

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 1997

Número 52

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

Sessió celebrada dia 14 de novembre del 1997, a les 18 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES:

- 1) De l'Hble. Sr. Conseller de Foment i dels responsables de SFM i d'Ibavi, en relació al projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma per al 1998 (RGE núm. 5644/97).

1294

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats, bones tardes. Comença la sessió de la Comissió d'Hisenda i Pressuposts relativa a la tramitació dels pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1998.

En primer lloc, deman si hi ha substitucions. Si?

EL SR. TEJERO I ISLA:

Sí, Sr. President. Xavier Tejero substitueix Francesc Quetglas.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment i dels responsables de SFM i d'Ibavi, en relació al projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma per al 1998 (RGE núm. 5644/97).

Passam, idò, a la compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment, Joan Verger i Pocoví, que ve acompanyat dels alts càrrecs següents: secretari general tècnic, Sr. Joan Seguío i Perelló; director general d'Obres Públiques, Sr. Gabriel Le Senne i Blanes; director general de Transports, Sr. Josep Antoni Ramonell i Amengual; director general d'Arquitectura i Habitatge, Sr. Bartomeu Abad i Socias; gerent d'Ibavi, Sr. Isidor Marcos; gerent de Serveis Ferrocarrils de Mallorca, Sr. Joaquim Campuzano. Per informar sobre el tema, té la paraula l'Hble. Sr. Conseller de Foment, Joan Verger i Pocoví. Sr. Conseller, té vostè la paraula.

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

Gràcies, Sr. President. Si els pareix farem una petita descripció del que són els pressuposts, en números en si, les partides més importants i després acabarem fent unes declaracions sobre els objectius en matèria de transports que crec que també és una part important d'aquesta compareixença que tenim avui aquí.

Respecte de la direcció general d'Arquitectura i Habitatge, dels capítols 1 i 2 no crec que faci falta parlar-ne, a no ser que vostès creguin que hàgim d'aclarir alguna cosa, però sí del capítol 6, que crec que és important. En infraestructures i béns destinats a ús general, hi ha una partida de 30 milions dedicada a barreres arquitectòniques per a edificis de la Comunitat, que crec que en el pressupost a l'exercici del 97 ha tengut una bona acollida i, per consegüent, pensam que és una partida a mantenir. Dins el capítol 7 hi ha una sèrie de partides que crec que són importants, hi ha una barrera de 40 milions dedicada a barreres arquitectòniques a ajuntaments, consells insulars, i una partida de 70 milions a convenis per a rehabilitació de patrimoni arquitectònic, més una partida, també, de 200 milions de pessetes que va dedicada a la rehabilitació d'habitatge segons el decret Balear, és una partida que pràcticament s'esgota cada any, per consegüent crec que és important per a rehabilitació d'habitatges, més una altra partida de 190 milions de pessetes per rehabilitar patrimoni, Església, convents, etc., etc. Dins el capítol 7, com saben vostès, hi ha una partida de 400 milions de pessetes que és per donar suport o l'aportació que ha de fer la Comunitat Autònoma al Pla Quadriennal de l'habitatge, i una partida de 300 milions de pessetes per a rehabilitació de façanes, el decret Mirall que es troba també dins aquesta direcció general. Total, la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge té un pressupost de 1.410 milions de pessetes.

Pel que fa referència a Secretaria General Tècnica, són partides de funcionament i, per tant, si els sembla bé, les passarem per damunt perquè no hi ha cap partida dedicada a inversions, i així si vostès necessiten alguna explicació, allà la tendrem.

Pel que fa a la Direcció General d'Obres Públiques, planificació i construcció, capítols 1 i 2 no mereixen comentaris a fer, sí en inversions reals, on hi ha una partida de 1.125 milions de pessetes, que és per a expropiacions, el paquet desitjam que de cada vegada sigui inferior, i, per tant, crec que és important dotar els pressuposts d'aquesta partida; i en infraestructures i béns destinats a ús generals, tenim 3.349 milions de pessetes. Per consegüent, aquest total de capítol 6, de planificació i construcció d'infraestructures ascendeix a 4.475 milions de pessetes, 1.125, com he dit, destinats a expropiacions, uns 300 milions de pessetes destinats a canvis de serveis que es produeixen en totes les obres, uns 1.000 milions de pessetes a incidències d'obres, modificat, revisions, plans complementaris, liquidacions, i en obres inicials 1.750 milions de pessetes. Projectes perquè es coneguin, el ramal de Son Valentí a la via de cintura, una millora dels accessos a la via de cintura, és a dir, l'accés a Son Hugo, l'accés a Alaró, la variant sud d'Andratx i l'accés a Racó són obres a iniciar el 1998. I a Menorca, el final de la ronda de Maó, i a Eivissa la ronda nord de Sant Antoni, són les obres que estan inicialment previstes i després, lògicament, una llarga llista d'altres obres, com podrien ser els accessos a Bendinat des de l'autopista de ponent, variant de Pollença, etc., etc., però tampoc no convé allargar les coses perquè els doblers són els que tenim i no en tenim més, així mateix a Menorca, les obres Ferreries-Migjorn, Es Mercadal-Migjorn, i a Eivissa i Formentera Santa Eulàlia-Sant Rafel i a Eivissa-Santa Eulàlia són projectes que estan redactats en espera per poder-se dur a terme.

Lògicament avui, dins el pressupost de la Comunitat Autònoma podríem parlar del conveni de carreteres, en parlarem un poc més envant, però coneixerem també una sèrie de projectes a iniciar el 98, que són el desdoblament Palma-Son Ferriol, desdoblament Palma-Universitat, la variant de Vilafranca, la de Son Cervera, a Mallorca -en el conveni de carreteres que esperam que es firmi ja-, i a Menorca la variant nord de Ciutadella i a Eivissa la variant de Santa Eulàlia. Per tant, torn a repetir aquest programa té un pressupost de 4.475 milions de pessetes que a grans trets són aquesta xifres que els comentava.

Pel que fa a conservació i explotació de la xarxa de carreteres, és un altre capítol important, dels capítols 1 i 2 poca cosa hem de dir, i capítol 6, té un muntant de 1.407 milions de pessetes, hi ha destinats a millora de ferms 250 milions, a seguretat vial 250 milions, a conservació ordinària uns 350, i a explotació uns 150. Terrioriatlitzat, per a Mallorca una 1.000, per a Menorca 200 i per a Eivissa i Formentera 200, i tot això suma aquest total de 1.407 milions de pessetes.

Si els sembla podem esmentar les obres que hi ha, però crec que tampoc no els interessa, si qualcú ho vol, després no hi ha inconvenient a manifestar i explicar-los quines són les obres que pensam dur a terme.

Passarem, idò, a l'ordenació i inspecció de transports, on hi ha una sèrie de partides que crec que són importants, passam per alt els capítols 1 i 2, perquè són els de normal funcionament de la direcció general, i al capítol 4 hi ha na subvenció a SFM de 293 milions de pessetes, destinats a subvencionar el dèficit del tren, de SFM; uns 15 milions de pessetes, que l'any pasat eren 10, que eren subvencions per a descomptes en els transport per a la tercera edat, 13 eren l'any passat, perdonau, i subvencions a manteniment de dèbil trànsit, una partida de 15 milions, que l'any passat era de 10 milions de pessetes. Total del capítol 4 de la Direcció General de Transports, 323 milions de pessetes.

També a capítol 7 d'aquesta direcció general, hi ha una partida de 334 milions de pessetes per subvencionar inversions de SFM i una partida, la 77000 que presenta als pressuposts un muntant de 5 milions de pessetes i que el nostre grup presentarà en el seu moment una esmena perquè aquesta partida creim que ha de rondar els 65 o 70 milions de pessetes, després quan parlem del transport explicaré per què; més una partida nova de 40 milions de pessetes que s'hauran de posar per subvencionar o per posar en marxa el transport des dels municipis a l'hospital de Manacor. Per consegüent, serà una partida nova, creim que és necessària, i esperam i ens hem compromesos amb els ajuntaments que envolten l'hospital de Manacor, dur a terme una ajuda per posar en marxa aquest transport.

Transport marítim i activitats auxiliars, pràcticament just té capítols 1 i 2 i per tant creim que no mereix massa comentaris.

Passam ara a l'Institut balear de l'habitatge, Ibavi. Com tots vostès saben és una empresa dedicada a construir habitatges de protecció, capítols 1 i 2 no tenen importància, si de cas dir que els 50 milions de capítol 2 són per a manteniment d'edificis, i el capítol de 88 milions de pessetes per a tributs locals, llicències d'obra, etc., etc., per consegüent són partides relativament importants.

Jo, més que dir, crec que el que els interessa a vostès és conèixer les obres que pensa dur a terme l'Ibavi, perquè l'Ibavi té un pressupost de 6.496 milions de pessetes, creim que és important, com també és important conèixer les obres que pensa dur a terme, dins l'anualitat del 98, l'Ibavi, amb un import total, per a obra, de 4.316 milions de pessetes. A Palma hi ha 31 habitatge a Palma Bastió, 23 habitatges al Secar de la Real, 76 a Son Gisbert, a l'illa C, 71 també a Son Gisbert, 60 a Son Gisbert, 42 al Polígon de Llevant, 47 al Polígon de Llevant, 27 al carrer Fe, 40 a Son Gisbert, 40 també a Son Gisbert, i 160 a El Rafal. Total, dins Palma la previsió que hi ha a l'anualitat del 98, d'inversió és de 2.452 milions de pessetes. A la part forana, 15 habitatges a Sa Pobla, 28 a Inca, 30 a una altra fase a Inca, 18 a Lluçmajor, 8 a Valldemossa, 44 a Felanitx i 18 a Petra. Una inversió total de 713 milions de pessetes. A Menorca, 8 habitatges a Maó, 21 a Ciutadella, 9 a Ciutadella i 8 a Sant Lluís, una inversió a Menorca de 266 milions de pessetes. I a Eivissa, 73 habitatges a Eivissa Can Misses i 28 a Sant Antoni, una inversió prevista de 370 milions de pessetes.

També hi ha la construcció d'habitatges en lloguer, que n'hi ha a Inca, Ferreries, habitatges en venda, i total, com dic, les previsions d'inversió que té l'Ibavi dins el 98 és de 4.316 milions de pessetes, que crec que és una xifra important, devers 1.000 milions de pessetes més d'inversió que les inversions que hem fet el 97 en matèria de construcció d'habitatges. Si després hi ha qualche partida que estimen necessària les comentarem.

Dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, amb un pressupost total de devers 1.800 milions de pessetes, les partides importants també són bastant senzilles, els capítols 1 i 2 no crec que faci falta comentar-los, 65 milions, això sí, d'interessos, en edificis i altres construccions hi ha una partida de 475 milions de pessetes que contempla la construcció dels tallers a Son Rul·lan i altres obres; en maquinària i instal·lacions, 115 milions de pessetes, en elements de transport 153 milions de pessetes, que és l'opció de compra del Tremcakf que es va fer en el seu moment, l'anualitat que correspon al 98, i de (...) material que hi ha 594 milions de pessetes, és la modificació que s'ha de fer al Parc de les Estacions. Total, com he dit, de les inversions, o del pressupost dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, 1.800 milions de pessetes, amb una partida 1.348 milions de pessetes d'inversió. Dins aquesta partida de 594 milions de pessetes també hi ha la inversió per començar les inversions a fer a Inca-Sa Pobla que després comentarem.

Dit això, a mi m'agradaria entrar en una altra fase de discussió, perquè el que són les xifres són prou àrides perquè no interessin, si qualche persona té interès després a demanar qualche explicació, encantat de fer-ho.

Com saben, tenim una sèrie de coses a la Conselleria que són interessants i que al llarg del 98 es poden dur a terme. Per un costat, tenim el conveni de carreteres que tothom coneix, que esper que en poc temps es pugui dur a terme la seva signatura i que, per consegüent es faran tota una sèrie d'obres que ja hem comentat i que després, una vegada que es firmi, coneixeran vostès amb tot detall. Just hi ha un objectiu en aquest conveni de carreteres que és la millora de la seguretat de les carreteres, on lògicament hi pot haver unes discrepàncies dels grups, que uns farien una cosa i uns altres una altra, però el conveni és a punt de signar.

Tenim pendent el Pla director de carreteres que es revisa en els darrers moments i segurament, amb quasi tota seguretat, hi haurà d'haver una nova informació pública, ho dic perquè ho sàpiguen, per dos motius, un, perquè realment fa estona que es va fer l'aprovació inicial, i un altre perquè si s'han introduït modificacions, jo crec que és bo que es coneguin i, per tant, dir que el Pla director de carreteres, amb quasi tota seguretat tindrà una nova informació pública.

