

Acuerdo programático para la legislatura 2019-2023 entre Partido Popular (PP) y Ciudadanos (Cs) en el Consell Insular d'Eivissa.

*El siguiente documento recoge en un Decálogo, los acuerdos programáticos que regirán la acción de gobierno del Consell Insular los próximos cuatro años, tanto a nivel de gestión interna de la institución como su actuación externa. El objetivo de este pacto es sentar las bases para una **gestión ágil y eficaz de la institución insular**, primando las necesidades y reclamaciones de los ciudadanos, ofreciendo unos **servicios públicos eficientes y accesibles**. Para ello, se propone realizar las actuaciones necesarias que devuelvan al Consell Insular la agilidad y transparencia propias de los procedimientos administrativos, reconociendo también el esfuerzo y el trabajo del personal al servicio de la administración. Al mismo tiempo, se impulsará la **colaboración directa con los ayuntamientos de la isla y con el Govern de les Illes Balears** a fin de llevar a cabo proyectos de mejora y racionalización en toda la isla, obteniendo para ello la financiación necesaria para su ejecución. **El equipo de gobierno del Consell Insular velará por el cumplimiento de las exigencias del Portal de Transparencia**, garantizando en todo momento la publicación actualizada de la información referida a la institución. **La transparencia y el consenso primarán las actuaciones del gobierno insular, siendo los programas electorales de ambas formaciones los documentos de referencia para el gobierno insular** y, valorando de manera periódica y abierta el cumplimiento de los puntos incluidos en el presente documento programático.*

1. Gobierno y administraciones eficaces

Agilizar los plazos de resolución de expedientes, incorporando y extendiendo el uso de las declaraciones responsables o juradas en aquellas áreas que así lo permitan, impulsar las ventanillas únicas y perseguir el objetivo cero papel para reducir la burocracia.

Promover las reformas legislativas necesarias para que el catalán sea un mérito y no un requisito para acceder a una plaza en el Consell. En los puestos de trabajo de atención al público será un requisito para garantizar la atención en las dos lenguas cooficiales.

Aprobación de la Relación de Puestos de Trabajo de la institución. Ningún nombramiento de funcionario o asignación en puestos de trabajo sin los procedimientos legales que lo respalden. Aprobación de planes de formación para funcionarios y personal laboral. Puesta en marcha de la comisión paritaria para la interpretación del pacto de funcionarios y convenio de personal laboral.

Nombrar *Defensores del ciudadano*, que realizarán un seguimiento de los expedientes tramitados durante los procesos administrativos que queden atascados o fuera de los plazos previstos de resolución.

2. Medio Ambiente, Agua, Energía y Residuos

Crear la Agencia Insular del Agua, asumiendo los compromisos del *Pacto por el Agua* presentado por la *Alianza por el agua (Anexo 1)*, y encauzando las soluciones necesarias para solucionar los problemas que lleva arrastrando nuestra isla.

Avanzar en la implantación de un modelo energético sostenible, impulsando el uso de energías renovables. Elaboración de un plan para ir adaptando todos los edificios e infraestructuras públicas al uso energético eficiente e implementando el uso de energías renovables. Promoveremos el uso de energías renovables también en el sector privado (movilidad eléctrica y ciclista), realizando campañas de formación e información sobre el ahorro de energía.

Encontrar una solución al fin de vida del vertedero de Ca na Putxa, implantando soluciones a medio y largo plazo y exigiendo al Govern Balear la financiación que corresponde.

Impulsaremos el proyecto de Reserva Natural de Tagomago.

Mancomunar servicio recogida de animales y crematorio mascotas.

Desarrollar políticas de prevención y gestión forestal, reduciendo al máximo el riesgo de incendios.

Seguir apostando por un Mar Mediterráneo libre de prospecciones petrolíferas.

3. Sector Primario

Apoyar la actividad del sector primario potenciando el producto local mediante acuerdos con el sector Turístico, mejorando su visibilidad y su proyección dentro y fuera de la isla.

Impulsaremos un plan de mantenimiento del paisaje rural, que exija el destino de los fondos de la Ecotasa al campo ibicenco y que contemple ayudas para la creación de franjas de autoprotección de incendios y el desarrollo de un Plan de Gestión Forestal.

Apoyar a las sociedades de cazadores para siembra de terrenos y desarrollo de su actividad.

4. Movilidad y Transporte Público

Aprobar un Plan integral de mantenimiento y conservación de la red viaria del Consell.

Reducir la lista de espera de la ITV.

Aprobar el Plan Insular de Movilidad y el Plan de Transporte Regular de Pasajeros (teniendo en cuenta las alegaciones acompañadas en el Anexo 2) para poder licitar las nuevas concesiones, respondiendo a las necesidades reales de recorridos, horarios y frecuencias, manteniendo la gratuidad para colectivos como jubilados, personas con discapacidad y menores de edad.

Reclamar un nuevo convenio con el Estado, justo y suficiente para mejorar el estado y la seguridad de la red

viaria insular.

Impulsaremos un Plan de Mejora de Carreteras municipales y caminos rurales dotado de una cantidad mínima de 1 millón de euros anual.

Ampliar arcenes y carriles bici para dar seguridad a los ciclistas.

5. Turismo, Comercio y Empleo

Impulsaremos un Plan de Marketing, en cooperación con los ayuntamientos y el sector, para que la promoción de la isla en ferias y las acciones especializadas sea diferenciada y ponga en valor nuestro entorno, nuestros servicios y a nuestras pequeñas y medianas empresas, así como nuevos productos como el deporte, la cultura y el patrimonio.

Crearemos un Plan de Impulso a las Zonas Turísticas, mediante convenios con los ayuntamientos, dando cabida así a las necesidades de turistas y residentes.

Creación de un Observatorio Turístico con el objetivo de identificar y conocer los intereses reales de los distintos países hacia Ibiza, de cara a la planificación de administraciones y empresas.

Convertir Ibiza en un referente del turismo MICE (Meetings, Incentivos, Congresos y Eventos). Debemos mejorar nuestras infraestructuras (ejecutar la segunda fase del Palacio de Congresos), dotar de recursos a la Ibiza Convention Bureau e impulsar este tipo de eventos.

No procederemos a “zonificar”. Aseguraremos la lucha contra el fraude y la economía sumergida, garantizando la convivencia en los alquileres vacacionales legalizados. Los ayuntamientos delimitarán los usos en sus respectivos planeamientos.

Crear una Oficina contra el Intrusismo (alquileres turísticos ilegales, taxis piratas, comercios..) y elaborar un censo de empresas y profesionales de la isla, además de incrementar las inspecciones sobre actividades no reguladas o regladas.

Redactaremos el Plan Insular de dinamización comercial con líneas de ayuda para la reconversión y adaptación del comercio. Creación de los fondos Fizce (Fons d'Impuls Zones Comercial Eivissa)

Colaborar con los ayuntamientos en el fomento de espacios ‘coworking’ así como promocionando proyectos empresariales de jóvenes emprendedores.

6. Transparencia, Innovación y TIC

Crear una Conselleria de Innovación y Emprendimiento Público para adoptar las buenas prácticas en materia de innovación, tecnología y mejora de los servicios públicos con los objetivos de convertir Ibiza en una Smart Island, así como avanzar en la implantación de la administración electrónica.

Implementar los principios de innovación y excelencia a través de un Plan Estratégico adaptado a la realidad de nuestra isla. Crear sistemas de datos abiertos que ayuden a evaluar la actuación insular y permitan el desarrollo de nuevas soluciones y propuestas por parte de los ciudadanos.

Ayudaremos desde el Consell a que todos los municipios tengan acceso de alta velocidad a internet.

Establecer un indicador de digitalización insular.

Colaborar con el Govern Balear en mejorar los sistemas del servicio de tele-asistencia para aquellas personas que lo requieran integrando el servicio en el proyecto de Smart Island.

7. Bienestar Social e Igualdad

Impulsar la creación de un instituto público que gestione los servicios sociales y sanitarios del Consell, con el objetivo de conseguir una mayor agilidad en la gestión diaria.

Impulsar y ampliar la Cartera de Servicios Sociales a través de la acción concertada. Gestionaremos por concierto social las peticiones de las entidades sociales.

Mejoraremos el mantenimiento de nuestras residencias, con especial atención al HRA Cas Serres y reclamaremos la construcción de una nueva residencia para mayores en Sant Josep

Mejorar los recursos específicos para menores.

Aumentar la protección a las víctimas de violencia de género y de violencia en el ámbito familiar, acompañando y asistiendo en todo el procedimiento.

Impulsar la prevención de conductas adictivas. Potenciar actividades e iniciativas que fomenten la inclusión social, la igualdad y la no discriminación. Promocionar hábitos y actividades de vida saludable.

Instar al Govern a entregar dietas razonables y adecuadas a los dos progenitores (no únicamente a uno como ocurre ahora) en caso de enfermedad grave de los menores que deben trasladarse fuera de la isla por atención médica u hospitalaria.

8. Territorio, Urbanismo y Vivienda

Aprobaremos la Revisión del PTI, tras la modificación impuesta unilateralmente por PSOE y Podemos al final de esta pasada legislatura. Lo haremos con el máximo consenso social, así como la participación de todas las administraciones, grupos políticos y colegios profesionales. Debe ser un PTI estable en el tiempo y que de seguridad jurídica. Debe respetarse también el crecimiento controlado supeditado a la sostenibilidad medio ambiental de la isla y garantizando el suministro de los recursos básicos.

Hacer un seguimiento efectivo de los expedientes abiertos por infracción urbanística y agilización de trámites en el área de ordenación del territorio.

Facilitar a los Ayuntamientos la aprobación de la normativa urbanística municipal, de forma que se obtengan terrenos para construcción de vivienda de protección en régimen de alquiler a precios asequibles.

9. Educación, Cultura, Patrimonio, Deportes y Juventud

Gratuidad en la enseñanza de 0 a 3 años en las escoletas del Consell, según el nivel de renta, haciendo un servicio accesible para aquellas familias que más lo necesitan.

Revisar el estado de las instalaciones deportivas actuales, renovando las que lo necesiten. Crearemos un plan de ayuda a los municipios para el mantenimiento y mejora de instalaciones deportivas.

Crearemos un Plan Insular de ayudas al deporte ibicenco con una dotación de 5 millones de euros: 1,5 millones para eventos deportivos de especial interés; 2,5 millones a clubs y entidades deportivas y 1 millón a programas de seguimiento deportivo y becas a deportistas, agilizando el pago y tramitación.

Mejoraremos el sistema actual de ayudas a los estudiantes, sobre todo de aquellos que deban desplazarse fuera de la isla. Daremos soporte a los programas de prácticas entre centros educativos y el sector empresarial.

Trabajaremos para dotar del espacio preciso a la escuela Oficial de Idiomas en el recinto de Sa Coma e impulsaremos la puesta en marcha la Escuela de Hostelería. Al mismo tiempo completaremos las instalaciones del Centro Integral de Formación Profesional can Marines.

Elaboraremos el Plan Insular de mejora del Patrimonio, con subvenciones a los propietarios para mantener y proteger los Bienes de Interés Cultural. Crearemos el Centro de Cultura Popular de Ibiza.

Impulsaremos la creación de rutas históricas. Nuestra riqueza cultural debe ser objeto de especial protección y promoción. Mejoraremos la red de señalización de elementos histórico-artísticos de interés.

Colaborar para la creación de una tarjeta única de visita para toda la red insular de museos, propios del Consell y de los ayuntamientos.

Potenciar deportes náuticos respetuosos medioambientalmente, así como actividades al aire libre durante todo el año.

Promover la creación joven de la isla (moda, diseño, pintura, música...) organizando certámenes y facilitando la exposición de sus obras o habilitando áreas de ensayo para grupos musicales, de teatro y danza.

Apoyar los programas de tecnificación para que nuestros deportistas puedan seguir progresando. El deporte base es un cimiento de futuro y herramienta de inclusión y desarrollo social.

Crear planes anuales de formación y reciclaje para técnicos y entrenadores incluyendo su formación en el ámbito del deporte inclusivo.

10. Representación Institucional

Exigir al Govern Balear un cambio en la Ley electoral Balear para revisar el reparto de escaños entre islas menores. Ibiza debe incrementar su representatividad parlamentaria como isla menor.

Los partidos firmantes del pacto acuerdan constituir los siguiente órganos del Acuerdo:

Comité de Seguimiento. Se reunirá de forma trimestral y de manera extraordinaria a petición de una de las dos partes. Estará formado por tres miembros designados por cada parte, entre los cuales estarán los portavoces de los grupos de PP y Cs. Sus funciones serán las de valorar, evaluar e informar del grado de cumplimiento del Acuerdo y, tratar asuntos referidos de políticas públicas no se hayan previsto en el Acuerdo y puedan surgir durante el periodo de vigencia. Cada una de las formaciones podrá requerir la presencia de hasta dos asesores técnicos y, se nombrará a un secretario/a del Comité, que se encargará de comunicar el orden del día con suficiente antelación y levantar acta pública de las reuniones, con asuntos tratados y decisiones tomadas.

El presente acuerdo, una vez se conozca de primera mano la situación real de distintos asuntos dentro de la Institución Insular, podrá ser revisado y ampliado por el Comité de Seguimiento a los efectos de actualizarlo, pues se trata de un documento abierto y flexible basado en los programas electorales de ambas formaciones políticas.

Comisión de Mediación. Se constituirá una comisión con un representante de cada grupo que no formará parte del equipo de gobierno, además de un mediador independiente, para resolver cualquier tipo de cuestión que pueda afectar a la buena relación entre ambas formaciones políticas. El objetivo es que el presente pacto sea para toda la legislatura 2019-2023, por ello, las partes firmantes se comprometen a someterse a la decisión que adopte dicha comisión y llevarlo a cabo de manera obligatoria a los efectos remover cualquier obstáculo o problema que pudiera poner en riesgo agotar la legislatura.

Calendarización. Cada área deberá establecer una calendarización de su gestión en base a prioridades y objetivos.

NOTA. Se adjunta como Anexo 3 y forma parte integrante de este acuerdo el decálogo acordado por las direcciones autonómicas de ambas formaciones en los casos que afecten a esta institución.

PACTO POR EL AGUA DE IBIZA
2019

1. ABASTECIMIENTO

Diagnóstico

El intenso crecimiento de la actividad turística durante las últimas décadas ha conllevado una fuerte urbanización del territorio. Esta dinámica se refleja en el cambio en el consumo de agua subterránea, principal recurso hídrico disponible en las Pitiusas. Todavía en los años 90, la agricultura representaba el 62 % del consumo de agua subterránea en Ibiza. En cambio en la actualidad, el consumo de agua subterránea para uso agrícola se ha reducido al 6,5 % y el abastecimiento urbano es más del 70 % del total de agua consumida en Ibiza. Este fuerte crecimiento de la demanda se ha resuelto parcialmente con la construcción y puesta en marcha de las desaladoras de Ibiza, Sant Antoni y Santa Eulària pero todavía es un desafío garantizar el abastecimiento en verano para consumo humano y revertir la sobreexplotación de los acuíferos.

Las Pitiusas se encuentran en un contexto histórico de sequía periódicas agravadas por el cambio climático y una grave sobreexplotación de los acuíferos. En los últimos 18 años, Ibiza y Formentera han permanecido catorce años en la zona de prealerta de sequía y cuatro de estos años en alerta de sequía. Esta situación se manifiesta en el actual estado de sobreexplotación de la mayoría de los acuíferos de las islas Pitiusas. En este sentido 10 de 16 masas de agua subterráneas de Ibiza están sobreexplotadas. Este problema se agrava con el estado generalizado de salinización de los acuíferos, dado que se ha producido entre 2012 y 2016 un aumento de tres nuevas masas de agua subterráneas salinizadas en Ibiza.

La sobreexplotación de los acuíferos de Ibiza ha implicado también un suministro de agua mala calidad en diversos núcleos urbanos y turísticos de la isla. Este verano, vecinos de Cala Molí, Cala Vedella y Cala Carbó denunciaban que no tenían agua de calidad en sus grifos. Esta problemática también ha afectado a la hostelería. Así, los hoteles localizados en zonas con un suministro de agua deficiente o con una dependencia a pozos salinizados han tenido que recurrir a desaladoras portátiles. Esta situación ha provocado un sobrecoste adicional en la actividad hostelera y perjudicando el correcto funcionamiento de las depuradoras que reciben la salmuera residual de la desalación.

Objetivo: Garantizar un abastecimiento de agua de calidad y prevenir los riesgos de sequía

Medidas:

1. Establecer el uso prioritario obligatorio de agua desalada para abastecimiento urbano y reservar el uso urbano de agua subterránea para periodos de demandas excepcionales.
2. Aprobar ordenanzas de ahorro de agua en todos los municipios para su cumplimiento en nuevas viviendas o reformas así como para la autorización de licencias de viviendas vacacionales.
3. Aprobar Planes Municipales de Gestión Sostenible del Agua en todos los municipios de obligado cumplimiento de acuerdo al Plan de Sequía de Baleares.
4. Finalizar la red de abastecimiento autonómica y municipal para conectar las tres desaladoras de Ibiza con todos los núcleos urbanos de la isla de la isla de Ibiza.
5. Continuar actuaciones de mejora y control de la red de suministro para que todos los municipios alcancen porcentajes de pérdidas inferiores al 20%.

2. SANEAMIENTO

Diagnóstico

En las últimas inspecciones realizadas por la Alianza del Agua el pasado verano se demuestra la falta de depuración de la depuradora de Can Bossa, con su emisario vertiendo muy próximo al Parque Natural de ses Salines. Los resultados de los análisis del agua obtenidos confirman en las dos inspecciones realizadas que se vierten aguas contaminadas al medio marino con valores por encima de lo permitido por la normativa vigente. En el periodo de estudio 2013-2016 las depuradoras analizadas vertieron un total de 55 millones de m³. De todas ellas destaca la depuradora de Ibiza, que vierte aguas residuales muy por encima de los valores que marca la legislación. Por lo tanto, se puede afirmar que esta depuradora, en estos 4 años ha vertido un total de 22 millones de m³ de aguas mal depuradas al mar. Para hacernos una idea, la depuradora de Ibiza vierte al año unos 5,5 millones de m³ de aguas mal depuradas, lo que implica que un 40% del agua total depurada en Pitiusas se vierte con unos valores superiores a los que establece la legislación como permitidos. Mientras tanto, se está construyendo la nueva depuradora de Ibiza en Sa Coma sin una previsión clara de finalización y con incertidumbres técnicas y energéticas para bombear el agua residual a una cota de 100 metros de altura donde se localiza la depuradora.

Las redes de alcantarillado son también las infraestructuras más olvidadas del ciclo urbano del agua. El hecho de ser una red subterránea y tener un funcionamiento a plena capacidad en pocos periodos del año hace que la ciudadanía perciba su necesidad únicamente cuando se producen fallos y vertidos, como los sufridos en la ciudad de Ibiza el pasado año. Por ello, la Alianza por el Agua reclama se elabore y ejecute un Plan Director de Alcantarillado en los núcleos urbanos pitiusos al igual que en numerosas poblaciones de litoral español similares a la ciudad de Ibiza. Estos planes incluyen un diagnóstico de la situación de las infraestructuras de alcantarillado urbano, se proponen mejoras técnicas tales como construir una red separativa de aguas fecales y pluviales, así como la ejecución de infraestructuras de laminación y evacuación de las aguas. Además, la ciudad debería desarrollar sistemas de drenaje urbano sostenible, tales como aceras permeables con vegetación, cunetas verdes y zonas verdes para la infiltración y almacén del agua. De esta manera se hará más permeable el suelo urbano y evitar la saturación de las redes de alcantarillado en fenómenos de gotas frías.

Objetivo: Asegurar una adecuada depuración de las aguas residuales

Medidas:

6. Finalizar de manera urgente la depuradora de Sa Coma y su conexión con el núcleo urbano de Ibiza para evitar el vertido actual del 40% de aguas residuales sin depurar en la isla de Ibiza.
7. Redactar planes directores de alcantarillado en los municipios para adaptar la red de alcantarillado tanto al crecimiento demográfico, como al importante incremento de superficie urbanizada y a las necesidades presentes y futuras.
8. Ejecutar infraestructuras de separación de aguas pluviales y residuales para no colapsar las depuradoras en periodos de lluvias torrenciales.
9. Substituir y alargar los emisarios submarinos obsoletos.
10. Controlar los vertidos de salmueras de desaladoras privadas y la intrusión de agua marina a la red de saneamiento para garantizar el buen funcionamiento de las depuradoras y la posterior reutilización de las aguas para usos agrícolas.

3. REUTILIZACIÓN

Diagnóstico

Alrededor del 60% de las aguas residuales están sometidas a un tratamiento terciario de depuración. El tratamiento terciario es el más avanzado en cuanto a depuración. Con este tratamiento se elimina la presencia de virus y gérmenes en el agua. Sin embargo, estas aguas son vertidas al mar, lo que supone la pérdida del recurso agua muy importante en unas islas que tienen sus acuíferos sobreexplotados e incluso padecen graves problemas de salinización. En este sentido, cabe destacar que solo se reutiliza un 7% de las aguas residuales.

La Unión Europea ha propuesto nuevas normas para facilitar la reutilización del agua para el riego agrícola. También la Ley Agraria de Baleares aprobada recientemente promueve el riego con agua regenerada. De esta manera, se pretende paliar la escasez hídrica en Europa y en Baleares en el contexto de adaptación al cambio climático. Las islas Pitiusas son un territorio que reúne todos los ingredientes para apostar por la reutilización del agua. Por una parte, la mayor parte de sus acuíferos están sobreexplotados o salinizados. Por otro lado, la mayor parte del agua depurada se vierte al mar sin reutilizar. Para ello, es un reto garantizar una depuración adecuada y ejecutar las infraestructuras hídricas necesarias para la reutilización. Los ayuntamientos de Sant Josep, Santa Eulària y Sant Antoni también están promoviendo proyectos para la reutilización del agua. Los municipios de la isla de Ibiza riegan los parques y jardines así como realizan el baldeo de calles con agua potable, que en muchos casos es agua desalada de alta calidad. Este agua podría destinarse exclusivamente al consumo humano y emplear agua regenerada para los jardines y limpieza viaria municipal.

Por otro lado, las depuradoras de la isla de Ibiza generan lodos que se transportan a la península para su adecuado reutilización y tratamiento. En este sentido, se produce una "fuga de capitales ambientales y económicos" dado que este residuo es muy preciado como abono al reducir en gran medida los costes de producción agrícola y así como para la generación de energía. En la actualidad, únicamente está previsto que estos lodos se eliminarán mediante incineración en la nueva planta de triaje de residuos en Ca Na Putxa.

Objetivo: Promover la reutilización de agua y lodos de depuradoras para usos agrícolas, urbanos y ambientales.

Medidas:

11. Puesta en marcha prioritaria de la balsa de Sa Rota en Santa Eulària para el uso de agua regenerada de la depuradora de Santa Eulària.
12. Impulsar que todas las depuradoras de Ibiza tengan las infraestructuras necesarias para la reutilización del agua depurada y fomentar las comunidades de usuarios y regantes de estas aguas regeneradas.
13. Promover el uso de agua regenerada en los municipios para el baldeo de calles y el riego de parques y jardines.
14. Uso de agua regenerada para la recarga de acuíferos y revertir la sobreexplotación y intrusión salina.
15. Promover las infraestructuras necesarias para el tratamiento de los lodos de depuradora para su aplicación para usos agrícolas.

4. RECUPERACIÓN AMBIENTAL

Diagnóstico

Las Pitiusas albergan un valioso patrimonio natural ligado al agua. Fuentes, torrentes y ríos, zonas húmedas litorales y balsas temporales son ecosistemas acuáticos únicos por sus singulares valores ecológicos y paisajísticos. Constituyen islas de biodiversidad dentro de nuestras islas. Dependen del agua subterránea, principal recurso hídrico natural de nuestras islas. Sin embargo, la fuerte presión sobre los acuíferos y su consecuente agotamiento ha provocado que muchos de estos ecosistemas hayan desaparecido. Por ello, conocer esta herencia natural es fundamental para su recuperación y que nuestras generaciones futuras puedan disfrutarlas. El río Santa Eularia o *Ses Feixes des Prat de Vila i Ses Monges* son ejemplos de ecosistemas acuáticos degradados con un elevado potencial ecológico y de uso público. La recuperación de estos ecosistemas acuáticos dependerá de la capacidad de reducir la presión sobre los acuíferos y la iniciativa de las entidades públicas locales y autonómicas para liderar su mejora y conservación. La normativa de aguas y de biodiversidad así lo requiere.

Las balsas o charcas temporales y las zonas húmedas son también ecosistemas acuáticos muy valiosos pero en grave situación de conservación. En este sentido, las balsas temporales están catalogadas por su singularidad y fragilidad como hábitats naturales de interés prioritario por la Unión Europea, el mismo nivel de protección que las praderas de Posidonia. El sapo verde balear o *calapet* es habitante de charcas y torrentes. Este anfibio es endémico de las Baleares y está en peligro de extinción. Su presencia se ha reducido por la desecación permanente de estos ecosistemas acuáticos así como la desaparición de otros puntos de agua naturales o artificiales (*safareigs*, canales de agua, etc.).

Objetivo: Mejorar el estado ecológico de acuíferos, zonas húmedas, torrentes y el río Santa Eulària.

Medidas:

16. Actualizar y revisar las concesiones de usos de aguas subterráneas para la reducir la presión sobre los acuíferos.
17. Declarar sobreexplotado el acuífero de Serra Grossa para establecer las actuaciones para su recuperación.
18. Restauración ecológica de torrentes y del río de Santa Eulària para reducir los riesgos de inundaciones y mejora ambiental del entorno.
19. Poner en marcha los proyectos de recuperación ambiental de los humedales de Ses Feixes y Sal Rossa utilizando agua regenerada de depuradora.
20. Recuperar estanques naturales temporales catalogados como hábitats de interés comunitario prioritario por la Unión Europea por sus valores ecológicos.

ANEXO 2

Alegación 1ª.- Nulidad del plan por falta del informe del interventor del Consell.

En fecha 30 de Julio de 2018 (R.G.E n.º 16.718) solicité copia del informe de fiscalización del interventor del Consell en relación con el PISTRVC.

La solicitud no ha sido atendida y tampoco se puede acceder al informe a través del portal de transparencia.

Por todo lo anterior y de acuerdo con la información aparecida en prensa al día siguiente de la aprobación inicial, entendemos que el informe no existe, por lo que al ser éste preceptivo, el plan adolece de un vicio de nulidad.

Así, la voluntad del pleno del Consell no se ha formado conforme a lo que establece la Ley para los órganos colegiados, al faltar el control interno que debe contener el informe del interventor y que le otorga validez en su función de control financiero, control de eficacia y la propia de la intervención de una administración pública.

Por todo lo cual, la aprobación inicial del PISTRVC resulta nula de pleno derecho, de acuerdo con el artículo 47.e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo.

Alegación 2ª.- El PISTRVC no cumple con el contenido mínimo que exige el artículo 187 de la Ley 4/2014, de 20 de Junio, del transporte terrestre y movilidad sostenible de les Illes Balears.

El PISTRVC no cumple con el contenido mínimo que exige el artículo 187 de la Ley 4/2014, de 20 de Junio, del transporte terrestre y movilidad sostenible de les Illes Balears.

No se concretan objetivos a lograr a medio y largo plazo.

No hay una planificación integrada de la oferta de servicios e infraestructuras que preste una mínima atención a su optimización, coordinación e integración, como de ahora en adelante se desarrolla.

Alegación 3ª.- Competencia del Ayuntamiento de Ibiza en el transporte colectivo urbano de viajeros.

La población del municipio de Ibiza el 01-01-2017 según el INE fue de 49.689 habitantes. Aunque se acerca al umbral de 50.000, el municipio todavía no tiene asumida la competencia de transporte colectivo urbano de viajeros.

El PISTRVC en su Página 5 dice: "Cualquier necesidad específica de la ciudad, no relacionada con la movilidad insular, como es lógico, queda fuera de este plan y, por lo tanto, habría de ser asumido en todos sus aspectos por el Ayuntamiento de Eivissa."

No se puede dejar de lado las necesidades de transporte público de la ciudad de Ibiza sin dotarla previamente de las partidas presupuestarias que le permitan asumir la competencia de transporte público. El PISTRVC debe todavía asumir las necesidades específicas de Vila y planificarlas de modo tal que cuando se produzca la gestión efectiva del transporte en el municipio se pueda separar del plan insular. Aunque conlleve un esfuerzo adicional se aconseja facilitar la separación de la gestión de competencias de transporte al municipio de Vila.

El PISTRVC en las páginas 5 y 6 dice: "Y ello debido a que la ciudad de Eivissa, como el resto de ciudades de la isla, no supera en ningún caso el número de habitantes que determinará la necesidad de

contar como un sistema propio de transporte urbano. En el momento que dicha circunstancia sucediera, habría de replantearse la prestación del servicio en tanto se atiendan necesidades internas intramunicipales.”

Se contradice con la cita anterior. Las necesidades de la ciudad quedan fuera del PISTRVC y asume que no se ha llegado a los 50.000 habitantes. El transporte de la ciudad de Ibiza se debe gestionar desde un plan de transporte propio del Ayuntamiento de Ibiza.

Se solicita un informe previo del Ayuntamiento de Ibiza para aclarar si prevee asumir las competencias en transportes para el municipio.

Alegación 4ª.- Transporte escolar mezclado con red regular de uso general

El PISTRVC en su página 9 dice: “Definir la estructura general de la nueva red. Para ello se plantea el objetivo principal de integrar en una sola las redes regular de uso general y escolar.”

“En el tercer aspecto de planificación de red, se destaca la integración del transporte regular con el escolar, como elemento igualmente vertebrador del nuevo esquema concesional.”

No se recomienda integrar en una sola red el uso general y escolar. No es aconsejable mezclar escolares con el resto de los viajeros. Se requiere un monitor en el bus. El bus debe dirigirse explícitamente a la entrada del centro escolar y no a una parada regular.

Con la integración del transporte regular con el escolar, los escolares no ganan. Sólo gana la concesionaria.

El transporte escolar debe cumplir con el R.D. 443/2001 de 27 de abril. Dicho reglamento exige que los vehículos no rebasaran los 16 años de antigüedad, irán señalizados con el indicativo de transporte escolar en la parte anterior y posterior, debe disponer de plazas para personas con discapacidad, la duración máxima de cada viaje en cada sentido no debe ser mayor de una hora, cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento, será obligatoria según el artículo 8 la presencia a bordo del vehículo durante la realización del transporte de, al menos, una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, acreditada por la entidad organizadora del servicio para la recogida y acompañamiento de los menores hasta el centro escolar

El PISTRVC en su página 19 dice: “De manera conjunta al punto anterior, con un tratamiento singular debido a su relevancia, se considera la integración de las redes de uso general y de uso especial escolar. En este caso es necesario mencionar que en el momento de la elaboración de este documento se está desarrollando el correspondiente “Convenio de colaboración entre la Consejería de Educación y Universidad del Gobierno de las Islas Baleares y el Consejo Insular de Ibiza por colaborar en la realización del servicio de transporte escolar a través de su integración en el sistema de transporte regular de viajeros de la isla de Ibiza” que articula la posibilidad administrativa de esta integración.”

Hasta que no esté firmado el Convenio de colaboración entre la Consejería de Educación y Universidad del Gobierno de las Islas Baleares y el Consejo Insular de Ibiza no se puede aprobar el PISTRVC en caso de desear integrar el sistema de transporte escolar con el regular.

Pág. 49: “El nuevo sistema tecnológico con el que contarán los autobuses, además de aportar evidentes mejoras de gestión, llevará aparejada una mejora en la seguridad de los viajeros, especialmente importante en el caso sensible de los servicios integrados de prestación de transporte escolar.”

En el caso de que se destinen líneas regulares para uso escolar, además de los sistemas tecnológicos deberá haber un monitor responsable de los menores para los trayectos de entrada y salida a los centros.

La Ley 26/2015 de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, dice en su artículo 13, apartado 5 que será requisito para el acceso y ejercicio a las profesiones, oficios y actividades que impliquen contacto habitual con menores, el no haber sido condenado por sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual, que incluye la agresión y abuso sexual, acoso sexual, exhibicionismo y provocación sexual, prostitución y explotación sexual y corrupción de

menores, así como por trata de seres humanos. A tal efecto, quien pretenda el acceso a tales profesiones, oficios o actividades deberá acreditar esta circunstancia mediante la aportación de una certificación negativa del Registro Central de delincuentes sexuales.»

No es coherente solicitar un certificado de penales y delitos sexuales al conductor y acompañante y se permita sin embargo el acceso indiscriminado a viajeros adultos junto con escolares, delegando la responsabilidad de constatar la identificación de esos viajeros en manos del conductor o el monitor.

Alegación 5ª.- Línea directa Puerto-Estación Vila

El PISTRVC en su página 26 dice: “A nivel singular, según los diferentes ámbitos de la isla, el objetivo persigue asegurar unos ratios de conectividad directa o, como mínimo, la disponibilidad de un servicio óptimo para el acceso a ciertos puntos atractores de primer nivel de la isla. Estos son: el Hospital de Can Misses, el aeropuerto y la zona centro de la ciudad de Eivissa. Esto significa reducir al máximo el número de trasbordos necesarios para el acceso a estos puntos, que, en todo caso, tal como queda recogido en el apartado 2, habrán de ser coordinados en cuanto a horarios y paradas.”

Se deben tener en cuenta también como punto estratégico de la ciudad de Ibiza, la estación marítima de Botafoch para atender a los viajeros de líneas regulares marítimas del puerto de Ibiza directo hasta la estación de autobuses de Vila.

Alegación 6ª.- Línea directa Aeropuerto-Estación Vila

El PISTRVC en su página 26 dice: “A nivel singular, según los diferentes ámbitos de la isla, el objetivo persigue asegurar unos ratios de conectividad directa o, como mínimo, la disponibilidad de un servicio óptimo para el acceso a ciertos puntos atractores de primer nivel de la isla. Estos son: el Hospital de Can Misses, el aeropuerto y la zona centro de la ciudad de Eivissa. Esto significa reducir al máximo el número de trasbordos necesarios para el acceso a estos puntos, que, en todo caso, tal como queda recogido en el apartado 2, habrán de ser coordinados en cuanto a horarios y paradas.”

Se debe crear una línea directa Ibiza-Aeropuerto, sin ningún tipo de trasbordos, independientemente de la existencia de la línea 10 (Eivissa – Sant Jordi – Aeroport) y de la línea 36 (Aeroport – Platja d’en Bossa).

Alegación 7ª.- No a los carriles específicos

El PISTRVC en su página 27 dice: “A nivel de red, este objetivo puede tener un efecto de concentración de oferta y demanda en tramos concretos, que serán susceptibles de analizar para la propuesta de medidas de priorización del transporte público, y por tanto, para la mejora las condiciones de viaje. Esto significa que para ejes principales, colectores de la oferta de transporte público, es posible que sea necesario plantear el establecimiento de plataformas reservadas o carriles exclusivos que posibiliten unas condiciones operativas que hagan competitivo el transporte público.

Asimismo, pueden plantearse protocolos, aplicables en condiciones específicas, de restricción al tráfico de vehículo privado, en función de las condiciones de saturación de la red o de los aparcamientos de las zonas atractoras de la isla. En cualquier caso, este tipo de medidas van más allá de la ordenación de la red de líneas de transporte público.”

Plataformas reservadas o carriles exclusivos para transporte público sería un desaprovechamiento de la red de carreteras. Además muchos tramos de los ejes principales disponen de un solo carril donde esta propuesta es completamente inviable. No existe infraestructura ni medios suficientes para proponer esta medida.

Restringir el tráfico de vehículos privado en una situación de saturación de la red es también inviable. Para prohibir se debe proporcionar una alternativa previa.

El PISTRVC en su página 27 dice: “En este sentido, es especialmente relevante, dada la estructura de la movilidad de la isla, la configuración de la futura red de líneas de transporte público en el ámbito urbano del municipio de Eivissa. En este ámbito, resulta fundamental, desde el punto de vista del atractivo del sistema, que las líneas penetren en el centro urbano, dado, además, que la ciudad carece de un sistema de transporte público propio. Para ello, si bien pueden buscarse alternativas a la configuración actual, los ejes principales de movilidad que, además coinciden, con el viario principal de la ciudad, son los que, en situación actual, emplea la red de líneas de transporte público. A propósito de estos ejes urbanos principales, en base a los objetivos de mejora del sistema de transporte público, se plantea el establecimiento de carriles exclusivos para transporte público en los ejes fundamentales; en este caso Av. d’Espanya y Av. d’Isidor Macabich, al menos en las franjas horarias y/o temporadas de mayor demanda general de movilidad y, por lo tanto, de mayor nivel de congestión en este ámbito.”

Otra propuesta sin sentido. La fluidez del tráfico siempre será mayor si se dispone de los 2 carriles en las Avenidas España, Isidoro Macabich e Ignacio Wallis. Donde se debe poner el foco es en garantizar las paradas urbanas libres para los autobuses. Actualmente siempre se encuentran coches estacionados indebidamente en las paradas que obligan a los autobuses a realizar la parada en uno de los 2 carriles de circulación. Se propone un sistema automatizado de acceso a la parada para apertura exclusiva de los autobuses.

Alegación 8ª.- No a la eliminación de paradas urbanas en Vila

Página 28: “Por otra parte, se considera de interés situar las cabeceras de las líneas que dan servicio a la ciudad en la estación CETIS, con el objetivo de evitar las operaciones de regulación operativa en la calle, donde, dada la configuración urbana de la ciudad, pueden generarse conflictos con el tráfico general y con el resto de actividades de la ciudad.”

La creación de una cabecera principal de las líneas en el CETIS puede conllevar una disminución de tráfico en el centro de la ciudad, pero no se deben eliminar las paradas actuales que se necesiten para el tráfico urbano del municipio. El PISTRVC debe aclarar si eliminará las paradas urbanas del municipio de Ibiza.

Alegación 9ª.- Mejora de la imagen, la calidad y la información al usuario

Página 29: “a. A nivel de información, se ha de establecer una vía de comunicación oficial del Consell con el público en general (residentes y no residentes) que muestre de forma ágil y actualizada la red que está en marcha en cada periodo de tiempo y con información de rutas y paradas. En este ámbito se considera prioritario el desarrollo de un sistema de información/comunicación basado en soporte web, información online, integración con la telefonía móvil (aplicaciones móviles), etc.”

Sistema de información tanto en parada como en App móvil del tiempo que tardará en llegar el próximo bus a la parada, basado en geolocalización.

Se solicita la creación de un portal de transparencia en el que se acumule el big data y se muestre el análisis de la información de una manera gráfica y accesible al usuario. Ejemplo: Tiempo medio de retardo de una línea en un período determinado.

Página 29: “b. A nivel de imagen, se ha de establecer una marca única para el sistema de transporte público de la isla de Ibiza, que el usuario pueda identificar en todo momento y que esté presente en todos los elementos visibles del sistema (web, vehículos, paradas, elementos informativos, etc.)”

Asignar los espacios dedicados a la marca única para el sistema de transporte y los espacios de publicidad. Los espacios de marca única y publicidad entran en contradicción con el transporte escolar.

Página 29: “c. A nivel de calidad del servicio, se ha de establecer la antigüedad media de la flota de vehículos, así como la máxima aceptable para un vehículo, pudiendo incluir medidas adicionales en pro de una renovación hacia flotas de consumo más sostenible, y mejorar el estado del sistema de paradas, ofreciendo espacios agradables, seguros y con la información necesaria y precisa sobre la parada en sí.”

Se debe establecer un porcentaje de obligado cumplimiento de renovación de la flota en los primeros cinco años (por ejemplo un 20% anual).

Se debe establecer un porcentaje de obligado cumplimiento de introducción de flota de consumo eléctrico o híbrido en los primeros cinco años.

La antigüedad máxima individual de cada vehículo no podrá superar los dieciséis (16) años.

La antigüedad media de la flota no podrá superar los diez (10) años.

En caso de incumplimiento de los parámetros especificados, se deberá aplicar penalización económica o condición para no poder ampliar el período de concesión.

Alegación 10ª.- Creación de tarjetas multiviaje (T-10, T-Día)

Con el objetivo de incentivar el transporte público y dado que el PISTRVC adolece de una mínima propuesta al respecto, se requiere la creación de un plan de billetes, bonos, tarjetas, canales y puntos de venta, dispensadores automáticos de billetes, control de acceso.

Alegación 11ª.- Nuevas líneas de accesibilidad urbana

Se solicita añadir las siguientes líneas de accesibilidad urbana con el siguiente recorrido:

U10: Estación Marítima Botafoch - Centro de Salud Vila - Hospital Can Misses – Cetus -Centro Salud Cas Serres - Vara de Rey- Estación Marítima Formentera

U11: Parking Can Misses – Parking Es Pou Sant – Vara de Rey

Alegación 12ª.- Líneas específicas para los polígonos industriales

Se solicita añadir líneas que transiten por el interior de los polígonos industriales para atender las necesidades de los trabajadores de las zonas.

Alegación 13ª.- Establecimiento de frecuencias línea directa Aeropuerto

Pág. 40: Tabla No. 4 - Características de las categorías de líneas de transporte público de Eivissa

En la categoría especial, la frecuencia del shuttle directo sin paradas Eivissa-Aeropuerto debe tener una frecuencia de servicio de 30 minutos en invierno y 15 minutos en verano. El resto de las líneas que conectan con el aeropuerto pueden mantener la frecuencia propuesta.

Alegación 14ª.- Reconocer el aspecto transversal de la vivienda

Es necesario no perder la oportunidad al legislar sobre el PISTRVC para motivar la opción de búsqueda de vivienda fuera de los núcleos urbanos más poblados. El PISTRVC debe ser un factor que aporte soluciones al problema de la vivienda en Ibiza.

Alegación 15ª.- Garantizar accesibilidad vehículos a personas con movilidad reducida

Pág. 42: Asegurar las condiciones de accesibilidad a las paradas para las personas con movilidad reducida. Este punto, que debe de cumplirse para todas las paradas, es de especial interés para aquellas en ámbito urbano. Según el epígrafe 5 del artículo 37 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, “Las paradas de autobús de transporte urbano tendrán que ser accesibles de conformidad con el Decreto 110/2010, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas”, por lo que las condiciones de accesibilidad de las paradas en área urbana deberán de estar acondicionadas según el mencionado Decreto.

En ningún punto del documento se habla de la obligación de asegurar la accesibilidad del 100% de los vehículos para las personas con movilidad reducida, mediante puertas, rampas de acceso y espacio suficiente para alojar sillas de ruedas o cochecitos de bebés.

Se debe asegurar la accesibilidad del 100% de los vehículos en un período máximo de 5 años.

Alegación 16ª.- Marcar tiempos para remodelar las paradas

Pág. 46: “Como se indica en el trabajo de inventario de paradas ya elaborado con anterioridad (y que ha sido aprovechado en la definición de la fase del diagnóstico del presente plan), el estado de las paradas de la red de Eivissa es considerablemente defectuoso, habida cuenta que aproximadamente el 89% requieren de algún tipo de actuación de mejora.”

Acotar un período de actuación, debiendo estar el 100% de las paradas remodeladas antes de los 2 primeros años, con penalización por incumplimiento (sanción económica y no ampliación de concesión).

Alegación 17ª.- Sistemas de información directos en parada y a través de móviles

Pág. 46: “Como se ha visto en el punto anterior de información al usuario, se instalarán pantallas indicando el tiempo de espera para cada línea en tiempo real, y en caso de no disponer de ellas, se podrá proporcionar dicha información a través de códigos QR o enlaces a la web o app del Consell donde se dispondrá de dicha información.”

Se deberá disponer de ambos sistemas de información dinámica del tiempo de espera, tanto en pantallas ubicadas en cada parada, como a través de web o App móvil.

Alegación 18ª.- Renovación flota de vehículos

Pág. 48: “Establecer una edad máxima de vehículos. De cara a los nuevos procesos de concesión, se deberá definir una edad máxima para la flota, superada la cual los vehículos deberán ser cambiados. De cara a las nuevas licitaciones, los vehículos que hayan superado dicha edad deberán ser cambiados y los que no podrán ser subrogados.”

El 100% de los vehículos deberá estar renovado en un plazo máximo de 5 años. Se definirá un porcentaje de renovación anual.

La antigüedad máxima individual de cada vehículo no podrá superar los dieciséis (16) años.

La antigüedad media de la flota no podrá superar los diez (10) años.

El incumplimiento conllevará penalización y no posibilidad de ampliación temporal de la concesión.

Alegación 19ª.- Vehículos eléctricos o híbridos

Pág. 49: “Introducir de vehículos con tecnologías alternativas de propulsión. Se plantea favorecer la introducción de vehículos eléctricos, así como toda aquella tecnología que tenga menor impacto mediambiental. Aun así, se considera oportuno iniciar este procedimiento con aquellas líneas que puedan tener ciertas singularidades, como por ejemplo, que trascurren por zonas de mayor sensibilidad ambiental. De esta forma, en el proyecto de definición de las líneas se habrán de introducir vehículos eléctricos/híbridos en la líneas determinadas (más sensibles medioambientalmente) y posteriormente plantear la introducción paulatina de estos sistemas en otras líneas.”

Se debe marcar un porcentaje anual de obligado cumplimiento de introducción de vehículos eléctricos o híbridos, en un plazo máximo de 5 años, para las categorías Estructurante-Secundaria, Accesibilidad-Largo recorrido, Turística, Escolares y Nocturnas.

Se deberá sustituir el 100% de la flota en un plazo máximo de 5 años, para las categorías Estructurante-Troncal, Estructurante-Urbana, Accesibilidad-Urbana y Especial.

Pág. 57: “Introducción de flota con de propulsión alternativa al diésel (aunque se propone que este se realice de manera muy gradual a lo largo del periodo de concesión), Se contempla la introducción de modelos de propulsión alternativos en algún corredor determinado (como podrían ser, a título enunciativo el Eivissa-Aeroport, Eivissa-Ses Salines...)”.

La sustitución de propulsión diésel a energías alternativas no puede quedar ambigua diciendo que ha de ser gradual.

Alegación 20ª.- Balance económico del sistema

Pág. 59: Tabla No. 11 - Resultado del balance económico del sistema propuesto

La aportación de la Conselleria d'Educació se debería confirmar una vez aprobado el convenio de colaboración pendiente de firmarse.

No debería existir una aportación de compensación del Consell d'Eivissa, puesto que el sistema propuesto debería ser autosuficiente.

Alegación 21ª.- Calendario

Pág. 59: “Calendario de implantación. El 31 de diciembre de 2018 finalizan los contratos de servicios de transporte de viajeros por carretera vigentes actualmente. A partir de esta fecha deberán entrar en vigor los nuevos servicios, que según la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, se deberán haber definido en el presente Plan de Transportes.”

Se solicita una prórroga de 9 meses de los actuales contratos de servicios de transporte de viajeros que permita al nuevo equipo de gobierno resultante de las elecciones autonómicas y municipales de Mayo 2019 ejecutar el nuevo PISTRVC.

Alegación 22ª.- Duración del contrato (10 años + 5 de prórroga)

Pág. 61: “La duración de los contratos de servicio público, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia y en las disposiciones reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo, no podrá ser superior a diez años.

Sin embargo, si las condiciones de amortización de los activos aportados hicieran necesario prorrogar la duración del contrato y la gestión de la explotación fuese evaluada positivamente, el contrato podrá prorrogarse por un plazo no superior a la mitad del período originalmente establecido.”

El incumplimiento de alguna de las obligaciones que derive en penalización debe conllevar automáticamente la no prorrogación de la concesión.

Alegación 23ª.- Adición de nuevos indicadores

Pág. 62: Indicadores

Indicadores generales

Añadir un indicador IG5 – Vehículos con edad máxima excedida

Indicadores de eficacia, eficiencia y calidad

Añadir un indicador IF6 – Número de paradas sin remodelar o con deficiencias

Indicadores ambientales y sociales

Añadir un indicador IA3 – Vehículos eléctricos o híbridos por categoría

Añadir un indicador IA4 – Vehículos sin adaptación a la accesibilidad a personas con movilidad reducida

ANEXO 3

El siguiente documento recoge en un Decálogo, los acuerdos programáticos sobre diversas materias a los que los partidos firmantes nos comprometemos como marco de actuación en la legislatura 2019/2023 para conseguir unas Islas Baleares más prósperas.

1. Trabajaremos para conseguir una **financiación autonómica justa para las islas Baleares**. Es necesario dotar presupuestariamente con cantidades suficientes las medidas contempladas en el nuevo régimen económico de las Islas Baleares. Y, además, exigiremos la aprobación del régimen fiscal especial (REIB) dentro del ejercicio 2019.
2. Nos comprometemos con la libre elección de lengua en primera enseñanza y la igualdad de oportunidades en la educación y también la libre elección de centro de las familias para sus hijos, apoyando también la gratuidad de la educación concertada. Creemos en una **FP DUAL** con más plazas y que facilite la inserción laboral reduciendo el desempleo juvenil. Exigiremos al Govern Balear la eliminación de los barracones y que se aseguren las condiciones de habitabilidad, climatización y seguridad de los alumnos.
3. **Apostamos por un turismo competitivo y sostenible que apueste por la calidad**. Consideramos imprescindibles un Plan Autonómico de Modernización Turística y programas de diversificación para desestacionalizar la oferta turística en Baleares. **Trabajaremos por una legislación relativa al alquiler vacacional** que garantice una mayor seguridad jurídica creando un marco legal basado en criterios de calidad y convivencia sin zonificación. Defendemos eliminar el Impuesto sobre el turismo en el marco de la reforma del sistema de financiación autonómico, la mal llamada ecotasa, con el objetivo de garantizar la competitividad de las Islas Baleares como destino turístico referente. Con carácter inmediato apostamos por la cuota cero **en temporada media y baja además de reducir la tarifa a la mitad en temporada alta**.
4. Defenderemos la aprobación de medidas de reactivación económica basadas en la reducción de impuestos y la modificaciones normativas necesarias que acompañen y faciliten el crecimiento económico y la creación de empleo entre ellas, la Ley del Suelo, la Ley de Turismo y la Ley Agraria.
5. Promoveremos las modalidades lingüísticas insulares en aplicación del artículo 35 del Estatuto de Autonomía. Y derogaremos el “Decretazo del catalán en la Sanidad”. Con carácter general, la lengua cooficial será un mérito y no un requisito para acceder a la Administración Pública.
6. Exigiremos la mejora de las listas de espera y velaremos para que se destinen los recursos necesarios en los servicios de atención a la dependencia.
7. Es necesario incrementar la oferta de vivienda y que se adopten medidas fiscales para incentivar el alquiler y para favorecer el acceso de todos a una vivienda digna y adecuada, al tiempo que se adoptan las medidas legislativas precisas contra la ocupación ilegal.
8. Trabajaremos por una movilidad más accesible y sostenible reduciendo el CO2 y la mejora del aire. Propugnamos la intermodalidad de todos los medios de transporte y la introducción del “billete único”. Defendemos ampliar la línea de Metro hasta el Hospital Universitario de Son Espases y el Parc Bit.
9. Exigiremos la aprobación de un Plan de inversión para garantizar una correcta depuración y reutilización del agua con compromisos concretos de financiación y plazos de ejecución.
10. Manifestamos nuestro compromiso con las energías renovables, el autoconsumo y la economía circular para hacer frente al cambio climático promoviendo la eliminación de los plásticos de un solo uso.