



# DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'HISENDA I PRESSUPOSTS DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

---

---

D.L.P.M. 351-1992

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1996

Número 31

**Presidència  
de l'Honorable Sr. Antoni Marí i Calbet.**

Sessió celebrada dia 14 de novembre del 1996, a les 11 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

### ***I.- COMPAREIXENCES:***

*1) De l'Hble. Sr. Conseller de Foment en relació al Projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma per a l'any 1997 (RGE núm. 5448/96).*

654

---

---

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats, bon dia. Començam la sessió de la Comissió d'Hisenda i Pressupostos.

Demana, en primer lloc, si hi ha substitucions.

EL SR. SANSÓ I SERVERA:

Sí, Sr. President. Antoni Sansó per Antoni Alorda.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

LA SRA. FERRER I BASCUÑANA:

Pilar Ferrer per Cristòfol Soler.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

**I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment en relació al Projecte de llei de pressupostos generals de la Comunitat Autònoma per a l'any 1997 (RGE núm. 5448/96).**

Passam a tractar l'únic punt de l'ordre del dia d'avuy, relatiu a la compareixença sol·licitada pel Govern de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears de l'Hble. Sr. Conseller de Foment, Joan Verger i Pocoví, sobre la tramitació dels pressupostos generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a 1997. Per informar sobre el tema, té la paraula l'Hble. Sr. Conseller de Foment acompanyat dels alts càrrecs següents: director secretari general tècnic, Sr. Joan Seguí i Perelló; director general d'Obres Públiques, Sr. Gabriel Lesenne I Blanes; director general de Transports, Sr. Josep Antoni Ramonell i Amengual; director del Servei ferroviari de Mallorca, Sr. Joaquín Campuzano; director de l'Ibavi, Sr. Isidoro Marcos. Té vostè la paraula, Sr. Conseller, per fer l'exposició dels temes.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Començarem per donar una breu explicació, perquè supòs que després hi haurà les preguntes de rigor, i ho farem d'acord amb el que ve en els pressupostos, en funció de les direccions generals.

Començam per habitatge i arquitectura, capítol 1, pressupost de 83 milions de pessetes, no hi ha res a comentar per part meua, i de capítol 2, amb un import de 28 milions de pessetes. Són dues xifres. Si qualche cosa s'ha d'explicar després, estarem a la seva disposició. Quant al capítol 6, d'habitatge i arquitectura, jo crec que és important destacar la partida de 30 milions de pessetes, 30.000.3000, així figura en el pressupost, que és per a barreres arquitectòniques d'edificis de la Comunitat Autònoma. La partida 6400-6, amb un import de 14 milions de pessetes és una partida que paga l'Estat i que va destinada a informació del pla de l'habitatge (...) de les oficines i responsables que hi ha a Eivissa i a Palma. Al capítol 7 hi ha una partida de 100 milions de pessetes a ajuntaments; aquests 100 milions de pessetes es destinaran a dues coses, una és barreres arquitectòniques a edificis fora de la Comunitat Autònoma, siguin d'un consell, d'un ajuntament, en funció d'un decret que sortirà, de l'ordre de 40 milions de pessetes, aquesta és la intenció de la conselleria, i a rehabilitació de patrimoni històric una part d'aquests 100 milions, que seran 60 milions de pessetes. Això es pot variar en funció de les peticions que s'hagin de fer, de rehabilitació.

Després, a famílies i institucions sense fi de lucre, una partida de 200 milions de pessetes. Això, lògicament, és decret de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a rehabilitació d'habitatges de particulars, vostès coneixen el decret i, per consegüent, aquesta és la partida que consta en el pressupost. I a rehabilitació de patrimoni, que és el Decret 71/94, hi ha una partida prevista de 150 milions de pessetes. S'ha de destacar també dins aquest programa els 450 milions de pessetes a famílies i institucions, que és el pla quadriennal de l'habitatge, dels quals, d'aquests 450 milions, hi ha una previsió d'uns 250 per complir el pla quadriennal 92-95 i uns 200 milions de pessetes, aquesta és la previsió que fem, per al pla 95-99; total d'aquest capítol 7 del programa d'habitatge i habitabilitat, 900 milions de pessetes.

Pel que fa a la Secretaria General Tècnica, capítol 1, un import de 377 milions de pessetes. Una partida de capítol 2, de la qual crec que és bo que tinguem coneixement, de 31.104.528 pessetes, és el lloguer de l'edifici on hi ha la conselleria, a Jeroni Pou.

I el capítol de vestuari, 7.700.000 pessetes, que pot parèixer curiós, però simplement és que tenim els caminers, als quals se sol donar tot un vestuari, i a posta dins la Secretaria General Tècnica hi ha aquesta partida que pot parèixer un poc inflada.

I pel que fa també a la Secretaria General Tècnica, dins el capítol 6 hi trobaran vostès una partida de 63 milions de pessetes, que va destinada a projecte i per ventura començament d'obra de l'edifici que es pot fer, que s'està estudiant i que es pensa fer en el, polígon de llevant com a conseqüència de la possibilitat que la Direcció General de Transports hagi d'anar-se'n d'allà on està, i en principi, com dic, aquests 63 milions de pessetes serveixen per donar cobertura a projectes i inicis d'obres d'aquest edifici que té la Comunitat Autònoma en el polígon de llevant, amb intenció, amb la possibilitat, que s'hi construeixi la Conselleria de Foment.

Passarem a la Direcció General d'obres Públiques, de planificació i construcció d'infraestructures en carreteres, que és on realment hi ha un pes inversor important dins la conselleria, de capítol 1, 78 milions de pessetes i de capítol 2, 32 milions de pessetes, ho dic pel que fa a planificació i construcció d'infraestructura en carreteres. No són partides importants, sí que ho són, en canvi, les que fan referència al capítol 6, en el capítol 6 hi figura una partida de 1.200 milions de pessetes per a expropiacions. Amb aquestes partides, la de l'any passat, que també va ser de 1.200 milions de pessetes i la d'enguany, de 1.200 milions de pessetes, 1.200.001.000 pessetes, és curiós això de les 1.000, bé, no creim que situarem a un nivell lògic el pagament d'expropiacions, perquè la Conselleria de Foment està en una situació lògica quant a aquest capítol.

Per a infraestructures i béns destinats a ús general hi ha una partida de 3.350 milions de pessetes. Després detallaré com s'ha previst gastar-los i en quines obres. Les obres, més o manco, són les següents, hem comentat els 1.200 milions de pessetes per a expropiacions. Per als canvis de serveis, és a dir per canals, desviaments de xarxes elèctriques, de gas, etc., uns 300 milions de pessetes; en incidències d'obra, de modificacions, revisions, de preus complementaris i liquidacions, uns 400 milions de pessetes; en assistència tècnica, uns 200 milions de pessetes, i en obres que s'estan executant dins el 96, uns 200 milions de pessetes, 100 dels quals estaran destinats al tercer carril de l'aeroport; uns 60, que és la via lenta de la carretera 715 (Palma-Manacor), i aquí convé estendre'ns un poc, és a dir, la construcció de vies lentes comportarà inversions addicionals perquè des del moment que els giris a l'esquerra estan prohibits i no són convenients, ens obligarà a fer dues coses, o a fer rotondes cada x quilòmetres o a fer desviaments que permetin accessos a cada banda de les carreteres per superar aquesta prohibició, que és recomanable, perquè quan un tractor, un carro o un vehicle lent hagi de voltar a l'esquerra, seria molt perillós des del moment que hi ha vies lentes amb circulació, per consegüent, amb tota seguretat en aquesta carretera 715 s'hi hauran de fer inversions addicionals, les quals de moment quantifiquem en 61 milions de pessetes; igualment que hi ha una previsió d'aquells 200 milions de pessetes que dèiem de les obres en execució del 66, a la carretera Eivissa-Sant Antoni s'hi hauran de fer unes inversions addicionals de 40 milions de pessetes.

En obres a contractar a finals de 1996, hi ha la Palma-túnel de Sóller i túnel de Sóller-Sóller, estan obertes a les pliques, per consegüent, però dins el 96, dins el pressupost del 97 s'hauran de pagar importants quantitats, després en diré la xifra, de l'ordre de 1.300, 1.400 milions de pessetes; accés al Migjorn; el tercer carril de la via de cintura de Palma; la franja de la carretera 713, rotonda de Sencelles, i la carretera Porreres-Montuiri. Això és una xifra d'inversió de l'ordre de 1.500 milions de pessetes, fora baixes, i afortunadament en aquest moment les baixes són substancials, sempre són de l'ordre, pel motiu que sigui, quasi quasi del 25 al 30%, cosa que fa pensar que disposarem de l'ordre de 1.000 i busques de milions de pessetes per iniciar la contractació d'una sèrie d'obres noves, que són la millora accessos a la via de cintura, no les diré totes, lògicament, però les més importants, les que s'han de començar forçosament; el desdoblament, o ja veurem com ho fem, Palma-Universitat, en aquest moment estam discutint amb l'ajuntament i amb la Universitat com ho farem, però és una obra que es vol contractar dins el 97; el desdoblament s'Arenal-Llucmajor, que després tindrà la seva continuació en la variant de Llucmajor, perquè l'autovia o autopista, el que sigui, fins Manacor passarà per Llucmajor, ja és definitiu, ja no importa que hàgim de tornar a la discussió sobre aquest tema, per consegüent s'Arenal-Llucmajor és una obra que es començarà dins el 97, i Palma Nova-Santa Ponça-Peguera, és una obra que també es pensa dur a terme, hi ha tota una sèrie de variants necessàries, les quals, en disposició de les disponibilitats econòmiques,

veurem si les començam, poden ser les variants de Vilafranca o de Son Servera, però depèn un poc, com dic, com ens queda tot el pressupost. A Menorca hi ha dues variants importants, la variant de Ferreries i la ronda nord de Ciutadella, i a Eivissa la ronda nord de Santa Eulària i la ronda nord de Sant Antoni. Això pel que fa a les obres que la conselleria pensa contractar dins el 97, amb despesa plurianual, lògicament, i en funció del conveni a què ens hem compromès, i ho manifestam aquí, signar amb el ministeri enguany però que les inversions es començaran a fer dins el 97-98.