Si parlem de transports en aquests moments i d'objectius de transports i de millora dels transports, jo crec que ha estat una conseqüència d'haver parlat del conveni de carreteres, de l'autopista fins a Manacor, de l'autopista fins a Sa Pobla o fins a Alcúdia, i això ens ha dut a parlar ara d'objectiu dels transports, de millora dels transports i d'idees que es poden fer perquè això sigui així. Seguremant si no hi hagués conveni de carreteres, per ventura no en parlaríem, perquè per ventura aquest tema no hagués estat motiu de conversa. Bé, de totes maneres, sí que volem dir alguna cosa més en carreteres, perquè crec que és important, és a dir, quan compares, i crec que és bo, les intensitats mitjanes de trànsit que apareixen editades en el mapa de trànsit del 1995, del Ministeri de Foment, la Secretaria d'Estat d'Infraestructures i Transports, i les intensitats de trànsit que hi ha damunt les nostres carreteres que també estan estudiades fins a l'any 95, trobarem que són enormement justificats, per motius de seguretat, els plantejaments que feim, dic que feim, quant a aquestes infraestructures discutides i que es discutiran i que són motius de controvèrsia, entre una autopista, autovia Palma-Manacor, la prolongació de l'autopista d'Inca o la prolongació de l'autopista de ponent. I crec que s'han de fer, dic, per motus de seguretat, per motius de trànsit, perquè això és el que s'exigeix quan el trànsit que tenim damunt les nostres carreteres és el que és. I també pensar que si es posen en marxa nous objectius en matèria de transports, és bo que comparem el que ha passat a un Palma-Inca, on tenim una autopista, on tenim una altra carretera, on tenim un tren, on tenim un servei regular d'autobusos, i ens temem que mentre el tren ha fet una aportació important al transport, transportant cada dia devers 4.600 o 5.000 persones, no deixa de ser cert que el transport per autopista i per carretera també ens augmenta. Per consegüent, això és una cosa constatada, no ens ho inventam, aquesta és la realitat que palпам i que tenim.

Se'ns diu que segurament amb aquesta densitat de cotxes que hi ha a les nostres carreteres de l'ordre de 800 i busques de vehicles per 1.000 habitants, els experts diuen que arribam ja al màxim nombre que podíem pensar o que és possible, i jo pens que tant de bo sigui així tant de bo; però jo crec que no podem deixar de pensar que efectivament és necessari posar en marxa un Pla de transports uns objectius de transports i una millora del transport públic, per veure que aquests nombre de cotxes que de cada dia se'ns incrementa a la carretera, som capaços d'estabilitzar-lo, que no creixi i que la gent s'acostumi malgrat ho tenguí mal de fer a altres formes de moure's per la nostra illa, no pensant que el tren o l'autobús pugui substituir el cotxe perquè creim que això no és possible però sí desitjant que, com he dit, amb aquestes infraestructures projectades de la Conselleria que es reflectiran al Pla director de carreteres, siguin suficients, i d'aquí quinze o vint anys no haguem de parlar més ni d'autopistes ni d'autovies.

Creim que ha arribat l'hora seriosa, seriosa de plantejar-nos objectius ambiciosos i que per ventura aconseguirem aturar aquest increment vertiginós que es produeix a les nostres infraestructures viàries, perquè si no, ens trobarem que, d'aquí cinc anys, d'aquí cinc anys no pràcticament avui en dia ja podríem parlar d'altres carreteres que necessitarien un desdoblament per mor del trànsit que tenim, no ja la de Palma-Manacor, no, no, podríem parlar de Manacor-Portocristo, de Portocristo-Cala Millor, què sé jo, per tant tots som conscients que la discussió entre autopista Palma-Manacor existirà aquí, molts deim que és necessària, d'altres diuen que no, però amb que sí crec que tots estam d'acord és que una vegada plantejades les infraestructures en autopista o autovia Palma-Manacor, Inca-Sa Pobla, Inca-Sa Pobla i ponent, no n'hem de fer més i, per consegüent, hem de cercar els mecanismes que facin que això sigui possible.

Per tant, és clar que no ens queda més remei que plantejar-nos a curt termini i a llarg termini una sèrie d'objectius en matèria de transports. Haurem de fer elaborar amb tota la celeritat que això suposa, un Pla director de transports que s'haurà de fer per fases, perquè jo crec que les Balears necessiten un pla de transports que contempli, no just el transport per carretera, no, no, jo crec que s'ha de contemplar un transport aeri, un transport de mercaderies marítim, un transport per ferrocarril, mercaderies per carreteres i un transport de viatgers per carreteres, s'ha de contemplar en tota la seva globalitat; lògicament les primeres fases han d'anar destinades a estudiar les possibilitats que ens ofereix la implantació del tren a Mallorca i potenciar el transport regular mitjançant autobusos i estudiar l'interurbà que representa Palma i la seva comarca, perquè també és un problema que no és totalment resolt.

Mentre això es posa en marxa i ho feim, hi ha una sèrie de mesures a curt termini que crec que és important conèixer i saber què és el que volem fer. A curt termini, s'ha dit, perquè ho va dir el president de la Comunitat Autònoma, i ho dic jo, i ho direm i ho farem, és necessari i pensam que es pot posar en marxa dins el proper any, el servei ferroviari que allargui la línia Palma-Inca, que ens acosti a Sa Pobla, i amb posterioritat arribar fins a Alcúdia. Tenc aquí una avaluació de la demanda de transport ferroviari de viatgers dins aquest corredor de Palma-Inca-Alcúdia, que si els diputats, avui no, perquè just en tenc un exemplar, estimen i creuen que l'han de conèixer, no tenc cap inconvenient, Sr. Campuzano, si disposam d'exemplars, enviar-ne un a cada grup, però volia fer una sèrie de comentaris de per què pensam que aquesta línia es pot posar en marxa i creim que és bo que es posi en marxa, Inca-Sa Pobla. Simplement perquè hi ha la via, és fàcil, no és impossible. Després pel que és Inca-Alcúdia la cosa ja es complica bastant més, no hi ha via, no sabem exactament per on passarà, s'han de fer tots els estudis d'impacte ambiental etc., etc.

Palma-Inca en aquests moments, com saben, és un transport ferroviari amb unes vint expedicions diàries anada i tornada, transportam 1.324.000 viatgers, de l'ordre de 4.600 viatgers en dies feiners, i bé crec que és important, aconseguir 4.000 i busques de viatgers diaris és una xifra que té la seva importància. La majoria de fluxos de viatgers entre Palma-Inca, d'aquests del total, és d'un 37%, Palma altres relacions, un 48%, la majoria de gent usa més aviat Palma-Marratxí i aquestes zones, però és quasi un 50%, Inca altres relacions un 10%, i la resta de relacions, Inca-Consell, un 4%. Ens hem temut que efectivament Palma-Inca és una línia el competidor de la qual és el cotxe, i el competidor de l'autobús és el tren, perquè entre Palma-Inca hi ha una oferta de vuit o nou expedicions diàries en autobús i una demanda d'uns 200 viatgers per dia. Per consegüent, és cert que el tren ha tengut una incidència important en el transport públic en aquesta línia.

També dir que el tren, el ferrocarril és usat majoritàriament pels joves, no sé per què, però és així; les persones majors tenen preferència per l'autobús damunt un estudi que tenim, aquest que dic que si tenen interès el poden conèixer. La gent que empra el tren és més ferma, és a dir, la freqüència dels viatgers que l'empren és de l'ordre de 6'1 viatges per setmana, no així amb autobús, és una comparació que hi ha entre tren i autobús. És més fidel, és a dir, la persona que empra el tren d'Inca ho fa així, no sol canviar. Però també hem de dir, perquè crec que és bo que ho sapiguem, que si feim una comparació dels preus entre el tren i l'autobús, també els preus del tren són més barats; és a dir, en aquests moments un Palma-Santa Maria són 120 pessetes el bitllet senzill, quan amb l'autobús són 150; i un Palma-Inca són 240 pessetes en tren, quan amb l'autobús són 330 pessetes. I això també té la seva importància per a aquelles persones estudiants, etc., que els seus recursos són realment limitats.

Saber també que el temps que tardes en tren o en autobús és pràcticament el mateix, no hi ha massa diferència.

És molt important, perquè el tren tenguí una bona acollida, que les estacions o les aturades estiguin molt pròximes als cascs urbans, és a dir, s'ha demostrat i tenim estudis fets que una part molt important d'aquells municipis, com poden ser Consell o Alaró, que no tenen l'estació a prop, doncs l'ús d'aquest servei queda reduït substancialment, i ens passarà també si feim la prolongació fins a Sa Pobla, doncs ens pot passar a Llubí i ens pot passar a Muro. De totes formes, dir que aquest estudi ens du a la conclusió que la demanda estable de viatgers entre Inca i Sa Pobla és de 281.803 viatgers/any. I que curiosament la demanda estacional, inclòs Alcúdia, és molt poca, és a dir, pels motius que siguin els estudis ens indiquen que de l'ordre de 63.000 viatgers/any la demanda estacional és el que ens pot incrementar o la influència que pot tenir el turisme sobre l'ús del tren quan aquest arribi a Alcúdia.

El més important de tot això crec que és arribar a la conclusió que l'oferta d'augmentar, incrementar la línia Inca-Sa Pobla, fins a Sa Pobla, suposa incrementar anualment una demanda de l'ordre de 281.800 viatgers, la qual és una xifra interessant; que, exceptuant la inversió, i amb aquest preu dic, barat, que fa el tren, amb els preus actuals, el resultat d'explotació s'amillora i això crec que és important, és a dir el resultat d'explotació de si arribam a Sa Pobla millora de l'ordre de 18 o 12, 13, 14 milions de pessetes, segons l'estudi que tenim. Per què? Bé, perquè les despeses generals es reparteixen amb més facturació, avui en dia els tallers de SFM són els que hi ha i pràcticament serien els mateixos i per consegüent crec que l'estudi està bastant encertat quan deim que la millora de resultats deficitaris, però millora de resultats en aquest ordre, ens fa pensar que no és cap quimera, sinó tot el contrari la implantació del tren a Inca-Sa Pobla.

És cert que l'estació de Llubí no serveix per a res, és una estació que l'anàrem a visitar i, per consegüent, haurem de fer un aturador a la zona pròxima a Llubí, com més pròxima al poble molt millor.

La inversió ronda els 1.500 milions de pessetes per aquest Inca-Sa Pobla i que Sa Pobla-Alcúdia l'estimació és de 2.500 milions de pessetes, però com que no la contemplam en el pròxim exercici, ja es faran els estudis pertinents perquè això sigui així. De totes maneres les previsions són que sobre els mesos d'abril-maig el projecte estigui ja informat i en conseqüència l'adjudicació es pugui fer sobre el maig del 98, amb la finalitat que el març-abril del 99 aquesta obra pugui estar en funcionament.

Això de Sa Pobla-Alcúdia és un tema una mica més complicat, que s'estudia; és difícil perquè és un tram en zones humides, s'ha de veure per on es passa exactament, però al llarg del pròxim any jo crec que es podrà donar una informació d'això del que es té. I també dic que s'ha d'estudiar amb tota la seriositat del món sabent quins són els déficits que tendrem, quines són les inversions que haurem de fer. La línia Palma-Manacor-Artà, jo dubt que hagi d'anar per Inca, per emprar el traçat actual també seria molt fàcil, és a dir, agafar la línia Inca-Manacor i posar el tren, és canviar les vies i les estacions avui en dia no s'empren, són aturadors i, per consegüent, no seria gens difícil. Però crec que s'ha d'estudiar amb prou seriositat com perquè, si ha d'anar per Inca a Manacor i a Artà se n'hi vagi, però també hi ha altres alternatives que ens ajudin a transportar aquests, no sé, 4.000, 5.000, 6.000 persones que puguin fer millorar el transport a les Illes.

Però lògicament també crec que ens hem de plantejar una altra cosa i ens l'hem plantejada amb tota la seriositat del món, que és la millora dels serveis regulars per carretera. Voldria dir el bo i dolent que tenim en aquests moments i el que pensam fer en aquesta qüestió, perquè es pot fer també a curt termini. Crec que la xarxa de serveis regulars de Balears és molt densa, pràcticament totes les localitats de la nostra comunitat es troben comunicades a través de línies regulars i la flota adscrita a aquest servei és de l'ordre de 280 autobusos, crec que no és tant dolent com això. S'ha de dir també que aquest sistema s'empra d'exploació del servei públic de titularitat de l'Administració és un sistema que ha acreditat la seva eficàcia, és un motiu de satisfacció per a Espanya i Balears també, que té un bon arrelament, una bona tradició, que no s'empra per tota Europa, doncs els països nòrdics i el centre d'Europa no empen aquest sistema, però que, curiosament, la visita que va fer el Director General de Transports Terrestres de la Unió Europea Gunter Henrich, va manifestar i no just va manifestar, va manifestar la seva felicitació als empresaris espanyols i la Unió Europea ha posat en marxa l'estudi per veure si aquest sistema que empram a Espanya es pot emprar en els membres de la Comunitat Econòmica Europea. Efectivament, en el Diari Oficial de les Comunitats Europees que es va publicar el 7 d'agost del 1996, hi ha un contracte relatiu a aquest estudi. Amb això no vull dir que aquest servei sigui el millor i que no hagi de millorar perquè no és ver. També és cert que tenim un estudi de transport regular de passatgers per carretera on les queixes dels usuaris se centren en una mala informació dels serveis que tenim, en unes condicions no òptimes, per no dir una altra paraula, de com es troba l'actual terminal d'estació de viatgers a Palma, unes males comunicacions entre línies i per conseguint això són temes que estan aquí i que s'han d'analitzar i que s'han de millorar.

