàs dades de la seva activitat empresarial a l'Agència Tributària, i un tercer, agafant les dades de l'Agència Tributària, les fes públiques de manera oberta; en conseqüència podria donar informació sensible cap a altres sectors, cap a altres empreses, i això és una realitat que hem de tenir en compte.

Hem distingit una sèrie de qüestions per concretar la presentació. Primer un criteri bàsic: distingir entre temporada alta i baixa; una segona, la connectivitat a nivell domèstic a l'hivern, que és quan hem de ser més cauts, per a cada un dels tres aeroports, Palma, Maó i Eivissa: el cas específic de l'OSP Menorca-Madrid, el cas específic de l'OSP entre illes, així com una comparativa 2012-2013 del trànsit de passatgers en operació i mercaderia, les dades de la previsió de reserva d'*slots* i la realitat del que després han volat, i per un altre costat també el cas específic de les dates i els ponts en què hi ha una alta demanda.

I començ. Temporada alta. La temporada alta aeronàutica és un temporada que va amb els canvis d'ús horari, que són del darrer cap de setmana del mes de març fins al darrer cap de setmana del mes d'octubre. La temporada alta, com a criteri principal, hem de dir, amb la temporada alta tancada 2013, que batem rècords històrics; en conseqüència Palma, concretament, al llarg d'aquests mesos de març i abril 2013 ha sumat més de 21.467.804 passatgers; a Eivissa també s'han assolit els 5.504.255 passatgers; i a Menorca, 2.446.563 passatgers. Mai en la història dels aeroports de Balears havíem assolit aquestes quotes d'ús i de passatgers com a trànsit cap a Balears, amb entrada i sortida a Balears. Les instal·lacions aeroportuàries ha fet feina d'aquesta manera a ple rendiment, al cent per cent del rendiment.

A més a més és digne de menció el fet que s'ha aconseguit com a segon criteri prolongar, aquest any 2013 que ha acabat, la temporada turística més enllà de les dates habituals dels tres mesos més forts de la temporada, que a criteri del sector diuen *hard season*, juliol i agost. Són concretament la traducció de forma general en un increment de passatgers transportats, destacant de forma significativa els produïts en el mes de maig, com mostren les següents dades. Mallorca: hem aconseguit incrementar el mes de març 2013 en un 2,4%; mesos de maig i juny, un 6% i un 1,4% respectivament; i un mes d'octubre amb un increment d'un 3,1%; és a dir, que com a fet desestacionalitzador tenim primeres dades que ens indiquen que efectivament allargam un puntet la temporada amb increment de passatgers a Mallorca. Eivissa: mes de maig, un 12,5% d'increment; mes de juny, un 7,3% d'increment; mes de setembre, un 3,5% d'increment; mes d'octubre, un 10,6% d'increment. Menorca: mes de maig, un 11,7% d'increment; mes de juny, un 5,9% d'increment; mes de setembre, un 1,2% d'increment.

Situació específica de cada aeroport. Aeroport de Palma de Mallorca. El trànsit de passatgers es compon d'un 23% nacional i un 77% internacional de mitjana anual per a l'any 2013. Internacional: l'any 2013 s'ha produït un increment entre el 6 i el 44% del trànsit aeri amb els mercats nòrdics, objectiu del pla biennal, respecte de la temporada 2012; el mercat britànic s'alça amb un 7,88% d'increment, i l'alemany amb un 4,24%; s'ha detectat un lleuger descens de passatgers d'un 2,81% en la connexió amb Àustria. Nacional: al mercat domèstic la tendència ha estat a la baixa, el nombre de passatgers s'ha reduït en temporada alta un 18%, si bé aquesta pèrdua en nombres globals ha quedat compensada i superada en 72.000 passatgers per l'increment descrit en el trànsit internacional.

És important assenyalar i recalcar que aquesta davallada del passatger nacional es produeix, del 18%, en temporada alta, quan les freqüències són múltiples i el ventall tarifari enorme. L'oferta és gran i els preus molt competitiu. La conclusió que ens dona aquesta circumstància de la davallada del trànsit nacional en temporada alta és que no té res a veure amb el preu dels bitllets ni amb l'oferta tarifària ni amb l'oferta de vols, sinó amb una situació econòmica general del país, que el 2013 era la que és i ja supòs que en són ben conscients els membres de la comissió, i no insistiré en aquest tema, però no es deu a una falta de connectivitat, o de tarifes elevades o desorbitades, per preus de bitllets inassumibles; en temporada alta això no passa.

Aeroport d'Eivissa. El trànsit de passatgers es compon d'un 36% nacional i un 54% internacional. A l'aeroport d'Eivissa a nivell internacional s'ha produït un increment que va d'entre el 3,7% fins al 30,6%, depenent del trànsit aeri dels mercats europeus respecte de la temporada del 2012. S'ha detectat un descens de passatgers d'un 2,1% en la connexió amb Àustria. A nivell nacional hem de dir que el mercat nacional ha tenguut un descens del 6,1%. No obstant això, i ben igual que en el cas de Palma, el resultat global és un increment del trànsit a Eivissa en la temporada alta 2013 d'un 2,8%. Reiteram aquí que les circumstàncies amb Eivissa en el tema del ventall tarifari i el número de freqüències i la connectivitat quant al mercat nacional és molt àmplia en tot el ventall tarifari i en conseqüència també elevem les conclusions que havíem dit abans per a l'aeroport de Palma a l'aeroport d'Eivissa, que no

té res a veure amb el tema de la connectivitat, sinó més aviat per una situació concreta econòmica d'Espanya.

Aeroport de Menorca. L'aeroport de Menorca distingeix un trànsit de passatgers d'un 44,9% nacional i un 55,1% internacional. L'internacional ha produït un increment de passatgers que va des del 7,9% fins al 90,5% a qualque ruta que abans no existia en el trànsit aeri en els mercats europeus de deu països respecte a la temporada del 2012. S'ha detectat un descens en el número de passatgers que va del 0,4% al 99,6% en d'altres vuit països, a pesar d'aquest fet el mercat europeu s'ha incrementat un 5,4%. I una nota: el percentatge elevat de més enllà d'un 90% es justifica perquè són rutes que un any existeixen i un altre no, respecte de majoristes de viatge que provoquen provar una nova ruta en un moment determinat i que per a l'any següent consideren que no ha donat fruits i la cancel·len.

Des del punt de vista de l'oferta de seients de places d'avió de la temporada d'estiu d'abril a octubre de 2013 les previsions de l'oferta superaren en tot cas la del trànsit real de passatgers i això de la següent manera per als tres aeroports: Palma, temporada d'estiu 2013, places ofertes per les aerolínies, 23.028.562; passatgers reals que finalment varen volar, 19.253.605, hi ha una diferència de places ofertes que no es varen ocupar de 3.774.000 places.

Eivissa, 600.427.751 places ofertes per les aerolínies; passatgers reals, 5.320.413; una diferència de places d'excés de places ofertes per les aerolínies d'1.107.000 places ofertes que no es varen ocupar.

Menorca, 3.021.140 places; passatgers reals, 2.348.000; diferència, 772.716 places no ocupades.

Aquestes dades són del proveïdor de serveis AENA, i podem veure que efectivament en tot cas l'oferta de places dels operadors aeroportuaris, de les aerolínies, ha estat sempre per damunt de la demanda final. En conseqüència, aquesta temporada 2013 -i ho hem vist en la història d'anys enrere- ha estat per damunt de la demanda.

En conseqüència, la conclusió és clara, no hi ha una manca d'oferta de places a nivell aeronàutic en la temporada d'estiu, la temporada alta a Balears a cap dels tres aeroports, no és cert.