Pel que fa a conservació i explotació de la xarxa de carreteres, hi ha un capítol 1 amb 635 milions de pessetes, és un capítol important perquè aquí hi ha tots els caminers i tots els convenis de manteniments amb empreses. Un capítol 2, de 46 milions de pessetes, i lògicament també un capítol 6, amb 1.400 milions de pessetes per a conservació i explotació de la xarxa de carreteres. Els especificaré quines són les obres més urgents, no totes, lògicament, però les més urgents de les que es pensen dur a terme. Millora de paviment Manacor-Sant Llorenç, Ariany-Petra, els trams intermedis que no estan (...) carretera 715, la Inca-Sineu, el passeig marítim de Palma té zones que ja necessiten d'una millora de paviment, i posarem en marxa un procediment antillenegant a les costes de Xorrijo per veure quin resultat dóna; lògicament també Ferreries-Ciutadella a Menorca, la millora de la qual també és important i per consegüent es durà a terme; i la millora de paviments a Eivissa serà a la Santa-Eulària-Sant Carles i els trams intermedis a l'Eivissa-Sant Antoni. La suma d'aquesta millora de paviment, 550 milions de pessetes. I pel que fa referència seguretat vial, hi ha tota una sèrie de projectes d'interseccions i rotondes, i he d'especificar sobretot que hi ha dues coses que sí que crec que hem de posar en marxa, que estan prevists els (...) dels quals estan acabats, i d'una m'agradaria saber el resultat que donarà (...) el projecte ja està acabat, que és una barrera antirenous a Son Oliva, que les nostres carreteres no solien tenir referències en aquests tipus d'obres i crec que és necessari que quan les carreteres o autopistes passen per dins o molt pròximes a nuclis urbans, inversions d'aquest tipus hem de començar a fer. A seguretat vial hi ha una previsió de despesa d'uns 330 milions i després tota una sèrie de qüestions (...) senyalitzacions, que és la resta fins a fer una inversió total de 1.400 milions de pessetes.

Pel que fa a ordenació i inspecció de transports, és una direcció general de tramitació d'expedients més que d'inversió, per consegüent, he de comentar el capítol 1 són 95 milions de pessetes, el capítol 2 té un total de 45 milions de pessetes i en el capítol 6 hi trobaran vostès una partida de 12 milions de pessetes, que estan destinats a la compra d'una bàscula mòbil, perquè crec que és bo que el control es faci d'aquesta manera, i allà on menys se l'esperin, hi puguin trobar un control els transportistes, ja sé que algú es pot molestar però crec que no queda més remei que fer-ho així. De capítol 7 hi ha una partida de 308 milions de pessetes, lògicament van a Servei ferroviari de Mallorca, i a empreses privades una partida de 5 milions de pessetes.

També se m'han oblidat en el capítol 4, que crec que és important, de la Direcció General de Transports, 290 milions de pessetes que va a serveis ferroviaris, empreses públiques societàries de la Comunitat Autònoma, una ajuda de 13 milions de pessetes per subvencionar la tercera edat amb la bonificació del 25% que s'hi fa, i a subvenció a línies de dèbil trànsit, deficitàries, una partida de 10 milions de pessetes.

Amb això acabariem el que és el pressupost de la conselleria i passariem a fer un petit comentari de les dues empreses que en depenen, que són Ibavi i Serveis ferroviaris.

Ibavi té un pressupost, en despesa de personal, de 116 milions de pessetes en sous i salaris, 32 en seguretat social i 2 milions més en primes assistencials. En despeses de béns i serveis, reparacions, 115 milions, 50 milions... Jo no crec que faci falta perquè ho troben vostès en el mateix pressupost; per consegüent, si després estimen oportú fer els comentaris que hagin de fer, facin-los.

He de manifestar que en el capítol d'ingressos d'Ibavi, quan parlem d'ingressos patrimonials, on hi ha import en xifra de negocis 1.900 milions de pessetes, augment d'existència es refereix als habitatges que ens queden fora vendre i a aprovisionaments, menys 2.400 milions de pessetes. Això es refereix al cost de construccions dels habitatges en venda que s'han de fer per venda. Interès en altres ingressos, són 2.232 milions de pessetes. I a l'increment d'autofinançament, que és una partida (...) surt del compte de pèrdues i guanys, en tot cas, el responsable de l'Ibavi, si en volen més explicacions, els les donarà.

Vostès saben perfectament que l'Ibavi té la funció de construir habitatges en règim especial i donar suport al pla quadriennal d'habitatge que està vigent.

Pel que fa a Serveis ferroviaris de Mallorca, crec que és bo explicar una sèrie d'inversions que es fan. Quant a despeses, el capítol de sous i salaris és de 309 milions de pessetes, 64 destinats a seguretat social. El capítol 2, 60 milions de pessetes; les despeses financeres, 70 milions, i en inversions reals, 1.048 milions de pessetes, 220 dels quals van destinats al pagament anual de l'adquisició de trens CAF, que era per substituir les antigues màquines Man, que encara avui funcionen; les peces per a aquestes noves unitats, 25 milions de pessetes; la rehabilitació de vies, 64 milions de pessetes, no es rehabiliten totes les travesses, es fa una substitució de travesses de fusta per travesses de formigó; la rehabilitació de les estacions de la línia Palma-Inca està valorada en 307 milions de pessetes, s'hi inclou també la rehabilitació de l'estació d'Inca; les inversions a Son Rul·lan, 400 milions de pessetes, també com a conseqüència de la incertesa del que serà el Parc de les estacions, amb l'Ajuntament de Palma, creim que els tallers i totes les inversions que s'havien de fer era millor fer-les ja a Son Rul·lan. Per consegüent, aquestes són les inversions previstes, i en aquest sentit he de dir que les inversions previstes en aquesta línia és de 1.048 milions de pessetes. Els ingressos per transferències corrents, 280 milions de pessetes; els ingressos patrimonials són 169 milions de pessetes. Lògicament, bé, ni és lògic ni seria lògic tampoc que es fes pagar el cost real a l'usuari. En transferències de capital, hi vénen 318 milions de pessetes, i en variació de passius financers, 720 milions de pessetes.

Aquest és un resum ràpid del que s'ha previst, de les xifres macroeconòmiques de la conselleria, i per consegüent, Sr. President, jo atur la meua intervenció en espera que es continuï com s'estimi oportú.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller, per les seves explicacions.

Acabada l'explicació del Sr. Conseller, deman als diferents portaveus dels grups parlamentaris si podem continuar, si volen una suspensió i, en aquest cas, per quin temps. Podem continuar? Gràcies.

Procedirem al torn de formulació de preguntes o observacions per part dels grups parlamentaris. Per començar, i per part del Grup d'Esquerra Unida de les Illes Balears, té la paraula el diputat Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. El Sr. Verger ha fet una visió descriptiva de les grans xifres de la conselleria. A mi m'agradaria apuntar una visió més valorativa i, en tot cas, contrastar la meua opinió amb la seva en aquest sentit. A mi les xifres de la conselleria em donen unto molt baix, jo no sé si en previsió del *manà* del conveni amb l'Estat el començament del qual se suposa tindrà vigència l'any 1998, idò, al conseller de Foment enguany han dit que aquest no és el seu any i que havia de tenir unes aspiracions modestes, des del punt de vista pressupostari. La veritat, em dóna aquest to baix i, a més, un to de continuïsmen pràcticament sense fissures respecte de les línies seguides en anys anteriors.

M'agradaria comentar un parell de qüestions. Un tema que a nosaltres ens preocupa molt, i ja hem tengut ocasió d'expressar-lo en diverses ocasions en aquesta cambra és el tema del manteniment de carreteres. A la memòria de la conselleria de 1996, no de Foment, sinó d'Obres Públiques, s'hi deia que la quantitat pressupostada resulta encara insuficient, resulta gaire insuficient però reflecteix la prioritat de la conselleria per mantenir en estat correcte de funcionament les inversions efectuades. És una mica contradictori, el paràgraf, perquè si és insuficient, de cap manera pot reflectir la prioritat, perquè reflectirà que no és una prioritat, no?, però bé, aquest paràgraf una mica desafortunat ha estat llevat de la memòria, però el que no s'ha llevat del pressupost és la repetició, en termes nominal, de la mateixa quantitat per a manteniment de carreteres, la qual cosa vol dir que en termes reals ha minvat l'aportació pressupostària al manteniment de carreteres, i en termes relatius respecte d'un pressupost que resulta expansionista per molts d'aspectes, en termes generals, encara ha minvat més la participació d'aquest capítol o d'aquest concepte dins el conjunt de la despesa. Per tant, jo crec que aquí hi ha una nota particularment negativa del pressupost que avui se'ns presenta.