Curiosament, quan hem anat a analitzar què podíem fer hem comparat una cosa que ens ha sorprès. A Eivissa, on tan sols hi ha tres operadors i s'entenen molt bé, i han fet possible agafar una sèrie de mesures; resulta que a Eivissa empen aquests serveis regulars el 6'1% de la seva població; a Mallorca l'empra l'1'4% i a Menorca el 2'4%. Quan arribàrem a aquestes xifres és quan ens adonarem que copiar no és que sigui bo o dolent, però és bo pensar per què es produeixen aquestes diferències o aquestes circumstàncies. Bé, crec que és bastant senzill el que ha passat i crec que ens ha de servir per fer també a Mallorca i a Menorca. Vàrem començar per unificar les concessions, cosa que també, això sí que s'ha fet a Mallorca, és a dir, si també volen còpia de la unificació de les noves concessions que s'han fet les ho podem donar a conèixer, però és bo unificar concessions, perquè, en el corredor, per exemple, Palma-Inca, hi havia no sé quants d'operadors, era increïble la quantitat d'operadors que hi havia, a més amb unes demandes de viatgers molt nul·les, de manera que això no era bo, ara ho té tot un, em pareix que és n'Alorda.

Però també és molt important el tema de la terminal d'estació d'autobusos. Hem dit que una de les queixes que tenen els usuaris se centra en això, en una mala informació dels serveis, en unes condicions no bones de la terminal de viatgers. A Eivissa tenen una terminal, una única estació al carrer Isidor Macabich que es troba al centre de l'illa, que funciona molt bé. I això ens du a pensar en la necessitat de millorar moltíssim però, moltíssim, la terminal d'autobusos que es farà, que s'ha de fer nova, perquè ara estam amb l'ajuntament amb el projecte del Parc de Ses Estacions; doncs, lògicament, aquesta terminal d'autobusos del Parc de Ses Estacions ha de ser el punt neuràlgic i fonamental perquè això comenci a millorar substancialment.

Jo havia duit un plànol aquí de tot, que crec que és bo que el coneguim, on, bé, hi ha un problema perquè aquesta terminal sigui el que jo vull que sigui; quan es varen reconsiderar els edificis que havien de ser bé d'interès cultural en va quedar un, que té una arquitectura industrial acceptable, classificat, i que crec que hauríem de reconsiderar, no per llevar número d'edificis, sinó perquè crec que n'hi ha d'altres que permeten ser usats amb la mateixa finalitat, si és que hi ha d'haver un museu del tren, em pareix que en aquests dos edificis es pensa fer això, i que ens permetria, dic si poguéssim fer aquest estudi amb la Comissió de Patrimoni, fer una estació d'autobusos més ambiciosa. A mi no em queda cap dubte que si no feim una terminal d'estacions d'autobusos correcta, on totes les línies, tots els operadors de Mallorca vagin al mateix lloc, on hi hagi indicadors, no farem res en aquesta qüestió. Per conseguint, això és bàsic i fonamental que així sigui.

Pensar també que és possible, i això ho podem fer i això ho hem de fer perquè realment és un projecte del 98, no és un projecte a llarg termini, és un projecte a fer ja; és a dir que el Parc de Ses Estacions es contractarà segurament el desviament de línies per part de SFM dins enguany, principis de l'any que ve, i per part del consorci amb l'Ajuntament de Palma el que és el Parc de Ses Estacions em pareix que hi ha intenció també de contractar-lo amb bastant rapidesa, de convocar el concurs de projecte i obra de tot el que és el parc de la Plaça d'Espanya.

No hem d'oblidar que, per ventura, i amb quasi tota seguretat, i a Inca sí que ho podem fer perquè hi ha pressupost perquè així sigui, una terminal o una connexió important a Inca i també a Manacor. Torn a repetir, però, que és fonamental i bàsic que qualsevol millora dels serveis regulars passa per tenir una bona terminal que connecti totes les línies, etc., etc.

El nombre d'expedicions a Eivissa és més nombrós que aquí, que a Mallorca i que a Menorca, no és tan fàcil augmentar-lo, però pensam que no és equivocant, fins i tot incrementar aquest nombre de serveis. Com saben vostès, els concessionaris són obligats a fer un nombre de viatges diaris, quatre, per exemple, dins la concessió, lògicament en poden fer més pel seu compte i també els podem exigir que en facin més, però en aquest cas és possible que si aquell servei que facin no és rendible, demanin a l'Administració que subvencioni aquella freqüència no prevista o que a l'Administració li interessa.

És cert també que a Eivissa, i nosaltres ho hem de tenir com a model i ho hem d'implantar, hem de veure si som capaços de posar horaris combinats, perquè la majoria de serveis oferts pels concessionaris d'Eivissa es poden combinar entre ells, i ho torn a repetir, de la mateixa manera que varen tenir les seves dificultats i varen ser capaços de posar-se d'acord els mateixos concessionaris, aquí ens costarà molt més, però ho hem d'intentar. No és fàcil, són persones, curiosament, molt individualistes, cosa que fa difícil aconseguir aquesta sèrie de mesures, però crec que ho hem de fer.

I després, si aconseguim estabilitzar els horaris, perquè tenen facilitats per canviar els horaris ells, els concessionaris, hem d'estabilitzar els horaris, i és també fonamental la informació d'horaris, l'edició de tota una sèrie de guies que permetin a la gent conèixer aquests serveis. No hi ha dubte que a més de tot això s'ha de crear un distintiu per a les línies regulars, que ha de figurar al rètol dels itineraris de les concessions, al costat de cada vehicle, és impossible, hi va haver a un moment una idea de dir, pintarem tots els vehicles de transport regular del mateix color, amb el mateix distintiu, però això no és possible; no és possible perquè molts d'autocars que fan servei regular també fan discrecional i, per consegüent, això ho fa impossible, però el que no és impossible i crec que sí, és que a cada costat de l'autocar es disposi d'aquest distintiu de llevar i posar i que faci possible que la gent coneixi aquests distintius. Les aturades de les concessions també han de tenir distintius i les marquesines dels concessionaris, també.

La terminal ha de tenir el que té un aeroport, la gent ha de posar saber que d'aquí a mitja hora, a la terminal 3, sortirà l'autocar que va a Capdepera, això és fonamental que se sàpiga, no hi és i es posarà, i una vegada fet això, confeccionar mapes de cada illa allà on es dissenyin les concessions i per on recorren, per cada municipi i possibles connexions entre tots els serveis, i editar, una vegada que estiguin estabilitats els horaris dels serveis regulars, una guia, un directori que a través de publicitat a ajuntaments, oficines d'informació turística faci possible això que comentàvem, arribar, no sé si al 6,1 que tenen a Eivissa però a un tant per cent elevat.

Una campanya publicitària per fer conèixer i fomentar les línies regulars es pot fer i està previst fer-la, però fins que no tinguem resolt el que comentava abans, de la terminal d'autobusos, crec que seria contraproductiu i seria fins i tot cremar una campanya per fer conèixer aquesta potenciació d'aquests serveis.

Tot això, lògicament ha de tenir un reflex als pressuposts, hi ha una partida, la 22602 de 10,5 milions de pessetes per a publicitat i propaganda, la 10600 d'infraestructures amb 30 milions de pessetes que és per a marquesina i distintius, i, com he dit abans, hi haurà dues partides més que el nostre grup proposarà com a esmena, que les haurem de llevar no sé d'on, però per ventura de carreteres, segurament al director general de carreteres no li farà cap gràcia, però què li ha de fer no li quedarà més remei encaminades, no a donar una ajuda, com dèiem a la partida 70000 de 5 milions de pessetes, sinó de 65 o 70 milions de pessetes, i dotar una partida del capítol 4, de devers de 40 o 50 milions de pessetes per subvencionar el transport que hagin de fer els municipis afectats per l'hospital de Manacor i el mateix hospital de Manacor.

Per tant, no és fàcil, i ho dic perquè coneixem el sector i hem fet ja reunions, no és fàcil que entri en la idea d'aquest nou concepte d'intercomunicar-se entre els mateixos concessionaris, no sé el motiu pel qual deuen ser molt liberals tots els que es dediquen al transport, però el cert i segur és que són persones a qui és difícil fer entendre que sortiran guanyant ells si posen en marxa tota una sèrie d'actuacions. Eivissa, dic és un exemple positiu, el 6,1% de la població, seria un objectiu ambiciós, jo em conformaria que aquest 1,4 el 98 passàs al 3 o al 4%, i lògicament, dic, tota aquesta sèrie d'objectius passa per tenir una terminal adequada que no tenim en aquests moments, i que a més estarà condicionada per les obres que es faran a la Plaça d'Espanya, però ens hem d'obligar a posar en marxa tot un procés de noves idees que han de fer possible que per un lloc, el que comentava abans, no se'ns incrementi el nombre de cotxes a les carreteres, i per un altre perquè això sigui possible, lògicament, hem de posar un servei atractiu, perquè si no el posam atractiu la gent continuarà usant els sistemes tradicionals que ha usat tota la vida.

Sr. President, he acabat.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller, per les seves explicacions. Jo deman als portaveus dels grups parlamentaris si facin que es faci un descans o si podem continuar. Podem continuar? Grups que vulguin intervenir? Pel Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la Sra. Maria Antònia Munar.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc agrair al conseller de Foment i a tot el seu equip que ens hagin vingut a explicar tan extensament els seus pressuposts, i la veritat és que ens han sorgit preguntes, perquè moltes de les coses que s'han dit aquí no les hem vist als pressuposts, tal vegada no ens hem adonat en les xifres. M'agradaria concretar alguna cosa per veure si anam molt mal encaminats o per si realment hi ha possibilitats que el que deim es dugui a terme.

Des del nostre grup creim que en aquests moments hi ha per aprovar les Directrius d'Ordenació Territorial, no sabem si el criteri és que s'aprovin ràpidament o que realment s'allarguin en el temps. El lògic entenem nosaltres, seria que s'aprovassin el més ràpidament possible amb el màxim consens i paral·lelament es fessin els plans sectorials els plans integrals de transports el pla de carreteres, de manera que sabent quina Mallorca volem en el 2050, el nombre d'habitatges que s'autoritzaran, el nombre d'habitants que tendrem com a màxim, el nombre de turistes que estam disposats a rebre, podríem saber més quines necessitats reals tendrem en totes aquestes matèries. A partir d'aquí es podria fer un traçat definitiu que no seria posar pegats, sinó que realment sabríem quines serien les necessitats reals en tren, en carretera, etc., això creim que seria l'ideal. No sabem si es pensa fer d'aquesta manera o si es pensen posar pegats a un moment determinat.

Una altra pregunta que ens feim és, atès que ja està feta la carretera Palma-Manacor, és a dir, que ja és una realitat, si es pensa millorar d'immediat, cosa que creim que seria bona, perquè realment durant aquest estiu hi ha hagut unes aglomeracions importantíssimes que han produït tal vegada aquesta necessitat de l'autopista de Llevant atès que realment era difícil arribar a Manacor amb manco d'una hora.

També ens agradaria saber quin pressupost exacta hi ha enguany en matèria de carreteres i quina quantia econòmica d'aquestes va destinada a l'autopista de Llevant. Nosaltres al pressupost, ens ha fet la sensació que hi ha *in mente* un projecte però que no està materialitzat, pot ser bo, no és que ho critiqui, però ho deman.

Per una altra part, s'ha parlat del tema del tren i del seu traçat actual. Em deman si serà exactament el mateix a Inca-Sa Pobla o si hi ha alguna possibilitat d'incorporar-hi altres termes municipals.

També en matèria del transport entre illes i sobretot de Mallorca cap a la Península, m'agradaria saber ja que vaig veure que també formava part de la seva conselleria, quines són les expectatives immediates sobre aquest tema.

Pel que fa al Parc de Ses Estacions, sembla ser que ha dit que l'ajuntament ho pensa posar en marxa d'immediat, si se sap quan acabaran, supòs que cap al 99, i també si l'arribada de trens i autocars es té previst que continuï essent a aquest parc, abans del parc, fins a la Plaça d'Espanya, si ho tenen decidit i coordinat amb la seva conselleria.

També s'ha parlat de les concessions, s'ha dit que s'havia unificat a un moment determinat les concessions, i això és així, el que passa és que crec que es varen donar concessions molt bones a determinada gent i d'altres se n'han quedat unes de tan dolentes que els són poc rendibles, m'agradaria saber si pensen, de qualque manera, deixar sense transport determinats pobles de l'illa o si pensen ajudar les empreses a poder-ho dur o si pensen fer una reconsideració d'aquestes concessions, de manera que siguin rendibles per a tothom; perquè, si no, molt probablement hi haurà dificultats a molts de termes municipals.

I també m'agradaria saber si van coordinades les diferents conselleries del Govern, de manera que quan a un municipi, li diuen: "A partir d'ara, vostès dependran de l'hospital de Palma, de Son Dureta; ara, a partir d'avui dependran de l'Hospital de Manacor", i no es posa en qüestió si, sanitàriament o hospitalàriament, és millor, però si es té en compte tot el que això comporta paral·lelament, perquè en aquests moments hi ha municipis als quals s'ha canviat l'hospital, que tenien un transport adient entre el seu municipi i ciutat, però que, amb aquest canvi, aquest transport no existeix en aquest moment, i es troben, realment, amb dificultats perquè n'hi hagi.

Crec que tot el Pla de Mallorca es troba en aquesta situació de dificultat en matèria de transport, i que s'hi hauria de fer qualque cosa, encara que fos amb microbusos, per solucionar l'anada a centres sanitaris, a PAC, especialistes i també a l'Hospital de Manacor.

Aquestes són les nostres preguntes al conseller i al seu equip.

(El Sr. Vicepresident substitueix el Sr. President en la direcció del debat).

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Per respondre, té la paraula el Sr. Conseller.

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

Miri, les directrius d'ordenació del territori no són d'aquesta conselleria però sí d'aquest govern, del qual jo form par.

Jo crec que el conseller de Medi Ambient fa feina amb la màxima rapidesa en totes les dificultats que suposa, això sí, tenir aprovades les directrius. No puc dir en quina data ho té previst el conseller, perquè supòs que aposta ha passat per aquí, perquè li puguin demanar aquesta qüestió. Però a ningú no escapa la dificultat que és tenir unes directrius d'ordenació del territori. Em pareix que té Navarra, el país basc, no sé si Catalunya, unes directrius, i Canàries. Per consegüent, con és fàcil, però de totes maneres crec que està en marxa.

El que li puc dir és que nosaltres, lògicament, pensam que el Pla director de carreteres que es va aprovar inicialment, l'hem d'aprovar, l'hem d'aprovar. Jo no sé quina data tindrà el Pla director. S'hi està fent feina. Però, el Pla director de carreteres, l'hem d'aprovar ràpidament perquè les necessitats ens desborden. És poder esperar el temps que faci falta per aprovar les directrius.

En aquest sentit, també dic que segurament, quasi amb tota seguretat, hi tornarà a haver una nova informació pública del Pla director de carreteres, per dues coses: una, perquè ha passat molt de temps, i l'altra, perquè s'hi ha introduït canvis que justifiquen, crec jo, una nova exposició pública.

La carretera Palma-Manacor es millora en el que es pot. Jo crec que s'hi ha fet inversions importants. I a llarg d'enguany, jo esper que abans de l'estiu, estigui acabada la millora que s'hi va començar fa una sèrie d'anys, que ha tengut problemes seriosos. Que té un problema els tercers carrils, quant que fa referència als accessos a les finques de pagesos, camins i casetes; coneixem aquest problema i hi ha una sèrie de punts que hem de millorar. Però del que no tenim cap dubte és que a una carretera per on passeja un trànsit, per un lloc o per l'altre, de més de 20.000 vehicles, difícilment, si no s'hi fan infraestructures com les que pensam, les quals tenim estudiades i amb conveni amb el ministeri, difícilment podrem solucionar el problema.

Per a l'autopista de Llevant, lògicament, no hi ha cap partida, perquè és dins el conveni amb el ministeri. Sí hi ha una partida per a expropiacions, aquests 1.125 milions de pessetes, o 1.135 milions de pessetes que hi ha, perquè l'aportació a les obres, que es faran mitjançant conveni, la farà l'Estat, tota, nosaltres no hi hem d'aportar res més que els projectes, això sí, els projectes i les expropiacions.

Pel que fa referència a la línia de tren Inca-sa Pobla, és el mateix traçat, la previsió que hi ha és el mateix traçat. No empram les estacions, és a dir, no sabem com arribarem a sa Pobla, si, pel fet que a sa Pobla la terminal hagi quedat on ha quedat, no sé si és bo o dolent, és l'única cosa que pràcticament ens queda per decidir. No emprarem l'estació de Llubí, la de Muro, tampoc, hi haurà un nou baixador, això sí, més pròxim al poble, però el traçat serà el mateix. Per consegüent, pensar avui en dia que puguin agafar nous pobles, no s'ha previst, sinó emprar el mateix traçat.

Pel que fa referència al parc de Ses Estacions, hi ha tres obres a fer: Una, a Son Rul·lan, la qual va contractar la conselleria fa una sèrie de mesos per als tallers de l'SFM, que hi tenguessin una cabuda, que és important, l'obra s'està fent en aquests moments. Hi ha el desviament de les línies fèrries, havia dit que a final d'enguany o principis de l'any que ve, l'obra es contractarà. I segons informacions que tenc, l'ajuntament, a través del consorci creat, pensa adjudicar en pocs mesos, també enguany, enguany l'any que ve, segurament serà l'any que ve, perquè és un concurs d'obra de projecte i obra a tot Espanya. No sé quan s'acabarà, però, com pot suposar, a nosaltres ens agradaria que aquesta obra s'acabàs dins el 98, però jo tenc els meus dubtes que dins el 98 es pugui acabar aquesta obra.

I la terminal d'estacions d'autobusos està dins el parc. On s'ha situada en aquests moments? S'ha situat entre l'edifici aquell que hi ha devora el pont del tren, la terminal d'autobusos, entre l'edifici aquell la rehabilitació del qual està aturada perquè s'ha dedicar a altres usos, i els dos edificis que es varen estotjar, com que la comissió de Patrimoni va estimar que s'havien de preservar com a element d'arquitectura industrial, i jo crec que n'hi ha un que complica molt l'existència d'aquesta terminal d'estacions, proposaré estudiar altres solucions, però la terminal d'autobusos està aquí, està a la plaça d'Espanya, està dins el parc.

Les concessions de línies regulars són les que són, és a dir, si en volen demanar explicacions..., el que passa és que sabem que n'hi ha que són deficitàries, i les deficitàries sí que tenen una subvenció de la conselleria; hi ha una partida, com havia dit, de 15 milions de pessetes per subvencionar línies deficitàries de transport regular. Per consegüent, si ens decidim per incrementar, que crec que sí, qualche freqüència d'aquest transport regular, segurament i possiblement hi haurà d'haver qualche subvenció més. Torn a repetir que les línies deficitàries estan subvencionades per la Comunitat Autònoma, a fi que la concessió almenys sigui rendible.

També, pel que fa referència a l'Hospital de Manacor, no hi ha cap partida en els pressupost, però li he d'anunciar que el nostre grup farà una esmena allà on s'aportaran, crec que un mínim, pels estudis que tenim, de 40 milions de pessetes perquè es pugui fer un transport des dels municipis afectats per l'hospital fins a l'Hospital de Manacor.

Tampoc no és tan fàcil com això, i li explicaré una cosa. Quan hi ha municipis que tenen una línia regular, per exemple Santa Margalida-Manacor, que aquesta existeix, lògicament, no hi podem posar un concessionari nou, té una titularitat, i això complica aquest servei, perquè una cosa és transportar passatgers i una altra, malalts; lògicament, si volem una bona comunicació entre l'hospital i el municipi, no just és el malalt, el malalt va amb un acompanyant, i aquest no el podem subvencionar a través d'una ambulància. Per tant, el tema és complicat, però sí que li dic que hi ha una esmena prevista pel nostre grup per la qual es donarà suport a una ajuda de 40 milions de pessetes, que crec que són els que fan falta, perquè el transport fins l'Hospital de Manacor sigui una realitat.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Vol replicar, Sra. Munar? Té la paraula.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Vull donar-li les gràcies per les explicacions i l'enhorabona pel parc de Ses Estacions. Creim que era fonamental que els autobusos poguessin arribar fins la plaça d'Espanya. I estam també encantats que almanco una de les nostres esmenes es pugui aprovar, que és la del transport al Pla de Mallorca, perquè realment hi és bastant necessari, així que hi coincidirem, almenys se'ns aprovarà una.

Pel que fa a l'autopista, m'ha confirmat el que creia, que no era un problema immediat, perquè es va fer el projecte i s'ha de signar un conveni per tal, almanco, de poder-la iniciar.

No m'ha contestat sobre el tema dels avions i les possibilitats que tenim de millora d'aquest transport amb la península.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Munar. Sr. Conseller, en contrarèplica, té un torn de cinc minuts.

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

És a dir, segurament aprovarem la nostra esmena, com és bastant freqüent i habitual, com toca ser. Per ventura, la seva és més atractiva i aprovam la seva o en fem una que reculli la de tots. Bé. El cert i segur és que no hi ha una partida en el pressupost per al transport a l'Hospital de Manacor, i n'hi haurà.

Pel que fa referència als nostres avions, tenim una discussió, com sap, amb Iberia i després, supòs, el ministeri, perquè supòs que haurem de recórrer a qui faci falta, per veure com acaba tot aquell tema dels *fokkers* i del transport d'una manera o de l'altra. Jo el que li vull dir és que, quan he parlat del Pla de transports, maldament no sigui una competència de cap conselleria, jo crec que sí que l'hem de contemplar com a estudis, el Pla de transports ha de contemplar aquestes possibilitats i aquestes necessitats que hi tenim. No sé com acabarà. Saben la nostra postura, mantenir-nos-hi, i crec que els vols entre illes i els vols a llarga distància sofriran qualche modificació, però crec que en aquest moment no es pot anunciar quina serà la solució definitiva, perquè podria enganar-la. La nostra postura és que s'hi mantenguin els reactors, i la discussió, com pot suposar, està més que servida.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

(Se sent música militar, la qual prové d'una desfilada que passa pel carrer).

Esper que puguem continuar amb aquesta sessió sense més problemes. Si de cas hi ha problemes d'audició, comuniquin-los a aquesta presidència.

En tot cas, en aquest moment, té la paraula el Sr. Grosske, en representació del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Posició de descans per a tothom.

La veritat és que no sé sobre quina cosa he d'intervenir, perquè no sé exactament quina és la naturalesa de la seva compareixença. Vostè ha dedicat la major part de la seva compareixença a explicar-nos uns plans, unes idees, uns projectes i uns objectius que de cap manera es reflecteixen en els pressuposts, ni quantitativament, ni a les xifres dels pressuposts, ni dins les memòries, dins els objectius que té cada un dels organismes que controla la seva conselleria. Jo crec que convé deixar això clar.

És a dir, jo estic supersatisfet que finalment sembli que aquest simple raonament que moltes vegades s'ha fet des de l'oposició, segons el qual s'ha posat l'èmfasi en el sentit que el problema era la saturació del cotxe privat i que això no s'arreglava només amb ampliar la xarxa viària per donar cabuda a aquesta sobresaturació, sinó que era necessari plantejar-se polítiques actives de transport públic i fins i tot planificar ordenadament el territori per ubicar-hi les infraestructures correctament i evitar desplaçaments, jo estic molt content que aquest raonament, de qualche manera, sembli que vostè comença a compartir i que ja es comenci a espantar, en el sentit de dir: "Si jo aplic el mateix criteri que he aplicat a la via Palma-Manacor de dir, a partir de tants milers de cotxes per dia, jo he de fer una autopista", per això, és clar, si vostè universalitza aquest criteri, li sortiran autopistes per molts més indrets que pels inicialment prevists. Vostè s'adona que això és una barbaritat i diu: "Ens hem de plantejar un pla de transport públic audaç", etc. I jo n'estic molt satisfet.

Vull fer constar, no obstant això, que això no està en el pressupost del 98, això està a la seva compareixença però no als pressuposts. No sé si la caiguda del cavall en el camí de Damasc s'ha produït després de redactar els pressuposts, no sé exactament de quan és aquest fenomen, però, en qualsevol cas, no era present en l'esperit dels qui han redactat aquest pressupost, perquè no s'hi diu res de tot això que vostè ha explicat.

Fins i tot en matèria d'ampliació de la xarxa de ferrocarrils, no hi ha ni una paraula dins la memòria dels Serveis de Ferrocarril de Mallorca, no n'hi ha ni una paraula, ni tampoc hi ha dotacions pressupostàries, no hi ha cap paraula concreta respecte d'aquest tema, com no sigui potenciar el servei de ferrocarrils, però potenciar, lògicament, pot tenir manifestacions molt diverses.

La veritat és que m'ha sorprès la seva compareixença, perquè hi ha hagut una compareixença sobre els pressuposts i una compareixença sobre projectes que no estan en el pressupost, malgrat que, evidentment, es poden discutir en el seu moment.

Bé, de fet basta veure les xifres globals de la seva conselleria, augmenten un 3'4% respecte del 97, per adonar-se que els pressuposts del 98 són uns pressuposts absolutament continuïstes respecte del 97. Això passa amb el total de la conselleria i passa pràcticament a la totalitat dels organismes que en depenen. Per tant, a cap d'aquests organismes que depenen de la conselleria es dona realment una passa qualitativa, un intent de superar anteriors situacions.

No hi ha res en aquest pressupost que ens faci preveure que hi haurà avanços significatius ni en transport, ni en ferrocarril, ni en cap altra matèria. Són, més o manco, uns pressupostos, amb matisos, molts semblants als pressuposts de l'any passat. És important remarcar això, i si no és així, m'agradaria que se'm demostràs on són presents tots aquests objectius en el pressupost.

Hi ha un (...) a fer, però, vaja, això no són compareixences on fer massa debat polític, perquè, el debat polític, ja tendrem ocasió de fer-lo quan es plantegin les esmenes, més aviat són compareixences d'aclariment de conceptes i de números, però, vaja, una de les notes que a mi m'agradaria ressaltar és que hi ha moltes coses a la seva conselleria que m'agradaria veure aviat fora de la seva conselleria, en mans dels consells insulars, i això va des de la política de patrimoni fins al tema del propi ferrocarril o el tema de les carreteres, el qual, per a nosaltres, com Esquerra Unida, són competències que, tan aviat com sigui possible, haurien d'estar en mans dels consells insulars.

Llavors, ja en pla d'aclariment de qüestions, m'agradaria, si pot ser, tenir les dades de la plantilla que hi hagi dedicada a aquesta inspecció tècnica per al compliment de la normativa estatal i autonòmica, dins el programa 43101, d'habitatge, és a dir, quina plantilla hi ha destinada a aquest objectiu.

Al tema de les barreres arquitectòniques, vostè hi destina 70 milions, 30 per a edificis de la Comunitat Autònoma. Seria molt més adequat que es destinassin recursos a fer complir la llei, és a dir, no té sentit que ja duquem tres anys de retard respecte dels objectius de la llei d'elaboració d'un catàleg, i és ver que no és de competència del Govern, a l'elaboració d'un catàleg de barreres arquitectòniques a superar. És ver que no és competència del Govern, però sí es competència del Govern procurar que les lleis es compleixin, i en aquest sentit jo crec que hauria de replantejar-se de qualche manera estimular de veritat els ajuntaments, els consells insulars..., implicar-hi totes les administracions, en definitiva, perquè aquest catàleg sigui una realitat, perquè, si no, el que fan les administracions, inclosa la conselleria, és destinar unes xifres totalment insuficients, perquè 70 milions es mengen tot d'una, a obres d'aquestes característiques, s'hi destinen recursos d'una manera una mica aleatòria, però realment no sabem ni tan sols amb quin problema real ens estam enfrontant. Per tant, m'agradaria més que es destinassin els recursos a fer complir la llei.

Bé, el Pla director de carreteres sortirà a informació pública, sempre està bé, és democràtic, és participatiu, però el Pla director de carreteres l'han fet vostès amb el Conveni de carreteres, és a dir, aquí és on són ja les línies, els objectius, les infraestructures, les prioritats, i de qualche manera això s'ha de dir, és a dir, que aquí es fa la política i després es fan els plans. Aquesta és la norma d'aquest govern, no de fa un any ni de dos, sinó de fa bastant de temps.

Quant al llistat d'obres, tant de construcció de carreteres com de manteniment, vostè n'hi ha afegides unes quantes respecte de les que figuren a la memòria, pel que fa a construcció de carreteres. M'agradaria, si pogués ser, almanco perquè constàs en el *Diari de Sessions* que s'eixamplàs una mica més, el que han dit de construcció de nova carretera, a la memòria, és aproximadament menys d'un terç dels recursos que hi ha destinats. M'agradaria un llistat una mica més ample amb els recursos per a cada infraestructura, i també si hi ha obres, particularment interessant el tema de manteniment, s'exposassin, com a mínim perquè en quedi constància.

Quins recursos hi ha per al carril de bicicleta, una pregunta concreta.

Un criteri, el tema de manteniment ja és reiteratiu en aquest tipus de compareixences. A nosaltres ens sembla molt insuficient, i ho lamentam.

I crec que quant al tema de carreteres, ja estaria arreglat amb això, és a dir, els llistats de les obres més importants, una mica més ampliat i els recursos en carril-bici.

M'agradaria saber realment quants doblers pensen dedicar a aquest objectiu que es plantegen en el pressupost de millorar la informació als usuaris, tot el que vostè ha explicat, que és una de les queixes principals dels propis usuaris, com accedir a la informació de les línies, trajectes, horaris, etc. Quins recursos pensen emprar en això.

Jo aquí tenia una sèrie d'observacions que van en la línia del que he dit abans, és a dir, per a línies deficitàries, més o manco s'hi mantenen les quantitats de l'any passat. No es veu, realment, una millora significativa en aquest terreny.

Respecte del tema de l'Ibavi, veig que hi ha, així mateix, entre despeses financeres i amortització del deute, 1.100 milions de pessetes. M'agradaria saber quin és el deute viu de l'Ibavi en aquest moment, si pot ser.

I també el desglossament d'aquest capítol set, aquests 674 milions del capítol set, una mica les grans línies de desglossament d'aquest capítol.

M'agradaria saber quina serà la inversió en patrimoni del sòl per a l'any 98, comparada amb la de l'any 97.

I vostè, efectivament, respecte de les dades que figuren en la memòria, hi ha afegit més o manco els principals objectius, quant a habitatges als diferents pobles i illes, i jo crec que ha millorat bastant la informació, de la qual disposàvem fins ara.

I també, de l'Ibavi, m'agradaria una mica de desglossament del pressupost d'ingressos.

I amb això i les observacions fetes, no tenc res més a dir. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Té la paraula el Sr. Conseller per contestar.

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

Gràcies, Sr. President. Em pareix que he manifestat que afegirem al pressupost una sèrie de coses, les quals després comentarem, a mesura que en fem els comentaris.

Pel que fa a la línia de SFM, és clar, vostè no s'ha llegit tot el pressupost, i jo ho entenc, jo just m'he llegit el de la meua conselleria.

A descripció d'activitats hi ha una partida, a la pàgina 65, que diu "Realització de projectes constructius de la línia Inca-sa Pobla i execució de les obres. Una vegada realitzats els estudis corresponents i analitzada la demanda de viatgers i la rendibilitat de la línia, es preveu la reobertura de la línia Inca-sa Pobla". Això està en el pressupost, no m'ho invent, sinó que està en el pressupost per a 1998. Com que SFM té capacitat d'autofinançament, aquells 1.500 de pessetes, 1.200 milions, 1.300 milions de pessetes d'inversió per a la línia Inca-sa Pobla es finançaran d'aquesta manera. Com deia vostè, sap que SFM té dues partides, que estava en la Direcció General de Transports, però que també té un endeutament de la pròpia capacitat d'endeutament de l'empresa, que farà possible aquesta Inca-sa Pobla, i, per tant, ja ho he dit, a la pàgina 65 del pressupost hi ha aquest objectiu traçat com a inversió a fer dins els objectius d'SFM.

Torn a repetir també que és cert, però també crec que ho he manifestat, que nosaltres pensam presentar unes esmenes que donin cabuda a una sèrie d'objectius nous que no estan en el pressupost original, les quals faran possibles ajudes a aquesta millora del servei regular per carretera dels autobusos.

No treim ara la discussió cotxe privat-autopista, l'autopista, o si amb això podrem evitar les autopistes. Crec que la deixarem per a una altra ocasió, perquè tendrem moments per discutir-ne, d'això, i també si als consells insulars han d'anar les carreteres i tot això. Segurament, amb el temps i una canya, serà una de les conselleries, crec jo, que pot ser que desaparegui, i que allò es passi als consells insulars. No discutiré ara sobre això perquè tampoc no és el moment. El que és clar és una cosa, lògicament, que, per les inversions a fer avui en dia en noves infraestructures tant en tren com en carreteres, no interessa en absolut als consells insulars tenir aquesta competència, els interessarà en el moment que aquestes infraestructures estiguin fetes. Això ha passat a Canàries, allà on un conveni, també de carreteres, permet millorar substancialment les carreteres, i després ja, quan ha passat a la fase de manteniment, els cabildos són qui en durà la gestió. Qualque dia ho podrem plantejar, però això no... No ho sé. No crec que tampoc hàgim de discutir sobre aquesta qüestió, perquè també serà motiu de discussió en el seu moment.

La plantilla d'inspecció d'habitatges no la sé.

Sr. Bartomeu, li deman que la prepari, perquè si la sap...

Un arquitecte i dos aparelladors, em diuen, ho comprovarem, però jo no sé exactament quina és.

EL SR. PRESIDENT:

Un momentet, si hi ha qualque aclariment a fer, facin-lo després que acabi el Sr. Conseller, a efectes de gravació, perquè després no saben qui es cadascú.

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

Després el director general l'hi podrà aclarir, perquè jo no sé la plantilla que hi ha dedicada a inspecció d'habitatges, perquè no la sé, a posta hi ha el director general també.

Quant a barreres arquitectòniques, 30 milions, 70 milions; jo crec que són necessàries i imprescindibles aquestes xifres, per dues coses, perquè la de 30 milions per a edificis de la Comunitat Autònoma i els 70 per a ajuntaments i consells, el problema que hi ha no és que siguin insuficients, és que en aquests edificis és molt difícil col·locar la infraestructura perquè no hi hagi barreres arquitectòniques, el Teatre Principal n'és un exemple, el conec bé, va ser el Consell Insular de Mallorca..., i altres edificis, com la Direcció General de Carreteres, que són edificis vells, no són edificis nous, avui en dia un edifici ja es fa fora barreres arquitectòniques, però avui els edificis vells són realment difícils i, per consegüent els projectes són complicats, s'hi ha d'anar al darrera, i jo crec que si no hi ha aquestes ajudes i aquestes partides, realment no es faria. Si hi ha aquestes partides, jo crec que ens comprometem a fer-ho, sé que costa molt perquè, a més, normalment, són edificis històrics, després la Comissió de Patrimoni també hi posa entrebancs, que és la seva obligació. No obstant això, crec que les partides són necessàries i que no es poden tocar. Si les dediqués una altra persona..., cada grup polític fa allò que creu.

Del Pla director de carreteres, com he dit, segurament, amb quasi tota seguretat, s'obrirà una nova informació pública. Jo crec que és bo per aquells motius que he contemplat, és a dir, com que fa molta estona que s'ha aprovat, que no és un motiu, però sobretot les petites modificacions o les modificacions importants que hi ha hagut justifiquen, creim, una nova informació pública.

Pel que fa a pressupost de carreteres, li he dit que en construcció hi ha un pressupost de 4.475 milions de pessetes, n'hi havia 1.125 dedicats a expropiacions, i bé, canvis de serveis, modificar les assistències tècniques i obres (...). Quines són les obres? A Mallorca, com he dit, segurament, les anualitats, les noves a contractar: Ramal de Son Valentí, a la via de cintura; la millora d'accessos a la via de cintura, Son Hugo ha d'estar connectat dins la via de cintura; els accessos a Alaró, és un projecte que fa estona que tenim; la variant sud d'Andratx i els accessos a s'Arracó. Això a Mallorca. A Menorca: Ronda de Maó, al final, acabar la ronda de Maó. I a Eivissa: Ronda nord de Sant Antoni. A més d'això, els accessos a Bendinat per l'autopista de ponent, és una necessitat important, i també el pas superior de la carretera de Sóller, a la rotonda del polígon, el polígon d'Asima just té dues rotondes que es congestionen a les vuit del matí i a la una o a les dues, i és necessari fer alguna cosa en aquest sentit.

Podríem allargar la relació d'obres, el que passa és que després, per exemple, hi ha prevista la variant del port de Pollença, la il·luminació de la via de cintura, el condicionament Inca-Muro-Llubí, és una carretera que vostès coneixen i, per consegüent, crec que necessita un bon condicionament, i la Sóller-Deià, i variant de Can Picafort. Són projectes que podríem concretar, el que passa és que el pressupost arribarà on arribarà i tallaren on puguem. A Menorca: Ferreries, Migjorn, Mercadal, Migjorn i desdoblament..., no. I a Eivissa: Santa Eulària, Sant Rafel, i Eivissa, Santa Eulària. Són obres noves, projectes nous de construcció.

Fora parlar i fora comentar el conveni de carreteres (...) quant al que és conservació i explotació, amb un pressupost de 1.407 milions de pessetes; en millora del terra, 250 milions; en seguretat vial, 250 milions; conservació (...), 250, i explotació, 250.

Quines obres hi ha? Hi ha trams intermedis, per a l'anualitat del 98, de la carretera C 715, la carretera Inca-Sineu. Aquestes ja estan en execució, aquestes que he comentat, els trams intermedis de la C 715, d'Inca a Sineu. I a contractar: Campanet-Alcúdia, Campos-Colònia, Campos-sa Ràpita, Petra-Sineu, Montuiri-Sant Joan-Petra, Pollença, ronda de Porreres, Consell-Binissalem. Això quant a millora del terra.

Reforços del terra: Maó-Ferreries-Ciutadella, anualitat del 98. A contractar: Mercadal-Fornells, Ferreries-Migjorn, Alaior-Mercadal. I a Eivissa i Formentera, els trams intermedis de la C 713. A Formentera també hi ha la intenció de contractar la PM 280, Ca Mari-Es Caló, i la PM..., entre el quilòmetre sis (...) -Ca Mari. Per consegüent...

En seguretat vial, hi ha la possibilitat del Pont dels anglesos, a Muro; el pont damunt el torrent de Bunyola; l'ampliació del torrent de Can Barbarà; una ronda a sa Pobla. Projectes que podríem fer, ampliació del pont des torrent, tancament de la PM 334 i de la PM 324, la intersecció de l'hotel Galatzó, la ronda del Pou nou de Porreres, la ronda de sa Pobla, Portol-Santa Maria, Lloseta-Alaró, ronda de Can Pastilla-Palma, etc. El que passa és que duim tants projectes avançats, com toca que faci una direcció general de Carreteres, perquè és lògic que els projectes estiguin (...) pràcticament en un any, però tot això són obres que podem fer, de les quals hi ha previsió.

I a Menorca, el carril bici de ses Salines-Fornells, la ronda d'es Castell i la il·luminació d'accés al port de Maó.

Per consegüent, son obres que, en conservació, li he comentat.

Quant a carrils bici, hi ha un projecte que farem conjuntament la Conselleria de Turisme i la de Foment, amb un pressupost de 100 milions de pessetes, en el Pla. Sé que n'hi ha un contractat a Menorca, de Fornells, i, per consegüent, la inversió que es pensa fer quant a carrils bici és de l'ordre de 200 milions de pessetes.

També hem de fer possible aprofitar la millora de camins veïnals que fa la Conselleria d'Agricultura i, per què no, parlar amb el Consell Insular de Mallorca perquè qualche carril bici d'aquests coincidirà amb qualche carretera del Consell, o amb qualche camí, per sumar esforços, i jo crec que això és positiu, i en aquest cas així es farà.

Pel que fa a aquell capítol que vostè ha dit, on no ha vist cap partida, d'infraestructures per a autobusos, per a distintius... Sí, hi ha una partida de 30 milions, a transport hi ha una partida de 30.606.000, 30 milions, per dotar, per ajudar, una partida nova, em pareix que serveix per a tota una sèrie d'actuacions que hem dit que hem de fer per millorar el servei de regulars per carretera mitjançant autobús.

I entram dins Ibavi. Vostè me'n fa una sèrie de preguntes, de l'Ibavi, i jo li contestaré les que tenc a mà.

El deute de l'Ibavi a 31 de novembre d'enguany era de 1.746 milions de pessetes, això és el que em passa el gerent. 1.746 milions de pessetes.

Després mirarem això del capítol set.

En sòl, hi ha per fer 210 habitatges a Palma; 160 habitatges en es Pil·larí, i 450 habitatges més en sòl. Sap que la política de sòl no és fàcil, no just per a nosaltres, sinó per a la gran majoria de comunitats autònomes, perquè has de disposar de sòl urbanitzable, i a partir d'aquí poder fer tot un procés difícil, el qual normalment s'ha de fer a Palma, l'aprovació general de la qual ha dificultat aquesta política, però les previsions que hi ha són destinar 98 milions de pessetes a aquesta dotació per part de l'Ibavi en matèria de política de sòl.

Pel que fa referència als ingressos, d'ingressos patrimonials... Bé, hi ha en transferències corrents, 281 milions de pessetes; d'ingressos patrimonials, d'interessos per terminis ajornats, 90 milions de pessetes; interessos dels dipòsits, 40 milions de pessetes; en lloguer dels habitatges, la previsió són 90 milions de pessetes; la previsió de venda d'habitatges és de 2.459 milions de pessetes; de cofinançament, 135 milions de pessetes, i una partida de reintegraments de préstecs concedits al sector públic, reintegraments, (...) de l'habitatge, 50 milions de pessetes; en préstecs hipotecaris, 2.910 milions de pessetes, i en fiances, 410 milions de pessetes.

I ara m'agradaria trobar el capítol set. Si no hi tenen inconvenient, el gerent d'Ibavi, si els pareix bé, els en donarà l'explicació pertinent, perquè ara, en aquest moment, no el trob.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula, en aquest moment, el gerent d'Ibavi, Sr. Marcos.

EL SR. GERENT D'IBAVI (Sr. Isidor Marcos):

Si se me permite, Sr. Conseller, le había pasado una nota. La partida de 700 y pico de millones de pesetas, del capítulo siete, o 674, no es una partida ni física ni financiera, es una partida contable, como consecuencia de la adaptación que se ha hecho de la estructura presupuestaria de empresa pública al presupuesto administrativo.

De manera que ¿qué es lo que hay detrás de la partida de 674? Pues hay la diferencia de los... o los incrementos de, digamos, los aprovisionamientos o de las existencias, las viviendas que se venden menos las viviendas que quedan en existencia más la previsión de pérdidas del ejercicio más la autofinanciación más, o menos, las diferencias de deudores y de acreedores.

Repito que es una partida contable, y yo comprendo que puede inducir a confusión cuando se sitúa en el capítulo siete, además con la denominación de que parece que el Ibavi está dando transferencias a particulares.

Posiblemente, en esta partida, yo creo que tendríamos que hacer un esfuerzo en los próximos ejercicios con la Conselleria de Economía para darle una adecuada situación. Es más bien una partida financiera, una partida de capítulo quinto del presupuesto de gastos, que no existe en la estructura presupuestaria, pero repito que no es una partida real, es una partida contable, posiblemente se traduzca al final, simplemente, en una disminución de la tesorería, en una disminución de deudores. No existe ninguna transferencia de capital que haga el Ibavi a particulares.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Marcos. Vol continuar, Sr. Conseller?

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

Just un aclariment, per acabar, i és que apart de les previsions que hi ha previstes en matèria de sòl per al 98, hi ha totes unes actuacions en marxa que són en matèria de sòl. A Palma, Son Fortesa, un solar de 6.545 metres per a 100 habitatges; a Palma, es Pilari, aquesta que hem comentat; a Felanitx; a Petra; a Eivissa, i a Ciutadella. Total, comptabilitzen un nombre total d'habitatges de 446 habitatges en una superfície de 62.700 metres quadrats.

EL SR. PRESIDENT:

Ara sí que ha acabat?

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

Sí, sí.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Vol replicar, Sr. Grosske? Té la paraula per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Ni els consumiré ni crec que doni peu a la contrarèplica del conseller.

Jo volia agrair-li l'esforç de donar resposta a totes les preguntes plantejades. Insistesc que no he plantejat aquesta intervenció com un debat sobre les qüestions de fons, i únicament en descàrrec meu respecte del tema de l'ampliació de xarxa viària, vull dir que no figura ni en els objectius generals de la conselleria (secció 17), ni en els objectius realment dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, i només al final, en la descripció d'activitats, *patapam!*, hi ha, efectivament, el tema de sa Pobla-Inca. La veritat és que, per una ampliació que fan, jo, a l'hora de fer la memòria, hi hagués donat una mica més de bombo, a aquest tema, i és un consell que els don.

De tota manera, insistesc que s'hi fa esment d'aquesta actuació puntual, però jo crec que s'hi troba a faltar una visió més global del tema, la qual jo crec que vostè en part ha anunciat amb el Pla de transports, el qual, evidentment, ha de contemplar aquests tipus de qüestions.

Però hi ha tota una sèrie de coses que contínuament planegen sobre les expectatives dels ciutadans, bàsicament, d'aquesta comunitat en matèria de ferrocarril. Vostè n'ha esmentada una, la manera com s'engirgolaria la comunicació amb Manacor, ferroviària, que si per Inca, que si per Palma. Hi ha el sempitern tema de l'aeroport, de la universitat, i jo crec que un objectiu clar de la conselleria hauria de ser, i que hauria de constar així en els pressuposts, estudiar aquesta qüestió i aclarir definitivament aquestes incògnites. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller, en torn de contrarèplica...

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

Gràcies. Si l'any que ve som conseller, compraré un bombo, i li puc assegurar que en donaré de bombo... Si hem fet el tren fins sa Pobla i continuem el de sa Pobla-Alcúdia, idò, bombo a rompre.

El que va passar és que una sèrie d'objectius... Com he dit, aquesta discussió que s'ha plantejat en matèria de transports al principi, bé, i positiva, crec que ha estat conseqüència d'una cosa sobretot, vostès em discuteixen, ho han posat damunt la taula, que nosaltres posam autopista fins Manacor i prolongació d'autopista, i, a conseqüència del conveni de carreteres i autopistes, es crea una discussió que, per ventura, l'any passat no s'havia creat, és cert, això és cert, i les coses són com són.

I de la reflexió d'aquesta discussió, que és avui en dia al carrer, cada setmana, jo puc assistir a una taula rodona, i quan no és una taula rodona, és a una revista. Per consegüent, tenc capacitat per conèixer què pensa la gent, han sortit una sèrie d'objectius. La meua opinió és que no hi hagués Conveni de carreteres ni autopistes, no hauríem parlat d'això, segurament avui en dia haguéssim fet menys cas d'aquesta situació. Jo parl amb el cor a la mà. És cert, i també és cert que hem de fer una sèrie d'esmenes per millorar substancialment el que pensam que hem de millorar, i aquesta discussió ha estat bona. Afortunadament, anunciar que farem una autopista, suposa posar en marxa tota una sèrie d'activitats. Va passar el mateix que amb la incineradora de Son Reus, mira per on.

Posam en marxa la incineradora de Son Reus i començam a parlar de reciclatge. És així. Jo sempre he dit que els llocs on es recicla més, és on més s'incinera, i això és història perquè..., les coses són d'aquesta manera.

Per tant, és cert que hi ha coses que haurien de figurar en el pressupost original, però li dic que figuraran en el projecte final de pressupost, perquè nosaltres mateixos estam disposats a presentar una sèrie d'esmenes que contemplin el que li he comentat, el que li he dit.

També hi ha una partida suficient per posar en marxa el Pla de transports, cosa que també comentava abans. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Per part del Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, té la paraula el seu portaveu, el Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades i senyors diputats. Sr. Conseller, també ens hem de sumar d'entrada a l'agraïment per la presència i sobretot per l'aclariment que es dona a les dades, no tots els consellers són tan explícits i tan clars a l'hora de donar les dades.

En tot cas, d'entrada, una discrepància, nosaltres no creim que el debat sobre els números sigui àrid, ben al contrari, és que ens interessa el debat sobre els números, i d'allò que estam cansats és del debat sobre les paraules, que no reflecteixen els números després. Nosaltres voldríem fer un gran debat sobre els números d'aquest pressupost, ara, comprenc que, en ser tan magres, vostè prefereixi parlar de futuribles i, d'alguna manera, passar per damunt d'aquesta migradesa que avui ens presenta per pressupostos de l'any 98.

No entrarem, la veritat, en les discrepàncies sobre el model de transport, perquè són públiques i notòries, no d'ençà hi ha Conveni de carreteres, no d'ençà hi ha autopista de Llevant, de molt temps enrera i de molts anys abans, i, si no, repassi les esmenes que s'han presentat als pressupostos per part del Grup Nacionalista d'ençà hi ha autonomia, i fins i tot abans que hi hagués autonomia; jo l'inst que les cerqui a hemeroteques, hi veurà quina ha estat la defensa del transport públic, abans i després.

I és perquè hi ha una sobresaturació, en la qual tampoc no entrarem, però que es coneix cada dia.

Ja li ho han dit, i vostè mateix ho ha reconegut, el model d'autopista de Llevant significarà autopista a Portocristo, autopista Alcúdia-Pollença, autopista Alcúdia-Artà, autopistes per tot perquè els cotxes continuïn creixent, i jo li faria una primera pregunta: Amb quin percentatge creix el nombre de matriculacions? No s'ha estancat, creix el nombre de matriculacions.

Bé, tampoc no entraré en la planificació. Voldria fer-li un parell de preguntes molt concretes, però no em puc estar, després de sentir la seva intervenció, de criticar també la racionalitat del procés: Conveni de carreteres per triar quines són les principals carreteres, les més necessàries, i es fa bilateralment, sense coneixement d'aquesta cambra, sense el coneixement de la societat, sense cap mena de participació pública.

Se'ns diu que després hi haurà un pla director que tornarà a venir a exposició pública, el qual ja queda, d'alguna manera, completament condicionat per aquest conveni, i només després hi ha un Pla de transports, una de les línies del qual serà el transport per carretera, i només després hi haurà unes directrius d'ordenació del territori, i no dubtam que en les quals es fa molta feina, molta feina, perquè les feines imaginatives, i les feines dels dofins i de les àrees voladores, jo crec que són feines importants per a l'estratègia i el procés de desenvolupament d'aquest país, i que realment hi arribaran, després de tots aquests processos i de tota aquesta reflexió, que s'haurà produït debades.

La veritat és que, Conveni de carreteres, zero pessetes. Això és el que nosaltres veim avui en aquests pressupostos, ni previsió, que una previsió no mata ningú, perquè una previsió, tots n'estam convençuts, d'ingressos o una previsió de despeses, fins i tot vinculada a la Llei de pressupostos, no hauria estat; doncs, veim que no s'atreveixen, a hores d'ara, a finals del mes de novembre, com a mínim, o quan es presentaren a finals d'octubre, a presentar aquesta entrada d'ingressos.

La veritat és que vostè ja ens fa parlar o ens fa entrar dins un debat de posteriors esmenes, i després ja, més enllà encara, posteriors actuacions de la conselleria l'any 98 desvirtuen el debat de pressupostos, en el qual, amb números i damunt papers, és on nosaltres hauríem de poder parlar amb vostè sobre quins son els plantejaments de la conselleria.

Vostè ens duu una migradesa absoluta, en la qual baixa la inversió en carreteres, una inversió que, paradoxalment, o pel que diu moltes vegades el Partit Popular respecte del Grup Nacionalista, consideram migrada, insuficient i absolutament insignificant, tant en conservació com en construcció de noves carreteres, i sembla que ens ve a parlar d'una altra cosa.

Nosaltres creim que les conseqüències d'una manca de transport públic ens està duent també a aquesta situació, i tornam a trobar-hi les mateixes inversions, nosaltres hi trobam les mateixes, perquè si s'hagués incrementat a Inca la freqüència, un tren cada quinze minuts..., com així la gent d'edat no agafa autocar i no agafa tren? No és tan mal d'explicar, miri la comoditat, miri com es circula, i per què és que no hi ha trens amb molt més horari i amb més bonificacions? Creim que això ajudaria molt a desembussar...

Aquestes terminals d'autobusos, terminals de tren, crec que fins ara no comencem a sentir a parlar seriosament. I ja li dic la inversió, tota la resta creim que ha quedat clar, que ens ha quedat una mica més embullada encara és la de SFM. Ens agradaria que fes un esforç, perquè hi ha tants d'objectius i tan ambiciosos que no veim com es puguin fer amb aquests 1.000 milions de pessetes, bàsicament, 475 i 594 que se'ns plantegen. Ens agradaria saber aquestes actuacions sobre les estacions d'autobusos, aquestes estacions als tallers al Parc de Ses Estacions, si ens ho podria fer amb el detall que ha fet en carreteres i la resta d'actuacions que ens ha paregut molt precís i ens fa una idea més correcta d'aquestes actuacions de la conselleria, algunes d'elles ja anunciades l'any passat.

Una altra dada que tampoc no ens ha quedat prou clara és el tema de les expropiacions. Quina quantitat exacta falta en aquests moments, hi ha pendent de pagament d'expropiacions? I si hi ha una previsió del que suposarà també el pla de carreteres i les actuacions dins el 98 sobre expropiacions. Perquè vostè mateix ens deia que sí que les expropiacions del pla de carreteres i del conveni de carreteres entren dins les despeses de la conselleria. Per tant, ens agradaria saber amb quin temps fan comptes pagar-se. D'entrada, voldríem saber idò, concretant, què és el que es deu en aquests moments i un poquet la seva previsió d'aquelles expropiacions que es realitzin dins l'any 98 quan es pagaran, amb quin temps es pagaran?

Tampoc no entrarem en les despeses de l'Ibavi, creim que són absolutament insuficients, però, com a mínim, perquè creim que a Mallorca les polítiques de sòl són absolutament estratègiques i no només d'habitatge de protecció oficial, sinó molt més enllà, sobretot per la pressió de la demanda que hi ha de molta de gent externa no resident, i creim que hi hauria d'haver polítiques actives molt més ambiciosos. Això no obstant, creim que és un altre debat i els números ens han quedat prou clars amb la seva intervenció.

També coincidir en què la rehabilitació de patrimoni hauria de ser, ja és competència dels consells insulars, tot i que vostès es reserven les partides; façanes, molins, rehabilitació patrimonial i, en general, que tot hauria de passar a ser dels consells. Però vaja, per mirar d'aclarir-nos, ja que en això no coincidirem amb el Partit Popular, és a veure si les actuacions fonamentals més significatives d'aquesta rehabilitació de patrimoni les tenen previstes; i, concretament, en matèria de teatres, ens agradaria tant els de Maó com els d'Inca, a veure si hi ha ja una previsió quantificada d'aquestes actuacions. I d'altres que puguin resultar significatives.

Per l'altra banda i per últim, ens agradaria saber si hi ha alguna actuació prevista en matèria de *manteros* si hi haurà o no una major inspecció, si està previst algun reforçament o alguna actuació específica en aquesta matèria per part de la conselleria.

I confio, per últim, Sr. Conseller, que no ens passi igual que amb l'incineradora, ja que vostè ha utilitzat el símil i perquè crec que va ser molt encertada, amb el representant d'Els Verds amb un debat que va tenir amb vostè, que vostè va començar a xerrar, vostè sí que va començar a xerrar de reciclatge quan es va xerrar d'incineradora, i va començar a fer actuacions jo diria que de maquillatge quant al que significava l'incineració i encara ara estam en operacions absolutament insignificants i ridícules, pel que significa el reciclatge, i absolutament impactants, decisives, fonamentals i realment clares en matèria d'incineració. No voldríem que amb l'autopista i el transport públic ens passàs el mateix, que vostè anàs a veure les estacions dels trens i anàs a veure-les i ens fes estudis, mentre ens faci l'autopista, l'autopista sí, 30.000 milions de pessetes; ara, el tren, mirar-ho, una estacioneta feta neta, llevar un poc la pols de les parets, i això creim que seria realment traslladar la seva experiència, que li va anar molt bé, jo li vull reconèixer, com a mínim el Govern balear va rebre els cops de l'incineració, però vostè, president del consell insular, trop que se'n va sortir prou bé de donar una nova imatge al tema del tractament de residus. Però ara vostè està al Govern també, serà molt difícil veure com ens distribuïm els bons i els dolents en aquesta pel·lícula. I en tot cas, confio que no sigui la seva intenció, sinó que realment vulguin apostar pel transport públic i confiam que hi hagi una de les esmenes que vostès mateixos plantejaren, després d'haver vist que s'han equivocat amb el plantejament d'aquests pressuposts, i duran una empena important del transport públic que aquest pressupost, el que vostè ens presenta, el du dins el mateix que ja teníem els altres anys. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

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

Sí, Sr. Alorda. A vostè se'm fa difícil contestar-li perquè vostè sempre surt per tot el contrari, és a dir, és que jo podria fer també una intervenció tan demagògica com la seva i ara que Mallorca recicla, amb vostès, com és que no han augmentat; és a dir, escolti, no facem demagògies barates perquè no ens condueixen a res i més a una compareixença, ja les farem en els plens on tothom podrà dir i podrà contradir, hi haurà la premsa i totes aquestes coses, però vostès reciclen una animalada ara, eh, ara que tenen vostès la responsabilitat demostren que fan exactament el que fèiem nosaltres. Aleshores, deixarem la demagògica, perquè a vostè és que li agrada la demagògica, és un especialista, amb la qual cosa, cadascun és com és i per consegüent no tenc res a dir.

Les xifres no són magres, clar que sempre poden ser millors; jo conec el pressupost de la comunitat i conec el pressupost dels consells i sé el que feim i sé el que faran vostès també i no faran miracles perquè els pressuposts són els que són. I realment, en carreteres i en transports, doncs miri, 9.000 milions de pessetes, més Ibavi, jo crec que la política no és dolenta i els pressuposts no són dolents, com tampoc no és negatiu que a la línia Palma-Inca s'hi hagin invertit 3.300 milions de pessetes en tren. I vostè diu: i vostès podrien posar freqüències cada quinze minuts; clar, i cada deu que en podem posar i a més podem posar un senyor, un negre que ens venti; i què vol que li digui. Si a un Palma-Inca hi ha vint freqüències diàries, anar i tornar, crec que, i s'ha millorat i s'han fet les inversions que s'han fet, dir que no s'ha fet res per exemple en aquesta qüestió crec que és faltar a la veritat, i vostè ho sap perfectament.

Bé, les inversions en tren, com que tota la resta, el pla director de carreteres, i plans directors, bé, ja en parlarem. Però miri, les inversions en tren. Son Rul·lan, 354 milions de pessetes; anualitat de compra del tren, l'anualitat que hem de pagar, 153 milions de pessetes; la rehabilitació de l'estació d'Inca, 110 milions de pessetes; obres de reubicació de l'estació de Palma, 385 milions de pessetes; i obres de l'edifici del pont del tren i autobús, 210 milions de pessetes; automatització de la línia, 100 milions de pessetes; millora de la seguretat, 15 milions de pessetes.

Li hem dit que la línia Inca-Sa Pobla que pensam contractar dins el mes d'abril-maig del 98 serà via endeutament, i per consegüent avui, que hi ha una partida de 10 milions de pessetes, lògicament les inversions són de 1.500 milions de pessetes entre el 98 i el 99, doncs la novetat grossa se l'endurà el 99 perquè enguany suportam ja 1.000 i busques de milions de pessetes amb tota una sèrie d'inversions, i per consegüent està prevista aquesta partida; a més ve una partida de 6 i de 5 milions, total fa un muntant de 1.348 milions de pessetes d'inversió de SFM.

Les expropiacions, paper que m'ha passat el director general, que té una partida de 1.135 milions de pessetes; li he de dir que s'ha sanejat enormement els darrers anys i no sé el deute que queda pendent amb interessos, no li puc dir. Lògicament li tendré preparada perquè supòs que serà una de les coses que discutirem en el ple, però si hi ha qualche cosa pendent, que n'hi ha, el deute amb interessos, i que a mi també m'agradaria veure sanejada aquesta qüestió perquè els interessos ens puguen; el que passa és que hi ha vegades que quan hi ha disconformitats, estam pagant expropiacions de fa una sèrie d'anys i això fa que no sigui automàtic. Es paga i la intenció és pagar amb un màxim de dos anys, com a màxim dic, les expropiacions que es faran. No sé la xifra exacta que ens queda pendent, li dic que s'ha sanejat bastant, pens preparar aquesta dada per si a vostè li interessa, però no queda més, principalment dins el deute que queda, o desavinences entre expropiacions i carreteres i propietaris i deute amb interessos que no sé quin és el muntant.

En rehabilitació, el teatre de Maó està subvencionat per la conselleria, hi vàrem aportar, em pareix, devers 100 milions de pessetes o 98 milions de pessetes. El d'Inca em pareix que no, ara, de totes formes, si es demana, doncs nosaltres no tenim cap inconvenient, perquè si el patrimoni val la pena i l'estudiam, doncs no tenim cap inconvenient; jo que sàpiga no hi ha petició, i si n'hi ha, doncs l'estudiarem. Però dir que el teatre de Maó està subvencionat des del principi d'any, dins el 97 es va fer una aportació de l'ordre de 100 milions de pessetes.

Pel que fa referència als "manteros", sí, hi haurà un increment d'inspectors i, a més, es té la intenció de sumar els esforços de la Conselleria de Turisme, de Transports, de Guàrdia Civil, hi ha hagut reunions en aquest sentit, perquè sabem que tornarà a sortir quan vénen les temporades baixes, quan ve l'Insero, aviat començarem aquesta qüestió. Quan desapareix el turista de les zones, comença a sortir aquest problema i per consegüent pensam que no tan sols basta una part important del control, vostès saben que és municipal, és a dir, la Llei de publicitat dinàmica obliga també els tiqueters i els ajuntaments a prendre una actuació positiva i activa en aquesta qüestió. I per una altra part, per part de turisme i de transports, sumaran esforços, s'incrementarà el número d'inspectors, no vull dir si controlar totalment perquè això és difícilíssim, però sí que és necessari dur una política activa també en inspecció de *manteros* o *antimanteros*, com li vulguin dir, perquè realment serà una qüestió que se'ns presentarà el dia menys pensat.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Sr. Alorda, per replicar, té la paraula.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sr. President. També una altra vegada agrair i això sí que és cert quant que les dades són precises i concretes i sempre és molt d'agrar en les inversions saber-ne el detall. Lamentar el de l'expropiació forçosa, jo li agrairia que, fins i tot, si abans del debat o tan aviat com pogués prendre nota, ens fes arribar la quantitat, que si no fos a la pesseta, com a mínim que arribàs al duro, una concreció bastant prim mirada a un moment determinat de quin és el deute que hi ha en expropiació forçosa, tot i saber que hi pot haver temes litigiosos, ens referim a una certa panoràmica que vostès han de tenir, indubtablement, de l'estat de la qüestió en aquests moments, i a nosaltres ens interessaria molt tenir-ho.

Una altra dada que no tenc i que ens agradaria saber si la quantificada mai, i és el greuge de carreteres. És a dir, s'ha anat parlant i cada vegada en parlaven que era imprescindible el conveni de carreteres, nosaltres amb això hem coincidit plenament amb vostès, no coincidim amb les prioritats però sí amb el finançament des de l'Estat, i el que ens agradaria saber, com que el Sr. Reus ens parlava de 10.000 milions de pessetes/any i ens parlava i ens ho comparava amb Canàries, amb Múrcia; a nosaltres ens agradaria saber si hi ha qualche estudi per part de la conselleria del greuge en finançament estatal de carreteres i si això està anualitzat i si es va acumulant, si ens podria aventurar una xifra o també fer-nos-ho arribar si el Govern en compte.

En la resta evidentment no hi entrarem, lamentar que dades tan importants com el conveni de carreteres no s'hagin pogut discutir avui, com no es puguin discutir les inversions del SFM perquè parteixin d'un deute, que tampoc no es pressuposta, sinó que es deixa per a més endavant i, per tant, el gran debat de la política del 98, que és el debat de pressuposts, d'alguna manera es pinta amb més bona o més mala intenció, jo aquí ni tan sols m'atrevesc a quantificar-ho, probablement és un tema de calendari, més que res, però el cert és que no podem xerrar del 98 amb propietat amb els números que se'ns aporten.

I per a la resta només recomanar-li, el Sr. Rami ens deia que podíem anar en tren però també podíem anar en globus, jo, si vol ridiculitzar alguna cosa de la potenciació del transport públic per tren li recoman ser políticament correcte i la referència al negre no m'ha paregut molt oportuna, tot i que sigui frase feta. Per tant, en tot cas, ja que no han fet aquesta empenta i amb 30.000 milions de pessetes se'n poden fer moltes d'empentes, com a mínim cerqui una frase més afortunada per a la pròxima vegada. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller, el seu torn de contrarèplica.

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

Sí, molt ràpidament. És a dir, no sabem el dèficit en carreteres exactament quin és, per dues coses. En primer lloc, no mesclen Canàries i Balears perquè són realitats totalment diferents i un senyor que compara amb Canàries és no conèixer ni Canàries ni Balears; per consegüent jo crec que vostè coneix Balears almanco i per consegüent no val, ni Múrcia, és una altra història. Amb aquest dèficit de carreteres, clar, hi ha una valoració important que vostè toca saber, que no tenc per què saber-la jo en aquests moments, que és el dèficit en carreteres de les carreteres del consell, i aquí també hi ha molta d'història a dir, perquè 700 quilòmetres de carretera, que jo comprenc que la institució té moltes dificultats per fer una política inversora important, no li discuteix això, però aquest no l'he de quantificar jo, l'ha de quantificar vostè, nogensmenys s'està xerrant de carreteres i les carreteres tant són d'administració local, com autonòmica, com del consell insular; local en aquest cas, i aquest és un capítol crec que molt important i que pot pujar a molts de doblers, tant o més que les carreteres de la Comunitat Autònoma llevant les grans obres que vostès i nosaltres no discrepam, però hi ha carreteres que té el consell que realment necessiten inversió molt seriosa, i n'hi posaré una, Portocristo-Cala Millor és una obra que impressiona tal com està, i li torn a repetir que comprenc i no li criticaré que el consell no la pugui fer o tenguí dificultats per fer-la. Però vull dir que l'opinió meva, més o manco, per l'estudi que conec, les necessitats inversores en carreteres de la Comunitat Autònoma és de l'ordre de 100.000 milions de pessetes, 110.000-120.000 milions de pessetes.

