



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

---

DL. PM. 352-1992

Fq.Con.núm. 33/27

IX legislatura

Any 2016

Núm. 17

## **Presidència** **de l'Honorable Sra. Margaret Mercadal i Camps**

Sessió celebrada dia 19 de maig de 2016

Lloc de celebració: Seu del Parlament

### **SUMARI**

**COMPAREIXENÇA RGE núm. 3065/16**, sol·licitada per tres diputats membres de la Comissió de Turisme, adscrits al Grup Parlamentari Popular, del conseller de Territori, Energia i Mobilitat, per tal d'informar sobre les mesures adoptades en matèria de connectivitat aèria. .... [198](#)

---

LA SRA. PRESIDENTA:

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

Cap ni una, d'acord.

**Compareixença RGE núm. 3065/16, sol·licitada per tres diputats membres de la Comissió de Turisme, adscrits al Grup Parlamentari Popular, del conseller de Territori, Energia i Mobilitat, per tal d'informar sobre les mesures adoptades en matèria de connectivitat aèria.**

Passam al debat de l'únic punt de l'ordre del dia d'avui que consisteix en la Compareixença RGE núm. 3065/16, presentada per tres diputats membres de la Comissió de Turisme, adscrits al Grup Parlamentari Popular, mitjançant la qual se sol·licita la compareixença del conseller de Territori, Energia i Mobilitat per tal d'informar sobre les mesures adoptades en matèria de connectivitat aèria.

Assisteix el conseller de Territori, Energia i Mobilitat, Sr. Marc Pons i Pons, acompanyat de la Sra. Núria Collado, secretària general Tècnica de la conselleria; de la Sra. Carol Marquès, cap de gabinet del conseller; del Sr. Daniel Ramis, cap de servei de Transport Aeri, i de la Sra. Antònia Artigues, assessora.

Té la paraula el conseller de Territori, Energia i Mobilitat, Sr. Marc Pons, per tal de fer l'exposició oral sense limitació de temps.

Moltes gràcies.

EL SR. CONSELLER DE TERRITORI, ENERGIA I MOBILITAT (Marc Isaac Pons i Pons):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Aquesta és la meva primera compareixença com a conseller de Territori, Energia i Mobilitat en aquest parlament, la veritat és que no tenia previst que fos així, de fet la idea i el plantejament que hi havia és que pogués fer una compareixença des de la globalitat, per tal d'explicar les línies d'actuació i els plantejaments que, com a nou conseller de Territori, Energia i Mobilitat, m'he marcat per a aquesta legislatura, i estava previst que fos dimecres de la setmana passada quan fes aquesta compareixença, a la Comissió de Territori, però malauradament, o afortunadament, la convocatòria de la reunió amb la ministra de Foment va impossibilitar aquella compareixença i, per tant, avui venc aquí per explicar i per retre compte d'una part de les meves responsabilitats i dels plantejaments.

Açò no obstant, la previsió i la idea és que ho pugui fer al seu moment i tant just ho consideri oportú la presidència de la Comissió de Territori, per tal d'informar de les prioritats i dels projectes que, en matèria de territori, energia i mobilitat, tenc previst poder fer.

Una compareixença -i ho explicava la presidenta- que faig acompanyat de la secretària general, de la cap de gabinet, de

l'assessora parlamentària i del cap de servei de Transports Aeris i on, a més a més, estava previst que assistís el director general de Ports i Aeroports, per suposat, però que, per motius d'agenda avui es troba a Rodes i participa de les jornades de la CPRM, de la Comissió de Regions Perifèriques i Marítimes de Europa, on participa activament amb una ponència i a una taula rodona i ens semblava que també era important que Balears tenguí veu dins aquests espais d'àmbit europeu que afecten la mobilitat dins les zones costaneres, i som dels que sempre he defensat que Balears ha de tenir una veu important a l'hora de defensar plantejaments d'àmbit insular.

Dit açò, i pas ja a la compareixença en si i si els sembla bé l'estructuraré en les explicacions quant a les prioritats principals d'aquest govern, en matèria aeroportuària, les citaré i diré quines són les principals línies mestres amb les quals treballarem, per a després qualsevol qüestió que vostès creguin que val la pena aprofundir poder-ho fer.

Prioritats, per tant, del Govern al llarg d'aquesta legislatura són també batalles que ens marcam i que volem guanyar, serà un d'aquests espais on dedicarem tots els nostres esforços perquè entenem que som davant una de les qüestions que segurament tenen més transcendència i possiblement siguem davant d'una d'aquelles assignatures pendents que fa moltíssim d'anys que són debatudes en aquesta cambra, que són acordades moltes vegades i que, malauradament, no som capaços de convertir-les en realitat.

Estam, i som conscients també que açò és així, no per una falta de voluntat d'aquesta cambra ni del govern de torn que hi hagi pogut haver, sinó perquè les decisions finals no depenen d'aquest govern, sinó que depenen bàsicament i sobretot del Govern d'Espanya i malauradament no ha estat en cap moment una qüestió que estigués a l'agenda política real a l'hora d'abordar aquestes qüestions, i el transport aeri per a una comunitat autònoma, per a un territori insular, és una de les qüestions fonamentals si el que perseguim és la cohesió social de la nostra comunitat i si el que perseguim també a la vegada és la millora de la competitivitat de la nostra economia. Hi ha molta literatura feta entre la relació del que representen infraestructures i comunicacions dins un territori amb la capacitat i les potencialitats de creixement econòmic d'aquella comunitat.

Ens coneixem molt poc entre nosaltres, possiblement aquest espai d'aquí, Son Espases i algun altre siguin els pocs llocs d'encontre real on, de manera permanent van succeint coses i compartim moltes complicitats, però, en canvi hi ha molts d'altres espais que són d'una absoluta normalitat a qualsevol altra comunitat autònoma, que aquí no la tenim i que crec que el transport aeri, com altres qüestions, però el transport aeri ajudaria moltíssim a afavorir aquesta cohesió i a ser i convertir-se en una palanca d'impuls a favor de la nostra competitivitat econòmica.

No els explic res que vostès no sàpiguin, no els explic res que vostès no hagin debatut en aquesta cambra i tampoc al llarg de la meva exposició no els explicaré res que vostès no hagin acordat en el si d'aquest parlament. En qualsevol cas, idò, açò sí, vull manifestar el compromís d'aquest govern de prendre's molt seriosament aquesta qüestió, d'arribar on faci falta i de no

fer-ho amb grans eloqüències, sinó de la manera més intel·ligent per aconseguir els objectius que ens anam marcant.

La nostra tasca, per tant, com a govern és la d'argumentar, la de motivar, la de convèncer el Govern central perquè s'impliqui de ver a l'hora de fer possible la consecució de la millora del transport aeri. I a partir d'aquí tenim diferents qüestions, diferents prioritats, que citaré a continuació.

La primera, el primer gran objectiu que ens marcam com a govern, quant als plantejaments de la millora de la connectivitat aèria, és la consecució de la tarifa plana de 30 euros entre illes. Una prioritat de legislatura en què els motius estan lligats, i els ho explicava abans, no?, a aquesta idea de la millora de la cohesió i de la competitivitat de la nostra economia que hem plantejat davant el Govern d'Espanya a partir de cercar fórmules que les puguin empènyer i implicar-se en aquesta qüestió. I si històricament fins ara el Govern d'Espanya ens deia que una tarifa plana entre illes no era possible, perquè la Unió Europea no ho permetia, i al *Diari de Sessions* d'aquesta comissió trobaran vostès antecedents on s'explicaven els motius pel quals Europa no permetia autoritzar una tarifa plana (...) euros, o el Govern de Madrid ens explicava que els sobrecosts que açò representava eren tan elevats que no serien assumibles pel Govern d'Espanya, el que hem fet des d'aquest Govern de les Illes Balears ha estat donar els arguments que desmuntin aquestes posicions que fins ara havia defensat el Govern d'Espanya.

I el que vam fer va ser, per una banda, analitzar i trobar dins la Unió Europea espais on hi ha ja en funcionament tarifa plana que funcionen, que han estat autoritzats per Europa i que per tant representen l'evidència que Europa, si s'hi va amb els arguments que pertoca i amb una voluntat i amb el convenciment necessari, és perfectament possible aconseguir aquesta autorització.

L'exemple va ser... i ens vàrem centrar sobretot en l'exemple de Sardenya, a Itàlia, on amb una tarifa plana amb Milà i amb Roma a 41 euros i a 51 euros, respectivament, es funciona amb un nivell de servei prou bo, amb un nivell de satisfacció per part del Govern i del Govern de Sardenya, amb el qual he tingut oportunitats de poder tractar aquesta qüestió en més d'una ocasió a Brussel·les, quan tenia les responsabilitats com a conseller de Presidència, posàvem de manifest que aquest era un exemple que valia la pena, amb totes les variants que hi pugui haver, posar damunt la taula davant Madrid.

La segona qüestió, els ho explicava abans, la part del que representa el sobrecost d'açò, on els estudis que nosaltres tenim, i que també té el Govern d'Espanya, fixen que açò representaria entre 8 i 10 milions d'euros d'increment si decidíssim agafar tots els recursos que en aquests moments es destinen al descompte de resident entre Illes, suprimir el descompte de resident entre Illes, i agafar tots aquests recursos i posar-los i destinar-los a la tarifa plana de 30 euros, si amb els estudis de mercat i les previsions que hi hauria, seria necessari per a una tarifa plana i universal, és a dir, que no afecti només o que no siguin beneficiaris només els ciutadans de les Balears sinó qualsevol persona que es vulgui moure entre Illes, suposaria un increment que podria estar al voltant dels 8, 10

milions d'euros, una quantitat que dins els pressuposts generals de l'Estat creiem, sincerament, que és assumible, que és perfectament possible i que, per tant, el Govern d'Espanya amb aquestes dues qüestions, sabent el cost final quin serà i sabent que a Brussel·les és possible o és factible tenir i comptar amb la seva autorització, a iniciar aquesta tramitació.

De la reunió que vaig mantenir dimecres de la setmana passada amb la ministra Pastor tots aquests temes es varen posar damunt de la taula, es varen analitzar amb profunditat, varen ser dues hores de reunió que varen acabar amb conclusions molt importants, o crec que hem de considerar de manera prou positiva, totes lligades a una mateixa idea i és que el Govern d'Espanya, dir que per primera vegada en matèria de tarifa plana, en matèria de tarifa plana, decideix agafar el compromís de defensar davant de Brussel·les la corresponent autorització, d'aconseguir la corresponent autorització perquè la tarifa plana de 30 euros sigui una realitat.

Els arguments van ser aquests i, de fet, al llarg d'aquestes dues setmanes hem pogut sentir, tant la ministra com el Secretari d'Estat, justificar la seva decisió de defensar davant de Brussel·les la tarifa plana amb aquests arguments que jo ara els explicava.

Aquest és, per tant, la principal línia de feina amb què treballarem dins aquesta legislatura. A la ministra li he sentit dir, fins i tot, dates en què seria possible, li he sentit dir en premsa, he llegit fins i tot dates en què seria possible i feia referència al proper any, l'any 2017, per tant, parlem d'uns terminis que no sé si són molt optimistes, però que demostren en qualsevol cas aquesta idea de prendre's seriosament aquesta qüestió. Mentrestant, tenim un descompte de resident, tenim una OSP entre Illes que funciona, però que s'ha de millorar en algunes qüestions.

I aquestes qüestions també van ser plantejades en el Govern d'Espanya, entre aquestes es va plantejar al Govern d'Espanya, mentre la tarifa plana no sigui una realitat, que es redueixin les tarifes que en aquests moments hi ha entre Illes un 6%, com a conseqüència de la reducció dels costos de combustible que s'ha produït en els darrers tres anys. Per tant, hem demanat una baixada del preu de les tarifes.

Vam demanar també, i hem plantejat també, que hi pugui haver una tarifa, ho dic així, una tarifa social per tot el que suposen els desplaçaments de l'administració pública, no pens només en govern autonòmic, pens en els consells i en els ajuntaments on, de manera permanent, hi ha una mobilitat, perquè el pes governamental es troba evidentment a Palma i és necessari que hi hagi un moviment constant; vostès mateixos, diputats, es mouen si no cada dia pràcticament cada dia, i davant d'açò crec que hi ha plantejaments, i això representa uns estalvis, perdó, uns costos altíssims per a la despesa pública. Per tant, hem fet un plantejament que representaria una millora si dins les tarifes socials s'hi inclogués també tot el que suposa desplaçaments lligats a l'administració pública.

A la vegada també vam demanar tota la informació o molta informació que a dia d'avui encara no hem rebut, no vull dir que el Ministeri sigui un ens opac amb la informació, però costa molt treure la informació, i no està ni actualitzada, tenim

moltíssima mancança amb aquesta informació, i creiem necessari i imprescindible tenir-la, perquè treballar a les fosques és fer mala feina i, per tant, possibilitats que un es pugui equivocar.

No tenim en aquests moments encara l'informe preceptiu de la programació que hauria d'haver estat previ a l'inici de la temporada d'estiu, comença dia 27 de març com vostès saben; no tenim l'informe dels programes de les companyies aèries de l'hivern que ja ha passat, 2015-2016, per saber com ho ha valorat el Govern d'Espanya; ni els beneficiaris de les tarifes socials fixades a l'OSP; ni tampoc els perjudicis que s'hagin pogut generar com a conseqüència del cessament de les operacions d'Air Berlín, que s'ha produït, i que és important que tota aquesta informació d'una manera molt transparent, tots vostès i qualsevol ciutadà, la pugui tenir. Per tant, són plantejaments que es varen demanar.

Que tenc a dir aquí devora, després hi faré referència, que de la reunió amb la ministra vam quedar que hi hauria una segona reunió, que seria la Comissió Mixta de l'OSP. Ja ens han convocat per al dilluns dia 30, per tant, la setmana que ve no, dilluns de la setmana següent hi haurà comissió d'OSP. En aquesta comissió d'OSP no només hi participen el ministeri i el Govern sinó que al Govern l'acompanyen els consells insulars i que, per acord, són els Consells Insulars de Menorca i d'Eivissa. Per tant, Consell Insular de Menorca i d'Eivissa juntament amb el Govern farem, assistirem a aquesta comissió mixta on analitzarem totes aquestes qüestions: la falta d'informació, les millores que s'haurien de produir en aquests moments i els avanços que s'hagin pogut fer en matèria de tarifa plana. Aquesta seria una línia de feina.

El segon objectiu, i el marc així, una segona qüestió que també és important per a nosaltres serien les millores de la segona OSP que tenim a Balears, que és la referida entre Menorca-Madrid, Madrid-Menorca, on, per acord entre Govern i Consell Insular de Menorca, es van fixar tota una sèrie de millores que serien necessàries plantejar en aquesta tarifa d'OSP. Es va acordar, i hi ha acords plenaris del Consell de Menorca, i que nosaltres ens els hem fet nostres i que així els ho hem remès, jo els vaig plantejar a la ministra Pastor, un d'aquests fa referència a una tarifa màxima de 60 euros, Menorca-Madrid, que permeti facturar una maleta de fins a 23 quilos. El segon seria incorporar dins aquesta OSP el sistema de tarifes socials per a estudiants universitaris de fins a 27 anys, de persones que hagin complert o majors de 65 anys, per a menors d'edat i també per a persones amb discapacitat.

A la vegada també, una tercera petició, seria la de la reducció del període de l'OSP d'1 d'octubre a 30 d'abril, de tal manera que el mes de maig no hi hagi OSP perquè la lliure competència entre diferents companyies ja fa prou atractiu el mercat de Menorca i, per tant, l'OSP distorsiona i provoca incomoditats i fins i tot falta de freqüències. Per tant, és una petició que el Consell de Menorca també va fer i que nosaltres ens hi hem sumat. I a la vegada també vam plantejar la necessitat d'augmentar la capacitat fins a 90.000 places i dues freqüències diàries, amb l'objectiu que una d'elles, la de tornada de Madrid cap a Menorca, fos sempre a partir de les vuit del capvespre, entre les vuit i les nou del vespre, de tal manera que permetés que un ciutadà que s'hagi de desplaçar a

Madrid per una gestió de feina pugui tenir tot el dia i si surt a darrera hora té, per tant, totes les possibilitats.

Açò que els he dit són modificacions que es varen plantejar. Els he de dir que la ministra Pastor va veure amb bons ulls, i així ho vam traslladar a la premsa, la idea d'incorporar el sistema de tarifes socials dins aquesta OSP; la d'augmentar fins a 90.000 o augmentar les places que hi ha fins ara, i allò de les dues freqüències diàries amb la idea que sortís sempre a partir de les vuit del vespres. No obstant açò, la tarifa dels 60 euros o el plantejament de moure el mes de maig, van ser qüestions que no van ser abordades perquè, quan van ser abordades, no van ser compartides, en aquest cas, per part del ministeri, i crec que aquí devora hi ha una feina que haurem de fer i que, en qualsevol cas, insistim, a la reunió de dia 30 de maig, seran exposades i defensades per part d'aquest govern.

També hi ha altres qüestions en matèria aeroportuària; una d'elles fa referència, i aquí hi ha hagut també acords prou clars en matèria de cogestió aeroportuària, en aquests, no, no, en els darrers anys la privatització del 49% d'AENA. S'ha insistit molt des d'aquesta comunitat autònoma en la necessitat que hi hagi una representació de les diferents institucions d'àmbit autonòmic, insular i municipal de tal manera que puguin planificar de manera conjunta les estratègies de cada un dels aeroports amb la finalitat evident de fer coincidir aquestes estratègies aeroportuàries amb les estratègies econòmiques que com a comunitat puguem tenir, creim que açò és la millor manera de fer-ho. Hem de ser conscients també del que demanam; venim a demanar una espècie (...) de consell d'administració d'Autoritat Portuària, que fa anys que funciona, amb èxits i amb fracassos; dic açò perquè no és la solució de tot, però sí que representa evidentment un espai important en la presa de decisions.

I el Govern, dins aquesta legislatura, i ho deia dimarts passat en plenari a una pregunta que em va formular la Sra. Tur, ho hem plantejat al Comitè de coordinació aeroportuària, ja vam demanar açò; ho hem plantejat als tres comitès de rutes aèries, el de Palma, el de Menorca i el d'Eivissa; ho vam plantejar a la Comissió Mixta de l'OSP, la darrera que es va produir; i es va plantejar també a la reunió amb la ministra que es va fer en aquest cas el passat mes de febrer amb el Sr. Joan Boned, i a totes ells hem rebut un no rotund per part del Govern d'Espanya.

Nosaltres com a govern ens feim nostres els acords que s'han produït en aquest parlament que demanen per unanimitat la cogestió aeroportuària, i per tant en la mesura del possible i en tots aquells espais que ho puguem fer ho defensarem i intentarem fer-ho possible. En tant que aquesta cogestió aeroportuària no ho és, hi ha un espai que és aquest comitè de coordinació aeroportuària, on hi ha dos representants del ministeri, dos representants de la CAIB, dos representants d'AENA i tres representants dels ajuntaments o dels consells insulars, que és un espai que, en fi, permet una certa informació però que no pot ser en qualsevol cas el plantejament final, i el que sí que podem fer i ho hem sol·licitat ja per escrit és que el Reial Decret 697/2013 permet crear comissions d'aeroports en aquells aeroports que tenen un trànsit superior als 8 milions de passatgers; aquest és el cas de l'aeroport de Palma, i el que hem fet és sol·licitar, en base a aquest reial decret, hem sol·licitat

que es creï la comissió de l'aeroport de Palma amb l'objectiu precisament de crear un espai de gestió on l'ajuntament, el Consell de Mallorca i el Govern de les Illes Balears hi puguin ser presents. Ho hem fet, no hem rebut encara resposta; seran qüestions que anirem plantejant a mesura que anem fent la feina.

I acab ja amb altre qüestions que no són menors, que també són importants, tal vegada no estan al nivell de la transcendència, però les pos damunt la taula: hem demanat i hem exigit al Govern d'Espanya també, i açò enllaça amb la idea aquesta de la importància de la transparència, hem exigit un funcionament real de l'observatori de preus, que hauríem de fer que qualsevol ciutadà pogués saber en tot moment com està, per tant crec que aquí devora tenim una feina o una exigència de transparència al Govern d'Espanya que hauríem de fer. Hem demanat la pròrroga dels convenis que regulen els comitès de rutes dels aeroports de Palma, Menorca i Eivissa; aquest decret a què feia referència abans, el 697/2013, és el que regula el funcionament d'aquests convenis, aquests convenis finalitzen ara dia 6 de maig, van finalitzar, i ja hi ha hagut advertència per part del secretari d'aquests comitès de rutes de la importància de renovar-los, és una qüestió administrativa però que és necessària i l'hem sol·licitada.

I per acabar hem fet un plantejament que també pos a consideració seva: em sembla, no sé si hi ha cap acord que s'hagi produït en aquest parlament i que fa referència al canvi de nom dels aeroports a l'hora de normalitzar-los en llengua catalana, amb la idea que l'aeroport de Palma fos l'Aeroport de Palma; que el d'Eivissa, o el de *Ibiza...*, *Aeropuerto de Palma de Mallorca* fos l'Aeroport de Palma; que l'*Aeropuerto de Ibiza* fos l'Aeroport d'Eivissa i que l'*Aeropuerto de Menorca* fos l'Aeroport de Menorca. Són qüestions en qualsevol cas que si hi ha acords aquí a plenari o en comissió, en cas que es produeixin, són elements que a nosaltres també ens donen força a l'hora de defensar plantejaments davant Madrid i que ho deix a la seva consideració per si ho consideren oportú.

Aquestes són les línies de feina que ja vénen marcades, que jo en som hereu en certa manera, que són fruit d'acords que vostès han pres, i que nosaltres ens feim totes nostres amb l'objectiu d'anar-les defensant i amb la finalitat d'anar-les explicant a mesures que es vagin produint canvis cada vegada que vostès ho considerin oportú.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Li volia fer una pregunta: vol contestar globalment o individualment? Globalment, supòs.

EL SR. CONSELLER DE TERRITORI, ENERGIA I MOBILITAT (Marc Isaac Pons i Pons):

Si els sembla bé ho farem globalment.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé. Idò així pel Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Gijón, per un temps de deu minuts.

EL SR. GIJÓN I CARRASCO:

*Gràcies, Sra. Presidenta. Gràcies, Sr. Conseller, y a todo su equipo por estar hoy aquí.*

Tengo una duda que no sé al final la mesa cómo lo acordó, pero la petición que nosotros habíamos hecho era de comparecencia en materia de transporte aéreo y marítimo, pero no sé si al final..., como había distintas comparecencias no sé si al final se quedó en sólo el aéreo. La petición nuestra era en transporte aéreo y marítimo. ¿Es sólo aéreo?

LA SRA. PRESIDENTA:

Perdón. Sí, sólo aéreo.

EL SR. GIJÓN I CARRASCO:

Es que había otra... ¿la siguiente? Bueno, gracias. No, no, era simplemente por saberlo, y como... no me había quedado claro.

Bueno, empezaré por la última parte -ya la debatimos el otro día en el Parlamento-; yo considero y desde el Partido Popular consideramos que es un error que el Aeropuerto de Palma no lleve el de Palma de Mallorca, entre otras cosas porque hay otro aeropuerto de similares características en cuanto al nombre que difícilmente creo que generaría algún tipo de confusión, pero bueno, en cualquier caso al final será una cuestión que tendrá que decidir Madrid, en eso ya le adelanto que nosotros, nuestro grupo, no estaremos a favor. Será de las pocas cosas en las que no podamos tener unanimidad en un tema que creo que todos estamos absolutamente convencidos.

Lo que pasa es que sí que la sensación -y esto es una sensación personal mía en los meses que llevamos en esta comisión- es que vamos pidiendo cosas a Madrid pero no sé si las estamos pidiendo con un plan perfectamente elaborado y si estamos pidiendo realmente lo mismo, y voy a poner ejemplos. Hace poco hemos pedido el descuento de residente para los transportes marítimos en los vehículos, que está muy bien, pero luego también hemos pedido o estamos a punto de pedir, creo que en la próxima comisión o en la siguiente, un descuento de residentes para la utilización del ferrocarril cuando los residentes de Baleares se desplazan a cualquiera de los aeropuertos. Al mismo tiempo estamos pidiendo el descuento, la tarifa plana de residentes, que por cierto tengo la duda de si esa tarifa plana es universal o no, porque, como digo, la sensación que tengo es que vamos pidiendo cosas a Madrid -al mismo tiempo pedimos la cogestión, la coordinación y demás- pero no sé si todo esto obedece a un plan concreto, y creo que teniendo en cuenta que va a haber unanimidad en este parlamento a lo mejor sería bueno que nos sentáramos todos los grupos y aclaráramos cuáles son las prioridades a la hora de solicitar todo lo que se solicita a Madrid.

Por ejemplo, en estos momentos hay -usted lo ha comentado, Sr. Conseller- el tema de la Comisión Mixta de aviación civil, los comités de rutas, los comités de coordinación... Nosotros pensamos que los comités de rutas, por ejemplo, estaban funcionando bastante bien; de hecho se ha

conseguido, para empezar, tener más información de cada una de las zonas donde están operando los aeropuertos, pero además se ha podido de alguna manera también incidir en la necesidad que tenemos de que facilitemos que algunas compañías en temporada baja puedan venir. Madrid creo que empieza a ser consciente de la importancia de reducir tasas fuera de los horarios de mayor tráfico y, como digo, la creación de nuevas rutas.

Pero mire, le voy a poner un ejemplo de ahora mismo, mientras usted estaba hablando, en relación a la tarifa plana de los 30 euros. Si uno entra ahora mismo en uno de los buscadores de vuelos más importantes, que és Skyscanner, y hace la conexión Berlín-Ibiza para el mes de noviembre, del día 15 de noviembre, le saldrá un precio de alrededor de..., hay otros precios, pero he cogido una compañía como es KLM, que no es una compañía de bajo coste, de 320 euros. Si ese mismo trayecto se hace Berlín-Palma-Ibiza, con una diferencia en tiempo relativamente pequeña, el coste se reduce en más de 150 euros.

No vayamos..., es decir al final entiendo que lo que intentamos perseguir con una tarifa plana de 30 euros son dos cosas: una, que el precio sea más económico para los residentes, evidentemente, que ese es el objetivo, debería ser el objetivo, y, sobre todo, generar una mayor conectividad entre las islas. No es buena la conectividad, todos los sabemos, la gente de Menorca respecto a Mallorca la tiene, la de Ibiza respecto a Mallorca la tiene, pero entre islas no se tiene.

Pero ojo, que no caigamos en este tipo de cuestiones, se podría dar la situación, y esto, como digo, es un ejemplo real, que un vuelo Berlín-Palma-Ibiza sea más barato que un Palma-Ibiza en las actuales condiciones. Eso no sé si puede ser bueno o puede ser malo, pero habrá que estudiarlo, y yo no sé si esos estudios se han realizado. De hecho, con el tema de la tarifa de los 30 euros, yo sé que el Sr. Borràs, que lleva estos temas con bastante más tiempo, sé que ha hablado siempre de unos estudios que fijaron esos precios en los 30 euros. Yo esos estudios no los he visto y, como digo, sí creo que sería bueno que nos sentáramos todos y toda esa documentación que está a disposición, entiendo que de la conselleria, podamos todos verla. Porque si al final de toda esa historia, conseguimos que la tarifa plana sea de 30 euros, pero no mejoramos la conectividad y no mejoramos las frecuencias, no sé si habremos ganado mucho.

Y luego, Sr. Conseller, usted ha comentado un tema que lo he escuchado ya en otras ocasiones, y es que la previsión más o menos del gasto con la tarifa plana, respecto a lo que se paga de residente, estará en torno a los 8-10 millones de euros. Entiendo que cuando se está haciendo ese planteamiento no se está pensando, entonces, en que vaya a haber un mayor incremento en ese gasto, que es lo que deseáramos todos, porque aquí de lo que se trata es de mejorar la conectividad. Porque claro, si nos quedamos para tener lo mismo, para que el precio sea 30 euros, bueno habremos conseguido algo. Pero creemos, por lo menos desde el Partido Popular, consideramos que lo importante es mejorar la conectividad, y cuando decimos mejorar la conectividad, no se trata de que haya una frecuencia, se trata que de verdad empiece a haber interrelación entre las distintas islas y que puedan beneficiar no sólo en la parte

turística, sino también en la parte económica y de trabajo, porque al final todo eso mejora la actividad empresarial y permite que la gente pueda desplazarse.

Pero si al final..., me da la sensación de que nos hemos fijado con esa con esa cantidad, y no tengo claro, y que a lo mejor la conselleria sí que lo tiene, los estudios de hacia dónde podemos evolucionar, porque yo estaría encantando de que si ahora estamos pagando 8-10 millones de euros, el Gobierno central tuviera que pagar 20, porque eso significaría que ha habido de verdad un objeto final de mejorar la conectividad.

Hay otro tema que no sé si en esa comisión, que creo que deberíamos de sentarnos, yo no sé si es bueno plantearnos, aquí tenemos dos vías: una, o mejoramos el REB y Madrid nos envía el dinero que justamente le corresponde a las islas, para que luego las islas, la comunidad decida en qué invertirlo, y a lo mejor tendría que ser una decisión única y exclusivamente de la comunidad autónoma qué porcentaje se dedica a descuento de residentes, o qué porcentaje se dedica a vuelos interislas. O hacer lo que estamos haciendo, que es ir pidiendo de una lista, una lista de deseos, que son muy necesarios y que son, como digo, con toda la unanimidad del mundo, pedirlos a Madrid. Yo al final lo que entiendo es que lo que deberíamos de conseguir es que no parezca que Madrid nos está haciendo un favor, y a veces cuando vas con una lista, por una cuestión de condición humana, no es una cuestión..., esto independientemente de si en Madrid gobierna el Partido Popular o gobierna el Partido Socialista, que no parezca que cada vez que vamos, como pedimos 7 cosas en la lista, si nos dan 2 nos tenemos que venir contentos.

A lo mejor lo que tendríamos que plantear, como digo, es una estructura global, decir mira, esto es lo que queremos, a lo mejor resulta que durante los primeros años tenemos que centrarnos en la primera y en la segunda, pues vamos a machacar la primera y la segunda. No nos centremos en cosas que por venir aquí..., que a veces yo tengo una sensación, y lo vuelvo otra vez a decir que es una sensación personal, de que venimos aquí a presentar propuestas y cualquiera dice que no a cualquiera de estas propuestas, porque parece que entonces estás en contra, pero es que ese no es el objetivo. Salimos de aquí de la comisión, tenemos una aprobación, pero luego el que tiene que irse a Madrid es usted y su equipo, y claro, no amplíemos la lista de deseos y vamos a centrarnos en lo prioritario.

Por tanto, yo no sé si a través de una PNL, de una moción, de algún tipo de las posibilidades que tenemos, sí que pediría a todos los grupos que nos sentáramos, que hiciéramos un estudio monográfico de este tema, que viéramos cuáles son las posibilidades reales; que tengamos todos los estudios a disposición, que a día de hoy yo, particularmente, no los tengo y mi grupo no los tiene, y me gustaría saber a qué corresponden estas tarifas de 30 euros y dónde está el estudio, que no ponemos en duda insisto, y ver hacia dónde tenemos que evolucionar y a ver si esto sirve para que efectivamente, todos vayamos a una y que la voz que salga del Parlamento, que los últimos meses ha salido de verdad unánime, sí que vaya con un programa muy concreto que, independientemente de quien gobierne, ese programa no se cambie. Yo creo que eso sería importante, si somos capaces de priorizar las 3, 4, 5, 7, 10

medidas, si de verdad estamos de acuerdo en priorizarlas, independientemente de quien gobierne, la pelea con Madrid sea siempre la misma y no vayamos dando bandazos, en función de quien gobierna.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Gijón. Ara pel Grup Parlamentari Podem Illes Balears té la paraula el Sr. Diputat Aguilera, per un temps de deu minuts.

EL SR. AGUILERA I CARRILLO:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller i el seu equip, gràcies per haver vingut i donar explicacions. I des del nostre grup parlamentari intentarem fer algunes reflexions, igual que algunes preguntes que, encara que vostè ja ha contestat, voldria fer un replantejament.

Vostè al principi de tot ha deixat molt clarament que, així com el Sr. Gijón ha comentat, i m'imagín que la resta de portaveus ho farà, que portem molts d'anys reclamant a Madrid unes millors connexions aèries, marítimes, terrestres, en la mesura del possible i sembla ser que ni el seu partit, ni el Partit Popular no han pogut durant tots aquests anys i dècades abordar aquest tema. És obvi, i especialment per als que hem arribat nous a la política, especialment en aquesta comissió, hem portat i especialment des del seu partit, també el Sr. Borràs, molts de dies la connectivitat aèria, els aeroports han estat tema de debat de propostes i, com ha comentat també el Sr. Gijón, de fer una llista llarga, jo diria la llista de la compra en aquest sentit ironitzant, si em permet aquest comentari, de les necessitats dels nostres ciutadans i ciutadanes.

Intentaré fer algunes preguntes. I bé, com vostè ha comentat, ens alegrem que a la fi des del Govern central, aquestes reticències des del punt de vista de la Unió Europea, a nivell de competència de no poder oferir aquesta tarifa plana, com l'exemple de Sardenya, doncs això ens ajuda a donar una passa. I el que personalment m'ha cridat a la seva exposició és que només suposi entre 8 i 10 milions l'increment o l'aplicació d'aquesta tarifa plana. Sincerament em sorprèn molt perquè és una quantitat ridícula, ínfima, respecte de tots els pressuposts, si parlem moltes vegades en aquesta sala i també en el Ple hem fet referència als ferrocarrils, o a l'AVE quan paguem milers de milions per aquest transport i ara parlem aquí que només suposaria entre 8 i 10 milions més tenir una tarifa plana. Sincerament estic una mica aclaparat i al·lucinat al respecte, però bé, a veure si és veritat.

També, amb referència al motiu aquests dies d'alegrar-nos en certa forma de la tarifa plana, també sembla ser que els nostres companys de les Illes Canàries també s'han volgut afegir a aquesta demanda, també reclamen aquesta tarifa plana, després de la seva reunió amb la ministra, també ho van demanar, vist que a la premsa han demanat aquesta qüestió. I jo molts de dies he intentat explicar a la gent que la connexió aeroportuària, via en aquest cas d'avions o marítima, hauria de ser un bitllet fix, igual que agafem el bitllet del ferrocarril, el bitllet del bus, el bitllet del metro, etc. Sincerament, i això ja

tothom, i no m'estendré gaire perquè tinc moltes coses a comentar, hauria de ser això, un bitllet simple, talment. És a dir, aquí entenem que els descomptes, i ara comentaré un fet que (...) aquest matí, com un bitllet normal, amb un preu, és obvi, que no és el mateix anar en bus, però sobretot penso en la gent, i vostè ho sap perfectament i avui no tenim la Sra. Silvia, en els residents que utilitzen la barca de Formentera per anar a Eivissa paguen una quantitat molt baixa respecte del que ha de pagar un resident com jo, per exemple, d'Eivissa, i jo no parlo d'una persona que és turista. Estem parlant de càrtels, i després aprofitaré una mica, de càrtels en el tema navilier, que bé, avui no és el tema, però ho comentaré.

A mi em preocupa també, entre altres qüestions, i voldria saber quan li diran la Sra. Pastor i el seu equip contestació des de la Unió Europea, és a dir, des de Madrid es traslladarà aquesta qüestió i veure realment quan tindrem si accepten la petició des de les nostres illes. També ha comentat que tindrà una pròxima reunió.

Més coses. També ens preocupa des de Podem que al deixar de ser un servei o una obligació de servei públic al aplicar aquesta tarifa plana, si realment les freqüències es veuran afectades, d'acord? Més preguntes, i potser és una pregunta de *Perogrullo*, diran alguns: quan parlem de 30 euros tarifa plana, estan incloses les taxes, al respecte?, perquè si no ja estariem mentint o almenys encarint molt el preu, perquè saben perfectament que en el seu moment, encara que s'han baixat les taxes aeroportuàries, hauriem de veure si realment aquest preu és definitiu, com comentava abans del preu final d'un bitllet.

Vostè també ha comentat, segons les declaracions que ha fet la Sra. Pastor, que possiblement estaria el 2017 en funcionament, però bé, m'imagín que això tampoc..., hem de ser cautelosos, almenys els de Podem. Estam en període electoral, també podria ser un *órdago*, com dirien alguns, i per tant les mentides volen fets, i m'imagín que sobretot els partits i les persones que porten molt de temps en la política han escoltat tantes coses que al final... o tantes mentides o promeses que, bé, el que vol la ciutadania és que realment això es compleixi i, bé, podrem. I sobretot jo penso, i en això estem tots els partits polítics conscients, i m'unesc també al que ha comentat el Sr. Gijón i ja ho hem dit en més d'una ocasió en aquesta comissió, del grup de treball; és a dir, pensem que realment no és una qüestió només de transport aeri, com estava comentant ara fa un moment, sinó de transport marítim i el transport terrestre, i veure les necessitats i les dificultats.

I també voldria fer una..., després del comentari que ha fet el Sr. Gijón, aquí ara només estam parlant de les tarifes... tarifa plana entre illes. Moltes vegades també aquí, i és una qüestió que patim, la connexió illes resta de península, i la connexió, per a més *inri*, illes resta de destins internacionals, com feia referència l'exemple del portaveu del Partit Popular, que veure que un dels problemes, i això tothom sap el diagnòstic, que no vinguin més persones a les nostres illes fora de la temporada d'estiu són els preus tan alts, i especialment en el cas d'Eivissa i de Menorca ja ni comentar, per poder arribar a cada un dels destins del nostre arxipèlag. Per tant és una qüestió que aquí entra la part de competitivitat del mercat lliure, de veure que realment interessa a les companyies venir i tenir, com ja vaig

comentar fa uns dies, que s'espera que aquest estiu es programaran 66 vols per hora, és a dir, que tornarem a fer rècords de turista, i bé, idò això, veurem que després no podem o no tenim la possibilitat que es connectin tants i tants de destins amb la resta d'Europa, especialment.

Més qüestions, i sobretot volia comentar aquí -ja ho he repetit també en altres moments, quan hem parlat sobre freqüències- que aquest matí he estat mirant els vols que connecten les illes de Mallorca i Eivissa i viceversa, i en el cas de Menorca-Eivissa. En el cas d'Eivissa-Palma hi ha sis vols diaris amb Air Europa i Air Nostrum, i el que nosaltres critiquem com a ciutadans, i és una qüestió que també com a usuaris i que hem de solucionar aquesta qüestió, és que no és normal que Eivissa-Palma hi hagi un vol a les 3,10 i un altre a les 3, un altre a les 5,30, 5,25, i un altre a les 20 i l'altre a les 19,50. És a dir, estan competint amb una diferència de deu minuts o cinc minuts les dues companyies a la mateixa hora. Això és molt indignant o vergonyós, per tant, de veritat, a part d'aquest preu moltes vegades ho repeteixo com un mantra, Sr. Conseller, i m'imagín que tots, bé, no entenem determinades qüestions, no és normal que per anar a un mateix lloc hi hagi cinc minuts o deu minuts de diferència, quan hi ha hores en què no podem viatjar. Això passa igual a la tornada Palma-Eivissa, 4,20, 6,50 i 9,10.

I en el cas, per exemple, de Menorca, la connexió només amb Air Europa hi ha tres connexions i amb Iberia Air Nostrum sí que n'hi ha sis, i també aquí hi ha, en el cas de Palma-Maó, també igual...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Aguilera, vagi acabant, per favor.

EL SR. AGUILERA I CARRILLO:

Ja vaig..., ...1,25 i 1,15, i en el cas de les 18,45, 18,35.

I ja per acabar és una vergonya també que l'altre dia vaig demanar a la meva agència un bitllet; que paguem o que tinguem la mateixa tarifa flexible i paguem més de 110 euros per anar i tornar aquí perquè sigui flexible em sembla una vergonya al respecte.

I ja per últim, aquest matí he cridat a Air Europa i a la seva pàgina surt un *banner* que diu que hi ha ofertes per a menors de 24, majors de 64, esportistes federats i aquelles persones que han de viatjar per raons mèdiques. Quina és la sorpresa?, que he demanat: "Bé, i el descompte que apliquen?", diu: "El 10% a tots els col·lectius", però quan m'ha fet la tarifa normal i la tarifa amb aquests suposats descomptes, la diferència sap vostè què ha estat, Sr. Conseller?, 1 euro, m'ha donat 65, 64 tarifa normal, tarifa descompte 64, 64, 1 euros.

Després continuarem. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Pel Grup Parlamentari MÉS per Mallorca té la paraula el Sr. Reus per un temps de deu minuts.

EL SR. REUS I DARDER:

Gràcies, presidenta. Moltes gràcies, conseller, i resta de l'equip, per la compareixença, i moltes gràcies per les seves explicacions.

Jo he de reconèixer al Sr. Gijón que és vera que a vegades sembla que estam un poc dispersos, a vegades, amb propostes que a vegades pot parèixer que pegam per una banda, pegam per l'altra, però crec que només ho pareix, perquè al final si hi ha un tema aquí dels que s'han parlat, que crec que tots tenim dins el cap que el que té la rellevància i l'entitat i que és el vertader cavall de batalla és la tarifa plana per als vols entre illes, vull dir que això és el vertader cavall de batalla, i que s'estigui lluitant això crec que de cap manera no ha d'impedir que si hi ha una OSP Menorca-Madrid es pugui millorar aqueixa OSP, que si tenim el transport marítim que no inclou el vehicle que es pugui incloure el vehicle, són coses de menor entitat que també s'han d'intentar aconseguir, però crec que evidentment el que estam jugant fort i és el vertader cavall de batalla és la tarifa plana, i don l'enhorabona al conseller i al seu equip per aqueixa feina que estan fent de posar arguments damunt la taula, perquè dins l'argument que la Unió Europea no ho autoritzaria crec que de cada vegada s'aguanta més poc si un s'atén a la informació que publica la mateixa Unió Europea de la quantitat ingent d'obligacions de servei públic que hi ha arreu d'Europa; vostè ha comentat la de Sardenya però la de Còrsega, a illes de Noruega, la quantitat d'illes en què hi ha obligacions de servei públic, una que vaig tenir l'ocasió d'emprar particularment a Estònia, un estat que té una quantitat d'habitants similar a Balears, i que té una obligació de servei públic amb l'illa de Saaremaa, que és una illa de 40.000 habitants, i té una obligació de servei públic amb un preu que era al voltant de 28 euros.

Per tant, crec que això és la feina a fer, aquest parlament també, com vostè sap, tramita la proposició de llei que ha de permetre modificar la llei orgànica del REB i, per tant, crec que aquest és el vertader cavall de batalla. I mentrestant també que es pugui aconseguir millorar aquests altres aspectes de menor entitat, però que també ens afecten i que poden contribuir a millorar les OSP que ja hi ha, a millorar que s'hi puguin incloure tarifes socials, que s'hi puguin incorporar places, tot això evidentment també s'ha d'intentar.

I sabem que el tema de la cogestió i el tema de la posició contrària, que s'ha expressat majoritàriament en aquest parlament amb el tema de la privatització d'AENA, sabem que això evidentment és una cosa que en aquests moments és impossible; que evidentment és el que nosaltres també creiem, és una posició tal vegada més d'enfrontament, actualment, ideològic, de quina ha de ser la fórmula d'AENA, de quina ha de ser la participació del Govern també de les Illes Balears dins AENA i quina ha de ser... de qui han dependre els aeroports, nosaltres consideram que els aeroports haurien de dependre de la comunitat autònoma, però evidentment això sabem que és una cosa que en aquests moments no és una cosa que es pugui aconseguir amb la posició que té el Govern de l'Estat.

Per tant, s'ha d'anar en aquesta línia amb la qual s'ha anat fins ara per part del Govern posant arguments damunt la taula en la tarifa plana dels 30 euros, i per part d'aquest parlament



impulsar com s'impulsa amb tots els grups que crec que estam d'acord amb aquesta proposició de llei de modificació del Règim Especial de Balears, per incloure-hi aquesta tarifa plana.

És un tema al qual el Sr. Aguilera també feia referència, amb els preus que es troben, és clar el tema del mercat en el nostre cas, el mercat ens condiciona que... el lliure mercat provoca que les Illes Balears tenguem millor connectivitat aèria i millors preus amb Alemanya que amb l'Estat espanyol, vull dir, això és el que passa quan es deixa la fixació de preus en el nostre cas al mercat en una cosa que és una necessitat per part dels ciutadans de les Illes Balears a una illa, el tema de la connectivitat aèria.

Per tant, té el nostre suport i des del nostre grup seguirem impulsant, amb la resta de grups, aquesta línia que s'ha encetat i que ens alegra també que les perspectives que ens trasllada el conseller siguin bones de cara a aquesta consecució de la tarifa plana entre illes.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Reus. Ara pel Grup Parlamentari El Pi PROPOSTA PER LES ILLES té la paraula el Sr. Melià, per un temps de deu minuts.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Donam la benvinguda al conseller i al seu equip, com no pot ser d'altra manera. Vull manifestar que estam bàsicament d'acord amb les línies que ha exposat, per tant..., bé, de fet crec que ha hi unanimitat, el mateix portaveu del Grup Parlamentari Popular així també ho venia a dir, que bàsicament hi ha unanimitat per part de tots els grups d'aquest parlament, per tant, poques novetats podem plantejar més que donar suport a l'acció que du a terme el Govern.

Nosaltres, molt breument, diríem que en el tema de la cogestió aeroportuària pensam que falta ambició, pensam que el gran repte de les Illes Balears és treure els aeroports dels territoris insulars del model AENA, sigui aquest model centralitzat privatitzat o sigui només centralitzat públic, ens és igual. Nosaltres el que defensam -i no ens cansarem d'insistir-hi- és que els aeroports de les Illes Balears, com a territoris insulars, són fonamentals, molt més fonamentals que els del continent o els de la península o com ho vulguem dir, i per tant, que han de tenir un tractament diferenciat i per tant han de sortir del model.

Ja sabem que no és un objectiu que s'aconsegueixi fàcilment, però pensam que hauria de ser una línia a tenir en compte i una línia de feina del Govern, per tant, en aquest sentit sí que hem notat una mica de poca ambició en relació amb el model de la cogestió aeroportuària.

I dues qüestions molt concretes: una, és que no ens ha parlat de si es planteja un canvi del descompte de resident en general, del funcionament del sistema de descompte de resident, que sap que hi ha moltes veus que el critiquen, en general, perquè diuen

que el preu s'acumula i al final no suposa una rebaixa real del cost per als ciutadans, no?, i que al final les companyies s'aprofiten d'aquesta espècie de subvenció pública.

Per tant, per ventura el Govern hauria de fer feina en un canvi d'aquest descompte de residents i anar cap a altres sistemes que puguin ser més efectius i que realment repercuteixin al ciutadà i no tant en els possibles beneficis de les companyies aèries.

I una segona qüestió és el tema del seient buit, tots sabem que les Illes Balears som un país turístic, tots sabem que tenim un repte de desestacionalitzar el nostre turisme i, per tant, una de les fites que s'hauria d'aconseguir és que hi hagués més connectivitat en temporada mitjana i en temporada baixa amb les principals destinacions turístiques o amb les principals ciutats d'on vénen els nostres visitants i a partir d'aquí una de les possibilitats és pagar seients buits perquè les freqüències siguin més fortes i per tant, hi hagi moltes més companyies que ofereixin connexions amb les Illes Balears i per tant provoquem que vinguin més turistes en aquest moment de temporada mitjana i baixa.

Sabem que això també té problemes amb la normativa europea, però pensam que aquesta és una feina que és transversal del Govern, no dic que sigui de la seva conselleria, segurament també és de la Conselleria de Turisme, fins i tot pot ser que sigui més de la Conselleria de Turisme, però bé, evidentment vostè, diguem, té alguna responsabilitat i alguna competència en aquesta qüestió i per tant, també li ho vull plantejar perquè pensam que aquesta és una línia de feina de tot el Govern molt important, ja dic, per aconseguir la desestacionalització.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Melià. Ara pel Grup Parlamentari MÉS per Menorca té la paraula el Sr. Castells, per un temps de deu minuts.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Moltes gràcies, Sr. Conseller i al seu equip per ser aquí per donar les explicacions que ens ha donat i felicitar-lo perquè, tot i que no es pot dir blat fins que no és al sac i ben lligat, crec que podem dir que mai no havíem arribat tan enfora en aquesta qüestió, a més a més en una situació insòlita, no?, amb un govern en funcions en què, bé, la seva activitat està reduïda encara més del que ja estàvem acostumats quan estava, diguem, en plena capacitat. Per tant, bé, quan semblava que tenien totes les excuses per continuar sense fer res, sembla que alguna cosa es mou i per tant, doncs enhorabona i donar-li suport a continuar, si em permet el col·loquialisme, ficant la banya en açò perquè és molt probable també que..., penso que és possible, a banda d'aquesta esperable tranquil·litat del Govern en funcions, diria que també en aquest cas ens estigui ajudant en això, no?, perquè bé, potser és més fàcil també fer segons quins gestos en la situació política en què ens trobem.

Dit açò, i abans d'entrar d'alguna manera a fer el discurs que com a grup parlamentari hem de fer sobre aquesta tema comentant la seva intervenció, m'ha sobtat molt que ens hagi dit que el diferencial que calculen entre l'estalvi del descompte de resident al vol entre illes i aquesta tarifa plana de 30 euros universal, pugui ser de 8 o 9 milions d'euros. I m'ha sobtat molt perquè en els treballs que es varen fer a l'any 2007, que es va arribar fins i tot a fer un esborrany a partir de la proposta de la primera proposta que es va fer de tarifa plana entre 28, 30 euros, va arribar a haver-hi un esborrany sobre la taula, posat pel ministeri, de plec de clàusules administratives i de prescripcions tècniques, allà es valorava la subvenció pública, és a dir, es licitava l'obligació de servei públic per uns 20 milions d'euros, per uns 20 milions d'euros, amb unes condicions que no sé si són les que... el que jo desconec és si estan adaptades als temps actuals, no?

Es parlava de 200.000 seients d'anada i tornada per a cadascun dels trajectes, Mallorca-Menorca i Mallorca-Eivissa, 75.000 d'hivern i 120.000 d'estiu, amb vuit freqüències d'anada i tornada, vuit o nou, segons si era temporada d'hivern o temporada d'estiu els deies feiners, bé, tot això es valorava amb una... o el preu de sortida de la licitació eren 20 milions d'euros, la qual cosa serien uns 2 o 3 milions més del que, segons m'ha informat puntualment el Sr. Borràs que, com vostè sap és el nostre oracle en temes de transport aeri, jo li he demanat perquè no tenia la dada al cap, li he demanat i vull reconèixer, en aquest cas, que la nostra viquipèdia aquí particular és el Sr. Borràs, que es gastava en aquests moments, que costava en aquests moments el descompte de resident entre Illes, i m'ha donat aquesta quantitat, els 17, 18 milions que em lliga, em lliga amb el que, en el seu moment, es va parlar i el motiu pel qual va fracassar aquest intent de l'any 2007, que és que, aparentment, hi havia aquest diferencial, recordava la xifra dels 2 milions, per això m'ha quadrat amb la dada que m'ha donat el Sr. Borràs, aquests 2 milions quedaven una mica a l'aire de qui els pagaria i ara parlem de 8 o 9.

Bé, jo mentre els paguin, em preocupa poc, diguem, la quantitat perquè, responent d'alguna manera o més que responent aportant una reflexió addicional a la que feia el Sr. Gijón sobre el cost, sobre l'estudi, sobre el que s'ha fet d'això, jo pens que evidentment que segur que hi ha estudis, després parlarem de l'opacitat del ministeri, vostè ha estat molt políticament correcte, jo em puc permetre, doncs, parlar clarament que efectivament, i això ho hem aprovat aquí mateix, en aquesta comissió, amb una PNL específica sobre l'opacitat i sobre l'absència de dades en l'era de la informació i de les noves tecnologies, que és totalment increïble que això sigui així; però dic, a banda que hi hagi estudis i no hi hagi estudis, evidentment hi han de ser, hi han de ser per poder fer el plec de condicions que sigui atractiu per a les empreses, per a les companyies aèries, però realment, d'una banda, jo crec que per molts estudis que hi hagi no sabem l'impacte que tindrà en l'increment de la demanda una tarifa plana de 30 euros. I crec amb aquesta equació, perquè això al final aquí estam fent una equació entre el que paga l'usuari, la subvenció que se li dona i el que li costa a la companyia aèria fer el trajecte, i en aquesta equació, Sr. Gijón, i no ho dic per fer polèmica, sinó per aportar elements de reflexió, crec que la variable independent són els 30 euros, és a dir, la variable a partir de la qual construïm l'equació són els 30 euros. És a dir, jo veig els 30

euros com a una estimació política que fem de quina quantitat creiem nosaltres que els ciutadans de les Illes menors, com a màxim, han de pagar per tenir accés als serveis associats a la capitalitat que hi ha a Mallorca.

Llavors, a partir d'aquesta variable independent, evidentment que hem de fer els estudis per veure realment què li costa a la companyia aèria, què pagarà el client, quins increments de demanda poden haver-hi en posar aquest preu polític i establir un preu públic que és el preu de sortida de la licitació d'aquestes obligacions de servei públic per tal que a les companyies els sembli atractiu prestar aquest servei.

Aleshores, li agrairia que una mica potser ens aclarís, no sé si en van parlar en aquesta reunió, de les variables principals d'aquesta obligació de servei públic de la qual derivaria aquest diferencial de 8 milions d'euros. És a dir, de quants seients parlem i de quantes freqüències diàries, ja sigui en temporada alta o en temporada baixa.

Molt ràpidament fer un apunt sobre el tema de Canàries, el tema de Canàries jo entenc perfectament, lògicament, que Canàries corri a demanar exactament això, jo el que li dic als de Canàries és que cap problema, perfecte, que tinguin el mateix tractament que nosaltres, ara, que a nosaltres ens donin el mateix que a ells, el mateix que a ells, amb tots els respectes, i ens donin el règim fiscal que tenen ells, doncs, pot ser sobra dir que crec que ells han de ser molt cautelosos i molt prudents a l'hora de demanar que es reproduïxin exactament les condicions que se'ns donen a nosaltres a les que se'ls dona a ells, perquè ells tenen un règim especial, perquè tenen altre d'altres coses l'Estatut de Regió Ultraperifèrica, nosaltres afortunadament només som mig perifèrics, no ultraperifèric, però crec que nosaltres hem de posar-nos forts que la viabilitat de la solució que se'ns doni a nosaltres no pot dependre de la viabilitat global d'estendre aquests beneficis a Canàries.

Què és viable fer-ho a Canàries? Perfecte. Si no és viable fer-ho per a tots, doncs, em sap greu, però a ells se'ls soluciona les seves problemàtiques d'una manera i a nosaltres se'ns solucionen d'una altra. I crec que en això, evidentment no crec que haguem d'entrar ni ens convengui entrar en un enfrontament amb Canàries, en absolut, sinó fer la reflexió a l'Estat que solucioni els problemes de Canàries amb solucions *ad hoc* per a Canàries i que solucioni els nostres problemes amb solucions *ad hoc* per a nosaltres.

Anant a comentaris generals sobre l'estratègia que cal seguir en aquests moments, primer fer, com abans he fet un apunt, fer referència al tema de la falta de dades, és a dir, hi ha un observatori de preus, hi ha una normativa que obliga a tenir disponibles les dades cada mes del funcionament de les obligacions de servei públic, i això no ho tenim. Llavors, clar, és que sense dades és impossible fer política. Aleshores, jo realment trob molt sospitosos que el ministeri s'entesti a amagar les dades d'aquesta manera perquè això sí que és un atemptat contra la lliure competència precisament; és a dir, aquest principi que ells invoquen per anar a demanar permís a Europa ells són els primers que se'l boten amb l'opacitat de les dades.

I no només amb això, sinó que, jo fins i tot per aportar-li com a elements de debat, i aquí em baso en unes reflexions que

va fer uns anys ja el professor Juan Santaló, que va fer una sèrie d'estudis sobre el vicis, podem dir, que tenia el sistema d'obligació de servei públic, que és que precisament si alguna cosa fa l'actual estructura de l'obligació de servei públic és atemptar contra la competència, contra la lliure competència, és a dir, estableix una sèrie de normes que dificulten enormement l'entrada de competidors en el mercat de l'obligació de servei públic.

Per tant, si l'argument que té el ministeri per anar a Brussel·les és tenir por que la tarifa plana de 30 euros pugui atemptar contra la competència, hi ha molts d'arguments, jo supòs que vostès, el seu equip els coneix, però els arguments que en el seu dia va treballar el professor Juan Santaló són importants per veure que l'actual sistema atempta totalment contra la competència, per una sèrie de ressorts que té, tal com està articulada ara l'obligació de servei públic, el més vistós del qual és el llinard d'ocupació del 75%; és a dir, estableix l'obligació de servei públic un llinard de referència del 75% que, quan se supera, obliga a la companyia que el presta a posar més avions per tornar a baixar aquell llinard d'ocupació. Quan sabem que avui en dia un estàndard d'ocupació normal comercial, diguem, un llinard d'una explotació normal de les companyies aèries se situa entre el 80 i el 85%. A més a més, quan se supera aquest llinard s'obliga a la companyia a disminuir els preus, la qual cosa desincentiva també l'ocupació màxima.

Tot això fa que els potencials competidors sàpiguen que l'operador té un marge de maniobra per competir agressivament en cas d'entrada d'un altre competidor en el mercat...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Castells, vagi acabant, per favor.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Ara acabaré, sí, Sra. Presidenta. Bé, en definitiva, no cal que jo reproduïxi doncs els arguments del professor Juan Santaló perquè ja els deuen conèixer, és a dir, l'últim ressort seria el del sistema de preus màxims, és molt lesiu precisament per a la competència.

Només per acabar, perquè ja no tenc més temps, hi ha un tema que em sembla que quan ha fet la llista de les coses que reclamava al ministeri, m'ha semblat no sentir el tema de les taxes. Les taxes són un element molt perjudicial per a l'estabilitat de tot aquest sistema i per tant crec que aquí també ens hauríem de fer forts.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Castells. Ara, per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Borràs, per un temps de deu minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Contra el meu costum intentaré ser breu perquè sé que el conseller té problemes de connectivitat i, a més, compartesc tot allò que ha dit. Només quatre precisions. Sr. Gijón, hi ha un estudi de l'any... signat dia 19 de setembre de 2006, fet per SLEKG, que és on es basen tots els càlculs de costos de la tarifa plana; aquest estudi va ser contractat, curiosament, pel Foment de Turisme de Mallorca, essent president el Sr. Álvaro Middelman, i va servir aquest estudi d'argument per al Sr. Matas demanar tarifa plana única i universal de 27,5 euros en el debat d'estat de la comunitat de l'any 2006. Això són els antecedents històrics del que en aquests moments demanam, l'actualització d'aquests càlculs. Hi ha altres estudis posteriors, si vol li puc facilitar aquest estudi sense inconvenient.

Compartesc els arguments del conseller, al qual per cert don la benvinguda i l'agraïment que no ho he fet, sobre la necessitat de la tarifa plana també per ajuntar les Illes perquè evidentment hem de construir país, allò que ens separa a part de la mar són massa coses. Els italians del sistema de connexió amb Sardenya en diuen *continuità territoriale*, eh, continuïtat territorial, açò és el que no aconseguim en aquesta comunitat, continuïtat territorial, i per açò és positiva aquesta tarifa de 30 euros, que, per cert, les taxes van incloses, però a més les taxes per als vols entres illes són taxes de preu polític, és a dir, pràcticament no arriben a un euro les taxes que es paguen en aquest moment per als vols entre illes. Una altra cosa són les que es paguen pels vols d'altre caràcter.

A més, es demana la taxa amb un sistema del tema de codi compartit, és a dir, que les companyies totes que operin i tinguin *hub* a Palma poden empalmar amb la companyia que tengués l'adjudicació de servei públic amb codi compartit. Per tant, açò que deia el Sr. Gijón no necessàriament hauria de passar.

Estic segur que si algú aterra a Palma i veu el aeroport de Palma en lloc de aeroport de Palma de Mallorca no es pensarà que s'ha equivocat d'arxipèlag, que quan ha aterrat sabrà on ha arribat. I quan arribi amb l'autobús o amb el taxi a l'aeroport, i vegi aeroport de Palma, no dirà hòstia!, he fet les vacances a les Canàries en tost de Mallorca, no? Estic segur que açò no passarà, perquè els nostres turistes no són tan despistats ni tan poc intel·ligents.

Em diuen que hem fet llista de la compra. Miri, hem fet 20 proposicions no de llei i s'han debatut en aquesta comissió sobre connectivitat, 12 del PSOE, 5 dels tres partits, Grup Socialista, MÉS per Mallorca, MÉS per Menorca, 2 entre MÉS per Mallorca i MÉS per Menorca i el PP n'ha presentat una sobre que tinguem, diguéssim, una via lliure els residents en els controls de seguretat dels aeroports. Per tant, llista de la compra poc, i una de les coses que hem demanat per cert és transparència a l'Observatori de Preus i Connectivitat, que evidentment la transparència, com ha dit el conseller, no és precisament una cosa que llueixi la Sra. Pastor, ni en general qualsevol ministeri.

Cogestió. És cert que la cogestió..., hem demanat cogestió i ens han donat comitès que són com una espècie de placebos, tot fa una casa pobre, però que no resolen res.

I el més important que s'ha de tenir en compte és que l'argument d'AENA que són una xarxa d'aeroports, açò és fals. L'Aeroport de Palma té més connexions fora de la xarxa d'AENA, és a dir, amb aeroports europeus que amb els propis aeroports d'AENA, per tant de xarxa res. A més, qui fan xarxa són les companyies aèries, no els aeroports. És a dir, l'Aeroport de Palma no vola a l'Aeroport de Madrid, qui vola és una companyia i la companyia vola allà on vol, sigui d'AENA o no sigui d'AENA, per tant, xarxa res. Vull dir que l'argument de xarxa d'aeroports simplement serveix per comprar, per aquestes coses i per repartir els beneficis i que els beneficis d'aquí, se'n vagin a pagar aeroports deficitaris i els accionistes d'AENA, però no fan xarxa. Per tant, l'argument de xarxa, com ha demostrat molt el Sr. Germà Bel, no té cap sentit.

I ja per acabar Sr. Conseller, que sé que té pressa, molt breument. L'argument que demanam moltes coses i si hi ha un pla o no hi ha un pla. Jo tenc un pla, sé el que vol el Grup Socialista a partir del programa electoral del PSOE i per açò ho planteja. En el passat mandat vam acordar aquí, per unanimitat, crear una ponència per debatre el transport aeri, el Grup Popular va bloquejar qualsevol tipus de compareixença de membres d'AENA, de membres de companyies, del ministeri, de la Direcció General d'Aviació Civil, ho van bloquejar tot i va ser batre a ferro fred aquella ponència, no va presentar el Govern ni un sol document, ni tan sols aquest document, que era el pla d'acció del Sr. Delgado, que va presentar de 13 punts a la ministra, el gener del 2012, i dels 13 punts l'únic que va aconseguir va ser millorar els retards a l'Aeroport de Palma, de 13 punts, mig punt.

És a dir que, per tant, sí que hi ha pla i no es preocupin que governi qui governi a Madrid, la seguiran veient en aquesta comissió per millorar la nostra connectivitat.

Gràcies, conseller. Gràcies, Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Ara contesta el conseller de Territori, Energia i Mobilitat, Sr. Marc Pons i Pons.

EL SR. CONSELLER DE TERRITORI, ENERGIA I MOBILITAT (Marc Isaac Pons i Pons):

Moltíssimes gràcies, Sra. Presidenta. El Sr. Borràs, efectivament ens il·lumina un poc a tots, la seva erudició aèria ens ha servit moltes vegades, ho dic perquè he tingut la sort en èpoques passades, de poder fer algunes batalles en la millora de la defensa en matèria del transport aeri, no amb tot l'èxit que hauríem volgut evidentment, però és evident que és una persona de referència.

Intentaré ser breu en les respostes. Em vaig comprometre amb el Consell d'Eivissa que avui mig dia seria a Eivissa i en la mesura del que pugui, si puc agafar l'avió, ho intentaré.

Reflexions per compartir, crec que és important. No és just tampoc dir que el Govern central no ens ha escoltat mai, perquè el Govern central és cert que ha acabat fent aquelles coses que nosaltres hem demanat. El que passa és que tal vegada en alguns moments hem demanat coses que no eren les més convenients. Vam començar amb un 15% de descompte de resident, que va passar al 33% de resident i que va acabar en un 50% de resident. El 50% havia de ser la solució a tots els problemes i era compartit per tothom. I ens vam donar compte després que, a mesura que posaven el descompte de resident, no repercutia en la rebaixada del preu de cost, sinó que el que feia era incrementar el compte de resultat de les companyies aèries.

I açò ens obligava en certa manera a fer un replantejament diferent. Si ara demanéssim el 70% del descompte de resident, que en qualque moment ho hem sentit a dir, segurament açò no ens resoldria el problema, perquè el seguiríem tenint en el mateix lloc i és que s'incrementarien després els preus. El plantejament ha de ser un altre i crec que en aquest sentit el plantejament, i aquí crec que ja hi ha una certa unanimitat, o hi ha una unanimitat en aquest plantejament, és el de la tarifa plana de 30 euros, preu final, taxes incloses i universal. És a dir, açò no només és per als ciutadans de les Illes Balears, sinó que ha de ser també per a qualsevol ciutadà que es vulgui desplaçar entre illes, sigui o no resident. Açò és el que defensa aquest Govern davant Madrid i açò és el que hem entès nosaltres que també defensa la ministra davant Brussel·les. Hem arribat al detall de tot? No, hi queda un recorregut per fer.

Però açò és el que farà..., i crec que és important també tenir-ho en compte, avui, avui capvespre la secretària general de Transports, la Sra. Carmen Librero, es reuneix amb la Direcció General de Mobilitat i Transports de la Comissió Europea, per tractar en concret avui capvespre, aquesta tarifa plana entre illes; es reuneix amb el Sr. Henrik Hololei, que serà amb qui plantejarà i debatrà aquesta qüestió. D'aquí anirem a la reunió de dia 30 de maig, on podrem valorar com ha anat aquesta reunió en concret i quines són les passes que s'han de fer.

Les passes vénen marcades, i també els ho dic, vénen marcades pel Reglament 1008/2088, del Parlament Europeu i del Consell Europeu, on fixa quins són els requisits necessaris que han de complir per ser beneficiari, en tot cas, d'aquesta tarifa plana, almanco per garantir-la. Els cit molt ràpid, planteja quatre estudis fonamentals, els llegiré..., els tenc en castellà, faig la traducció i després, bé... El primer d'aquests: "*La proporcionalidad entre la obligación prevista y las necesidades de desarrollo económico de la región que se trate*". És a dir, ens demanen les conseqüències que sobre el desenvolupament econòmic de Balears, tindrà en el cas d'aplicar la tarifa plana. Açò ho hem d'estudiar bé, farem els estudis que pertoquen i els aportarem.

En aquest decret també s'exigeix: "*La posibilidad de recurrir a otros modos de transporte y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de transporte consideradas. En particular, cuando existan servicios ferroviarios que cubran la misma ruta en un tiempo inferior a 3 horas y con frecuencias y conexiones suficientes y horarios*

*convenientes*". No és el cas nostre, per tant, açò també és prou bo de fer justificar un plantejament d'aquest tipus.

El tercer punt són "*Las tarifas aéreas y las condiciones que puedan proponerse a los usuarios*". Tenim claríssim què és que volem els 30 euros, de quina manera.

I el quart punt, la quarta exigència és "*El efecto combinado de todas las compañías aéreas que operen o vayan a operar en la ruta*". Açò és la lliure competència com resol aquesta qüestió i quines conseqüències tindran si suprimim aquesta lliure competència per a una declaració de tarifa plana, on el que fem és crear evidentment un monopoli.

En aquests estudis, aprofundirem en aquesta feina, a la reunió que farem dia 30, i nosaltres ja li vam avançar a la ministra, que si vol que nosaltres des del Govern elaborem alguns d'aquests estudis, els podem elaborar sense cap problema i facilitam evidentment la feina al Govern central. I açò serà, per tant, dia 30, aquesta feina cap on l'anirem definint.

Més coses. Si l'única diferència que hi ha en aquesta comissió és el nom de l'Aeroport de Palma, anam prou bé o molt bé, i ho dic en positiu, vol dir que com a societat tenim prou clar que és el que volem i el que perseguim, i al Govern el que li pertoca és fer-se propi el que surt i el que emana de la sobirania del poble per treballar i per fer tot el possible per aconseguir-ho. Ho hem de fer d'una manera coordinada.

Les prioritats m'ha semblat que les havia marcades, la tarifa plana de 30 euros serà i és el principal cavall de batalla d'aquest Govern i farà tot el que podrà. Hi ha la segona tarifa, la segona OSP, que és aquesta que ja existeix, que també l'hem de millorar i que és fonamental millorar-la entre Menorca i Madrid. En açò hi centram tots els esforços, hi ha altres qüestions, però sobretot, sobretot el més important per a nosaltres serà açò.

Hi ha altres qüestions que s'han plantejat i s'han dibuixat i vaig acabant. Què fem amb la península? I jo aquí dic, de la mateixa manera que tenim claríssim que entre illes veurem una tarifa plana de 30 euros, amb la península no ho tinc tan clar i no ho tinc tan clar perquè segurament hi haurà d'haver solucions diferents per als aeroports, perquè els aeroports són diferents. Molt possiblement, i crec que açò tal vegada és un debat que hauríem d'acabar de fer per perseguir unanimitats conjuntes, segurament la lliure competència que hi ha a un mercat com el de Mallorca, amb 1 milió d'habitants i 10 milions de turistes, la lliure competència fa que per freqüències i per preu el mercat per si mateix ho acabi resolent. I en canvi si fixéssim algunes qüestions de monopoli podria generar perjudicis. Faig aquesta reflexió.

En canvi, me'n vaig a un altre extrem, si volen, Menorca, amb una població de 90.000 habitants i tot just 1 milió de turistes al cap de l'any, evidentment el mercat per si mateix no resol aquesta qüestió, i serà necessari trobar solucions específiques per a Menorca que no seran aplicables a Mallorca, i segurament també Menorca i Eivissa puguin anar aquí agafades de la mà.

Amb la península, per tant, hem d'acabar d'aprofundir i hem d'acabar d'estudiar bé quina és o quina hauria de ser la millor solució. En qualsevol cas aquesta serà una feina que ja hem encarregat, un estudi amb la península per poder veure el que açò suposa. De crear i de coordinar-nos per part del Govern tota la voluntat, en la mesura que vulguin formalment en aquesta comissió o informalment estic a la seva disposició, i hi ha totes les ganes de poder avançar al màxim.

Quant al tema de preus, també aquí algunes reflexions. L'estudi és..., a veure, els nombres, parl de memòria en aquests moments, d'acord?, els nombres és que als pressuposts generals de l'Estat es destinen -nombres rodons- 14 milions d'euros, 14 milions d'euros, als vols entre illes el descompte del 50%. Si anéssim a una tarifa plana universal, on tothom hi pogués entrar i per tant açò incrementaria les places, perquè hi hauria en el mateix moment en què tu el que fas és baixar els preus incrementes la demanda, llavors també hi ha una relació, que és cert que... i la ministra ho plantejava, "ei!, alerta que açò no se'ns ha de disparar"; o sí, si se'ns dispara serà bon senyal, serà senyal que entre nosaltres també ens movem més i és bo que ens coneguem, no té per què açò ser dolent, per tant no (...). En qualsevol cas els estudis parlen al voltant d'uns 23 milions d'euros. Hem d'agafar els 14 milions d'euros del descompte de resident, suprimim el descompte de resident, desapareix a les Illes Balears entre illes, els posam a una altra bossa; dins aquesta bossa perquè tothom pugui volar a 30 euros, taxes incloses i tot, hi hem de posar 8, 10 milions, hi hem de posar més recursos, hem d'arribar a aquests 23, i amb aquests 23 milions d'euros les previsions que hi ha parlen per aquí. Hi ha estudis diferents; el Cercle d'Economia de Menorca deu fer quatre anys, em sembla que era el 2012, va presentar un estudi que ells havien fet, precisament declaració entre illes, un document que per a mi en qualque moment ha fet de referència fins i tot, ells parlen de quantitats menors als 8 milions -parl ara de memòria-, ells parlen de quantitats menors, ho fan amb un plantejament de mantenir més o manco les mateixes places que hi ha ara; com que allò lògic és pensar que hi haurà un increment, per tant l'Estat hi haurà de continuar fent més aportacions, que anéssim al voltant d'aquests 8, 9 milions, en certa manera ens curam un poc en salut, i la ministra no va anar a la baixa.

El problema que tenim..., tal vegada i en fer-hi referència dic problema per dir-ho de qualque manera, perquè no tenc cap inconvenient, és que els nombres per a Balears són uns nombres que per a Canàries es multipliquen per molt, i com que es multipliquen per molt i Madrid sí que ens va deixar clar que la solució no només seria per a Balears sinó que volia que Canàries també hi entrés, llavors quan a Canàries, que són molts més ciutadans, són moltes més illes, hi ha molta més gent que es mou, perquè està molt més enfora de la península no depèn tant, i entre ells, llavors s'incrementa bastant, i quan ho posen tot dins el mateix sac llavors el preu es dispara i llavors vénen dubtes.

El plantejament de la ministra en qualsevol cas va ser clar, açò tira endavant. Les declaracions en premsa que he vist han estat també claríssimes, i jo en açò pos en valor que crec que anam per bon camí i podrem veure coses.

A partir d'aquí, (...).

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Ara passam al torn de rèplica. Per un temps de cinc minuts, per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Gijón.

EL SR. GIJÓN I CARRASCO:

Gracias, Sra. Presidenta. Muy brevemente. Si el Sr. Borràs, que comenta que hay un estudio del año 2006, de Fomento de Turismo, encargado por el entonces presidente Álvaro Middelmann, no sé si por el hecho de llamarse como yo pienso que ya es suficiente, pero yo creo que diez años después convendría que tuviéramos algunos estudios y propongo que si en esos estudios se incorporar el Sr. Borràs igual nos ilumina a todos y lo tenemos más actualizado, pero creo que en cualquier caso sería bueno que tuviéramos esos estudios, más que nada por rigor, porque si en el año 2006 valían los 30 euros y yo soy la ministra o el ministro, que no lo seré, afortunadamente para muchos, me traen un estudio diez años después y me dicen que el precio tiene que seguir siendo el mismo no sé si eso tiene el rigor suficiente como para poder defenderlo, salvo que eso esté actualizado, que no me consta, y por tanto convendría en cualquier caso que se pudiera comentar.

En segundo lugar al Sr. Damià Borràs parece que le hizo una especial mella en la legislatura pasada tanto el conseller Delgado como mi compañero Carlos Veramendi, porque los saca a relucir permanentemente en todas las comisiones. Yo ya lo he dicho, creo que sería bueno crear esa comisión, si no se hizo en el pasado no sé cuáles son los motivos pero ya le estoy diciendo que ahora creemos que es positivo, y por tanto si quieren utilizar esa herramienta estamos dispuestos, si quieren contar con el Partido Popular estamos dispuestos, y si no hagan lo que les dé la gana que por eso tienen mayoría, eso es evidente.

Sr. Conseller, estamos de acuerdo en prácticamente todo. En lo que es posible que no estemos de acuerdo es en la prioridad de cada una de las cosas, y por eso es importante sentarnos, simplemente, creo que en esto no va a haber ningún tipo de batalla política.

Y ya para finalizar, en el tema del nombre del aeropuerto, que se puede considerar un tema menor, yo creo que cuando las cosas se hacen desde la racionalidad y el sentido común se ve con mayor perspectiva, y cuando uno lo hace desde el corazón y lo hace por otros motivos pues a lo mejor se pierde esa perspectiva. Repasando los aeropuertos de la red nacional de Aeropuertos Españoles, de AENA, curiosamente, por poner ejemplos, el aeropuerto de Madrid está ubicado en Barajas, y no se llama el aeropuerto de Barajas, se llama Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas; el aeropuerto de Barcelona está ubicado en el Prat, y no se llama el aeropuerto del Prat, se llama Aeropuerto de Barcelona El Prat; el aeropuerto de Granada está ubicado en Granada, pero Jaén, que está muy próximo y que lo considera su aeropuerto, se llama Aeropuerto Granada Jaén Federico García Lorca; el aeropuerto de Gran Canaria curiosamente se llama de Gran Canaria porque hay un aeropuerto muy pequeñito que es La Palma para no confundir; el aeropuerto de Alicante no es el aeropuerto única y

exclusivamente de Alicante, es el Aeropuerto de Alicante Elx; el aeropuerto de Girona no es sólo el aeropuerto de Girona, y su identificación es Aeropuerto de Girona Costa Brava; el aeropuerto de los Pirineos no es el aeropuerto de Huesca, es el Aeropuerto Huesca Pirineos. Por lo tanto no inventemos y vamos a dejarnos de tonterías con estos temas, porque el tema del aeropuerto no es sólo el aeropuerto de Palma, es el aeropuerto de toda Mallorca.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Gijón. Ara passam al Grup Parlamentari Podem Illes Balears. Sr. Aguilera, té la paraula.

EL SR. AGUILERA I CARRILLO:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Gràcies, Sr. Conseller. Ara..., és que el Sr. Gijón, el tema del nom, bé..., ara estava justament cercant a internet i recordava que a l'aeroport posa Ibiza-Eivissa, les dues coses juntes. Això ho deixo aquí estar, no entraré en polèmica.

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

Bé, ja està. Una de les qüestions, Sr. Conseller, que ha comentat a l'inici de tot i que al final ha passat una mica de llarg és sobre el tema de la cohesió social i la millora de la competitivitat. En aquest sentit avui és només la connectivitat aèria, i per tant a l'hora de parlar de competitivitat per part de les empreses a l'hora..., això aniria més a nivell de transport marítim i, bé, ho deixem aquí, però... Però sobretot la qüestió de la cohesió social. S'ha comentat abans que, clar, moltes vegades potser la gent de Formentera no ha estat mai a Menorca i viceversa; la qüestió és que per anar a veure aquests dos hem d'agafar ferri i dos avions, i no sé ara exactament però m'imagín que 150 euros mínim, i bé, sumar taxi o sumar diversos taxis, bé; a més a més a Formentera aeroport s'ha d'agafar el bus; bé, després vas a Ciutadella i Maó-Ciutadella..., bé, en fi, és tota una odissea i sobretot una qüestió econòmica. Quan el preu és un element fonamental a l'hora de viatjar segurament moltíssima gent s'estima més anar a altres destins i, bé, deixar de banda aquest element.

Una qüestió que també en alguna comissió ha sortit, i recordo especialment el tema de cultura, s'ha comentat aquí a l'hora d'utilitzar el transport, en aquest cas l'avió, que esportistes, petits, grans, federats, no federats fan un ús intensiu els caps de setmana i sincerament es fa un esforç per part de tots els equips, per totes les federacions, per totes les administracions públiques, aquí veiem que, sincerament, això suposa una despesa molt àmplia, molt elevada per a tothom; tot el tema cultural a l'hora de desplaçar-se els artistes, no?, això que hem comentat. Vostè també ha fet referència i ho he comentat jo personalment, la nostra feina com a diputats suposa una despesa molt elevada, com ja he manifestat; la gent que ve al metge per diferents circumstàncies, també als jutjats, etc.

Ho torn repetir, aquí no és una qüestió, com comentava el Sr. Castells, d'un preu atractiu per a les empreses, aquí és una qüestió de servei públic perquè les persones, els ciutadans i les

ciutadanes de les Illes Balears puguin desplaçar-se utilitzant un mitjà públic. Aquí pagam preu d'or emprar avui l'avió, un altre dia el vaixell o, en el cas d'Eivissa i també de Menorca, el transport... perdó, l'autobús.

Més qüestions importants, i ho han comentat els diferents portaveus, sobre el tema de la cogestió dels aeroports, tenim Mallorca i Eivissa que són dos dels més importants a nivell estatal, Menorca, si no ho recordo malament, i tirem d'hemeroteca, el Sr. Borràs, va donar beneficis l'últim any, és qüestió que aquí, com s'ha comentat també alguna vegada, les misèries -per dir-ho així, encara que soni malament, però és veritat- per intentar reclamar a Madrid que paguem el mínim possible o preus raonables per utilitzar un servei públic, i després veiem que milions i milions d'aquests aeroports se'n van cap a una altra banda, com s'ha comentat. Doncs, sincerament, no ho entenem, no ho entenem i mostrem la nostra... idò bé, indignació, en certa forma.

El tema de la transparència, vostè ha comentat també que en seu moment en altres de les iniciatives que s'han portat a aquesta comissió, és el tema de la transparència en el súper Observatori de Preus...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Aguilera, vagi acabant per favor.

EL SR. AGUILERA I CARRILLO:

I per últim voldria, i no... ho he acabat abans, no?, el tema dels càrtels, hem llegit que -i serà un tema d'un altre dia- "*un càrtel pactó los precios de coches de alquiler en los aeropuertos de Baleares*", això és notícia d'ahir, "*La Audiencia Nacional confirmó una investigación desarrollada por la Comisión Nacional de la Competencia, el acuerdo duró seis años*". I com ha comentat a l'inici i esper que quan vingui vostè per parlar de la connectivitat marítima... els càrtels que duren molt d'anys en les diferents illes, sentències de més de 50 milions d'euros i sembla ser que tenim... ara estan recorregudes aquestes sentències, i els que varen sortir beneficiats varen ser les empreses i no els ciutadans, i nosaltres som aquí demanant moltes vegades un servei públic i els beneficiats són les empreses.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Aguilera. Passa el torn al Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, el Sr. Reus té la paraula.

EL SR. REUS I DARDER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Només, l'aeroport si és de Palma, Palma de Mallorca o aeroport internacional de Son Sant Joan que sembla que també és un dels noms oficials tampoc no... crec que no és l'objecte d'avui.

En tot cas... pel que fa referència a... només dir molt breument, pel que fa referència al tema dels 30 euros, jo m'adhereixo al que ha dit abans el Sr. Castells, 30 euros és un

preu polític, és un preu que es considera o que entenc que podem considerar just i, a partir d'aquí és a la inversa, és a la inversa que s'han de fer els càlculs per definir quan s'hagi de fer l'Obligació de Servei Públic la sortida de les licitacions, però, en tot cas entenc que no s'ha de justificar el preu de 30 euros, sinó que és a la inversa: a partir del preu de 30 euros s'ha d'estudiar quins són els costos que suposa i quina és aquesta aportació que hauria de fer l'Estat que, en aquest cas, estaria entorn dels 23 milions d'euros de què parlava el Sr. Pons.

Res més. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Reus. Ara passa al torn del Grup Parlamentari El Pi PROPOSTA PER LES ILLES BALEARS, Sr. Melià, té la paraula.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Gràcies, Sra. Presidenta. No vull que el conseller arribi tard per culpa meva.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Melià, per la seva brevetat. Ara té el torn el Grup Parlamentari MÉS per Menorca, Sr. Castells.

EL SR. CASTELLS I BARÓ:

Gràcies, Sra. Presidenta. També seré molt breu, només, perquè abans precisament no he pogut acabar-ho de dir, crec que aquí s'ha parlat que hi ha molts de temes en connectivitat aèria, està clar que el més important de tots o almenys el prioritari, el primer de la llista és el que tractam avui, evidentment n'hi ha d'altres, i també em congratulo que el conseller sigui conscient que hi ha un altre... el segon tema en importància és el de la connectivitat, especialment de Menorca amb la península, que és on hi ha més problemes.

Dit això, i a més a més perquè crec que no havia tingut ocasió de dir-li, almenys oficialment, desitjar-li tots els encerts en la seva nova ocupació, agrair-li que hagi estat aquí donar suport i posar-nos a la seva disposició per empènyer, per aconseguir aquest objectiu que és un gran objectiu com a comunitat autònoma.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Castells. Ara passam al torn del Grup Parlamentari Socialista, Sr. Borràs, té la paraula.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. No volia intervenir, però molt breument, com diu el refrany l'home és l'únic animal que ensopega dues vegades amb el mateix Ministeri de Foment, jo com que ja hi he ensopegat moltíssimes vegades, per açò, tenc

una mica d'experiència i conec alguns nombres, però a base d'errors, o sigui a base de carabassots, no per mèrits.

Hi ha un estudi de 2014 encarregat pel conseller Alejandro, pel president Tadeo, Consell Insular de Menorca, al Sr. Pablo Morera, que és el darrer estudi que conec que parla de les tarifes planes de 30 euros, per tant, de 2006 a 2014 tenim un munt d'estudis i el més actualitzat és aquest de 2014, però, en tot cas, és un preu polític, és un preu polític.

El descompte de resident, com més gent puja a una avió, més paga el ministeri; tarifa plana, com més gent puja a un avió manco paga el ministeri, així de clar, perquè és una tarifa plana, són més ingressos de 30 euros per a la companyia i, per tant, el diferencial entre cost i el que ingressa la companyia és menor i per tant, costa menys al ministeri. En el descompte de resident és a l'inrevés, com més gent puja més cinquanta per cents va pagant el ministeri.

Per tant, com més gent hi vagi el gap entre el que nosaltres diem què costarà i el que costarà realment serà menor i pot arribar a ser de 2 o 3 milions d'euros, que són els càlculs amb una ocupació elevada que s'havia fet i que comparteix l'estudi aquest del Sr. Morera, amb l'ocupació de fa un any evidentment són 7 o 8 milions d'euros, aquí hi ha el diferencial.

Ponència, podem discutir tot el que vulguin, però si, com va passar fa tres anys -i aquí hi ha el lletrat que era també el lletrat d'allà-, totes les peticions de compareixença varen ser denegades, totes les peticions de documentació varen ser denegades no vàrem poder discutir res i si hem de seguir així és perquè el ministeri no vol comparèixer, el ministeri no vol donar informació, que és qui té la paella pel mànec, no serveix per a res, i després dóna la sensació que anam donant bastonades a cegues, però mentre sense informació evidentment es pot fer molt poca cosa. I de vegades tenc coses aquí que són més fruit del compte de la vella que no fruit d'estudis raonables, però perquè fem feina amb allò que podem fer feina en comissió o sense comissió.

I gràcies, conseller, i sort i ventura per a la seva feina, que esperem que tenguí èxit.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Borràs. Ara donam el torn de contrarèplica al Sr. Conseller. Té la paraula.

EL SR. CONSELLER DE TERRITORI, ENERGIA I MOBILITAT (Marc Isaac Pons i Pons):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Únicament és per agrair-los moltíssim la predisposició a la feina i la voluntat aquesta de fer camí junts. Amb l'experiència de diputat hem viscut algunes comissions i sabem com sol ser de difícil que hi hagi acords unànims entorn a les coses i que hi hagi actituds o debats tan constructius com el que s'ha produït avui, i crec que aquest en certa manera, no sé si triéssim un titular dels mitjans, que de vegades els mitjans sempre n'estan pendents, crec que hauria de ser aquest i no el del nom que en qualsevol cas el que el Govern acabi defensant serà sempre fruit d'acords parlamentaris que es produeixin en aquest d'"açò", però segur

que tindran temps vostès de debatre, si ho consideren oportú, quin ha de ser el nom o si ho deixam per a altres qüestions.

Jo em qued amb aquesta idea de l'acord i del compromís claríssim del Govern de defensar allò que vostès mateixos han pogut acordar i de tenir l'esperança i la convicció que podrem veure una bona part dels acords que s'han pres aquí fets realitat dins aquesta legislatura.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Donam per acabat el debat, volem agrair la presència tant del conseller com del seu equip.

I s'aixeca la sessió.





**DIARI DE SESSIONS**  
**DEL**  
**PARLAMENT**  
**DE LES**  
**ILLES BALEARS**