En tema de ferrocarril, des de la conselleria jo crec que s'intenta donar una falsa aparença de preocupació pel tema del ferrocarril en fer inversions en la infraestructura ja existent, és a dir, inversions de millora de la línia, de les estacions, etc., que, evidentment, han de ser saludades com a positives, però el que és cert és que el ferrocarril no forma part d'un disseny global del que és el transport dins l'illa de Mallorca, el Govern no l'amolla perquè no el vol transferir al consell insular, i és com *el perro del hortelano, que ni come ni deja comer*, és a dir, que ni el duu bé ni deixa que el duguin els altres.

S'hi parla contínuament que s'està estudiant o que s'estudia no sé quina nova línia o una altra possibilitat, però, a la pràctica, el que no hi ha és cap estudi seriós ni cap intent de fer-lo, ni cap aportació pressupostària per fer-lo, per realment veure com dissenyam una xarxa ferroviària de futur a la nostra illa i com es complementa amb el Pla de carreteres, perquè és absolutament impossible separar les dues coses, és a dir, no té sentit tenir un pla de carreteres i no tenir un pla de ferrocarrils amb els mateixos termes, perquè una cosa condiciona molt l'altra. Bé, aquesta és una vella assignatura pendent, ja ha estat molt comentada en aquest parlament, no val la pena insistir-hi, però sí val la pena constatar que això té també traducció pressupostària el 1997 i que no ho camufla de cap manera les inversions, insistesc que positives, que s'estan fent en la infraestructura actualment existent.

Sobre el tema del transport terrestre i de la inspecció, jo demanaria al Sr. Verger que no es disculpàs si estableix mesures de control, no passa res, és a dir, tots estam controlats, ens controla la nòmina el fisc, ens controla on aparcam el cotxe la policia municipal, no passa res, el transport terrestre, com qualsevol altra activitat, ha de tenir els seus mecanismes d'inspecció. I jo crec que els primers que dins una determinada activitat agraeixen els mecanismes d'inspecció són aquells que s'atenen a la normativa existent, perquè realment així deixen de fer el *primo*, com vulgarment se'n diu, respecte d'aquells que no s'hi atenen. En aquest sentit, m'agradaria que fins i tot l'esforç s'incrementàs, és a dir, en el capítol 1 d'aquest programa, en el sentit de garantir que aquest sector important de l'activitat fos un sector el màxim de regular possible i, per tant, on realment el compliment de la normativa fos una cosa tan estesa com fos possible.

Realment, poques coses més, perquè, en definitiva, no hi trobam, és a dir, puntes per al comentari, és a dir, no hi trobam realment elements que ens separin del que ha estat la línia seguida fins ara en tot els temes que afecten la conselleria; per tant, jo insistiria, per no allargar-m'hi massa, en aquesta visió, es a dir, una conselleria de baix to i de continuïtat absoluta respecte d'anys anteriors i amb les mateixes deficiències i els mateixos problemes que en anys anteriors.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Bé, pel que fa referència a la xarxa de carreteres, som en un moment on ens interessa molt, precisament per garanties de seguretat vial, incrementar les noves inversions, i a posta estam negociant amb tota seriositat un conveni amb l'Administració de l'Estat, que creim que és bàsic per dur a terme totes aquestes inversions que d'una manera o d'altra es varen començar dins aquesta legislatura, és a dir, continuar clarament l'autopista des d'Inca fins a la cruïlla de Pollença, no ho sabem, ho haurem de discutir, si ja fins Alcúdia o fins la cruïlla de Pollença, ja ho veurem, però això es posarà en marxa. L'autopista fins a Manacor. La continuació de l'autopista de ponent i tota una sèrie de variants que avui en dia són totalment necessàries, n'hem dit dues a Menorca i dues a Eivissa, la de Sant Antoni-Santa Eulària i ronda nord de Ciutadella, que són bàsiques i fonamentals, i de Mallorca, no en parlem, Vilafranca, sa Pobla, Son Servera, Andratx, són obres que es posaran en marxa, lògicament amb els pressuposts i amb els recursos propis de la Comunitat Autònoma, sabem que és inviable això i, per consegüent, hem de recórrer a aquell conveni, que no és queda reflectit enguany dins el pressupost, perquè lògicament (...) no tenim cap paper que ens ho permeti, però sí que tenim la garantia que se signarà, i en aquest sentit no el dubte, la falta de possibilitat d'inversió de l'Estat a les carreteres de Mallorca, perquè a través de la Llei de carreteres no ho permetia, avui, amb una esmena que hi ha al pressupost general de l'Estat això serà possible. Per consegüent, pel que fa a inversions en carreteres, sí que som ambiciosos; sí que hi som ambiciosos, en funció de les disponibilitats econòmiques que hi ha i de la feina que s'està fent i preparant.

En conservació, és ver que diu 400 milions de pessetes, no és una xifra baixa, és una xifra que quasi és prop de milió de pessetes per quilòmetre, que és una xifra estàndard dins el que és normal en conservació. El que passa és una cosa, passa que tots aquells trams que ara són urbans, que eren carreteres normals i que no ocasionaven unes despeses importants, avui se'ns crea un problema, pel fet ja de ser més urbans que carreteres, és el cas de la carretera vella de Palma-Inca, quan passa per Marratxí, perquè quasi quasi s'ha transformat en una continuació del carrer Aragó, per la qual cosa necessita d'unes inversions addicionals que, com a carretera, no tendria. Avui al matí mateix hem visitat amb l'Ajuntament de Palma una sèrie de punts estratègics, de cruïlla de carreteres, unes del Consell i altres de la Comunitat, on fan falta rotondes i que fins ara no hi havien fet falta. Per consegüent, jo crec que en aquest sentit hem d'iniciar una política de cessions, no per evitar despeses, ja veurem el conveni que farem amb els ajuntaments, per tal que aquelles carreteres que avui en dia tendran una variant, el que és el casc urbà, que és carretera urbana, que és carrer, crec que hem de fer una cessió als ajuntaments, perquè ens evitem no despeses, que és el que menys importa, sinó fins i tot tramitació per al propi ajuntament, però, com dic, aquests trams de carretera són els que ens causen, amb tota lògica, unes inversions addicionals a fer i que abans no existien, però torn a repetir que aquest total de 1.400 milions de pessetes per a manteniment és una xifra on inversió per quilòmetre és més o manco l'estàndard mitjà alt que hi ha per a conservació i, per consegüent, si no s'ha augmentat és perquè no s'ha pogut, i, lògicament, a mesura que s'hagi d'invertir menys en noves inversions, s'haurà de mantenir més la conservació i, a més, una vegada acabades aquestes grans obres que hem comentat, d'Inca fins Alcúdia o fins Pollença, Palma-Manacor i continuació de l'autopista de ponent, la Comunitat estarà en condicions d'invertir molt en conservació i millora d'aquestes condicions geomètriques, sobretot quan passam per dins casc urbans, i no en noves inversions.

Pel que fa a ferrocarrils, jo crec que s'hi fa un esforç important, i li agraeisc les paraules que diu, que ha manifestat, quant als 1.000 milions d'inversió. Jo crec que era necessària, i el primer que s'havia de fer. El ferrocarril Palma-Inca, bastant usat o molt usat, no avui, d'avui m'ha dit el gerent que és un desastre, de gent que hi ha, però en condicions normals, el ferrocarril Palma-Inca s'utilitza bastant, i necessitava d'aquestes inversions, que crec que són importants. I per manifestar i per deixar clar que en principi en aquesta legislatura no hi ha intencions de fer més línies, d'incrementar línies, hi ha una partida de 15 milions de pessetes en el pressupost que és per estudiar la possibilitat d'enllaçar Palma-Universitat-aeroport, amb les dificultats que representa aquesta possibilitat de posar en marxa aquesta obra, simplement perquè la gent, i en pos un exemple, que hagi d'anar de Cas Català a l'estació de Palma, a la plaça d'Espanya, si és que parteix d'aquí, o si és que aquest tren no pogués passar per dins Palma, el trajecte que hi ha de la casa particular a la plaça d'Espanya pot ser quasi tan llarg com anar de la casa particular a la Universitat; no obstant això aquest estudi es farà, perquè crec que és necessari que tenguem coneixement de la viabilitat d'aquest projecte, però també deix clar que en aquesta legislatura no s'incrementaran línies, no se'n faran més, simplement es millorarà i es continuarà amb la millora del tram Palma-Inca.

I quant a inspeccions de trànsit, com pot suposar, si comprem la bàscula mòbil, és per controlar aquells que no compleixen i, per consegüent, aquells que compleixen no s'han de preocupar, és a dir, la intenció és controlar al màxim els infractors. En aquest sentit, i per consegüent, no es preocupi, crec que és la nostra obligació que la seguretat en el transport sigui la màxima i que sàpiguen que hi ha un control que es poden trobar a qualsevol lloc. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. President. Pel Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, té la paraula el diputat Sr. Pere Sampol.

EL SR. SAMPOL I MAS:

Gràcies, Sr. President. Els temes més importants ja s'han tocat, tant en la primera intervenció com en la rèplica del Sr. Verger.

A mi m'havia cridat l'atenció que en la primera intervenció hi hagués un sospitós silenci sobre el conveni de carreteres, fora que hagi estat un moment de desconnexió mental meva, però no n'he sentit parlar.