I clar que després sempre es pot, és una xifra que mai no està tancada, perquè després podem posar carrils-bicis i podem fer més voreres i podem fer mil coses més i podem millorar la seguretat viària, hi ha mil coses; però la meva idea, la magnitud que tenc jo d'inversions, que tampoc, però també fetes a passes, perquè no es pot pensar que aquestes inversions es poden fer en tres o quatre anys, sinó tendríem col·lapsades totes les illes amb obres, i creariem un problema fins i tot a les empreses d'obres públiques si volguéssim avançar. Jo crec que aquestes inversions s'han de fer en l'ordre de 8-10 anys, són inversions que necessiten, per a les carreteres de la Comunitat Autònoma torn a repetir, necessiten unes inversions de l'ordre de 110.000-120.000 milions de pessetes, exceptuant les carreteres dels consells que són vostès que les han de valorar i que crec que també és molt important la seva col·laboració i la seva finançació. Si el consell té un bon superàvit bona cosa serà que hi dediqui doblers.

Bé, la resta, ja discutirem en el ple el que haguem de discutir.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. En nom del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula la diputada Sra. Barceló.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. En aquestes hores i amb quantitat de qüestions ja plantejades, intentaré no entrar en valoracions polítiques, en el moment que el conseller expliqui les quantitats pressupostàries i per tant em limitaré a fer unes preguntes molt concretes, deixant al marge, repetesc, aquestes valoracions polítiques que seran objecte del plenari i també del procés de discussió d'esmenes puntuals.

Respecte a política d'habitatge una pregunta, perquè el conseller va plantejar la reducció d'actuacions en matèria de sòl públic dins el pla quadriennal, és una sol·licitud, sabem que la conselleria l'ha feta, de reduir les actuacions a favor de la rehabilitació; saber si el conseller valora la necessitat de sòl públic, el paper de Gestur, que s'havia de plantejar com un agent d'actuació de sòl, si vertaderament algun dia es farà aquest pla estratègic de sòl públic a la nostra comunitat autònoma i quines són les línies d'ajuda que, com a pròpies i amb recursos propis, pensa tenir el Govern de la Comunitat Autònoma per complementar el pla de l'habitatge? Són qüestions que l'any passat el conseller es plantejava, que enguany dins el primer any d'actuació no s'ha fet i que enguany han com a desaparegut fins i tot del pressupost, per tant, en tema d'habitatge creim que d'alguna manera ha rebaixat els objectius, no?

Una altra qüestió que hi havia pendent és el tema de tota la tramitació de cèdules d'habitabilitat. Tenia en estudi un decret, no se n'ha tornat parlar més. Com està? Si vertaderament existeix o no existeix, però bé, ha passat un any des que es va anunciar i poca cosa en sabut més. Per tant, aquestes preguntes al tema d'habitatge.

I respecte a altres partides del capítol 7 d'aquest programa, convenis de rehabilitació amb els ajuntaments, aquests 70 milions de patrimoni, si hi ha algunes qüestions compromeses o no. I per altra banda, també tot el que feia referència a si dins el programa, bàsicament patrimoni de l'església, de famílies i institucions sense ànim de lucre, aquí es continuarà el decret que regulava els ajuts a claudres, declarats de parc bit, o si és una línia acabada o se'n pensen plantejar de diferents i específiques i també si hi ha qüestions compromeses de manera *a priori*.

En el tema de carreteres hi ha les expropiacions, és una qüestió que l'any passat també havien de donar per tancada, amb 1.500 milions de pessetes; veim que continua el deute. I a més, dues altres qüestions que l'any passat ja es varen dir que tornam estar igual: el pla de carreteres amb exposició pública, l'any passat a la compareixença li vàrem demanar, des del Grup Socialista, se'ns va dir que es faria, que segurament hi hauria una informació pública, que ho intentarien, estam igual; i amb el conveni, a zero pessetes. Aquesta és la realitat. Per tant, a partir d'aquí què li demanam? Dins aquesta partida d'inversió hi ha 1.000 milions ens ha dit amb incidència tècniques, no ens ha dit assistències tècniques que es pensen contractar, si hi ha pressupost previst. I després, del que queda, quines són les quantitats globals ja compromeses per a programes o construccions plurianuals ja iniciades a anteriors exercicis i quina és, per tant, la quantitat que hi queda per a contractació d'obra nova del 1998, al marge d'aquest futur conveni de carreteres que, evidentment, ens agradaria conèixer i debatre en el moment que es presenti i es firmi.

Per tant, en carreteres poca cosa nova, en conservació de carreteres tampoc no li demanarem massa més coses; s'han anat especificant quines eren les inversions.

I en matèria de transports una qüestió, sobretot pel que fa referència a Menorca. Allà és necessària la política d'unificació de concessions, si no hi ha un programa, evidentment el que és la millora de les estacions i el que és la informació, si després no hi ha línies per agafar bàsicament serà una política ben tirada. La informació hi és, les estacions estan ben en el centre del poble, el que passa és que no tenim línies, aquesta és la realitat, ni estan adequades als horaris normals de la gent. Per tant, aquí fa falta vertaderament una execució política, que ens agrada que s'anuncii o, com a mínim, es vegi amb preocupació, però bé, no ens basta d'entrada fer publicitat, sinó que vertaderament la possibilitat d'existència de transport públic sigui una realitat. I més també lligada per tot el que fa referència al món turístic quan s'assenyala que a Menorca és impossible, si no es lloga un cotxe, moure's dins una illa. Aquesta és la realitat que tenim, per tant açò ens obliga o aboca a un nivell de trànsit considerable, el que són uns mesos punta d'estiu i que vertaderament no justificaria ampliacions molt més grans de carreteres.

Aquestes són les preguntes concretes i per tant, al marge, repetesc, de valoracions polítiques, que el temps ens agafa. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Barceló. Sr. Conseller, té vostè la paraula.

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

Bé, és a dir, si le pareix seré esquemàtic perquè hi ha un poc de pressa. És a dir, jo crec que no es pot reduir la política en sòl públic, si es va reduir va ser per circumstàncies que feren impossible fer la política que haguéssim volgut fer nosaltres en sòl. El paper de Gestur, per consegüent, no, nosaltres volem fer una política ambiciosa en matèria de sòl, amb les dificultats que això suposa, perquè després hem de trobar un sòl urbanitzable disponible i que no és fàcil, i principalment la seva actuació ha de ser dins Palma; és a dir, no vull dir que de Menorca no es pugui fer, per posar un exemple, però a Palma ja és molt difícil. El paper de Gestur crec que és fonamental per fer possible una política de sòl públic, això és la meva opinió.

Recursos propis per al Pla d'habitatge, per a rehabilitació d'habitatges hi ha 200 milions de pessetes, pel Decret balear que són més emprats perquè pràcticament aquesta partida s'esgota sempre, no així la partida disponible dins el Pla Quadriennal de l'Habitatge, que no és tan engrescadora per als qui la usen, i les cèdules d'habitabilitat s'han allargat molt perquè hem tengut més pegues amb el consell consultiu que amb els consells insulars. De totes maneres, esper que al proper Consell de Govern puguem dur ja a l'aprovació el nou decret de cèdules d'habitabilitat que sé que està negociat amb els consells insulars, i per tant, serà un tema que jo mateix ja desitj veure'l aprovat d'una vegada per totes.

Dels 70 milions destinats a patrimoni em sembla que no hi ha res compromès, sí dels 190 milions del Pla 10, precisament perquè és un Pla 10 i ja hi ha una partida bastant important compromesa, deuen ser més de 120 milions de pessetes, clar els plans 10 tenen aquestes coses, arriba un moment que estan compromesos. Li puc dir que dels 190 milions d'aquesta partida, n'hi ha de l'ordre dels 120 que ja hi estan.

Sempre hi haurà partides d'expropiacions, si feim carreteres noves, sempre tendrem una partida de l'ordre de 1.000 o 2.000 milions de pessetes, no ho sé, i lògicament amb el nou conveni de carreteres, que el veuran, supòs que sí que el veuran, tots els veurem, serà una partida a incrementar. És una dada que no la hi puc proporcionar, no li puc dir què és el que ens queda exactament, però com que m'he compromès amb el Sr. Alorda, i sé que m'ho demanarà procuraré estar ben informat i passar-li aquesta informació.

El pla de carreteres, sí, s'aprovarà, esper que el Ministeri d'Hisenda li doni el vist-i-plau, sé que del Ministeri de Foment ja té totes les benediccions que necessita, quan arribes ja a l'acord a què hem arribat i després a l'aprovació definitiva, són durs, és dura aquesta gent perquè firmar un conveni de 57.000 milions de pessetes, és lògic que ho siguin, i sé que ja no les dificultats que puguem tenir dins el Ministeri de Foment que ja no n'hi ha cap, em consta, ho sé cert, i d'Hisenda estan a punt d'emetre el seu informe. Per consegüent, esper que aviat el puguem tenir i puguem parlar del conveni de carreteres, de totes les obres que inclou i de la seva finançació perquè lògicament com que 57.000 milions són de l'Estat no són dins el pressupost nostre, és a dir els doblers els proporciona l'Estat, no som nosaltres. N'hi podríem posar, però realment no els podem ni gastar, no són doblers que arriben a la Comunitat Autònoma, contractarem les obres i es pagaran les obres. Així va el conveni.

En assistència tècnica hi ha una previsió dins aquests 4.000 milions de pessetes, de 300 milions de pessetes d'assistència tècnica, devers 300 o 200 i busques, 300 milions de pessetes, precisament pel que ens ve damunt.

En obra nova de carreteres de l'ordre de 1.500 milions de pessetes, podem contractar dels 4.000 que n'hi ha.

Efectivament, pel que fa referència a unificar concessions a Menorca, la política de Menorca ha de ser la mateixa que a Mallorca, i una imitació de la d'Eivissa que ens aquest cas sí que ens han agafat avantatge, perquè dona uns bons resultats.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies Sr. Conseller. Sra. Barceló té vostè la paraula per replicar.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Només una qüestió. L'any passat es van especificar molt bé per part de l'Ibavi, per exemple dins Palma la tipologia d'habitatges que es construïren de cada tipus, enguany no ho hem trobat dins el pressupost, s'ha donat la xifra global però si en tot cas ens ho poden fer arribar encara que són xifres molt àrides, però estaria bé que ens ho poguessin fer arribar als grups parlamentaris durant la tramitació d'aquest pressupost. Gràcies.

És a dir si són habitatges de protecció oficial en règim especial, en règim general, habitatge taxada, etc.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Barceló. Vol contestar?

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

No, no, la hi farem arribar. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En nom del Grup Parlamentari Popular, té la paraula el Sr. Juaneda. Té vostè la paraula.

EL SR. JUANEDA I CABRISAS:

Gràcies, Sr. President. Supòs que agrairan que sigui breu, i ho seré tant que només consumiré el temps necessari per agrair al conseller i als càrrecs de la conselleria que l'acompanyen, la seva compareixença i l'exposició que ha fet de tots els projectes de la conselleria per a l'any que ve, i també per dir-los que aquests pressuposts tenen el suport del nostre grup, del Grup Popular, sense perjudici que durant la tramitació parlamentària es puguin valorar per part nostra algunes propostes que sorgeixin d'altres grups sempre que es facin amb el rigor i la seriositat que requereixen les restriccions pressupostàries i la política de contenció de la despesa que duim a terme. Per tant, agrair-li una vegada més la seva presència i reiterar-li el suport del nostre grup. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

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

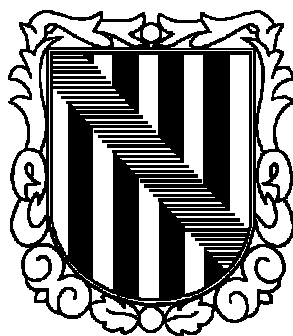
Sí, ara tenc ganes de fer una exposició de mitja hora perquè ...

(Rialles)

Dóna gust haver de contestar en aquesta situació. Gràcies, Sr. Juaneda, crec que no podria ser d'altra manera, i efectivament com a grup crec que hem de fer una sèrie, jo form part del grup també i per consegüent, hauria de parlar d'aquí baix, hi ha una sèrie d'esmenes que s'han de reflectir, les passarem i les estudiarem per donar suport a aquest transport, a aquesta potenciació del transport públic que crec que és necessària i fonamental. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Abans d'aixecar la sessió, agrair la compareixença del Sr. Conseller, dels alts càrrecs que l'han acompanyat, a tots vostès, moltes gràcies. Havent esgotat l'ordre del dia, 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