



**treballam per una
mallorca millor**

treballam per una mallorca



1- Medi Ambient

1.1. Ecologisme i nacionalisme polític. El projecte polític del PSM-EN ha estat format des dels seus inicis per tres pilars ideològics fonamentals. Un dels quals és l'ecologisme polític. L'ecologisme polític del PSM-EN parteix de la ideologia que entén l'espai geogràfic com un tot, on la interrelació humana necessita estar en harmonia i equilibri amb el sistema natural. D'aquí es desenvolupa una forta aposta pel model territorial sostenible on s'entenen tots els recursos com a béns escassos, limitats i de dret de gaudiment per totes les persones i també les generacions futures. Aquesta ideologia d'equilibri i harmonia ambiental no es pot deslligar dels altres dos pilars fonamentals del nostre projecte polític, l'esquerra i el nacionalisme. Des dels inicis de la democràcia el nostre projecte polític està integrat amb la protecció dels espais naturals i a un model territorial funcional i equilibrat on la destrucció del territori per interessos privats, especulatius i partidistes no hi tenen cabuda. Relacionat amb la nostra història de País no podem entendre de forma deslligada l'aposta ecologista amb l'aposta nacionalista. El patrimoni cultural i el patrimoni natural són herències del nostre país que volem conservar i custodiar per a les generacions futures. Amb aquest fort pilar ideològic al llarg dels anys el PSM amb la força dels moviments socials ecologistes han reclamat i protegit nombrosos espais naturals de Mallorca i alhora han reclamat, denunciat i treballat per un altre model territorial. El context polític-econòmic de Mallorca fa que l'amenaça al territori sigui sempre present i constant davant de la gran pressió dels interessos del consum, degradació i sobretot especulació del territori del nostre país.

1.2. Crisi ecològica i crisi econòmica. La Cimera de la Terra (Rio 1992) establia la necessitat de posar en marxa nous indicadors que ens diguessin si una societat s'acostava o s'allunyava de la sostenibilitat per tal de contrarestar al pes únic del PIB i que tingués en compte el consum dels recursos; territori, aigua, energia, matèria prima etc. A la Cimera mundial de desenvolupament sostenible de Johannesburg (2002), un dels temes cabdals que s'han tractat és el de la comptabilitat socio-ambiental. Al desembre de 2009 es celebrava la Cimera Internacional del Canvi Climàtic a Copenhaguen per tal de revisar els acords internacionals com el de Kyoto per així treballar de forma conjunta cap a un model més sostenible a nivell global, prenent com objectiu evitar l'escalfament global del planeta través d'importants acords per a la reducció d'emissions i alhora també la reducció de consum i el foment de les energies renovables com a l'alternativa a la dependència mundial al petroli, recurs limitat que s'està exhaurint i que cada vegada és més difícil d'extreure i processar, el que duu a que s'estigui arribant al seu màxim d'extracció possible -si no s'hi ha arribat ja- i que sigui més car. Aquesta cimera es dona dins un marc de crisi econòmica global mundial que no fructifica en acord per part dels líders mundials. La crisi econòmica no es pot deslligar de la crisi ecològica; conreus i aliments transgènics, milles alimentàries, especulació amb el territori lligat a l'explosió de la bombolla del mercat immobiliari, el boom del producte baix cost a compte del planeta i un llarg etcètera.

1.3. Alternatives a la crisi econòmica i ecològica. Les crisis han de ser oportunitats de canvi, per corregir i per canviar el sistema. Al final, aquesta crisi està donant la raó a tots qui veniem denunciant les irregularitats del sistema i que fa anys volem canviar. Ara més que mai és la nostra oportunitat, el temps ens ha donat la raó. Copenhaguen va ésser una oportunitat no aprofitada on la pressió dels interessos va vèncer. El PSM-EN entén la crisi econòmica com l'oportunitat per canviar un model obsolet d'explotació de recursos, que pel fet insular en el cas de les Illes Balears, són

encara més limitats i més escassos. El PSM-EN creu en un model turístic diversificat i desestacionalitzat que necessàriament s'ha de redimensionar; on és necessari fomentar les activitats alternatives al sol i platja a més també de fer del sector turístic el motor d'altres sectors en declivi recuperant la qualitat com és el cas del foment de l'agricultura ecològica etc activitat que no sols és econòmica sinó que d'important manteniment del paisatge. Com a alternatives a fomentar hem de parlar del senderisme, i sobretot de la ruta de pedra en sec, a més també del turisme més d'esport i aventura com el ciclisme i l'escalada. També hem de reconèixer el potencial del turisme de congressos, Mallorca es troba en un enclau geogràfic amb un clima d'hivern suau que permetria desenvolupar reunions d'empresa o col·laboració enter diferents socis internacionals els mesos d'hivern. Per últim, la cultura i història del país són un atractiu turístic a potenciar i el conjunt d'elements arquitectònics destacables per visitar, centre antic de Palma, teatre romà de Pollentia etc. Més enllà de les alternatives de tipologia turística creim també imprescindible el foment i el seguiment de la qualitat, tant dels serveis oferts com també de la qualitat ambiental (imatge visual de l'entorn físic, indicadors ambientals, estat de xarxes de subministraments i xarxes de comunicació). Per tal d'assegurar un bon desenvolupament de la qualitat creim necessari sistematitzar el seguiment de satisfacció com a eina de control, seguiment i avaluació, i desenvolupar xarxes d'integració horitzontal en quan a productes relacionats amb el medi ambient. D'aquí que és important remarcar el paper d'una sèrie de moviments socials que al llarg dels darrers anys fan una tasca de conscienciació del paper de l'agricultura ecològica i de producció local, incorporant-ho als menjadors, a restaurants hotels i fent èmfasis al lligam entre salut-educació i economia sostenible. Finalment, consideram crucial la participació i conscienciació dels agents turístics i de la ciutadania en vers a la necessitat de qualitat i diversificació del sector turístic per tal d'incorporar els valors i indicadors medi ambientals necessaris i així garantir una economia responsable i vertaderament sostenible.

2- Ordenació territorial

2.1. Liderant el canvi de model territorial. Des de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, el PSM-EN ha liderat l'aposta per un canvi de model territorial, apostant per un model funcional i un ús racional de l'espai. Amb la Llei de Mesures urgents el PSM-EN va protegir al 2007, pocs mesos després del començament de la legislatura, 1500ha que estaven greument amenaçades per pressions urbanístiques. Així s'aplicaren els valors de la sostenibilitat territorial, i de conservació del paisatge com a valor cultural, social i com un actiu econòmic. Mitjançant aquesta llei es frenen urbanitzacions i projectes a indrets fràgils les quals sols responien a un creixement desmesurat i gens racional. Al llarg de la legislatura present, el PSM-EN ha treballat en la lluita per una llei del sòl pròpia. Una llei que respon a les necessitats territorials i ambientals i no al ressorgiment del model tradicional. Aquesta eina legislativa és a moment d'ara un projecte de llei que en ser aprovada serà una fita històrica en l'ordenació territorial de les Illes. Des del PSM-EN apostam per un nou model que, través d'aquest projecte de llei, pretenem que es regeixi per un ús més racional amb la prioritització de la reutilització del sòl ja transformat i contenció dels nous processos d'ocupació i transformació del sòl, la compactació urbana i així evitar la dispersió. També s'han de preveure les necessitats d'equipaments i infraestructures perquè aquests tinguin una planificació i ubicació encertada i que estigui vinculat amb el foment del transport públic per tal d'afavorir la qualitat de vida. A més, cal garantir el dret dels ciutadans a un habitatge digne i afavorir la cohesió social. En definitiva, el PSM-EN creu en promoure un model territorial globalment eficient que preservi els

recursos naturals i valors ecològics, culturals, patrimonials i identitaris propis dels nostres espais insulars i apostam per a una societat que sigui corresponsable de la qualitat del territori i dels recursos naturals en el seu conjunt. No obstant és important remarcar que més enllà de la legislació acertada es fa imprescindible un correcte seguiment del seu compliment abarcat també a la disciplina urbanística.

2.2. La destrucció del patrimoni natural. Les Illes Balears comptaven amb un patrimoni natural i cultural hereditat d'una vàlua envejable. El llegat podria haver estat admirat per generacions senceres de gent nascuda a les nostres Illes o vengudes de fora. Malgrat això, no hem sabut conservar l'herència rebuda com realment es mereixia. La destrucció i l'alteració d'hàbitats és per a moltes espècies de la flora i la fauna la major amenaça per a la seva supervivència i com a conseqüència final, és una amenaça pels mateixos éssers humans. A les Illes Balears des de fa més de 40 anys, la destrucció de territori és una constant i no es veu cap símptoma de declivi o ralentització: el tercer "boom" de la construcció i la rururbanització que han clausurat amb l'esclat de crisi econòmica mundial, fou un clar exponent. Les espècies amenaçades i els ecosistemes fràgils van quedant arraconats, aïllats i l'entorn de què gaudíem les persones s'ha degradat. En un territori insular, la diversitat genètica en forma d'espècies, subespècies, varietats i races endèmiques és un valuós llegat, la preservació de la qual estam obligats a garantir i a deixar a les generacions futures. El nostre fet insular no es pot oblidar i hem de fer especial èmfasis als espais fràgils i sobreexplotats costaners tant de platges com espais marins.

2.3. Un nou model d'espais naturals. És per això que consideram que el model d'espais naturals protegits ha d'estar basat en dotar cada una d'elles de les eines necessàries per a la seva correcte planificació i gestió. Els espais naturals protegits són de per si sols de vital importància per a la conservació del patrimoni natural, emperò no poden entendre-se com a aïllats de la trama territorial. El nostre model d'espais naturals protegits s'ha d'entendre dintre del conjunt de l'ordenació del territori i la seva interrelació. Tot i així és de vital importància protegir aquells espais amb un alt valor ambiental amenaçats per la pressió urbanística. Alhora és una prioritat del PSM-EN que els espais naturals protegits de les illes tinguin les eines d'ordenació i de gestió necessàries. El PSM-EN creu en la importància de no sols protegir, sinó que garantir una bona gestió d'aquells espais.

2.4. El compromís d'acció del PSM. Des del PSM-EN creim que, en matèria d'espais naturals protegits, és crucial impulsar la gestió activa d'aquests, incloure nous espais quan acullen espècies i hàbitats significatives, mantenir la funcionalitat dels sistemes naturals tenint en compte les connectivitats ecològiques i la permeabilitat, i finalment assignar a cada espai la figura més adequada per tal d'assegurar la congruència entre la figura i els objectius de protecció. La connectivitat i permeabilitat ecològica s'ha d'entendre enllaçant amb el concepte de corredors verds i xarxes toves. L'oportunitat pel PSM-EN poder traslladar a les institucions Autònòmiques i al Consell Insular de Mallorca els seus reclams històrics en matèria medi ambiental és un gran repte, que emperò arriba a sols un anys vista de la fi de la legislatura. Aquest fet ens limita les aspiracions de transformar la realitat en aquesta matèria des de la gestió institucional emperò reforça la nostra visió i la necessitat de lluitar contra els interessos especulatius. No obstant les reivindicacions ecologistes del PSM-EN es reafirmem l'aposta per l'ampliació dels espais més vulnerables i l'aposta per una correcte gestió dels ja existents. El PSM-EN declara el seu desacord amb determinats projectes i reafirmem la nostra visió, els nostres valors, i els nostres pilars ideològics, que des de la modèstia i allunyats de les pressions urbanístiques, lluny de ser esclaus de la

especulació aplicam i defensam per canviar Mallorca alhora de conservar i compartir la nostra herència.

2.5. No a l'especulació, prou de corrupció. El PSM-EN sempre ha lluitat i denunciat l'especulació urbanística del territori i sobretot en aquells casos d'evidència incompliment de normativa, el cas Andratx, cas Pla territorial etc en són clars exemples. L'essència del PSM-EN es basa en la justícia. Justícia tant social, ambiental com nacional com ho és el dret a la cultura la llengua i la identitat. Davant aquesta justícia el PSM-EN reclama avui que el medi ambient no torni a ser objecte d'aprofitament individual lucratiu impossibilitant una Mallorca rica en natura i cultura per a les generacions futures. Per tal de garantir aquesta herència pel futur es fa innegable la necessitat de reduir el consum dels recursos naturals i amb conseqüència dels residus. A més, cal redistribuir al llarg de l'any per tal de poder reduir la pressió sobre el territori, apostant per una desestacionalització econòmica compatible amb el nostre entorn. El turisme és l'eix principal de la nostra economia i aquesta economia depèn de la qualitat de les nostres platges, del manteniment del paisatge, de la conservació dels espais naturals, de l'abastiment suficient d'aigua i energia i de l'ús racional del nostre territori, sense una reducció i redistribució temporal del consum del territori i recursos naturals no podem deixar una herència ambiental als nostres fills ni als nostres visitants. L'actual crisi econòmica ha posat de manifest la realitat en que els nostres visitants ens exigeixen qualitat i una correcte gestió, vivim del nostre paisatge i el nostre entorn, si no el custodiam amb responsabilitat és un fet molt real que els visitants prioritzaran altres destins, més verges, menys degradats. Aquesta crisi econòmic-ambiental és la nostra oportunitat per a canviar el model, i per conservar l'entorn; tant per nosaltres, com els nostres visitants com els fills i nets de la Mallorca que vindrà.

3- Recursos naturals

3.1. L'aposta per una energia neta i renovable. A causa del nivell de vida i de la massificació turística i residencial, a les Illes Balears el consum de combustibles fòssils responsables del canvi climàtic és molt elevat. De mitjana, el consum energètic anual equival 1,5 tones de carbó per persona, sobretot en forma d'electricitat; i catorze barrils de petroli, utilitzats majoritàriament com a combustible per a automòbils i avions. Hem de posar en pràctica una política energètica que respongui als objectius de justícia ambiental i de lluita contra el canvi climàtic. És fonamental que les regions més desenvolupades del planeta redueixen les seves emissions per fer possible avanços reals cap a la sostenibilitat i l'equitat en un planeta de recursos escassos i molt desigualment distribuïts. Això ha de passar en primer lloc per desenvolupar els tímids acords internacionals de reducció d'emissions, com ara el Protocol de Kyoto; i per desenvolupar una economia solar basada en l'aprofitament del potencial de l'estalvi i de les fonts d'energia renovables i no contaminants. Des del PSM apostem per una política energètica amb l'objectiu que les energies renovables suposin, sobre el conjunt del consum energètic, un 15% l'any 2015 i un 25% l'any 2020. És important fer una aposta valenta per a les energies renovables, plaques solars, parc eòlics, etc que també es puguin compaginar i combinar amb l'ús del gas natural.

3.2. L'aigua a les nostres illes. A les Illes Balears, l'aigua ha estat sempre un recurs escàs, però suficient. Els problemes amb què ens hem trobat en els darrers anys tenen molt més a veure amb el malbaratament. La demanda creixent, deguda al continu procés d'urbanització i de massificació turística, ha portat a la sobreexplotació

dels aqüífers. Els problemes d'aigua, a més a més, sempre s'enfrontaven amb la tradicional òptica de gestió de l'oferta: es tractava, sempre, d'augmentar el subministrament, cosa que conduïa a solucions tècniques com transvasaments, transport d'aigua o dessalació, sense consideració dels seus efectes ambientals. Es fa necessàries l'aposta per una nova cultura de l'aigua mitjançant la pedagogia i també mesures de recaptació com són les presses als torrents per provocar infiltracions i recarregar els aqüífers. La manca d'una nova cultura de l'aigua ha portat a negligir el que s'anomena gestió de la demanda: estalvi, eficiència i reutilització. Aquesta manca de cultura de l'aigua s'ha traduït en un augment constant del consum, una tendència que encara no s'ha invertit. L'excés de consum turístic i de consums privats sumptuaris (reg de jardins, piscines) porta a un creixement que no sempre és atribuïble a l'augment de la població, encara que no és pot obviar la pressió humana sobre el territori.

3.3. Per un nou model de gestió de les aigües. Des del PSM-EN consideram imprescindible aplicar una política de reducció de consum (és important destacar la necessitat de la reparació de les canonades d'aigües que en alguns municipis poden suposar un 60% de pèrdues) i alhora de planificació i racionalització d'infraestructures de captació abastiment, distribució i sanejament de l'aigua. La reducció del consum d'aigua és imprescindible igual com ho és la modernització de la xarxa. Alhora, per tal de reduir la pressió concentrada en els mesos d'estiu que coincideixen amb els de menys disponibilitat forma part de la necessitat de desestacionalitzar. La quantitat de turistes que ens visiten a l'any es concentren amb la seva majoria en els mesos de juny a setembre, la desestacionalització s'ha d'encarregar de repartir aquests visitants de forma una mica més homogènia al llarg de l'any per tal de reduir la pressió humana sobre els recursos i les infraestructures. Fomentant com s'ha parlat abans les activitats compatibles amb el nostre entorn natural. El PSM-EN creu en alternatives a les plantes dessaladores les quals creen un major problema ambiental agreujant la salinització dels aqüífers impeding la seva regeneració natural. Des del PSM-EN proposam com a alternatives al sistema actual el foment de l'estalvi mitjançant mesures tècniques i incentius que penalitzin el malbaratament, la reutilització al màxim de les aigües residuals i la prioritització de depuració terciària en quan a inversions, la garantia de subministrament de qualitat, la limitació i regulació del creixement residual i turístic per així regular la demanda per tal de que aquest no suposi una pressió afegida al territori i als recursos com ho és l'aigua, i, per últim, el control i la vigilància més rigorosos de l'abastiment i també de possibles infraccions ambientals.

3.4. Gestió dels residus. El PSM-EN aposta per a la necessitat d'un consum més responsable que minvaria d'entrada la gran quantitat de tones/any de residus que es necessiten tractar. Més enllà d'un consum més responsable, és fonamental l'aplicació de la obligatorietat de reciclar el màxim de residus possibles, i dintre d'aquest marc fomentar les 5R; reduir, reutilitzar, reciclar, reeducar, reinserir. En segon lloc és fonamental una dedicació especial als abocaments no controlats o fins i tot il·legals. Existeixen més de 400 punts de sòls potencialment contaminats, 80 dels quals són pedreres utilitzades com a abocadors. El PSM-EN considera de vital importància el seguiment i control de la gestió de tots els residus per tal de poder fer-ne la gestió corresponent. El repte de futur és impulsar les polítiques de prevenció de la producció de residus perquè el millor residu és el que no es produeix; amb això cal dir que s'ha d'incidir molt més en els hàbits de consum de la ciutadania. La reducció de residus exigeix fomentar l'apropament entre els punts de producció i de consum. Però malgrat aquestes dificultats, és possible avançar en la reducció de residus mitjançant mesures

legals, fiscals i de foment a escala local i regional; qui contamina – paga. El PSM-EN aposta per una implantació extensiva de la recollida selectiva (porta a porta en els municipis) acompanyat de mesures legals fiscals per garantir que paga qui contamina. Més enllà d'aquestes iniciatives el PSM-EN creu fermament que el fet de reciclar ha de repercutir imperativament en la taxa complint amb qui contamina paga i per tant establint reduccions pels municipis que han reduït el seu volum de residus sòlids urbans portants a incinerar.

4- Mobilitat

4.1. Un model insostenible. El model de mobilitat pel qual s'ha apostat històricament a les Illes Balears és aquell que incentiva l'ús del cotxe particular. La dificultat que suposa vertebrar un territori limitat amb la població dispersa en petits nuclis urbans, l'increment de la capacitat econòmica dels ciutadans i el poc interès mostrat pels responsables polítics a l'hora de potenciar un transport públic eficient i de qualitat que doni solucions als problemes de mobilitat de la nostra gent han ajudat a convertir les Balears en el territori amb major nombre de cotxes particulars per habitant de tot l'Estat espanyol, més de 600 per cada 1.000 habitants, molt per damunt la mitjana europea. Lluny de prendre iniciatives que permetessin la progressiva reducció dels vehicles particulars en circulació i el foment del transport públic, els distints governs de dretes, tant autonòmics com insulars, no han fet més que potenciar un model insostenible i l'execució de tot tipus d'infraestructures viàries, com ara autopistes i carreteres, que han ocasionat un greu impacte ambiental i paisatgístic. Aquest model basat quasi de forma exclusiva en el vehicle particular també ha col·locat les Illes Balears com una de les zones amb més emissions de CO₂, provinents dels transport, per habitant i, en general, ha provocat una minva considerable de la qualitat de vida dels ciutadans, derivada de la pèrdua d'espais públics a favor del cotxe, de la contaminació acústica i de l'aire, etc.

4.2. Feina feta cap a un model eficient. Els responsables del PSM-Entesa Nacionalista que a la legislatura 2007-2011 han rebut l'encàrrec de dissenyar i promoure les polítiques de mobilitat de la Comunitat Autònoma, conscients dels greus problemes mediambientals que han provocat les polítiques de mobilitat que afavoreixen la insostenibilitat i el consum del territori, han apostat clarament pel transport públic i per formes de desplaçament més respectuoses amb l'entorn. La consecució d'importants convenis signats amb l'Estat en matèria ferroviària han permès l'execució d'infraestructures que milloraran el transport públic, tant en qualitat com en quantitat, i afavoriran una mobilitat més sostenible. El tram tren de la comarca de Llevant, el tramvia de la badia de Palma, l'electrificació de la xarxa ferroviària, l'ampliació i modernització dels tallers o l'estudi de les línies ferroviàries del Migjorn i d'Artà a Cala Rajada són alguns dels exemples d'aquesta nova etapa iniciada. D'altra banda s'ha potenciat i modernitzat el servei de transport terrestre com mai s'havia fet abans, amb la implantació del sistema tarifari integrat i la targeta intermodal o l'ampliació de la xarxa de busos, tant els llançadora que enllacen amb les estacions com els que fan les línies regulars, l'augment de les seves freqüències i la inclusió d'un bon nombre de línies en el sistema tarifari integrat. Tampoc podem oblidar la implantació de la bicicleta pública a l'Estació Intermodal, la UIB, Inca i Manacor. Aquest nou model pretén posar a disposició del ciutadà un transport públic diversificat (metro, tren, bus, tramvia, tram tren, bicicleta pública,...) de qualitat, eficient, còmode i barat, un sistema que en definitiva permeti la progressiva reducció de l'ús del cotxe particular. La implantació del sistema tarifari integrat i de la targeta

intermodal, que permeten utilitzar sota un sol títol els distints mitjans de transport, ha suposat un dels avenços més importants que ha experimentat la mobilitat del nostre país, fins al punt que els usuaris d'aquesta targeta compten amb un dels preus més reduïts de tot l'Estat.

4.3. Visió de futur. Però les infraestructures de transport públic i els sistemes engegats necessiten de la col·laboració de la ciutadania per tal que el nou model de mobilitat es vagi consolidant. La poca tradició en transport públic i els hàbits adquirits per bona part de la nostra societat ha dificultat històricament aquest canvi de model. Però la tasca de conscienciació duta a terme en la present legislatura 2007-2011 ha suposat que per primera vegada el terme "mobilitat sostenible" estigui en boca de la gent i que es pugui albirar un futur esperançador. Efectivament, una mobilitat més respectuosa amb el nostre entorn ja no és la curolla d'uns pocs sinó que s'ha convertit en una necessitat i en una demanda col·lectiva dels mallorquins. La línia de feina iniciada per l'actual Conselleria de Mobilitat i Medi Ambient és la correcta i el PSM-Entesa Nacionalista ha de seguir treballant per tal de consolidar el canvi de model. S'han de seguir prioritzant i diversificant el transport públic i el col·lectiu per damunt d'aquell que prima l'ús del vehicle particular. El transport col·lectiu ha de ser un dels eixos fonamentals que conformin l'estratègia política del partit, entès com un servei públic que no es pot basar en la rendibilitat econòmica sinó en la rendibilitat social, la vertebració del territori, la cura del medi ambient i la necessitat i el dret dels ciutadans a desplaçar-se amb independència de la seva condició econòmica o física.

4.4. Un transport modern, eficient i segur. El dret i la llibertat a la mobilitat són universals però l'espai i el temps són limitats, les fonts energètiques no sempre estan garantides i els impactes ambientals i les externalitats del transport (accidents, contaminació, renou, congestió,...) requereixen de factors de correcció. Cal tenir en compte que cada desplaçament s'ha de potenciar amb el mitjà més adient i a cada realitat poblacional o social s'ha d'aplicar el mode de transport més eficient i adient. S'han de potenciar els mitjans de transport més eficients, segurs i sostenibles, i si fa falta s'ha de crear discriminació positiva. El transport ferroviari i tramviari, per la seva sostenibilitat ambiental i eficiència, i el transport en autobús, per la seva flexibilitat i rendiment, s'han de potenciar a Mallorca, a l'hora que s'han d'implantar mesures paral·leles com els aparcaments dissuasoris a l'entrada de les ciutats o carrils per a vehicles d'alta ocupació exclusius per a busos i vehicles particulars amb tres o més ocupants. La mobilitat no motoritzada, especialment en àmbits urbans, com per exemple fer a peu o amb bicicleta distàncies curtes, ha de ser també una opció prioritzada. Les infraestructures de transport han d'estar plenament integrades en el territori, no han de ser ambientalment agressives a l'entorn ni a les persones, i han de ser mesurades/proporcionades respecte del territori que les acull. S'ha de planificar i avançar cap a un model propi de transport de les Illes Balears. La insularitat, la identitat cultural i paisatgística del territori i les característiques específiques socials i econòmiques han de condicionar aquest model. Cada realitat insular té característiques territorials i socials singulars així com requeriments de transports propis. Els mitjans de transport s'han de planificar, dissenyar i adaptar a les diferents realitats insulars. El PSM-Entesa Nacionalista també ha d'impulsar i potenciar, en

paral·lel a la promoció del transport públic, una utilització més eficient del vehicle particular incentivant l'ús de cotxes energèticament més sostenibles (elèctrics, híbrids, etc...) així com l'ús compartit dels cotxes.

4.5. Una mobilitat amb visió social. El nostre model de mobilitat s'ha de basar en què l'interès col·lectiu ha d'estar per sobre la resposta individual (sovint insolidària). El transport s'ha d'universalitzar, quan l'accessibilitat no és universal és un element generador d'exclusió social (gent major, sectors socials, amb menys renda, persones amb mobilitat reduïda, etc...). El transport públic s'ha de fer a través de serveis públics o serveis concessionaris o de participació privada però sempre amb control públic majoritari i garantit. El transport ha de tenir esperit de servei públic i per tant explotat per gestió pública o bé a nivell de concessió o amb participació privada que garanteixi la presència pública majoritària o un control públic clar. El transport públic ha de ser assequible econòmicament a l'usuari, s'ha de potenciar un sistema tarifari integrat amb bonificacions no quilomètriques sinó per criteris de fidelització i habitualitat. Les infraestructures, les xarxes i els traçats s'han d'estudiar i planificar amb estudis rigorosos, i han d'estar plenament justificats davant els ciutadans. Les decisions sobre importants infraestructures de transport no poden ser arbitràries i han de ser totalment transparents per a la societat.

4.6. Els problemes i greuges de la insularitat. És prou coneguda la dependència ineludible que tenim els mallorquins i mallorquines tant del vaixell com de l'avió a l'hora de desplaçar-nos fora de l'illa, dependència que sempre ha suposat un greuge comparatiu respecte de les regions peninsulars. El cost de la insularitat és elevat, sobretot en termes econòmics, atesa la repercussió que el preu del transport té sobre la majoria de productes que consumim i sobre la mobilitat de les persones. Aquest cost encara es fa més evident en el cas de les altres illes –Menorca, Eivissa i Formentera- que han de suportar els efectes de l'anomenada doble insularitat. Les nostres empreses pateixen especialment aquests inconvenients, que els resten competitivitat. El fet de no tenir competències en matèria de transport aeri i marítim entre les illes i altres punts de l'Estat o de la resta del món, així com la impossibilitat d'intervenir en aquests sectors a l'hora de fixar taxes, de participar en la política de rutes o de marcar els criteris de servei públic d'aquests sistemes de transport, ens ha col·locat en una posició d'indefensió, sovint fregant la impotència, davant les polítiques centralistes del Govern espanyol, sempre poc sensibles amb el fet insular, i també davant les polítiques comercials de les companyies aèries i navilières, sovint enfocades de forma exclusiva a l'obtenció de beneficis. Aquesta situació no ha fet més que agreujar-se com a conseqüència de la crisi econòmica que patim des de l'any 2008: reducció de freqüències, desaparició de companyies aèries amb seu a Mallorca, trasllats d'alguna seu a altres indrets...

4.7. Respostes a les necessitats insulars. Tot i les dificultats i mancances, les persones del PSM-EN que al llarg d'aquesta legislatura 2007-2011 ha rebut l'encàrrec de posar en marxa una Direcció General de Transport Aeri i Marítim han desenvolupat una gran tasca en aquest sector, per tal defensar els interessos dels ciutadans balears

i les seves empreses. Per primera vegada s'ha fet una llei que regularà el transport marítim entre les illes, el qual permetrà equiparar els drets dels seus usuaris als dels usuaris del transport aeri i per carretera; d'altra banda, s'han doblat els descomptes per als joves fins a 24 anys en els vols interinsulars, s'ha modificat la declaració de servei públic interilles per tal de davallar la tarifa de referència en un 7%, s'ha ampliat el descompte per als residents en el transport marítim amb Formentera o s'han donat solucions a la problemàtica del transport de mercaderies perilloses, entre d'altres actuacions. Però, sobre tot, s'ha intensificat al llarg de l'any 2009 la pressió política per tal d'aconseguir la cogestió dels aeroports balears. Hem d'exigir d'una vegada per totes que els descomptes dels residents no siguin percentuals, ja que d'aquesta forma aquests són aprofitats per les línies aèries per apujar el preu del transport, deixant sense efecte gairebé l'efecte impulsor del mateix. Per una altra banda, hem de reclamar aquests descomptes per a tots els residents a les Illes, ja que, si els immigrants són bons per pagar impostos i tenir deures com la resta de la ciutadania, també ho són per gaudir dels mateixos drets.

4.8. El futur passa per l'autogovern i la cogestió. El PSM, com a partit nacionalista que té en l'autogovern un dels seus objectius estratègics, ha de lluitar per aconseguir que les institucions del nostre país assoleixin el màxim poder de decisió i d'intervenció possible en tot allò que afecta el transport aeri i marítim entre les illes i la resta del món. No podem seguir depenent de les fluctuacions del mercat ni de les prioritats dels que governen a Madrid. Tant en el sector marítim com en l'aeri, hi hem de poder dir la nostra a l'hora de determinar les inversions, fixar taxes, d'influir en la política comercial, d'establir noves rutes o de definir la condició de servei públic per a determinats trajectes. Només així la nostra gent podrà veure compensats els efectes de la insularitat i les nostres empreses seran més competitives i fortes. I en el marc d'aquest objectiu general, la cogestió dels nostres aeroports, amb presència majoritària de les institucions pròpies, ha d'esdevenir l'element prioritari.