Hi havia un conveni, ara, amb la reestructuració ha passat a una altra conselleria, que era el conveni de torrents, valorat en 3.000 milions de pessetes, signat entre el president anterior, el Sr. Cañellas, i el Sr. Borrell, del qual pràcticament no ha arribat pràcticament una pesseta, molt poca cosa. Aleshores, jo crec que ara que el Sr. Verger viatja molt a Madrid a reivindicar justícia en inversions en carreteres, perquè és justícia, primerament hauria de dir: "paga el que deus", és a dir, "pagau els 3.000 milions de pessetes que hi ha signats", i a continuació parlar de les carreteres. I de les carreteres jo en parlaria en un sentit més ample, jo crec que hauríem de reivindicar un pla d'inversions en carreteres i en transport ferroviari, perquè és el que deia el Sr. Grosske fa un moment, hi fa falta una certa planificació. Ara vostè mateix deia, i n'ha parlat pels mitjans de comunicació aquests darrers mesos, que s'està estudiant la possibilitat d'obrir dues noves línies, encara que les descarta en aquesta legislatura, línies de tren, que serien Palma-Universitat i Palma-aeroport, i parla•llement, de fet, ja en el pressupost del 97, es preveuen inversions en desdoblament Palma-Universitat, el tercer carril de... Palma-aeroport. Jo crec que un criteri de planificació general ens duria a una conseqüència lògica, si decidim reobrir aquestes dues línies ferroviàries, no vol dir que no es necessiti l'ampliació d'aquestes carreteres però, com a mínim, la lògica diu que l'ampliació hauria de ser menor; per tant, aquí hi hauria d'haver un pla general que contemplés les dues actuacions, les actuacions en matèria de carreteres i en matèria de transport ferroviari, i en les dues qüestions s'hi hauria d'implicar l'Administració central perquè aquí hi ha un dèficit d'inversions en carreteres, però també en transport ferroviari, ja que nosaltres contribuïm a pagar un dèficit important de Renfe. Aquesta seria la reflexió que faríem.

Ha dit que estudiaran enguany la possibilitat de noves línies, jo crec que haurien de ser uns estudis més seriosos que el darrer que va fer el Govern. A preguntes a un anterior conseller, es va respondre que s'havia fet una enquesta i que s'havia descartat la connexió amb la Universitat o la línia de tren a la Universitat perquè havien fet una enquesta entre els estudiants i el 80% havien manifestat que preferien anar-hi en cotxe, naturalment, naturalment, si als joves de 18 a 25 anys els dius "que t'estimes més, anar a la Universitat en el teu cotxe i, si és possible, un "16 vàlvules", o en tren?", i diran que en el "16 vàlvules"; crec que això no és un estudi, sinó que hauríem de pensar que si existís aquest mitjà de comunicació, possiblement restaríem molts de cotxes a la Universitat.

En el programa 4311, ja passant a un altre tema, hi ha inversions importants, per una part 100 milions, una part dels quals van a patrimoni històric, i després hi ha una altra partida de 150 milions que també van a patrimoni, a actuacions en matèria de patrimoni. Jo aquí no vull reproduir el debat que ja hi ha hagut mitjançant interpel·lacions parlamentàries sobre l'1% cultural, en tot cas, aprofit per fer-li una pregunta concreta: Quines previsions hi ha per a l'any 1997 d'inversions provinents de l'1% cultural, és a dir de l'1% d'obres públiques superiors a 50 milions de pessetes?, i li demanaria amb quins criteris s'aplicaran aquestes inversions, tant aquestes dues partides a què ens ha fet referència aquí com si hi ha més previsions d'actuacions en patrimoni, voldria que ho explicàs un poc, i si pensa establir una coordinació amb les comissions insulars de patrimoni. Avui les necessitats són moltes, moltíssimes, hi tenim un patrimoni historicoartístic i cultural riquíssim que està en un estat que necessita d'actuacions urgents, que s'haurien de fer amb uns certs criteris de planificació general, amb una temporalització de les inversions, d'acord amb les necessitats.

Ha parlat també d'inversions en un nou edifici a llevant. És un suggeriment, però jo crec que per part de les administracions de la Comunitat Autònoma s'ha dut una política d'adquirir edificis i de fer edificis nous, i crec que les administracions haurien d'aprofitar per adquirir edificis d'un cert valor patrimonial i restaurar-los, que encara que sigui més car, segurament només ho poden fer les administracions públiques i alguna entitat financera. Evidentment, això és més car, però ajudaria a fer una política de restauració de nostre patrimoni.

Entrant en el tema de carreteres, perquè ja no em queda massa temps, li demanaríem a veure si pot quantificar què devem exactament d'expropiacions pendents de pagament, 1.200 milions l'any passat, 1.200 enguany, suposam que hi avançarem bastant, però quina és la quantitat més o manco exacta que avui en dia queda pendent de pagar. I li demanaria un poc de concreció, és a dir, vostè ja ha decidit que l'autovia de Manacor passi per Lluçmajor, però ens han alarmat un poc aquests anuncis de Lluçmajor-Manacor, és a dir, que pareix que seria un nou traçat o no, a veure si ho tenen concretat.

En tema de carrils de bicicletes, no ha parlat que hi tinguin cap actuació prevista, i hem vist anuncis de rutes de bicicletes, no sabem si aniran a través de Turisme o per altres plans. En tot cas, té cap actuació prevista i pressupost per a carrils de bicicletes?, atès que avui el cicloturisme i l'esport del ciclisme ja és un fenomen a Mallorca i a les Illes Balears, per una part per als turistes que ens visiten, que augmenten afortunadament cada any i que practiquen aquesta modalitat i, per l'altra, pel nombre important de ciclistes residents que dia a dia surten a les carreteres.

De *manteros*, tampoc no n'hem parlat i pels diaris havíem vist que hi hauria actuacions molt importants en el tema de *manteros*. Això es una vertadera lacra. Segurament en el pròxim període de sessions intentarem parlar-ne, però ens han arribat denúncies que alguns concessionaris de línies regulars s'estan arruïnant perquè d'una manera il·legal materialment els roben els clients i, llavors, l'efecte sobre el comerç és important. Sobre això es necessita una actuació conjunta de distintes conselleries, però la Direcció General de Transports hi hauria d'actuar d'una manera decidida.

I no ha parlat d'un dels punts programàtics del president en el debat d'investidura, que és les transferències als consells insulars en matèria de transport terrestre. Està previst ja començar-ne a parlar dins el 97 o encara no?

Respecte al Servei ferroviari, bé, descartades noves línies, però li demanaríem el pressupost i les actuacions en matèria d'inversions per a rehabilitació d'estacions, i aquí recordaríem que hi ha dos nivells d'actuacions, per una part les estacions en servei i per una altra les estacions fora de servei, per a les quals hi ha molts d'ajuntaments que demanen actuacions i que demanen la rehabilitació d'aquests edificis, jo crec que els podem considerar emblemàtics i que, en molts de casos, estan en un estat de deteriorament lamentable.

I finalment, en el tema d'actuacions en matèria d'habitatge, no hem sentit parlar de rehabilitació. Nosaltres sempre, a partir d'estadístiques que hi ha que parlen que només a Mallorca hi ha més de 50.000 habitatges desocupats, sempre hem pensat que hi hauria d'haver una línia molt important destinada a rehabilitació, que fins i tot hauria de ser superior a la d'obra nova. A veure si ens pot detallar quines previsions hi té.

I finalment li demanaríem quins criteris hi haurà en els habitatges de protecció oficial. Sap que hi hem tengut alguna discrepància, que ajuntaments que n'han quedat fora dins el 96, a veure quins ajuntaments..., quins municipis, millor dit, perquè no són actuacions municipals, hi entraran l'any 1997, a veure si aquests ajuntaments que els havien sol·licitat ara hi entraran.

I finalment, a veure si em podrà contestar la pregunta del milió. Del Pla mirall, què li toca a vostè?, perquè el Pla mirall és una nebulosa dispersa per totes les conselleries. A veure si ens pot quantificar d'aquest famós Pla mirall, què li ha tocat, a vostè.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller, té la paraula per contestar.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Sr. Sampol, per al conveni de torrents, que hi vagi el conseller de torn a demanar els 3.000 milions, jo no hi aniré. Jo aniré a Madrid quantes vegades facin falta per signar el conveni, i si després no hi ha doblers, em barallaré amb el ministre o amb qui faci falta perquè una cosa que està signada, s'ha de pagar i, per consegüent (...) Com que tenim la garantia que hi haurà conveni, i també he de dir que no sé quin és el total global pel qual se signarà, quan estigui signat el conveni, li puc assegurar que l'hauran de pagar, però, pel que fa als 3.000 milions de torrents, el Sr. Reus supòs que els reclamarà, que és la seva obligació.

Si entrem en la discussió si tren si cotxe, és una discussió eterna, podríem fer monogràfica la discussió dins aquesta comissió i dins la que fos. Efectivament, de totes maneres, maldament es faci aquest estudi sobre el tren i s'arribi a la conclusió que hem d'implantar una via Palma-Universitat-aeroport o Palma-Universitat, lògicament, el que són inversions en la carretera Palma-Universitat són una necessitat imperiosa avui, és totalment imperiosa. En aquest sentit, dilluns que ve, dia 18, hi haurà una reunió amb els responsables de la Universitat per veure si arribam a un acord i aquest projecte el deixam definit. Hi ha dos projectes dins la conselleria, un molt ambiciós, per ventura massa ambiciós, i un altre, menys, i a veure si donam per acabat el que és el projecte en si per poder començar a pensar en la contractació d'aquell projecte, perquè basta a qualsevol de nosaltres anar a la Universitat a qualsevol hora i ens trobarem amb les dificultats que suposa anar-hi.