La temporada d'hivern és el període de temps comprès entre l'últim diumenge d'octubre i el dissabte anterior a l'últim diumenge de març, abasta així els mesos de novembre complet i desembre 2013 i els mesos de gener a març de 2014. Això és el que es considera la temporada baixa aeronàutica i és el que ara explicaré.

A l'estudi que hem fet podem veure que les primeres dades corresponents ja als mesos de novembre de 2013 assenyalen una reversió d'una tendència negativa i marquen el que sembla una tendència de millora que es confirma en els mesos següents. Especialment destacables són els increment de passatgers de les dobles insularitats dels aeroports d'Eivissa i de Maó durant el mes de novembre de 2013, amb un increment del 12,4% i del 12,6%, respectivament.

La connectivitat de les dobles insularitats d'Eivissa i Menorca s'ha vist també reforçada quant al trànsit internacional com reflecteixen les dades de creixement d'aquest tipus de moviments. Novembre 2013, Eivissa, increment de trànsit internacional d'un 67,8% respecte del 2012 i de Maó d'un 26,4% respecte del 2012.

L'evolució de places i de moviments durant els mesos transcorreguts a la temporada d'hivern, així com a la comparativa de les dades previstes per AENA és la següent: previsió novembre 2013, Palma, 977.000 places, real volat 703.000; desembre 2013, previsió, 803.000 places; real, 593.000. Eivissa, novembre 2013, previsió oferta, 153.000 places; realment volades, 112.000; desembre 2013 per a Eivissa ofertes 148.978; realment ocupades, 108.000. Menorca, aeroport de Maó, novembre 2013, previsió, 97.492 places; realment ocupades, 61.062; desembre 2013, Maó, 88.324 de previsió i realment volades 54.900.

D'aquesta exposició de dades concretes es conclouen dues coses principalment: hi ha més oferta que demanda de places, en temporada baixa també, i per un altre costat, si ho miram en nombre de moviments, el nombre de moviments és inferior en nombre d'operacions que els anys anteriors.

Connectivitat a nivell domèstic, hem fet l'extrapolació de la situació a l'hivern dels aeroports de Palma, d'Eivissa i de Maó. Aeroport de Palma, l'aeroport de Palma manté la connectivitat amb la península en termes anàlegs als d'anys anteriors, llevat de qualque excepció, com pot ser un vol que hi havia i que no hi és, que és el Palma-Girona.

Destinacions, aeroport de Palma, connexions diàries, Madrid, 10 connexions diàries, hivern; Barcelona, 11; València, 6; Eivissa, 6; Menorca, 6; Sevilla, 2; Alacant, 2; Bilbao, Màlaga, Santiago, Granada, 1; Londres, 3; Dusseldorf, 3; Hannover, 2; Hamburg, 2; Berlín, 2; Colònia, 2; Liverpool, Bristol, París, Zuric, Frankfurt, Munic, Viena, Stuttgart, (...), 1 cadascuna d'elles, són connexions de Palma a l'hivern.

Trànsit domèstic, connexions domèstiques, hivern Palma, tenim connexions amb Barcelona, amb Madrid, amb València, amb Eivissa i Menorca a través de la Declaració de Servei Públic que obliga a l'hivern a tenir quatre connexions diàries com a mínim i estam a sis, dues per damunt del que obliga la Declaració de Servei Públic, la qual cosa és una excel·lent notícia, Alacant, Sevilla, Màlaga, Bilbao, Granada, Santiago, Astúries, Jerez de la Frontera, Santander, Saragossa, Almeria, guanyam Lleida i perdem Girona.

Aeroport d'Eivissa. L'aeroport d'Eivissa, ben igual que l'aeroport de Palma, hem fet un compartiu i manté la connectivitat en termes anàlegs als dels quatre, cinc anys anteriors. Destinacions amb Palma, 6 vols diaris, amb Madrid, 4 vols diaris; amb Barcelona, 5; amb València, 3; amb Alacant, 1, i 1 destinació internacional una vegada per setmana que és Londres.

Aeroport de Menorca, Maó, amb Palma, 6 connexions diàries gràcies a l'OSP; amb Madrid, 2 connexions diàries gràcies a l'OSP; amb Barcelona, 3 connexions diàries; amb València, 1 connexió diària, i amb Londres 1 connexió setmanal. Hem fet un comparatiu, cinc anys enrere, i és una situació anàloga al que ha tingut Menorca els darrers com a mínim cinc anys.

Passam ara i faré una exposició respecte del preu mitjà del bitllet de ruta, tarifa, del que normalment parlem de tarifa. Les rutes domèstiques Balears- península amb freqüències per setmana mitjana i preu mitjà de venda del bitllet, les últimes dades que tenim són del 2012 complet i són les facilitades per l'Observatori de Preus del Ministeri de Foment; és una tarifa que no està feta per simulacions, el Ministeri de Foment, Direcció General d'Aviació Civil té les dades del nombre de passatgers a través d'AENA i les dades de les vendes dels bitllets perquè té capacitat inspectora i supervisora i, per un altre costat, liquida el 50% del descompte de resident, en conseqüència sap fil per randa què és el que ha pagat cada passatger cada vegada que ha volat i que ha reclamat el 50% l'aerolínia de la part que correspon al ministeri.

La següent taula ens dona una idea general global, és un concepte que el ministeri ens dona i que jo entenc que és un poc peculiar i que no compartesc, però que és vera, és el fet que les rutes en global de Balears cap al territori peninsular ascendeix com a preu mitjà de venda de bitllets a 66,9 euros/bitllet. Això constata, amb criteris generals, un augment d'un 2,9% respecte del 2011. I faré menció d'una sèrie de dades, són dades de rutes que uneixen les Illes amb la península i la tarifa mitjana del bitllet de resident en el mes de desembre del 2012. Estam pendent de rebre de l'Observatori de Preus com ha anat el tema tarifari per l'any 2013 i encara no tenim l'informe detallat.

He de fer una menció, per lleialtat i per criteri de compromís amb Balears, farem explicació del tema tarifari, però hem de fer menció també que el ministeri ens exigeix confidencialitat perquè són dades subjectes a reserva -com he dit abans a la meva exposició- i en conseqüència les incloem per donar llum a fi que tothom quedi situat, però també exigim també aquesta reserva a fi que quedi dins l'àmbit de la comissió per aconseguir una bona feina i unes bones conclusions, però no perquè es faci un ús públic respecte d'aquestes dades.

Palma, Eivissa, Menorca, preu mitjà del bitllet 2012 amb d'altres destinacions: Palma-Madrid està entorn els 83 euros, aquests preus són els preus de venda, hi hem de fer el descompte del 50% per al que sigui resident; preu mitjà de Palma-Barcelona, entorn els 57 euros; Palma-València, entorn els 69 euros; Palma-Alacant, entorn els 92 euros; Palma-Sevilla, entorn els 63 euros; Palma-Màlaga, entorn els 74 euros; Palma-Santiago, entorn els 67 euros; Palma-Granada, entorn els 89 euros; Palma-Bilbao, 88 euros més o manco; amb Astúries, 79; Jerez, 76.

Eivissa: Barcelona-Eivissa, 50 euros més o manco; Eivissa-Madrid, 66 de mitjana; Eivissa-València, 54.

Menorca: Menorca-Barcelona, 58 euros de mitjana; Menorca-Madrid, 54 euros de mitjana.

Aquestes dades no són dades que hagi fet la Direcció General de Ports i Aeroports del Govern a través de simulacions, entrant a pàgines web a veure a quin preu de venda es fan aquests bitllets, sinó amb les dades contrastades i trillades i liquidades al 50% per part de la Direcció General d'Aviació Civil. En conseqüència, són dades específiques i concretes de la realitat tarifària.

La connectivitat de la ruta, i ara entram al cas específic de l'OSP Menorca-Madrid, es veu garantida a través de l'Obligació de Servei Públic que actualment cobreix la companyia Air Nostrum, obliga a un període d'operació constituït per primera vegada en la història en els mesos compresos entre l'1 d'octubre i el 31 del maig de l'any següent, ambdós inclosos. Aquesta ruta ha estat objecte d'un seguiment especial per part de la Direcció General d'Aviació Civil, que en té la competència, i també per part de la Direcció General de Ports i Aeroports del Govern balear i un representant de cadascun dels consells insulars d'Eivissa i de Menorca en el si de la Comissió Mixta Ministeri-CAIB. Tot està regulat i taxat, freqüències i preus. En el desenvolupament de la Declaració de Servei Públic no s'han detectat incompliments ni en qüestió de freqüències ni en qüestió de preus, s'han ajustat a l'establert a l'acord del Consell de Ministres del 15 de juny del 2012, el qual va aprovar la Declaració de Servei Públic de la ruta Menorca-Madrid.

El servei que es presta ha de ser com a mínim de dues freqüències diàries, quatre vols, durant tot el període, de dilluns a divendres: una de les freqüències serà a primera hora del matí i una altra a darrera hora de l'horabaixa. El primer vol del matí s'haurà d'iniciar entre les set i les nou i mitja i el darrer de l'horabaixa entre les set i vint-i-una trenta, hora local, tenint en compte les limitacions operatives de l'aeroport de Menorca.

Els horaris hauran de permetre als usuaris, qualsevol que sigui l'origen del vol efectuar una anada i una tornada el mateix dia amb un marge mínim de set hores en destinació. Els dissabtes i els diumenges la companyia fixarà lliurement els horaris, la capacitat mínima a oferir durant tot el període d'operació ha de ser de 90.000 places, criteris de qualitat.

Una vegada feta l'anàlisi dels primers mesos d'operació s'ha constatat un fort descens de la demanda, d'un 40% de passatgers menys respecte del període de l'any 2011. Això ha donat com a conseqüència -com saben vostès- que es faci un procés de revisió de la declaració de servei públic. Si bé la tarifa de referència de la Declaració de Servei Públic està fixada per l'OSP en 130 euros, la Comissió Mixta de Seguiment ens ha informat que la tarifa mitjana de venda del bitllet és de 72 euros per trajecte, el que fa 36 euros per als resident en aplicar-li el 50% de descompte.

És interessant fer un comparatiu pel que fa al preu o tarifa abans feta amb la que realitzava fins ara la mateixa companyia a la península. Air Nostrum, companyia que també donava el servei als vols Almeria-Sevilla declarat de servei públic: Almeria-Sevilla, preu del bitllet, 130 euros; distància recorreguda 313 quilòmetres. OSP Menorca-Madrid, preu del bitllet, el mateix, 130 euros; distància recorreguda, més del

dobles, 644 quilòmetres. Aquest comparatiu és simptomàtic per constatar la realitat d'una tarifa de referència que és més econòmica que una tarifa de referència per a una ruta declarada de servei públic a la península que té la meitat de la distància.

Sense perjudici que aquesta tarifa mitjana resultat de la venda efectiva de bitllets, la realitat del funcionalment de l'OSP ha estat que la demanda de passatgers s'ha situat -com he dit abans- en uns nivells baixos en relació amb el previst inicialment, 30.000 passatgers en el 2013 quan la previsió era superar els 50.000. En conseqüència, Menorca tenia una oferta per excés de 20.000 places a la ruta a Madrid que no han estat ocupades.

Això ha provocat el que ja coneixen vostès, el fet de la revisió i millora de la declaració de servei públic a la realitat de les necessitats constatades a Menorca on s'ha comprovat que preval la necessitat de l'insular, del resident menorquí, de connectar amb la capitalitat a primeríssima hora en lloc que sigui el resident a la capital a l'hora d'anar cap a Menorca. En conseqüència s'invertiran, precisament, els horaris amb pernocta d'una aeronau a Menorca, la qual cosa consideram que és una excel·lent notícia pel que fa a la declaració de servei públic que tenim aprovada Menorca-Madrid.

Cas específic de la declaració de servei públic interilles, acordada per Consell de Ministres, el 21 de novembre del 2003, es declaren de servei públic les rutes aèries interilles, no es troben en lliure mercat, hem d'insistir en aquest tema, es troben intervingudes per l'administració. Aquesta declaració es va veure provocada pel fet que la liberalització del mercat aeronàutic l'any 92 no donava satisfactòriament sortida a les necessitats dels residents a Balears. La tarifa de referència està fixada actualment en 93 euros, que són 46,50 per als residents amb l'aplicació del 50% del descompte, per a les rutes de Palma amb Eivissa i Menorca i tornada.

Ara bé, segons consta com a resultat del seguiment de la declaració de servei públic, la Direcció General d'Aviació Civil ens constata que la tarifa mitjana de venda real del bitllet interilles se situa en 84 euros pel que fa als trajectes de Palma a Menorca i a Eivissa i tornada, el que fa 42 euros per al resident amb el descompte del 50%.

L'evolució del nombre de passatgers transportats a Menorca i a Eivissa des de l'aeroport de Palma queda resumit de la següent manera: Palma amb Menorca, 195.118 passatgers 2013, una minva del 7,18% respecte de 2012; amb Eivissa, 328.985, una minva del 3%. El preu, com que es troba intervingut per la pròpia declaració de servei públic, no ha variat en els darrers anys de forma dràstica, és fals, en si mateix ha augmentat conforme a l'IPC i al preu del combustible; és a dir, la idea que a interilles hi ha hagut una pujada desproporcionada de preus és falsa perquè està intervinguda per l'administració, en conseqüència, no és correcte donar aquesta apreciació. Parlem de què la conclusió de la baixada de passatgers interilles no es a causa d'un suposat problema d'alça excessiva i desorbitada de preus sinó més aviat a una situació de crisi generalitzada que es viu en els darrers anys. Si això ho afegim al que he dit abans a la meua intervenció, que en temporada alta també ha minvat el nombre de passatgers nacionals on el ventall tarifari i d'oferta és amplíssim ens constata i ens confirma aquesta conclusió.

Trànsit de passatgers, operacions i mercaderies l'any 2013, i comparativa amb 2012. Obtenim dades positives per l'increment del trànsit de passatgers en tots els aeroports de les Illes Balears i això malgrat que en el conjunt de la xarxa nacional d'aeroports d'AENA s'experimenta un descens global en el nombre de passatgers d'un 3,5%, on destaca la forta caiguda del Madrid Barajas. Dins aquest entorn a Balears pujam.

Es constata també la tendència d'un descens en el nombre d'operacions, aquesta dada va acompanyada d'un increment de passatgers a Balears, en conseqüència ens indica dues qüestions estratègicament bàsiques en el sistema aeroportuari i aeronàutic: la primera, és el fet que les aerolínies optimitzen clarament la seva operativa, la qual cosa fa que utilitzen aeronaus més grosses, amb més places, que són més econòmiques per a l'operador en la ràtio despesa per passatger i, en conseqüència, aconseguix que l'aerolínia que presta el servei garanteixi la seva viabilitat i en conseqüència ens pugui garantir la connectivitat, perquè no són els governs que garanteixen la connectivitat, són les aerolínies.

Com a segon punt, el clar increment del factor d'ocupació de les aeronaus les quals amb menys operacions traslladen més passatgers, d'un factor d'ocupació envoltant d'un 50%, d'un 54% de mitjana, que és el límit on es fa una ruta viable perquè una línia consideri que ha de retirar aquesta ruta o no, hem passat de mitjana a un 78%, i això és molt important.

Tot això té un efecte de sanejament del sector indubtable, clar, manifest, fa viable i autosuficient el servei i des de la iniciativa privada. L'aerolínia, d'aquesta manera, aconseguix garantir la seva viabilitat i la seva progressió de cara al futur, a més, es veuen els primers moviments estratègics en el sector aeronàutic a Espanya, els majoristes de viatges, els operadors aeronàutics en el sentit que una vegada que han anat a fer les amèriques i trajectes internacionals tornen a mirar les rutes domèstiques espanyoles, i concretament les de Balears, com a objecte d'un possible mercat sostenible, viable i que li dona rendiment. I això és una excel·lent notícia que es produeix ara.

També ha col·laborat en aquesta qüestió, i després en farà especial ressò, el fet que no hem pervertit el sistema, no hem pervertit el sistema que provocaven les pràctiques del passat de mantenir artificialment el mercat mitjançant l'aportació d'ajudes públiques que desvirtuava completament la lliure competència i que és objecte d'investigació per les autoritats europees. Després en farà menció.

Cas específic dels ponts i de les dates assenyalades. Està constatat que en dates puntuals al llarg de l'any la connectivitat es veu afectada per mor d'un gran increment de la demanda per períodes molt concrets, fins i tot per dies, si comença la setmana de Pasqua veurem la setmana que ve el dimecres darrer dia feiner que tothom voldrà volar el dimecres a partir de les quatre de l'horabaixa quan acaba la feina. Això sí que està constatat que és una realitat a Balears. Això produeix un increment de preus, més demanda, menys oferta, increment dels preus.

En el cas dels ponts, dels festius o vigílies de pont, així com les dates assenyalades arriben on el conjunt d'usuaris desitgen tots volar en aquestes dates concretes. Un estudi que vàrem realitzar entre l'any 2011 i el 2012 agafant el pont del mes de març, el pont de la comunitat autònoma de Balears, dona les següents dades, Palma-Madrid, amb una aerolínia concreta, anar i tornar, preus obtinguts d'una recerca de bitllet amb una setmana d'antelació a la data de sortida prevista i compara el 21 de febrer de 2011 amb el 20 de febrer de 2012 per tenir el pont tancat, l'horari és aproximat i es pot modificar lleugerament: Palma-Madrid, anar i tornar, 2011, 129 euros; 2012, 559 euros, una pujada de 430 euros. Palma-Barcelona, només anar, 2011, 34 euros; 2012, 250 euros. Maó-Barcelona, 39 euros, 2011; 145 euros, 2012. Eivissa-Barcelona, 2011, 39 euros; 2012, 300 euros. Això són les qüestions que fan en aquesta situació concreta per a un pont com pot ser el 1er de març.

En aquest punt hem de dir que el sector aeronàutic no s'escapa d'una pràctica habitual de lliure mercat, a major demanda augmenta el preu; per exemple, agafar un agroturisme en temporada a un pont on es fa funcionar el que es denomina el *geel management*, que és el sistema de reserves que a més sol·licituds fa que augmenti o baixi el preu, però no és exclusiu del tema aeronàutic, és general.

Dit això, el greuge comparatiu no ve dins l'àmbit de l'avió amb un comparat aeronàutic, ve quan ho comparem amb el tema terrestre, aquí és quan ve el greuge comparatiu. Tenim una política ferroviària de tren de rodalies, de tren ordinari, d'alta velocitat espanyola on en aquestes mateixes circumstàncies per al pont, per exemple, de la comunitat de Madrid o per la Fèria de Sevilla en lloc d'augmentar els preus un operador públic intervé, perquè té la titularitat de l'empresa, i mantenint el preu del bitllet de tren incrementa el nombre de places ofertes afegint vagons i afegint places, però aquesta és una circumstància molt diferent del tema que a nivell aeronàutic tinguem greuges comparatius amb altres institucions, amb altres localitats que també amb el tema insular tinguin una situació aeronàutica millor que la nostra. Això no és cert, el comparatiu ve donat pel tema terrestre i això és la realitat i on crec que hem d'enfocar tot l'esforç a nivell de Govern.

En qualsevol cas, hem de dir que la ministra ja ha fet menció en diverses ocasions que dins l'àmbit ferroviari la idea, el full de ruta del ministeri és també anar cap a la liberalització i donar la concessió al sector privat les rutes del mercat ferroviari. En conseqüència, l'exemple per al ministeri és un lliure mercat que és el que avui per avui tenim en aeri.

Observatori de preus, Ministeri de Foment, després d'aquesta exposició de la situació de la connectivitat de Balears el que hem de menester és conèixer l'oferta de tarifària real, hem fet menció de les dades 2012, empíricament contrastades per l'administració competent i són les dades que he donat, però volem tenir les dades 2013. Aquesta sol·licitud es va fer ja fa un temps i encara no hem rebut la resposta, ens consta que el ministeri fa feina per tenir l'informe de l'Observatori de Preus Balears 2013, tot d'una que el tinguem ho posam a disposició per fer una informació detallada i exhaustiva de la situació tenint en compte la reserva i la confidencialitat d'aquestes dades.

Voldria continuar la meua exposició amb un senzill *power point*, aquest *power point* defineix una sèrie de qüestions: el Govern de les Illes Balears en el període 2007-2011 va fer una política de suport amb doblers econòmics cap als majoristes de viatges i cap a les aerolínies. Doblers públics del Govern de les Illes Balears, de la conselleria que tenia la competència en Turisme, no hem anat a mirar-ne d'altres, només en Turisme, i cap a les aerolínies 5 milions d'euros i cap als majoristes de viatges la resta, 13 milions d'euros. La política del Govern de les Illes Balears 2007-2011 va ser agafar el talonari i donar doblers a les aerolínies i als majoristes de viatges per intentar solucionar la circumstància de la connectivitat i del turisme.

Les conclusions que diré no són meves, són de la Comissió Nacional de la Competència, el seu informe de 2011: Balears, això és l'esquema del que va passar a Balears, a més doblers públics menys passatgers, inversament proporcional, hi ha una petita pujada que no es correspon en absolut amb el fet d'incrementar els passatgers, al contrari, provocàvem que les aerolínies, que els operadors volassin amb unes ràtios d'ocupació envoltant del 50%, la qual cosa feia inviable la ruta i que l'aerolínia, si deixava de rebre aquest doblers, deixàs la ruta per inviable. I això és el que hem viscut durant aquests darrers anys, això és una espiral maliciosa i perversa, però no passa només amb els doblers públic del Govern, el Consell Insular d'Eivissa va firmar un conveni amb una *low cost* per dur passatgers des de Gran Bretanya; era simptomàtic el fet que hi havia envoltant el milió i busques d'euros per a aquesta ruta, una vegada acabat el primer any d'ajuda la ràtio de doblers públics per bitllet de passatger era de 50 euros, és a dir, que cada turista que venia rebia 50 euros l'aerolínia perquè aquest passatger viatgés amb una *low cost*. L'any següent, com que no es va fer promoció suficient, aquest ruta, malgrat que rebia el mateix import econòmic del Consell Insular d'Eivissa, va tenir una minva del nombre de passatgers i al final el resultat va ser que aquest passatger turista que venia a Eivissa amb aquest conveni amb aquesta *low cost*, al final rebia directament per passatger més de 63 euros. És com si qualsevol de vostès anassin per Londres o per Gatwich donant 50 euros a un passatger perquè compràs un bitllet per venir a Balears.

La conseqüència, però, no és única de Balears, segons l'informe de la Comissió Nacional de la Competència, Andalusia, increment exponencial línia blava dels doblers públics decrement permanent i sostingut del nombre de passatgers. Aragó, increment de nombre de passatgers malgrat que els doblers públics baixaren. Això és el que tenim de resultat de les ajudes públiques a aerolínies i majoristes de viatges, una despesa desmesurada no aconsegueix augmentar el

nombre de passatges en absolut i, a més, ha provocat un expedient de la Unió Europea respecte de les ajudes.

Duc aquí per il·lustrar els presents un requeriment del Ministeri d'Afers Exteriors respecte de tota la informació que té a veure pel fet que aquestes ajudes es varen considerar ajudes d'Estat i que en conseqüència podrien infringir la normativa comunitària. Aquesta és la realitat del que tenim damunt la taula en temes d'ajudes públiques al transport aeri. No ho diu la Direcció General de Ports i Aeroports, ho diu la Comissió Nacional de la Competència, aquestes ajudes afecten l'eficiència i el funcionament aeroportuari i entre operadors també, van en contra del compliment de les previsions del Tractat de Funcionament de la Unió Europea en relació amb les ajudes d'Estat.

Permeti'm que llegeixi quatre pinzellades de l'informe. A nivell nacional de tot l'Estat espanyol, perquè l'informe és global, l'augment de fons públics no s'ha correspost amb un increment de nombre de passatgers, a la inversa, la seva reducció tampoc no s'ha correspost amb un descens del nombre de passatgers. Un creixement progressiu de la quantia de fons públics invertits pels ens públics regionals entre el 2007 i el 2009 és el que s'ha produït, ha pujat a més de 250 milions d'euros. El perfil més freqüent és el d'aeroports de menys d'1,5 milions de passatgers, i això ha provocat absència total evident de correlació entre els fons públics que s'inverteixen i el trànsit aeri de passatgers, no existeix la correlació en absolut. Sí que hi ha una correlació -i amb això vull fer una incidència- entre els fons públics invertits i els passatgers de les aerolínies de baix cost.

És a dir, aquest fet de donar doblers públics ha provocat que es transvasin de les línies regulars que ens donen garantia de servei tot l'any cap a les línies de *low cost*. Aquest instrument estan exceptuant el procés de desviació de la demanda de les aerolínies tradicionals cap a les aerolínies de *low cost*. Això ho diu la Comissió Nacional de la Competència. L'efecte d'aquest fons no està sent, per tant, la creació de mercat com una substitució o desviació del trànsit aeri cap a aquestes aerolínies. Important, la ràtio més elevada de fons per passatger es veu reduïda en el nombre de passatgers. Això malgrat que augmenten o es mantenen els fons públics invertits en el trànsit aeri com a conseqüència no desitjada es redueix de forma persistent el nombre de passatgers.

A més, hi ha casos on els fons invertits sostenen artificialment la presència de determinades rutes, aerolínies o fins i tot aeroports. S'ha constatat que cadascuna d'aquestes aerolínies han estat destinatàries dels doblers, malgrat que el nombre dels seus passatgers era molt reduït, o fins i tot varen deixar d'operar en el transcurs del període de vigència dels acords i de quan rebien aquests doblers.

Els acords de promoció entre aerolínies, administracions i ens públics, quan presentes característiques abans referides, constitueixen una forma d'intervenció pública en la creació i manteniment artificial de rutes, intervenció que podria estar fora, en el marc de subvencions encobertes, que traslladen part

del cost del servei des de l'usuari cap a l'administració. Això provoca que altres administracions i ens públics es vegin obligats a aplicar actuacions similars, entrant en una espècie de carrera per al subsidi, on en una dinàmica perversa cada administració es veu forçada a incrementar aquest fons, si vol simplement contrarestar l'efecte que provoquen les ajudes de les altres administracions. Això ho diu la Comissió Nacional de la Competència.

En relació amb la competència en el mercat del transport aeri de passatgers, els instruments analitzats poden impactar sobre les tensions competitives existents entre operadors, entre aerolínies, que abasten de vols en el mateix origen i destinació que els que estan subvencionats. Això és un greuge compartiu i va en contra de la lliure competència, que permet als operadors que reben aquestes ajudes, rebaixar els preus dels bitllets, possibilitant fins i tot poder tenir polítiques més agressives en preus, a costa dels preus dels doblers públics que reben. Contribuint finalment a l'abandonament de la ruta per l'altra aerolínia. I això ha passat en diverses ocasions també a Balears. Vull fer menció que aquestes qüestions són les conclusions que la Comissió Nacional de la Competència, en els seus informes, pàgines 85 i següents, que són clarividents sobre aquest tema.

I continuo. Una qüestió que volíem fer és saber quin és el comparat aeri pel fet de situar Balears dins el seu entorn estatal, d'Espanya, i també internacional. Jo aquí hauria de fer menció a un estudi concret, només una pinzellada que és la part més important. I és el fet que per part de la Fundació Universitària del Vallès, es va fer un informe concret per a la situació de Menorca. No entraré en el detall de l'informe per no estendre'm, però sí a la pàgina 5 on diu: "*se ha descartado la isla de Cerdeña porque los modelos de las rutas con OSP han quedado desiertos en las diferentes convocatorias*". Posen en marxa processos de declaració de servei públic que queden deserts, imaginin-se el problema. Tenen un problema, han de declarar servei públic i queden deserts. "*Se ha descartado Reino Unido porque la población de las islas es radicalmente inferior. Se han descartado los países escandinavos porque las rutas eran continente-continente y hay escasas rutas continente-islas. Se han descartado las rutas de Grecia porque solamente hay una ruta*". Jo crec que és això, és el sus del tema en el compartiu balear amb les altres insularitats i és que quan passam als números i comprovam per què no han tengut en compte el Regne Unit, Escòcia, Sto Norway-(...) són 158 euros el trajecte, clar, no va bé per a l'estudi. Sardenya no té OSP perquè han quedat deserts els processos, això és significatiu del problema que tenen. No és fàcil arribar a tenir solucions.

Grècia no serveix a l'estudi perquè no té connexions diàries. Aquesta és la realitat, aquest és el problema principal. I aquest estudi, entenc, que fa menció a la pàgina del que és el bessó principal de la circumstància del comparat. I els països escandinaus no serveixen en el compartiu perquè tenen escasses rutes que el fan impossible per tenir-lo com a comparatiu.

Clar, passam al comparatiu interilles nacional i trobam Menorca o Eivissa-Palma, OSP, preu intervingut, preu de referència, 93 euros, sense el descompte de resident. I agafam l'exemple de Tenerife Sur-Lanzarote; Tenerife Sur-El Hierro..., a la ponència que vaig tenir a Menorca me varen dir "és que Tenerife Sur no és l'aeroport principal, és Tenerife Nord, vostè vol enganar", idò també he posat Tenerife Nord, perquè quedi

clar que no volem enganar ningú. Tenerife Sur-Lanzarote, 106 euros; Tenerife Sur-El Hierro, 174 euros; Tenerife Nord-Lanzarote, 84 euros; i Tenerife Nord-El Hierro, 142 euros. Aquesta és la realitat.

Clar, hi ha hagut qualque estudi que s'ha publicat en els mitjans de comunicació, que feia un efecte pervers, amb una comparativa de les dues illes capitals de Canàries, Gran Canària i Tenerife, comparteixen la capitalitat i tot del Govern de Canàries i cadascuna té més d'1 milió d'habitants. Si ho extrapolem a Balears, seria com si tenguéssim dues Mallorca, a nivell d'amplitud geogràfica i d'habitants i féssim la comparativa de vols Mallorca-Mallorca, amb Mallorca-Eivissa... Conseqüència, l'estudi per tenir-lo clar és de primera insularitat capitalina cap a dobles insularitats i quan feim el comparatiu és aquest, no és l'altre. En conseqüència el comparat aeroportuari aeri de connectivitat amb altres insularitats a nivell europeu és el que he dit i a nivell d'illes és aquest.

Crida molt l'atenció dins l'interilles, el fet que hi ha un estudi molt recent del Consell Insular de Menorca, encarregat a una consultora, Avio Consulting, on ens diu, per saber quina és la situació respecte de l'interilles, que Menorca té un problema i volen fer una distinció de dobles insularitats en positiu, amb un increment d'un descompte del 50 al 75% o una tarifa plana i universal. Però clar, quan ja veim el detall i trobam que l'OSP té les mateixes condicions per a la doble insularitat d'Eivissa i per a la doble insularitat de Menorca, resulta que aquest informe és molt significatiu. I diu: "el trànsit entre Eivissa i Palma era igual que el trànsit entre Menorca i Palma, entorn a 285.000 any 2000. Des d'aquest any s'ha produït una divergència entre ambdues rutes i malgrat s'ha produït una certa recuperació entre 2006 i 2008, després coincideix que l'evolució ha estat totalment contrària, divergent. Així, l'any 2013 la ruta Eivissa-Palma ha crescut un 24% en els darrers 14 anys, mentre que la ruta Maó-Palma ha descendit en un 25%, sent la diferència entre ambdues rutes d'un 70% a favor de les connexions amb Eivissa, mateixa declaració de servei públic, mateix preu del bitllet".

A Menorca el representant d'Air Nostrum va constatar que el mes de gener de 2014, ara fa dos mesos, la ruta Eivissa-Palma havia estat rècord històric en nombre de passatgers a l'alça. I la creu d'aquesta moneda era que la ruta Menorca-Palma havia estat rècord històric a la baixa, amb mateixa situació, mateix preu, mateixes circumstàncies. Això ho va publicar la premsa no fa molt: "la ruta Eivissa-Palma incrementa passatgers, en comparació amb la ruta de Menorca". És a dir, és un tema que creim que és interessant fer-hi menció.

Una dada també significativa és també que el pes dels residents disminueix a la ruta Menorca, respecte del no resident. I ens trobam amb la paradoxa que el resident, que compta amb l'avantatge del descompte del 50% del bitllet, és el que menys viatge. I tant és així que és el resident que paga el cent per cent del bitllet qui augmenta a l'hora d'emprar els vols interilles i no té dret al descompte, pàgina 11 de l'informe. El mateix informe diu: "el trànsit de passatgers residents en els vols interinsulars, en origen o destinació a Menorca, està afectat d'una evolució negativa, que té una relació directa amb condicionants propis de l'illa de Menorca". I afegeix una altra dada respecte de l'OSP Menorca-Madrid: "l'entrada en funcionament de l'OSP Menorca-Madrid ha estat sense cap dubte el factor clau que ha propiciat un increment en 2013 de passatgers en aquesta ruta, garantint a més a més, la connectivitat en temporada baixa". I respecte de la intervenció de l'administració amb doblers públics diu: "*en ciertos casos, la reglas del libre mercado no son suficientes, siendo necesario que se tengan que establecer mecanismos de ayuda. Pero ¡jojo!, este sistema genera un efecto perverso, los viajeros perciben y piensan que lo que pagan por su viaje se corresponde con el coste real del servicio, cuando no es así en absoluto*".

Había ciertas cuestiones, pero entiendo que en posterioridad las podré desarrollar. Y a eso me ceñiré.

Feta la situació, què és allò que ha fet aquest govern? És una situació òptima, extraordinària? No, sabem que és un tema estratègic i ens hem posat a fer feina. Hem deixat polítiques de talonari d'un costat, això és cert, la Direcció General de Ports i Aeroports, l'esforç que ha fet a nivell econòmic per a aquestes qüestions ha estat extremadament limitat i amb recursos propis, per incapacitat econòmica de fer-ho d'una altra manera. No insistiré en la situació creada quan es va entrar en el Govern, però és real i això s'ha viscut molt clarament. Només la Conselleria de Turisme a nivell de turisme va veure disminuït, una minva del 80% del seu pressupost, d'entrada. I aquesta és la realitat, a part de considerar les qüestions d'il·legalitat o dubtes respecte d'aquest sistema i de les conclusions que hem donat que no són positives.

Aeronàutica. La Direcció General d'Aviació Civil sí que fa polítiques envers tenir eines per intentar mitigar el fet insular, i són fonamentalment dues: un descompte de resident que està actualment en una bonificació del 50% i també estam parlant de la declaració de servei públic. En el Fòrum de les Illes que va tenir lloc aquí va uns mesos a Palma, vàrem constatar que els membres de Malta, Illes Feroe, Illes Açores, etc., s'acostaven a nosaltres per demanar-nos com ho fèiem per tenir la connectivitat que teníem i aquest sistema que tenim. És a dir, en comparació Malta envejava la situació i no ja no vull parlar d'altres insularitats que abans he comentat.

Amb el descompte de resident, la realitat ha estat que en amb la unitat del sector i amb una activitat del Govern, hem fet que es mantengui un sistema que es posava en dubte, de manera jo crec que desorbitada i a més, totalment injusta i no acordada i en conseqüència en vull fer menció. La realitat de tot això ha estat que en el descompte de resident, el Govern del Partit Popular a Madrid ha fet una sèrie de coses que no s'havien fet mai. Primera, universalitzar el descompte per a tots els residents, comunitari i no comunitari, que és una decisió política social indubtable. I segon, malgrat que molts posaven en dubte

la garantia del servei, al final tenim un creixement de l'import per descompte de resident d'un 27% als pressuposts. Aquesta és la realitat pel que fa al descompte de resident, universalització i augment de la partida econòmica que s'empra per garantir que el 50% del bitllet d'avió ens ho pagui totalment l'Estat espanyol, a càrrec del pressupost general de l'Estat.

He de dir també que hi ha una altra qüestió i és el fet de les declaracions de servei públic. Aquí la idea és molt clara, les dues declaracions de servei públic que estan en vigor a Balears, malgrat molta crítica que s'ha fet en contra i en defensa dels interessos dels residents, han estat aprovades per governs del Partit Popular. He cercat línies, criteris, arguments, documents d'anys enrere per constatar quines mesures, i a part d'estudis que sempre diuen el mateix, que aportant doblers públics podem minvar el preu del bitllet, a part d'això i del fet que som illes, no he trobat cap decisió concreta presa anys enrere en benefici de la connectivitat de les Illes Balears, zero, cap ni una. I aquest és un tema que també he de mencionar.

Aeroportuari. Clar, a nivell aeroportuari tenim una qüestió que és molt important. En primer lloc hem aconseguit incloure, i això crec que és un tema històric, el fet que el Govern central a Madrid consideri la modificació de la Llei de seguretat aèria per qüestions insulars, jo no sé si vostès tenen consciència del que ha suposat això, de canvi de xip a Madrid. Supòs que sí perquè molts de vostès han governat i han pogut anar a Madrid a l'hora de lluitar qüestions relacionades amb el fet insular. La qüestió més important és que es modificà la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, per primera vegada en la història, per incloure a l'article 72 una addició d'apartats 14 a 16, definició de passatger amb connexió, definició d'aeroport estacional, fet per a aeroports entre d'altres especialment els de Balears; la definició del que es considera temporada; la modificació de l'article 75.4 de la Llei de seguretat aèria pels imports mínims a pagar per operacions; el fet de modificar l'article 78 pel fet d'incloure un increment de fins un 20% del que són les taxes per a seguretat i passatger i incloure també un apartat quatre per als passatgers amb connexió i també per a la temporada baixa, els mesos vall que s'han anomenat, l'increment de la bonificació d'un 20% per a la sortida de passatgers i de seguretat.

Aquesta és la realitat, dins un àmbit de taxes aeroportuàries aconseguir aquestes circumstàncies. L'esquema és clar, l'any 2012 vàrem aconseguir incloure el concepte i un percentatge de bonificació. L'any 2013, com que el concepte ja estava inclòs, vàrem negociar per incloure un augment de fins un 20% i a més vàrem incloure obertura de noves destinacions amb bonificacions el primer any del 50% i del 25% el segon. I per a 2014 mantenir per a temporada de menor trànsit el 20% de taxes passatger i seguretat, fins un cent per cent d'obertura de noves destinacions, passatgers addicionals un 75% el primer any i un 25% el segon i passatgers en connexió un descomptes del 30% el 2014; 35% el 2015 i fins el 40% el 2016. Aquesta és la realitat de la política aeroportuària espanyola cap a les sensibilitats insulars.

Em diran, vostè parla de tot això i està content? En absolut. Hem posat per escrit..., alguna força política ha demanat la totalitat de documents que des de la direcció general onestic s'han enviat a Madrid i té consciència clara de la reivindicació permanent i constant contundent per escrit que es fa al ministeri, en conseqüència no li vendrà de nou el que ara diré, però sí que s'ha de saber dins la seu d'aquesta comissió, perquè no he trobat cap paper amb aquesta contundència de reivindicació d'èpoques anteriors, malgrat que es pugui dir, però no s'ha fet per escrit, i hem constatat un fet, que és el que nosaltres hem vingut a denominar -la idea no és meva- la doble paradoxa. El sistema aeroportuari i portuari espanyol està sotmès a la doble paradoxa, i és el fet que el resident insular fa un esforç a través dels seus impostos, via liquidació de renda i d'altres, que nodreixen els pressupostos generals de l'Estat i, a part, ha de pagar les taxes portuàries i aeroportuàries que paguen la seva infraestructura portuària i aeroportuària. Això és a rel que el ministeri empra el concepte que només pagui qui l'utilitza, i això fa que sigui un greuge comparatiu, perquè el fet insular condiciona molt que no hi hagi alternatives a un ús diferent que no sigui el vaixell o l'avió. En conseqüència entenem que això té aquesta doble paradoxa, que és on hem de donar presència i contundència a l'hora de reivindicar a Madrid, en el Govern central, totes aquestes qüestions.

I el greuge comparatiu que ve amb el tema que ja he denominat abans de l'alta velocitat i el tema ferroviari. Això sí que és una qüestió que hem de reivindicar i que hem de debatre, però no té res a veure amb un tema de greuge comparatiu aeronàutic, en absolut; no existeix.

I un tercer punt important és el fet que reclamam un sistema de possibilitat de control tarifari a l'hora que quan hi ha una empresa, com per exemple Spanair, que va cessar la seva operativitat, ens vàrem trobar amb una pujada desproporcionada de preus sense possibilitat d'intervenir i sense possibilitat que la normativa ens donàs una garantia, una eina per poder fer front a aquesta situació. I aquí és on el Govern està donant l'esforç per intentar millorar les coses.

Feina realitzada. Hem aconseguit un fet històric: s'ha creat un comitè de coordinació aeroportuària Govern central i administracions autonòmica, local, i aquest tema no és la cogestió aeroportuària però és una passa endavant molt important, el fet de poder parlar en primera línia, amb una presidència del Comitè de coordinació aeroportuària, que presideix la secretària general de Transports a nivell de subsecretària d'Estat; entenem que és un tema molt important i una gran notícia, i tenim els comitès de rutes de Menorca, Palma i Eivissa, plans biennals i també la comissió mixta ministeri-CAIB, que anam acompanyats dels consells d'Eivissa i de Menorca.

Què és el que ha produït tot això? Idò feina feta. Els comitès de rutes concretament tenim una feina interadministracions amb uns objectius: reduir estacionalitat, diversificar l'oferta, consolidar mercat existent. Això s'ha fet a través d'AENA, Delegació de Govern, ajuntaments, Govern balear, doble vessant ports, aeroports i turística, consells insulars, i en conseqüència tenim totes les administracions, incloses Cambra de Comerç i CAEB, dins aquesta eina. Aquests comitès tenen unes comissions tècniques que dirigeix el director de cada un

dels aeroports, on es prenen decisions, es marquen objectius i es fan feines.

Actuacions. Agència de Turisme Balear, actuacions de promoció turística a través del *cobranding* i del comarqueting. Ajuntament de Palma, Fundació Turisme Palma, passatgers gratuïts, autobús turístic, entrades gratuïtes al castell de Bellver, Museu d'Història, entrada gratuïta a la Fundació Pilar i Joan Miró, suports publicitaris per a les companyies, tanques publicitàries, (...), vinils als autobusos, a l'aeroport, etc.

Mercats objectiu del Pla biennal Palma: països nòrdics, estaven com a objectiu i s'han incrementat, Dinamarca 5,8%, Suècia 12,2%, Noruega 11,9%, Finlàndia 37% d'increment; Regne Unit i Irlanda, 7,8% Regne Unit, 1,32% Irlanda; centre d'Europa, pujades d'Alemanya i Suïssa 4,24 i 9% respectivament, i una davallada d'Àustria de 2,8%; Rússia i Ucraïna com a nous mercats emissors, pujada de 16,6% Rússia i de 44% Ucraïna. Trànsit nacional: ha davallat i s'ha fixat com a objectiu clar del Pla biennal Palma.

Actuacions memòria d'activitats de la comissió tècnica de la feina feta. Reunions i contactes del Comitè de rutes: dos plenaris de la comissió tècnica, nou reunions amb vuit agents turístics, companyies i majoristes de viatges, participació en el fòrum *Routes Europe*, contacte amb setze companyies aèries amb AENA, assistència a la conferència d'*slots* IATA, sis companyies aèries tractades, sis reunions promogudes amb l'aeroport de Palma de Mallorca, i deu operadors contactats per l'Agència de Turisme Balear. Això és la feina feta pel Comitè de rutes.

Accions d'estímul del mercat nacional: consolidació del mercat amb cinc accions concretes, campanyes de comarqueting promocional *in house* i *cobranding*; 89 accions de promoció del destí Mallorca i Palma de Mallorca, 58 de les quals estan dirigides als mercats preferents, 10 fetes a Alemanya, 7 al mercat nòrdic, 6 a Rússia, 4 al Regne Unit, 10 a Espanya, i accions de promoció del producte turístic -costa, naturalesa, golf, urbà, gastronòmic, oci, etc. L'ATB ha dedicat 2,7 milions d'euros. Les marques Mallorca i Palma de Mallorca han tengut 89 accions, i en aquests mercats identificats com a preferents (...) s'han realitzat un total de 58 accions diferents. La Fundació Palma 365 a més ha fet 13 accions culturals, 5 accions d'esports, 4 de nàutica, 2 destinades a creuers, 3 de gastronomia; respecte del tema del sector de compres i complementari 1, *wellness* 1, negocis 4, esdeveniments genèrics 6.

Tot això per primera vegada a la història els tres comitès estan dins un mateix comitè per unificar esforços de totes les administracions, cinc administracions diferents amb l'esforç de coordinació que això implica. No hem estat mans plegades, hem aprovat un pla biennal 2013-2014. Això són els objectius i després en veurem els resultats.

Eivissa. Temporada d'estiu, mercats potencials: nòrdics, Europa de l'est inclosa Rússia, i temporada d'hivern intentar treure endavant el producte de destinació domèstica i de la població resident; intentar reduir l'estacionalitat, consolidar el mercat existent, diversificar l'oferta de rutes són els projectes. No tornaré a repetir, ATB *cobranding* comàrqueting; Consell Insular d'Eivissa organització de viatges (...) amb agents de viatges i periodistes, edició de material gràfic, difusió de noves rutes a ibiza.travel.com, promoció en xarxes socials, campanyes de màrqueting, difusió de noves rutes a fires i *workshops*, difusió de noves rutes també a *newsletters* i notes de premsa...

Consell Insular de Formentera, que havia quedat exclòs per criteri del govern del pacte de progrés i a nivell de Partit Popular hem afegit perquè també coparticipi, perquè la seva entrada aeroportuària és l'aeroport d'Eivissa, també ha fet les seves activitats: col·laboració entre empresa aèria i institució per a promoció conjunta, assistència a fires, presentació de destí a majoristes de viatges, insercions a la pàgina web, establiment d'enllaços a la pàgina web de Formentera.

Ajuntament d'Eivissa: targeta gratuïta 24 hores Citycard, recepció oficial de benvinguda de l'ajuntament als passatgers de majoristes de viatges. Ajuntament de Sant Josep també ha fet les seves activitats...

Tot això ha provocat que efectivament hi hagi una sèrie de resultats. En total, de la memòria de comissió tècnica de l'aeroport d'Eivissa, han estat dos plenaris, participació i contacte amb 16 companyies aèries, assistència a *slots*, també contacte amb sis companyies, 22 reunions a l'aeroport d'Eivissa, i vuit operadors contactats per l'ATB.

A Menorca, pla biennal. Objectius: mercat del Regne Unit, hi ha un increment significatiu després d'any de davallada, quan era l'objectiu prioritari de Menorca, ho saben perfectament; Alemanya, també s'ha incrementat; Itàlia, que es té com a objectiu i encara no es veuen els fruits; a Espanya s'ha fet molta feina en diferents rutes i aerolínies; França i Bèlgica, que hem aconseguit incrementar; Txèquia, Suïssa, Rússia... Els plans de màrqueting aeroportuari concretament ha estat el fet de poder fer per a Menorca una activitat pel que fa a designació de producte -Menorca mediterrània, Menorca natural, Menorca *slow*, *Convention Bureau*, Menorca cultural, Menorca *Filming*- i assistència a les diferents fires nacionals i internacionals de FITUR, ITB de Berlín, Moscou, Routes tant a Europa com mundial, la World Travel Market de Londres, etc.

Què és el que tot això ha provocat? Temporada 2014. Això no és conseqüència gratuïta del fet que no s'ha fet res, tampoc no hem de posar la medalla al fet de la feina feta, però crec que ha estat un revulsiu que coadjuvat de manera més o manco important al fet d'aconseguir aquestes dades. Les companyies aèries per a la temporada 2014 a Balears han incrementat un programa de més de 34 milions de places per als aeroports de Balears; les places a destinacions internacionals creixen un 8,7%, superant els 25 milions de passatgers previstos. El nombre d'operacions també augmenta un 8% respecte de l'any anterior en previsió; els aeroports de Balears comptaran amb 74 noves rutes per a aquesta temporada. 34 milions de passatgers més implica un increment del 9% respecte de la mateixa temporada de l'any anterior; qualche diari se n'ha fet eco en els darrers dies. Es destaca l'increment de l'oferta de places ofertes

internacionals, un increment del 8,7%, superant els 26 milions de places programades. L'aeroport de Palma ha augmentat aquest tipus de passatger un 6%, el d'Eivissa un 11,6% i el de Menorca un 16,7%.

El Regne Unit, per la seva part, continua essent líder en els destins tant d'Eivissa com de Menorca, i és el segon de Palma de Mallorca després d'Alemanya. Malgrat ser un país consolidat com a mercat emissor, continua augmentant cada any en el nombre de passatgers.

S'ha de destacar també el creixement considerable de la connectivitat amb la península. L'aeroport de Palma té enguany un 9,2% de places ofertes que el 2013; l'aeroport d'Eivissa en nacional incrementa fins a un 11,4% més, i l'aeroport de Menorca un 5,5% més.

Això són les dades de la realitat que després ve esgranada també per aeroport, però per no aclaparar amb xifres aniré directament als retalls de premsa, que són més significatius: "Mallorca batrà el rècord de connexions aèries, més de 130 destinacions"; "Mallorca apuja els preus, i malgrat que apuja els preus les vendes de viatges incrementen"; "Son Sant Joan anuncia un nou rècord històric de passatgers"; "per Pasqua i Setmana Santa s'espera una alça del 9,6%", diuen un 33 perquè ho comparen amb el mes d'abril de l'any passat, que no era Setmana Santa; en conseqüència ens quedam amb el 9% d'increment. "La temporada a Mallorca s'avança", però també passa amb Eivissa: "La llegada de la primavera incrementa a 46 las conexiones aéreas con Ibiza"; també passa a Menorca: "Menorca frena la del turismo nacional. Menorca registra un repunte de visitantes en invierno tras perder 40.000 en seis años". Hem invertit la tendència, sector privat, i hem intentat coadjuvar des del sector públic.

Article d'opinió: "Impulso al turismo durante la temporada baja." *Menorca*, un diari que moltes vegades, si ha de ser crític amb el Govern ho és amb radicalitat, i malgrat la seva contundència en la crítica, que acceptam com no pot ser d'una altra manera, fa articles d'opinió positius en aquest àmbit. "Menorca dobla Eivissa en el nombre de places aèries amb Madrid en Setmana Santa", també nota del periòdic *Menorca*. "Los operadores prevén la primera subida del mercado nacional en cuatro años", *Menorca*. "Los turoperadores prevén el auge de llegadas desde el 2010", però és que, per Pasqua, ara que ve la setmana que ve, Palma augmenta un 9,6%, però és que Menorca i Eivissa *son los destinos que más aumentan, por delante de Palma de Mallorca*. Això és la realitat.

I, a part d'això, s'està aconseguint un fet, i és *que hay una mejora del sector aéreo*. No ho diu el Govern, ho diu la premsa.

L'operativitat de les aerolínies sense la intervenció de doblers públics està fent que optimitzin el seu sistema d'operar i en conseqüència garanteixin la seva operativitat. Entenem, clar, que això xoca radicalment amb un fet que la connectivitat és un problema, entenem que és un tema estratègic; no estam dient que hi hagi una situació excel·lent, ni molt manco. Tenim una qüestió estratègica que hem de vigilar permanentment, però no tenim tampoc titulars que tant en tant ens donen pel fet que l'activitat està essent negativa a nivell de transport aeri.

Comparat. El comparat és Canàries. Canàries sempre s'ha tengut la idea que ens anava per davant. Idò hem tengut la qüestió que d'ençà que governa el Partit Popular a Balears el president de Canàries es queixa que vol el mateix tractament que hem aconseguit a Balears. Això és la realitat de la política aeronàutica i aeroportuària, i el fet que *Canarias se queja de la rebaja que se ha provocado a Baleares en las tasas aeroportuarias en invierno*; és a dir, els primers de la classe, els que lideraven la política aeroportuària a nivell de bonificacions, a nivell de processos de declaració de servei públic, etc., es queixen que volen el que està aconseguint Balears en aquests anys de govern del Partit Popular.

Això és un poquet les quatre pinzellades que volia donar pel que fa a la situació de la connectivitat de les Illes Balears.

Crec que no m'he deixat res. Estic a disposició, president, dels membres dels grups a fi de prendre nota de les seves apreciacions, amb la idea d'intentar donar llum del que és una percepció clara, empírica de dades, a fi de poder extreure conclusions que ajudin encara, si cal, al fet que aquesta política, aquesta matèria estratègica per a Balears continuï en una bona línia que el resident tengui garantida la connectivitat, i que el primer sector productiu de Balears pugui tenir garantida la seva activitat, també.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Deudero.

Ara jo pregaria als portaveus que passassin per la Mesa perquè ha de començar la pròxima comissió, per parlar a veure si hi hauria la possibilitat d'interrompre o deixar-ho per a una pròxima setmana, si anàs bé al director general.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Yo si... Sr. Torres...

(*Conversa inaudible*)

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Arribats a aquest punt, suspenem la sessió, que serà represa dia 24 a les 10.30 hores.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS