

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, a instancia del diputado de COMPROMÍS-EQUO, D. Joan Baldoví Roda, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY**, sobre **las mejoras en las conexiones aéreas entre las Islas Baleares y la península** para su debate en **Comisión**.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte aéreo es para las Islas Baleares y concretamente para Menorca, Eivissa y Formentera una cuestión vital, de la cual dependen los enfermos cuando tienen que seguir un tratamiento fuera de la isla, o los jóvenes cuando quieren continuar una formación presencial fuera de la isla de origen, o todo el tejido productivo balear que tiene como motor central el sector turístico y de servicios. Las cifras lo ponen de manifiesto.

El aeropuerto de Menorca, por ejemplo, registra un tráfico cada año de casi dos millones y medio de pasajeros y más de 2.600 toneladas de mercancías. Casi un 50% del PIB y de los lugares de trabajo de Menorca los genera el sector turístico. Efectivamente, de un transporte aéreo "digno", como lo ha calificado la sociedad menorquina, es decir de un transporte con frecuencias y horarios adecuados y precios asequibles, depende la vitalidad de cada una de las islas que componen este archipiélago compartido.

Hoy, la realidad en cuanto a la comunicación por avión es muy distinta. Viajar de Menorca o Eivissa a Mallorca cuesta a un residente unos 115 euros, a pesar de la declaración de obligación de servicio público (DOSP) actual y el descuento del 50%. En cambio al no residente le puede llegar a costar unos 220 euros. La comunicación de Menorca o Eivissa con la península gestionada por el mercado tampoco es nada satisfactoria ni en frecuencias ni en precios. Los costes son muy variables pero se mantienen dos constantes: una, los precios aumentan a medida que se reduce el tiempo de anticipación en la compra, hasta tener que pagar más de 700 euros para viajar a Madrid en situaciones de imprevistos o urgencias; y dos, las bajas frecuencias y los horarios dificultan la flexibilidad que necesitan los usuarios isleños.

En cuanto a precios, y según estudios del propio Gobierno de las Islas Baleares, un viaje que tiene como origen o destino Eivissa o Menorca cuesta entorno al 52% más que hacer el mismo recorrido entre dos ciudades peninsulares. Según otras fuentes, Menorca o Eivissa son unos de los destinos turísticos de acceso más caro. En definitiva, la realidad es que actualmente el transporte aéreo tal y cómo está ordenado entre islas o entre las islas y la península dificulta e incluso ahoga la vitalidad empresarial y sociocultural de las islas afectadas.

Es evidente, por lo tanto, que las instituciones públicas no pueden quedarse al margen y tienen que dar respuesta a las necesidades planteadas. Hace falta la intervención pública, y esta intervención sólo es posible si se parte de la base que el transporte aéreo para las islas del archipiélago balear es una cuestión de interés general, consideración ésta que jurídicamente implica el pronunciamiento de la institución competente -el Gobierno del Estado- en forma de declaración de obligación de servicio público (DOSP). Pero es evidente, también, que la declaración de servicio público no es suficiente, como bien lo demuestra la actual situación aérea entre islas. La intervención pública va más allá, y las instituciones europeas ya han orientado sobre las fórmulas posibles a aplicar para salvar el aislamiento de territorios aislados. Tenemos múltiples ejemplos en toda Europa, y bien cerca en Cerdeña y Sicilia. En toda Europa se aplica la declaración de servicio público (Reglamento de la Unión Europea 1008/2008) y los estados aportan los recursos suficientes para sacar a concurso cada una de las frecuencias, fijando capacidad, horarios y precios.

El objetivo, por lo tanto, es muy claro: que los ciudadanos de las islas y los visitantes a las islas puedan viajar con unas condiciones de calidad y precio equiparables a los del resto del Estado. Y para garantizar este principio de igualdad de oportunidades el Estado tiene que cambiar de modelo de intervención pública (de hacer DOSP y sólo destinar recursos en forma de descuento de residente), y hay de destinar los recursos necesarios para posibilitar concursos públicos viables que den respuesta a las necesidades de las islas.

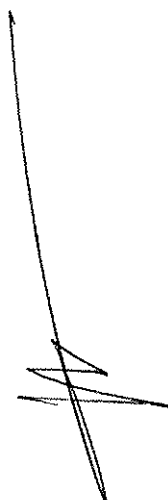
Por todo lo anteriormente expuesto, realizamos la siguiente

### PROPOSICIÓN NO DE LEY

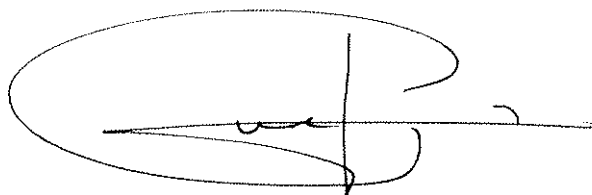
“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno del Estado para que, en un plazo de 6 meses:

1. Revise y mejore la actual declaración de obligación de servicio público de los vuelos entre islas para garantizar un transporte aéreo a precios no discriminatorios y con frecuencias adecuadas.
2. Haga efectiva la declaración de obligación de servicio público entre los vuelos entre las islas y la península.
3. Saque a concurso público con recursos del Estado la explotación de las frecuencias de los vuelos entre islas como entre islas y la península, con precios, horarios, periodos de efectividad y capacidad, previamente acordadas con el Gobierno autonómico y los Gobiernos insulares a través de una comisión mixta”.

Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2012



D. Joan Baldoví Roda  
Diputado de COMPROMÍS-EQUO



Portavoz G. P. Mixto