I el tercer carril de l'aeroport, és que també és una necessitat, basta veure la (...) mitjana de trànsit que hi ha damunt aquesta infraestructura per adonar-se que no qued més remei que fer-lo, de fet, ja s'està construint, ja està en marxa.

I jo no sé què veuen els joves, però curiosament s'inclinen pel cotxe, i el "16 vàlvules", i bé, què hi farem? Em deia el director general, el Sr. Lessenne, l'altre dia que ja hem passat de 750 vehicles per mil habitants a 813 vehicles per mil habitants, i o sempre dic que no sé si és una satisfacció o un problema, no sé si és bo o dolent, però és la nostra realitat.

Pel que fa als 100 milions i als 150 milions. Dels 150 milions aquells que hi ha dins la Direcció General d'Habitatge, n'hi ha uns 40, 50, en funció de les peticions, 30, que són per a barreres arquitectòniques a edificis que no són de la Comunitat Autònoma, a edificis públics, ajuntaments, hospitals, etc., en funció de les peticions i d'un decret que sortirà, i una altra part anirà a rehabilitació, tant pot ser de patrimoni, tampoc no ho tenim encara clar els altres..., per ventura anirà a part del Pla mirall, dins aquesta partida de 100 milions. Després li explicaré què em toca a mi d'aquell pla. Lògicament, tant la part dels 100 milions com la dels 150 milions no és l'1% cultural aquest que tenim en discussió. Segons m'ha contat avui al matí el conseller de Cultura, s'està elaborant un decret o un projecte que regularà aquest 1% i que la pròxima legislatura, segons m'ha dit, es durà aquí, jo no sé si vostès el coneixen o no, que aquest 1% que serà obligat invertir es farà des de les pròpies conselleries o des dels consells insulars o conjuntament i, de totes formes, coordinats en unes comissions, jo no sé si seran les comissions de patrimoni historicoartístics o unes comissions de Govern i consells, per invertir aquest 1% cultural i també le partides que hi hagi dins la conselleria per a rehabilitació de patrimoni historicoartístic. Jo crec que és bo que així ho facem, i em referiré al següent, és a dir, seria absurd que per a la clastra de Sant Francesc el consell, per un costat, hi invertís el que pot, 30 milions, nosaltres hi anàssim també a oferir 30 milions, i resultàs que entre tots dos no tenguéssim la capacitat de restaurar un edifici històric com es la clastra de Sant Francesc de Palma. Per consegüent, jo pens que, en principi, la coordinació entre consells i Comunitat, tant per invertir les partides de patrimoni historicoartístic com l'1% cultural, ho ha de ser en un òrgan, que no serà la meua conselleria la que ho farà, sinó que serà segurament la Conselleria de Cultura amb els consells insulars respectius.



Bé, inversions en carreteres, ja ho he explicat. Hi ha una inversió completa en carrils-bici, que és de ses Salines al port de Fornells, a Menorca, aquesta està concretada dins el capítol dels 1.400 milions de manteniment, de conservació, i les referències que varen sortir quant a la possibilitat de fer carrils-bici pel Pla, jo no crec que hagin de ser pel Pla, jo crec que ha de ser un projecte un poc més ambiciós, i si l'hem de fer en més d'un any, l'hi farem, i hi col·laborarà, si el projecte es duu a bon terme, la Conselleria de Turisme i la de Foment, i no sé si algú més, però, en principi, la Conselleria de Turisme i la de Foment pensen estudiar la possibilitat d'implantar carrils-bici amb un esperit que jo consider més ambiciós que fer-lo dins el Pla. Jo crec que ha d'anar des la costa al Pla, el que hi faci falta, per ventura no el farem tot d'una vegada, però el projecte ha d'anar per aquí.

*Manteros.* Dia 15, em consta, em consta no, n'estic segur, hi haurà una nova regulació i que el decret es pensa dur al pròxim Consell de Govern, dia 15, passat demà. És un tema complicat i difícil, però jo crec que necessitava la regulació i se serà molt estricte en aquest sentit. Torn a repetir, passat demà el Consell de Govern té intenció d'aprovar un nou decret que reguli aquesta activitat comercial, *manteros*, com en diuen, que no pot continuar d'aquesta manera, perquè hi ha vegades que algú, amb totes les benediccions que pugui tenir la seva activitat, es veu perjudicat per les males actuacions d'uns altres i, per consegüent, jo crec que això s'ha de regular i controlar.

De transferències als consells insulars en matèria de transports, li'n puc dir que de moment no tenim res previst. Nosaltres hem de complir en primer lloc el nostre programa electoral i després per ventura ja parlariem d'altres activitats.

Efectivament, és cert que hi ha moltes estacions de tren abandonades, com és el cas de Manacor, l'estació de tren de Manacor i les d'altres llocs necessiten de rehabilitació. Estam en discussió amb els ajuntaments per veure si fem una cessió d'aquestes estacions per a ús municipal amb inversions compartides amb els municipis, i això sí, aquestes estacions, en un moment determinat, si un estudi ho creies pertinent, per la nova instal·lació d'una línia de tren, hi haurien de ser retornades, o sigui, que els serien cedides temporalment, als municipis, perquè per qualche cosa se'ls va quedar ja la Comunitat Autònoma, pensant en la possibilitat que sempre és possible que es tornin a reinstaurar línies de tren en aquestes estacions. Altres línies, com la de Felanitx, Porreres, Montuïri, Algaida, vostè sap que es varen vendre perquè en principi és difícil pensar que es pugui tornar a posar en marxa aquesta línia. No obstant això, les altres sí, la de sa Pobla, la de Manacor, sí que són edificis que es mantenen i que, per consegüent, es guardaran, i, com dic, estam en discussió amb els ajuntaments per cedir-los temporalment aquestes estacions, compartirem inversions en funció de la discussió que tinguem, però crec que és bo que així ho facem.

Quant a rehabilitació d'habitatges, hi ha una partida de 200 milions de pessetes en el pressupost, hi ha una partida de 200 milions de pessetes que són per rehabilitar habitatges, és el decret de la Comunitat Autònoma al qual majoritàriament s'acull tothom quan ha de venir a la conselleria per demanar una ajuda per a rehabilitació. Idò sí, hi ha 200 milions de pessetes per a rehabilitació d'habitatges.

I pel que fa a l'Ibavi, vostè sap que tenim... Va sortir en els mitjans de comunicació que passava amb Petra, que passava amb Felanitx, que passava amb una sèrie d'ajuntaments. Li puc dir una cosa, que amb Petra s'està discutint, li vaig comentar la problemàtica que hi havia, que Petra havia ofert uns solars que no eren de l'ajuntament, que eren d'una entitat bancària, que hi faltaven els serveis de tot el polígon, però bé, estam en negociacions amb ells, si ells ens ofereixen un solar concret..., i nosaltres ens havíem de fer càrrec de tots els serveis d'aquella zona i, per consegüent, no era una bona solució; a Felanitx hi estàvem en discussió, perquè l'Ajuntament de Felanitx, a canvi d'un solar, volia una nau industrial d'uns 30 milions de pessetes d'inversió, nosaltres vàrem creure que això no era prudent, però no hi ha cap inconvenient que si qualsevol ajuntament fa una petició, es fa un estudi per part de l'Ibavi en el qual els habitatges que es construeixin tinguin més o manco unes garanties de venda o de lloguer, però en principi, de venda, nosaltres no tenim cap inconvenient a construir-ne a cap ni un dels municipis. En tot cas, si després vol coses concretes de les previsions que hi hagi, el Sr. Gerent de l'Ibavi li pot respondre sobre les previsions que hi ha l'any que ve, però, de totes maneres, em pareix que a la memòria de l'Ibavi, que figura en el pressupost, hi ha les previsions del que es fa, de les anualitats, és a dir, pel que fa a habitatges en lloguer hi ha l'habitatge de Tomàs Rullan, els habitatges del carrer Cuba i la residència d'estudiants de Palma (...)ió, que tenen una anualitat dins el 97, i a la pàgina següent tota una relació d'habitatges que s'estan construint o es construiran dins el 97, que són habitatges en règim de compra-venda, i a la pàgina (...)65 del pressupost figuren amb ells, i això no vol dir que altres que avui no hi són, dependrà dels convenis que puguem fer amb els municipis, dels acords a què arribem amb ells, i també, per què no dir-ho, dels estudis que facin els responsables de l'Ibavi, per veure si després aquells habitatges tenen una viabilitat de venda o de lloguer dins el municipi que ens els presenten, i en aquest sentit li he de dir que ni Petra, ni Vilafranca, ni Felanitx, ni cap, tendran un tracte diferent de qualsevol municipi que presenta una operació clara i possible per dur a terme.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica, té la paraula el Sr. Diputat Pere Sampol.

EL SR. SAMPOL I MAS:

La pregunta del milió, el Pla mirall.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Dependrà dels milions que ens demanin de façanes. Quina és la nostra responsabilitat dins el Pla mirall?

EL SR. PRESIDENT:

Perdó, pot continuar fent ús del torn de paraula.

*(Se sent que algú intervé).*

EL SR. PRESIDENT:

Pot contestar aquesta pregunta.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

En el Pla mirall la conselleria hi tindrà dues responsabilitat. Pel que fa al Pla mirall, barreres arquitectòniques i façanes. Les peticions vendran a través dels ajuntaments, seran peticions individuals però acordades o pels ajuntaments o pels consells, amb unes ajudes diferents i amb unes obres diferents, en funció que la façana a rehabilitar estigui dins casc històric o estigui dins zona urbana no casc històric. Per consegüent, jo no sé el total de peticions que tendrem; per consegüent, en aquest moment no em puc pronunciar sobre la xifra que s'emprarà en aquesta qüestió. Sí li diré que si les peticions fossin superiors a les previsions, s'habilitarien els crèdits necessaris per dur-les a terme.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula la Sra. Joana Maria Barceló i Martí.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, bàsicament preguntes que poden quedar o respostes poc clares dins el pressupost i, així i tot, és bastant específic en qüestió de previsions pressupostàries. Del primer programa, d'habitatge i arquitectura, i sobre la política d'habitatge, evidentment estam contents que a la fi aparegui una partida per a supressió de barreres arquitectòniques, ajuts a altres institucions, aquesta partida de 60 milions, i respecte de la política d'habitatge, que ha pujat en pressupost fonamentalment gràcies al pla quadriennal, a les aportacions del pla quadriennal, crec que és un apunt important, sobretot perquè dins l'any 97 encara estarem amb aquest pla d'habitatge aprovat darrerament i que sembla que les previsions per a l'any 88 seran de canvi i, per tant, també és important poder preveure quines són, a partir de les valoracions que es fan enguany, les previsions que, des de la conselleria, es podran presentar a la nova redacció o la revisió d'aquest pla quadriennal. Així i tot, les aportacions dins l'any 97, són importants i permeten fer una política, quant a habitatge, més àmplia o amb més recursos econòmics.

Quant a la rehabilitació, que sempre s'ha plantejat, per part de la conselleria, ha estat més fàcil accedir als propis recursos que als del Pla de l'habitatge, respecte als particulars, han baixat un poc les aportacions del Govern de la Comunitat Autònoma i, al contrari, han pujat, -també ho hem d'assenyalar-, tot el que fa referència a rehabilitació de patrimoni. En aquest cas, ens agradaria saber la relació de projectes que s'estan executant, compromesos a poder condicionar ja aquest pressupost previst de 150 milions de pessetes, a més dels 40 que quedarien de la partida d'aquests 100 milions de pessetes, 60 van a barreres arquitectòniques. Crec que és una qüestió de si ja existeixen qüestions compromeses.

Bàsicament, el que ens preocupa del Pla de l'habitatge són qüestions més polítiques. És a dir, (...) plantejava, i l'anterior conseller, el Sr. Reus, va plantejar, la necessitat d'actuacions en el sòl, de fer un pla estratègic del sòl. Aquestes actuacions, per altra banda, es va apuntar per part de l'actual conseller, el paper que podia jugar Gestur. En tot cas, el paper, en aquests moments, sembla que amb aquest pressupost, si no ens equivocam, seguirà jugant Ibavi en el tema de la política de sòl. Per tant, es pretén continuar com ara. Es preveu la transferència de Gestur al Govern de la Comunitat Autònoma, perquè pugui executar aquesta política de sòl o, si hi ha actuacions de la Comunitat Autònoma, que puguin augmentar l'eficiència de les aportacions de l'Estat en matèria d'actuacions de sòl, això per una banda.

Per l'altra banda, el conseller actual, a través dels mitjans de comunicació, també ens va anunciar que era necessari plantejar ajudes complementàries al Pla quadriennal de l'habitatge, per accés a l'habitatge dels joves, minusvàlids, etc., fins i tot plantejava el títol (...) un pla propi de la comunitat, que facilités que els objectius del pla quadriennal es poguessin executar d'una manera més eficient. També demanam si existeix alguna previsió nova d'aportació, per part del Govern de la Comunitat Autònoma, en matèria de política d'habitatge, que facilités aquest tipus d'accés a l'habitatge per col·lectius específics. Però, el que ens preocupa fonamentalment sobre l'habitatge és l'actuació de l'Ibavi. Ens preocupa perquè les previsions, cada any, són guapes, enguany s'augmenta el pressupost de previsions. L'any passat, d'un total d'inversions concretes de 1.900 milions, enguany passam a 2.400 milions, però els problemes són les adjudicacions. Per quin motiu l'Ibavi, en previsions, o de la feina que s'havia fet l'any passat, té unes previsions d'invertir 1.900 milions, en resultat estam quasi a un 50% de l'executat al promès. Aquí, sí que ens agradaria saber si es plantegen mesures per facilitar l'actuació de l'Ibavi o les previsions, que estan molt bé, però veim que les execucions no estan funcionant. No complir programes a un nivell del 45 i el 50% creim que és greu o, com a mínim, preocupant.

Respecte a altres programes, carreteres, dues qüestions, per una banda, el conveni de carreteres amb l'Estat, ens agradaria, suposam i hem de creure, que es firmarà prest, però sí que ens preocupa la manera com es planteja l'execució. Suposam que la quantitat està per resoldre, però ens agradaria saber els termes de com funcionarà. És a dir, qui adjudicarà les obres?, la Comunitat Autònoma quin paper tindrà?, ha de presentar els projectes (...)?, i la part de projectes, expropiacions, a qui correspondrà? Més que res, per saber quina serà la maquinària, si ens ho pot avançar, encara que la quantitat fixa de l'Estat per aquest conveni no estigui compromesa. En tot cas, també creim que ajudaria molt, per evitar discussions sobre traçats, o per facilitar el nivell de les inversions o la correcció de prioritats en inversions, és el que fa referència al Pla de carreteres. Abans s'ha assenyalat que creim que el Pla de carreteres hauria de solucionar dues coses. Per una banda, les titularitats, el conseller n'ha fet referència, existeixen (...) canvis respecte a la consideració d'alguns trams de carretera, uns perquè passen per nuclis urbans, però, altres, per exemple, a urbanitzacions, duen un trànsit, no hauria de ser una carretera de tercer ordre, sinó que per efectivitat i per trànsit es converteixen en carreteres de primer ordre. Per tant, creim que és una qüestió que, per facilitar les previsions d'inversió, seria important que el Pla de carreteres surti prest a informació pública, una altra vegada. El conseller a la compareixença de fa un mes va assenyalar que, a finals del 1996, hi hauria propostes concretes, ens agradaria saber si, ara que estam més a prop del final de l'any, es menten aquesta resolució. La pregunta concreta és si preveuen, dins l'any 1996, una nova exposició al públic d'aquest pla, i també si preveuen alleugerir la seva redacció.

Quant a carreteres, evidentment, les necessitats són superiors a les possibilitats d'inversió, s'han de prioritzar les qüestions. En tot cas, hi ha una qüestió que hem d'assenyalar, el compromís que hi havia del president de la Comunitat Autònoma per especificar una partida específica per la variant de Ferreries. És una qüestió que hem de recordar aquí, perquè fou una promesa molt concreta del president de la Comunitat Autònoma i, amb els nombres i les prioritats per altres projectes, evidentment hi són, és difícil que es pugui complir vista la relació d'obres que s'han de plantejar.

Quant a convenis, a transports, hi ha vàries qüestions. Creiem (...) anunciant la cessió en qüestions de matèria ferroviària, la cessió gratuïta de les 16 estacions als ajuntaments, fins i tot parlaven d'un nombre quantificat, si es plantejarà com una actuació conjunta, és a dir, un pla de cessions i d'obres de millora, o simplement seran actuacions que se signaran a convenis municipals de manera individual. És una de les qüestions que ens agradaria que poguéssim aclarir.

Una altra de les qüestions que també hem de recordar, perquè també són promeses de presidents de la Comunitat Autònoma en aquesta legislatura, és si existeix en aquest pressupost una partida per subvencionar el transport marítim entre Eivissa i Formentera. Es parlava d'un cost de 20 milions de pessetes i existia el compromís, com a mínim a la premsa, que es plantejaria alguna mesura. Quina mesura serà? Quina és la previsió pressupostària? Entrarà en funcionament en el 1997?

Aquestes (...) són les qüestions que voldríem plantejar i ens agradaria que poguéssim aclarir. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Sr. Conseller, per contestar, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Nosaltres creim, quant a les barreres arquitectòniques, que és important que es posi en marxa aquest projecte, que passem de la fase de projectes a execució. Curiosament i per desgràcia, sempre les obres que hem de fer a edificis de l'administració són molt complicades, perquè normalment són obres en edificis històrics, que no tenen lloc, però s'han de fer. A part d'això, (...) 30 milions, 40, 50, 60 milions que hi pugui haver, hi ha altres edificis, creim que és bo que això es posi en marxa.

Quant al nou pla de l'habitatge, pareix que s'està discutint i tramitant. Dimarts que ve hi ha una reunió a Saragossa, una sectorial. No sabem exactament com acabarà, però pareix que es fa una incidència especial en el lloguer. Aquí, a les Balears, tenim un problema perquè, curiosament, el lloguer no és la principal petició en el tema de l'habitatge. No sé com quedarà regulada aquesta qüestió, aquí és més fàcil, -no sé per quins motius-, que es facin els habitatges en règim de venda, per ventura perquè la gent ho prefereix, però l'orientació del futur pla de l'habitatge pareix que va més enfocat cap al lloguer d'habitatges que cap a la nostra realitat illenca, en conseqüència, haurem de discutir aquesta qüestió amb els responsables del futur pla de l'habitatge, que, com dic, aquests dies es discutirà.

Projectes concrets de rehabilitació de patrimoni històric artístic, només n'he afirmat un, i un altre que està a punt de firmar. Un és el Teatre Principal de Maó. Es va aprovar fa dos consells de governs. Després, hi ha una petició de Ciutadella, no molt gran, que crec que es podrà atendre. Després, alguna cosa a Eivissa, però, en principi, la partida, des de l'any 96, estava molt esgotada i seran futurs projectes, en funció de les peticions que hi pugui haver, i en funció d'aquesta coordinació, que abans deia al Sr. Sampol, dels projectes que s'hagin de fer i com s'hagin de fer.

Efectivament, continuem pensant que Gestur ha de ser l'organisme que generi sòl suficient, si és possible, perquè els problemes que trobam, més d'una vegada, per dur a terme actuacions a través de l'Ibavi, o per donar compliment al Pla de l'habitatge, s'arreglin. Certament, dins l'any 96, hem tengut un problema. Ha estat que, a l'ajuntament de Palma, hi havia unes previsions i, com a conseqüència de la no aprovació del pla general, ens retarda aquesta previsió que teníem per dur a terme.

L'Ibavi, bé, després passaré la paraula al responsable perquè digui, a nivell d'execució, les previsions que hi ha i les complicacions que tenim per dur a terme aquestes previsions, per veure si complirem els 2.500 milions d'inversió o no.

El conveni de carreteres, com ho farem? En primer lloc, el que vàrem haver d'aconseguir era fer possible el conveni de carreteres. Jo li puc dir l'experiència que tenen a les Canàries. Tenen un conveni, no vull dir semblant, i la contractació d'obres la fa l'Estat, a les Canàries, la contractació d'obres, la fa l'Estat. Les expropiacions i els projectes els fa la comunitat autònoma, perquè la tramitació de medi ambient, etc, ho fa les comunitats autònomes, per tant, en principi, no sabem si serà igual o no serà igual. Dependrà de les aportacions de cadascuna de les administracions. Jo li dic que a les Canàries, l'Estat fa les contractacions, i els projectes els farem nosaltres. Com acabarà el conveni? Idò, no li puc avançar, perquè el més important era saber la possibilitat legal de firmar el conveni, que està quasi resolta a través d'una esmena en el pressupost general de l'Estat, esperem que així s'aprovi i faci possible invertir dins les carreteres de la Comunitat Autònoma per part de l'Estat, perquè és el compromís que el Ministeri de Foment té amb nosaltres, pensam que ho drem a terme.

Quant al Pla director de carreteres, vull dir que les intencions i les previsions són que, a finals d'any, principis de l'any que ve, estigui disponible per discutir i per aprovar. Si ho treurem o no ho treurem a una nova exposició pública, això dependrà dels canvis introduïts, en funció de les alegacions que s'estudien. Si hi ha canvis substancials, es farà una nova exposició pública, si els canvis no són substancials, no es farà una nova exposició pública.

Ferreries, efectivament, als pressuposts no hi ha una partida específica. Sé que hi ha un compromís d'anteriors.... o de presidents de la Comunitat Autònoma. Jo tenc l'encàrrec de dir que dins la partida de 3.000 milions, no sé quina és, però, bé, que la variant de Ferreries es farà. Es posarà en marxa perquè és una petició, una petició discutida, no discutir que s'ha de fer la inversió, s'ha de fer. Quin és el projecte que s'ha de fer?, vostè ho coneix com jo, és a dir, a Ferreries hi ha una petita discussió sobre si s'ha de fer la gran variant, amb una inversió de 1.200 milions de pessetes o s'ha de cercar una solució més econòmica, no tan impactant. Vostè sap que la inversió de 1.200 milions de pessetes sap que és un projecte impactant, és una gran carretera, dos ponts, dos túnels, no sé quantes coses més, però no deixa de preocupar, no just per la inversió econòmica, sinó, precisament, per l'impacte ambiental que aquesta variant pot produir a Ferreries. Sé que aquesta és la petició de l'ajuntament, és un desviament total, surt totalment del nucli urbà, passa per darrera, va per darrera del cementiri, com a projecte és molt bo. També m'agradaria discutir, estudiar, un altre projecte més fàcil, que sé que té les seves complicacions tècniques, però, es començarà una o altra solució i ho discutirem amb l'ajuntament. Segur que el compromís, dins del 97, que començarà la variant de Ferreries és un fet.

Quant a les estacions de tren que no s'empren, no seran negociacions i convenis puntuals amb els ajuntaments. L'ajuntament que desitgi emprar una estació de tren, en aquest moments, tenim Sa Pobla, Manacor i no sé quin altre ajuntament, que han demanat que negociem amb ells la cessió puntual o temporal de les estacions, perquè, com he dit, no pot ser una cessió gratuïta a perpetuïtat, sinó, al contrari, en funció de les possibilitats que algun dia es torni fer una línia de tren fins a Manacor, lògicament, hauríem d'emprar aquella estació i, per tant, l'ajuntament ha d'estar disposat a tornar-la el més aviat possible.

Quant a la subvenció a Eivissa i Formentera, s'està estudiant el còmput i la forma de fer-ho. En aquests moments, no li puc avançar més notes d'aquest tema, perquè com que encara no tenim estudiat el que pot costar, ni la forma de fer-ho, només li puc dir que d'aquí a dos o tres mesos tendrem la valoració d'aquest import, més o menys, i la forma com drem a terme la subvenció als residents de Formentera per al trasllat de la Vila d'Eivissa a Formentera.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sra. Barceló, per torn de rèplica, té la paraula.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. Quant al Pla de l'habitatge, assenyalar varies qüestions...

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Sr. President, passaré la paraula al responsable de l'Ibavi, perquè, com he dit, contesti les previsions d'execució (...)

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula el gerent de l'Ibavi, Sr. Isidoro Marcos.

EL SR. GERENT DE L'IBAVI (Isidoro Marcos):

Gracias, Sr. Presidente. Yo no sé realmente la cifra (...) de ejecución del presupuesto de inversiones del Ibavi. Ahora mismo no tengo a la vista las cifras reales, creo que, desde luego, son superiores al 50% que ha indicado la Sra. Diputada. En cualquier caso, respeto al año 1996, el año actual, efectivamente, el nivel de ejecución será inferior al presupuestado, existen tres razones fundamentales. Por una parte, hay una gran parte de inversión prevista en áreas de rehabilitación integral, que por razón de bloqueos de la administración central, esta es la fecha en que todavía no han podido ponerse en marcha. De manera que la cifra de inversiones en (...) se traducirá en cero, muy previsiblemente, en este año, están previstos para actuaciones de regeneración urbana en el polígono de Levante, en el Camp Rodó, en el (...) y toda una serie del patrimonio público que esta gestionando Ibavi.

En segundo lugar, hay toda una serie de inversiones que tampoco se podrán poner en marcha por razones de revisión del Plan general de ordenación urbana de Palma. Hay una serie de actuaciones para adquisición de suelo que, evidentemente, como consecuencia de no haber sido aprobada la revisión general del Plan de ordenación urbana de Palma, no han podido ser llevadas a cabo y no podrán ser llevadas a cabo. Se retrasarán, quizá, un año.

En tercer lugar, indicaría otro factor que es el de la rehabilitación. La rehabilitación, que es una política en la que hemos entrado en colaboración con el ayuntamiento de Palma, conlleva unos costes y tiempos de gestión muy superiores a los que nosotros teníamos previstos, en el sentido que no teníamos ningún tipo de experiencia en el tema. Por poner un ejemplo, una licencia de obras de (...) Sa Calatrava que solicitamos hace más de un año y medio, por razones de los múltiples informes que ha de pasar, todavía no hemos podido iniciar las obras por razón de conseguir la licencia. De manera que, efectivamente, en la rehabilitación también existen una serie de retrasos que son los que ocasionan un menor nivel de ejecución de las inversiones.

Creo que, respecto a nuestra actividad principal, que es la construcción de nuevas viviendas, no existen grandes retrasos o casi ningún tipo de retraso. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Marcos. Sra. Barceló, té vostè la paraula en torn de rèplica.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. La xifra d'incompliment de l'Ibavi respecte a les inversions en el 1996, evidentment, hem de rectificar quan és incorrecta, va complir al 63%. Així i tot, un 47%, és una xifra..., un 37% és una xifra d'incompliment greu quan parlem d'habitatge de protecció oficial. La manca de política de sòl, per açò demanam que s'activi un pla estratègic d'accés al sòl, no només és a Palma sinó que existeix a varis municipis de Mallorca, i a altres poblacions de les illes. Per tant, la política de l'habitatge és una política àmplia, s'ha d'actuar. Les administracions han de saber impulsar programes i compliment d'objectius que la mateixa comunitat autònoma es posa dins un marc general. Per tant, ens segueix preocupant que un tema com és l'habitatge en règim especial, la principal finalitat que hauria de tenir l'Ibavi, complir els objectius per la gent que té difícil accés a l'habitatge, estiguem en un nivell de compliment tan baix. Manifestam que seria important plantejar mesures de suport de la nostra comunitat autònoma per activar el tema de l'habitatge.

No..., tal vegada perquè s'ha oblidat el conseller, actuacions pròpies per complementar el Pla de l'habitatge. El conseller sap i deu conèixer que moltes comunitats autònomes plantegen ajudes complementàries per, precisament, complir els objectius que els plans quadriennals estableixen. Així, a moltes comunitats autònomes, incentius a promotors privats, fins i tot públics, per exemple, fer promocions de lloguer o per qualsevol tipus de qüestions, fins i tot programes específics de la Comunitat Autònoma com per facilitar, era una proposta del conseller, l'accés als joves. Aquestes qüestions, que creiem que era positiva la voluntat de la Conselleria de Foment en aquest tema, veim que encara no tenen una concreció pressupostària adient, com ens agradaria que pogués ser. Per tant, esperarem i seguirem atentament les modificacions del Pla de l'habitatge i el compliment per part de la Comunitat Autònoma de fer una política d'habitatge activa que permeti complir els objectius que la Comunitat Autònoma va presentar, i la Comunitat Autònoma pot revisar si creu que ho ha de fer. Però, bàsicament, aprofitar tots els recursos econòmics possibles de l'Estat, que estan a disposició, perquè s'inverteixin a les nostres illes. Crec que és la responsabilitat principal en el tema de l'habitatge, i ens dol que no sigui aquesta la prioritat de l'Ibavi, que l'hauria de tenir molt clara.

Respecte al conveni de carreteres, creiem, pot ser era una impressió, que el problema era més de quantitat que no de manera. Vull dir que la quantitat estava per precisar, hi havia unes previsions, però la manera del conveni, aquesta esmena presentada pel Partit Popular a la Llei d'acompanyament, ja clarificava..., ja hi havia una voluntat clara, o un acord entre el Ministeri de Foment i el conseller de Foment, de la manera com es traduïa, i, després, era un problema de quantitat econòmica. Veim que encara no està aclarir el sistema. Suposam, i sabem, que és difícil, però si s'havia arribat a un acord respecte a la forma, que els recursos econòmics vendrien després. Per tant, veim que açò, encara, no està molt clar.

En tot cas, estam contents que el conseller, un altre tema, recull la voluntat que la variant de Ferreries comenci, per tant, suposam que no tendran cap problema per aprovar esmenes que els altres grups presentin perquè això sigui real i factible. Evidentment, seguirem molt atentament, no només la modificació del projecte, si ha d'existir, sinó que el compromís que avui es planteja d'una manera oficial, dins la seu del Parlament, sigui real i que l'any que ve podem felicitar al conseller si l'execució s'ha iniciat, si l'execució no s'ha iniciat, tot el nostre rebuig.

Una altra qüestió que quan es parlava de rehabilitació de patrimoni pot ser s'ha oblidat, la pregunta és si l'aportació que es fa a Eivissa, de patrimoni històric a Eivissa, la partida al castell d'Eivissa, 100 milions, si no ho record malament, la Conselleria de Foment va prometre, no ho sé, però va assegurar que invertiria en aquest projecte. Ens agradaria saber quin és el projecte o quina és la partida econòmica d'aquest conveni.

Respecte al transport d'Eivissa, ja seguirem demanat el pressupost que hi ha previst per aquesta qüestió. Evidentment, en el pressupost no hi figura la partida i, per això, creiem que era important, com a mínim, esmentar i recordar aquest compromís d'anteriors presidents de la Comunitat Autònoma, que han mantingut i escoltar, per part del conseller, que accepti i ho vulgui resoldre dins l'any 1997.

En tot cas, com a darrera qüestió, el Pla de carreteres, ens agradaria demanar un esforç a la conselleria perquè aquesta decisió..., ens agradaria que es tornàs exposar al públic, evidentment, en tot cas, que es resolgui el més aviat possible. Repetim, no només per disseny de carreteres, sinó també per tot el que fa referència a les competències. Açò hauria d'obrir un ampli debat amb els consells insulars, la conselleria i els ajuntaments, quant a racionalitzar tota la xarxa de titularitats de carreteres a aquestes illes que permetés planificar d'una manera més racional totes aquestes inversions, juntar esforços econòmics de totes les administracions. També creim que seria una bona mesura i només es pot fer a través d'un pla de carreteres. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Sr. Conseller, en torn de contrarèplica, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. El responsable de l'Ibavi ha comentat les motivacions i les dificultats per donar un compliment, al cent per cent, a les previsions que té Ibavi a l'hora d'executar el Pla de l'habitatge. Vostè tenia un 63%, jo tenia un 62% de compliment, més o manco semblants. És un mig molt similar a totes les comunitats autònomes, menys una o dues que són capdavanteres, és a dir, València i la Comunitat Autònoma, que ens avança molt, i crec que és Aragó. Aquest, per desgràcia, per ventura és el mig d'execució que tenen totes les comunitats autònomes dins el seu respectiu àmbit d'actuació.

Si es farà un Pla de l'habitatge propi o no de la Comunitat Autònoma, és un desig que sigui així, perquè hi ha col·lectius que tenen dificultats per poder accedir a un habitatge a través del pla quadriennal, s'està estudiant. Nosaltres volem veure quina serà la modificació que es presentarà ara al Pla de l'habitatge, el conveni amb l'Estat, i en funció d'això miren les possibilitats que tenim de fer alguna cosa, perquè, efectivament, col·lectius, no vull dir marginals, però amb dificultats, n'hi ha, existeixen, els resulta impossible accedir a un habitatge a través dels mecanismes que tenim implantats. No hi ha res, en aquests moments, en el pressupost de la Comunitat Autònoma, que sigui una previsió per al 97, ho estam estudiant. Com queda modificat el Pla d'habitatge (...) alguna cosa es farà.

El conveni de carreteres, crec que el problema serà la quantitat. A l'Estat li agrada discutir. Tots sabem les dificultats que pareix que té l'Estat, o les restriccions inversores que té el Ministeri de Foment. Això ens ho recorden cada dia, per tant, les inversions que vàrem proposar de 50.000 milions de pessetes (...), no sé si serà aquesta la xifra global o no, però avui és la petició que té feta la Comunitat Autònoma al ministeri. La forma, la veritat, és que em preocupa. És a dir, que contracti la Comunitat Autònoma o contracti l'Estat, tant és, no és un gran problema per aquest conseller, el més important és que es facin aquestes inversions. Les esmenes que puguin presentar els grups polítics, dependran, si són positives, per què no?, si no són positives o creim que no són positives, idè, tendran un tracte o un altre.

Quant al castell d'Eivissa, sé que hi ha un compromís de 100 milions de pessetes, no meu, però sí del Govern, per tant, li donarem suport. No està, encara, estudiat per part de la conselleria. La conselleria sap les partides que té, 150 (...) de les 100 n'hi ha part que van a eliminació de barreres arquitectòniques, per tant, el castell d'Eivissa em consta que és un compromís, necessitarà l'ajuda del Govern, i part d'aquests 200 milions de pessetes hauran d'anar a Eivissa i, en concret, al castell d'Eivissa. Però jo sé que a Eivissa hi ha altres inversions necessàries, que s'estan analitzant i no tenc cap inconvenient de les peticions que hi ha dins la conselleria de fer-ne una relació per veure a quines donarem suport i a quines no. I, efectivament, el Pla director de carreteres és un desig que, ja dic, a finals d'any o a principis de l'any que ve, es pugui aprovar. Crec que és un document de feina positiu, ens evitarà moltes discussions, lògicament abans d'aprovar-ho, amb qui es consultarà de ver serà amb els consells insulars, amb tots i especialment amb el de Mallorca per la seva capacitat, uns 700 quilòmetres de carretera que té, Menorca i Eivissa també pel que fa a les seves referències, i és important que quedin reflectides, d'una vegada per totes, les titularitats d'aquesta xarxa complexa que hi ha de carreteres avui en dia, que qualche carretera hauria de ser més d'àmbit autonòmic, qualcuna insular, qualcuna municipal, i això és el que ha de contemplar precisament el Pla director de carreteres, que torn a repetir, a finals d'any o a principis de l'any que ve, desig que estigui completat i presentat als consells insulars per a la seva discussió, i una vegada discutit amb els consells insulars, l'exposició pública dependrà, torn a repetir-li, de les variacions que s'introdueixin, si no són substancials no hi haurà exposició pública, i si ho són, sí.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula el diputat Sr. Juaneda i Cabrisas.

EL SR. JUANEDA I CABRISAS:

Gràcies, Sr. President. Abans de res, agrair també al conseller la seva compareixença i també al grup de col·laboradors que l'acompanyen, i dir que el nostre grup creu que en totes les matèries que afecten aquesta conselleria, que evidentment les necessitats són moltes i molt àmplies, però també som conscients que les disponibilitats pressupostàries, la disponibilitat de recursos, també és molt limitada i, per tant, s'imposa, per part d'aquesta conselleria, fer un exercici de prioritització important que creim que és el que es fa amb aquest document pressupostari que se'ns ha presentat avui, nosaltres creim que són uns pressuposts realistes, en base a les disponibilitats de què es disposa, amb els recursos que es tenen, i, per tant, creim que és un pressupost que pot contribuir a millorar les nostres infraestructures en carreteres, les nostres infraestructures en habitatge i, per tant, tindrà el suport del nostre grup durant tota la tramitació parlamentària. Res més, moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

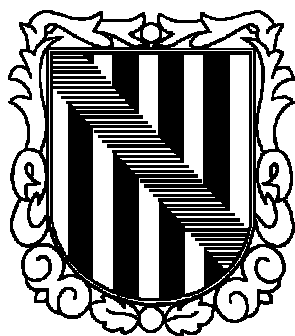
Gràcies, Sr. Juaneda. Sr. Conseller, té vostè la paraula per contestar.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. Juaneda. Així dona gust contestar. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Conclòs el debat d'aquesta compareixença, només em resta agrair la presència de l'Hble. Sr. Conseller i acompanyants, donar les gràcies també per la seva col·laboració a tots els diputats de la comissió, i, senyores i senyors diputats, s'aixeca la sessió.



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

---

**PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ**

Un any .....	2.000 pessetes.
Sis mesos .....	1.000 pessetes.
Tres mesos .....	500 pessetes.
Preu de l'exemplar .....	100 pessetes.

Redacció i Administració  
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS  
C/ Palau Reial, 16  
PALMA DE MALLORCA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma