



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 1998

Número 57

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

Sessió celebrada dia 4 de novembre del 1998, a les 12,30 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES:

1) De l'Hble. Sr. Conseller de Foment, del responsable de SFM i del responsable d'IBAVI, per tal d'informar sobre el Projecte de llei de pressuposts de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1999 (RGE núm. 4580/98).

1686

EL SR. PRESIDENT:

Bon dia, comença la sessió de la Comissió d'Hisenda i Pressuposts, relativa a la tramitació dels pressuposts de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1999. En primer lloc, demanaria si hi ha substitucions.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Sr. President. Francesc Triay substitueix Francesc Antich.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment, del responsable de SFM i del responsable d'IBAVI, per tal d'informar sobre el Projecte de llei de pressuposts de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1999 (RGE núm. 4580/98).

Passarem, idò, a la compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment, Sr. Joan Verger i Pocoví, per tal d'explicar els pressuposts de la seva conselleria, que ve acompanyat dels alts càrrecs següents: secretari general tècnic, Sr. Joan Seguí i Perelló; director general d'Arquitectura, Bartomeu Abad; director general d'Infraestructures, Joan Ramonell; gerent SFM, Joaquim Campuzano; gerent de l'Ibavi, Isidor Marcos; i cap del departament de Carreteres, Fernando Moscardó.

Per informar sobre el tema, té la paraula l'Hble. Sr. Conseller de Foment, Joan Verger i Pocoví.

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

Gràcies, Sr. President. Si els sembla, anirem desgranant els pressuposts d'aquesta conselleria, a través de les direccions generals pertinents, comentant el que jo crec que són les xifres importants que puguin necessitar una explicació i després em sotmetré a les intervencions i als aclariments que puguem fer.

Començant per la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, el capítol 1 té un muntant de 94 milions de pessetes, no crec que tenguí cap dada important a haver d'explicar. El capítol 2 té una partida de 6 milions i és per arreglar l'edifici laboratori que hi ha a la carretera de Manacor, és una partida que pot cridar l'atenció. I el capítol 4, una inversió, un muntant de 15 milions de pessetes, 15.900.000 pessetes per donar suport al programa Europeu i també pagar les taxes corresponents a les cambres de propietat urbana. Del capítol 6 d'aquesta Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, hi ha una partida de 30 milions de pessetes que ha de donar suport a les barreres arquitectòniques dels edificis de la Comunitat Autònoma i una partida de 24 milions de pessetes que és per fer, per ampliar el laboratori que hi ha també a la carretera de Manacor, a l'entrada de Palma i que ho necessita.

Una partida de 18 milions de pessetes al capítol 7, que és per fer front als interessos del Pla Mirall, com formant part del consorci de Palma, i una partida de 50 milions de pessetes per eliminar barreres arquitectòniques a edificis públics d'ajuntaments i consells, així com també una partida de 100 milions de pessetes per a rehabilitació de patrimoni històric a ajuntaments o a edificis propietat d'administració local, creim que és una partida important; 65 milions de pessetes per al Castell d'Eivissa, per a la seva rehabilitació i 200 milions de pessetes per donar suport al Decret 112 de rehabilitació d'habitatges, decret autonòmic de rehabilitació d'habitatges, i 210 milions de pessetes, també, per a la rehabilitació de patrimoni d'acord amb el conveni que es té amb l'Església per al patrimoni de l'Església, 400 milions de pessetes són ..., 400 més una partida de 40 que hi ha posteriorment, que són per donar suport al Pla quadriennal d'habitatge, de l'any 99, així com 300 milions de pessetes per a rehabilitació de façanes del Pla Mirall, de la resta del Pla Mirall de façanes de les Illes Balears. En total, la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge té un pressupost de 1.613 milions de pessetes, que no crec que tenguin més comentaris a fer. Quant als ingressos tampoc no són dignes de cap comentari especial.

Pel que fa referència a la Secretaria General Tècnica de Foment, amb un pressupost global de 640 milions de pessetes, just la partida 64000, que és de 32 milions de pessetes, projectes i estudis, campanyes, publicitat, etc., etc., és l'única partida que crec que mereix un comentari a haver de fer.

Pel que fa referència a planificació i construcció d'infraestructura en carreteres, ho comentaré a continuació, dir que aquests pressuposts no contemplen el conveni de carreteres que té la Comunitat Autònoma amb Madrid, és a dir 8.050 milions de pessetes no figuren en aquest pressupost, però en aquests moments ja s'estan licitant o es licitaran les següents obres del conveni: desdoblament Palma-Son Ferriol, variant de Vilafranca, variant de Capdepera, variant de Santa Eulàlia i variant nord de Ciutadella. Això està en marxa, la licitació d'aquestes obres les fa el Ministeri i, per consegüent, res d'això no apareix en aquest pressupost, i ja entrant a la planificació i construcció d'infraestructures en carreteres, capítol 1, crec que no és digne de comentar, 93 milions de pessetes, i el capítol 2, té un muntant de, bé, no sé exactament quin és, ara, però és igual, 28 milions de pessetes.

Al capítol 3 hi ha una partida de 150 milions de pessetes que és per a interessos de demora, i al capítol 6, una partida important de 1.500 milions de pessetes per pagar expropiacions, pagar expropiacions, i els volia donar l'evolució dels darrers anys del que s'ha fet en aquesta qüestió, el 95 es varen pagar 805 milions de pessetes, en matèria d'expropiacions; el 96, 1.324 milions de pessetes; el 97, 1.443 milions de pessetes, i crec que es va fer una netejada important d'expedients que hi havia, no vull dir retardats, però bé, diguem-los com vulguem, i enguany, el 98 ens trobam que la xifra arriba als 152 milions de pessetes perquè realment comença a estar bastant bé aquesta partida. Enguany, la xifra és de 1.500 milions de pessetes perquè, lògicament, amb el conveni de carreteres amb l'administració de l'Estat, el nombre d'expropiacions augmentarà.

En infraestructures i béns destinats a ús general, una partida de 2.100 milions de pessetes en els quals les obres previstes per al 99, fetes per la Comunitat Autònoma, és la connexió de la carretera 719, amb la PM-1 per Bendinat, és una unió que hem de fer que crec important i necessària; la ronda de sa Pobla, l'accés a s'Arracó, una variant del port de Pollença, un pont al torrent de Bunyola, la ronda nord de Sant Antoni d'Eivissa, el carril lent de la ronda nord de la ronda de Maó, la carretera Valldemossa-Esporles, accessos a Lloseta i la variant d'Andratx sud, i Santa Eulàlia-Sant Rafel. El muntant global d'aquests projectes que he anunciat de nova construcció, necessaris, és de 3.000 milions de pessetes, i als pressuposts n'hi ha 2.100, lògicament no totes les obres s'acabarien dins el 99, i les anualitats de 2.100 milions de pessetes cobririen perfectament obres noves que són aquestes que ja els he comentat.

El muntant total d'aquest capítol, de planificació i construcció és de 3.919 milions de pessetes, com vostès saben. Pel que fa referència a la construcció de la infraestructura de carreteres, manteniment, planificació i construcció, és aquesta xifra, i conservació i explotació de la xarxa de carreteres també és un capítol important, allà on el capítol té un muntant de 679 milions, el capítol 2 no té cap xifra important, 38 milions de pessetes, i el capítol 6 són 2.000 milions de pessetes que es destinen a conservació i explotació de la xarxa de carreteres, jo crec que és bo també que coneguem un poc quines són les previsions que tenim en aquesta qüestió, perquè sempre és important.

Hi ha a Mallorca millora de ferms a la via de cintura, pensam que és bo que les capes de rodadures es facin amb àrids que compleixin les determinacions que hauran de ser importats de la Península, els de la capa de rodadura, perquè, per desgràcia, els àrids d'aquí, són massa antirelliscants, tenen massa poca duresa, s'espanyen molt aviat i això provoca un problema seriós. L'experiència que hem fet a les costes de Xorriç crec que ha estat positiva i bona, no hi ha hagut afortunadament, tal vegada ha estat una casualitat, però la veritat és que no hi ha hagut més accidents i, per consegüent, a la majoria de carreteres, allà on el trànsit sigui molt elevat o on la situació geogràfica ho aconselli, com pot ser una carretera de muntanya o vies de cintura, crec que l'ús d'aquests àrids o fítics, crec que és una bona solució i maldament encareixen un poc les carreteres o les revisions de ferms, crec que és una postura intel·ligent, crec que s'ha de fer, i en aquest sentit, el primer projecte que és la capa de rodadura de la via de cintura, és un dels projectes que es volen reconsiderar, la reposició de ferm, el mateix que a la carretera Campos-Colònia, Campos-sa Ràpita, Pollença, a la carretera 710, la ronda de Porreres i la carretera Inca-Manacor.

A Eivissa i Formentera, la reforma dels ferms, els trams intermedis de la carretera 731, la carretera La Canal, Cala Savina-Cala Mari i Cala Portinatx, es pensa fer reforma de ferms. I a Menorca, Alaior-Mercadal, Ferreries-es Migjorn.

En seguretat vial, de Mallorca tota una sèrie de projectes d'enllumenat i rotondes que no els comentaré, però si algú hi té interès els hi puc passar, el mateix que a Eivissa, Formentera i a Menorca. I després hi ha una sèrie de gestions de gestió directa, d'arreglar clots, etc., etc., i també tota una sèrie de projectes de *costes y costas*, de jardineria i manteniment, de senyalització ordinària, que això faria que el pressupost de tots aquests projectes, si els duaguéssim tots, que tampoc no és possible dur-los a terme, pujaria a més de 2.500 milions de pessetes, però que, amb aquesta previsió de 2.000 milions de pessetes, en principi, creim que podem donar una solució important, ja, a molts dels problemes que tenen la conservació i explotació de la xarxa de carreteres.

En ordenació i inspecció de transports, el capítol 1 també té un muntant de 111 milions de pessetes, no crec que mereixi cap comentari especial.

Al capítol 2 hi ha una relació per a serveis nous, serveis d'aeronàutica i marítims, en 10 milions de pessetes, crec que és important. La partida anual de cobrir el dèficit de SFM de 366 milions de pessetes, així com també una partida al capítol 4, d'ordenació i ordenació de transport, de 56 milions de pessetes per a manteniment de línies de dèbil trànsit i la subvenció al transport a l'hospital de Manacor, així com també una subvenció de 15 milions de pessetes per a subvencions al transport per a la tercera edat.

Dins aquest mateix capítol, hi ha una partida de 283 milions de pessetes, que és una aportació a SFM, per a inversions, i un capítol de 65 milions de pessetes per subvencionar la millora d'autocars i camions de vehicles, sobretot aquells que permetin una major facilitat d'accessos a persones amb mobilitat reduïda, que es fa a través del Decret de 24 de juny del 1998. En total, dic, ordenació i inspecció de transports té un pressupost de 962 milions de pessetes.

El transport marítim i activitats auxiliars crec que, exceptuant la partida de 15 milions de pessetes, per subvencionar els transports entre Eivissa i Formentera, no mereix més comentaris.

I m'agradaria fer uns comentaris puntuals a les dues empreses que depenen d'aquesta conselleria, que són SFM i l'Ibavi.

Els objectius de SFM ja els coneixen, són coneguts, per consegüent no crec que ara haguem de fer una detallada descripció del que es pensa fer, però vaja, en resum és la revisió de les obres de la reobertura de la línia Inca-sa Pobla-Alcúdia, la primera fase, tram Inca-sa Pobla, l'adquisició i ampliació del material mòbil com a conseqüència d'aquesta reobertura de línia d'Inca-sa Pobla que es farà l'any que ve i lògicament tota una sèrie de realitzacions d'estudis i projectes que s'han de dur com a conseqüència de la prolongació posterior, per exemple, d'aquest mateix traçat fins a Alcúdia, sa Pobla-Alcúdia, i altres estudis que té en marxa, des de SFM o des de la conselleria, la inversió global de SFM, les inversions reals del 99 són de 3.205 milions de pessetes, 2.075 en el projecte Inca-sa Pobla, la reubicació de l'estació de Palma i de la reforma de l'edifici del pont del tren, així com d'estació d'autobusos, això és una inversió de 400 milions de pessetes, l'estació de Inca ja està adjudicada, la de Palma es troba en fase d'adjudicació, acabam el projecte, l'adjudicarem amb molta rapidesa. Hi ha 150 milions de pessetes destinats a automatització de la circulació, els 50 milions de l'estació d'Inca, 500 milions previstos per al material mòbil com a conseqüència de l'ampliació del tren, i lògicament dotació de serveis administratius a Son Rullán com a conseqüència del trasllat que es farà un dia d'aquests i que és motiu de polèmica amb els treballadors, 10 milions de pessetes, total, dic, les inversions de SFM són de 3.205 milions de pessetes.

El pressupost d'aquest servei, en despeses de personal són 240 milions, despeses d'empreses, de compres, 146, despeses financeres, 80, inversions reals, 3.250. Total SFM té un pressupost de despeses de 3.771 milions de pessetes. I d'ingressos, per taxes i altres ingressos, 185 milions, transferències corrents per cobrir el dèficit, 366.900.000, ingressos patrimonials, 15 milions, transferències de capital, 283 milions, i variacions de passius financers, o sigui deute, 2.921 milions de pessetes.

S'estudia, perquè crec que és important també, a part, dic, del projecte de nou traçat o d'estudi de possibles traçats entre sa Pobla i Alcúdia, no es descarta ni s'ha de descartar en absolut el nou traçat que puguin dur fins a estudiar la possibilitat que el tren arribi a Artà-sa Pobla, maldament el 99, el que és clar és que no hi ha partides inversores, en aquest capítol més que el de manteniment de l'estació de Manacor, que ho necessita, i saber realment, conèixer les possibilitats i els estudis pertinents, com es va fer abans d'emprendre les inversions en la prolongació del tren d'Inca fins a Alcúdia.

Pel que fa referència a l'Ibavi, que és l'altra empresa que depèn d'aquesta conselleria, podríem entrar en objectius estratègics, si volen vostès, però tots els coneixen i els tenen escrits, per tant jo m'estimo més donar una sèrie de dades objectives per poder fer els comentaris pertinents. El pressupost en capítol 1 és de 187 milions de pessetes, en capítol 2 hi ha una partida, un muntant de 166 milions de pessetes, d'altres tributs que són llicències municipals, ibis, etc., etc., s'ha reduït, és a dir, ens trobam amb una partida de 50 milions de pessetes, l'any passat crec que eren de 80 i busques; de reposicions mantenim la xifra de 50 milions de pessetes de reparacions, a reparacions la mateixa xifra. Per consegüent, dir que el capítol 2 té un muntant de 166 milions de pessetes.

En despeses financeres, interessos, hem passat de devers 500 i busques de l'any passat a 384 enguany, com a conseqüència de la baixa als interessos, i el capítol 6, que són inversions, 5.061 milions de pessetes serà la inversió que farà l'Ibavi en habitatges, que després passaré a detallar. Una amortització, també, de 4.328 milions de pessetes, en total fa que el subprograma de l'Ibavi sigui de 10.127 milions de pessetes.

No sé si val la pena entrar en el capítol d'ingressos, perquè vostès el coneixen, però dir just que capítol 4 són 174 milions de pessetes, són subsidiació de préstecs, en ingressos patrimonial, 222 milions de pessetes; en vendes, 5.300 milions de pessetes; i després hi ha una partida de 50 milions de pessetes que són amortitzacions de préstecs, d'un préstec que es va fer amb motiu del Polígon de Llevant. Total, dic, ingressos i despeses en 10.000 milions de pessetes.

Creo que és important saber un poc els habitatges que s'estan fent, com es fan, com es liciten i quines es construeixen, perquè crec que és una dada important. Hi ha 23 habitatges a es Secar de la Real, iniciades; 76 habitatges en illes C1 de Son Gisbert, iniciades; 71 també a Son Gisbert i 60 a Son Gisbert, iniciades aquestes obres; 3 projectes al Polígon de Llevant, aturades, conseqüència de la discussió que tenim amb els veïnats, Polígon de Llevant les Ànimes, Polígon de Llevant Mèxic i carrer Fe, amb 42, 47 i 30 habitatges. També a Son Gisbert tres promocions més, als solars E2, E3 i E4, amb 40, 40 i 44 habitatges; i a punt de licitar també 177 habitatges i 162 habitatges a Son Gisbert al solar C2 i D2, es licitarà això, projecte i obra; i 210 habitatges a es Rafal.

A la part forana, tenim en marxa 28 habitatges a Inca, a es Blanquer; 27 més a es Blanquer; 17 a Lluçmajor; les de Valldemossa no estan en marxa, estan previstes, però no hi ha res en marxa; 44 a Felanitx, iniciades; 18 a Petra, iniciades i 18 a Moscardi, que es redactarà o es farà un concurs de projecte i obra perquè així s'ha pensat.

A Menorca, he de reconèixer que tenim un problema seriós, curiós, i és de falta de licitadors, a Menorca ens trobam amb la dificultat que no tenim empreses per dur a terme tota una sèrie de promocions que ja les hem licitades, les hem posat al mercat, però no hi ha manera ..., deuen tenir massa feina, això és el que ens passa, i com que el preu està taxat, lògicament tenim un problema seriós. Són 8 habitatges a Maó, 21 a Ciutadella, 9 a Ciutadella, 8 a Sant Lluís i 14 a Ferreries. I torn a repetir, a Menorca ens trobam amb un autèntic problema, d'empreses per dur a terme aquestes obres.

A Eivissa hi ha 48 habitatges a Eivissa Can Misses i 25 també a Eivissa Can Misses, el primer dels 48 habitatges sí que estan iniciats, els 25 habitatges, no.

I en matèria de sòl, a es Pil·larí feim una promoció de 60 milions de pessetes, si les moratòries no ho impedeixen entre una i l'altra, aconseguir que a es Pil·larí, tenir una actuació, dic, per valor de 60 milions de pessetes en una sèrie de solars que en aquest moment són urbanitzables, i ja veurem com acaben.

I aquestes són les grans xifres que jo els volia comentar, que els volia manifestar i que no sé si volen amb més ampliació o no, però la veritat és que pens que això és l'interessant i només em resta sotmetre'm als aclariments que vostès trobin oportuns.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller, per les explicacions que ens ha fet sobre els pressuposts. I abans d'entrar en el torn de preguntes, jo demanaria als portaveus dels diferents grups parlamentaris si podem continuar o si volen fer un recés, i de quin temps hauria de ser aquest recés. Podem continuar?

Grups parlamentaris que vulguin intervenir? Per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la diputada Sra. Maria Antònia Munar.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, agrair al conseller i als alts càrrecs, la seva presència aquí per explicar-nos el seu pressupost i felicitar-los pel tema de les inversions que es pensen fer, tant en matèria de ferrocarril, com en matèria de millora de les nostres carreteres, crec que realment haver-se atrevit al canvi d'àrids, ha estat una política valenta i molt positiva de la qual es venia parlant feia temps, i que semblava que era una mesura poc atractiva pel que podia significar de protesta de la gent que d'alguna manera té els àrids i que està molt vinculada amb tots vostès, així que enhorabona per la decisió, crec que és imprescindible i que no té per què afectar realment la nostra economia, donat que és tan sols la darrera capa la que s'ha de posar d'aquest material.

Dir-los també que seria interessant augmentar les partides destinades a jardineria, hi ha algunes carreteres que tenen aquesta matèria molt ben conservada i realment hi ha una gran diferència amb altres carreteres on no ho tenen. L'estètica varia molt d'una a l'altra, i tampoc no és una inversió de massa costs i, en canvi, la millora es nota molt.

Pel que fa a la carretera d'Inca-Manacor, que pensen arreglar els fermes, segons ha dit, se li va dir en una ocasió, crec que l'any passat, en aquesta mateixa compareixença, la necessitat d'una rotonda o una solució en el tema d'aquesta carretera Inca-Manacor a l'altura de Costitx, sé que la quantitat de vehicles de direcció Inca-Sineu i al revés, és molt superior a la transversal, però, o bé s'ha de fer una rotonda que avisi d'aquest encreuament o, si no, serà imprescindible fer una rebaixa de la carretera, perquè hi ha una manca total de visibilitat, hi ha hagut, des de l'any passat a enguany, dos morts, entre ells, el darrer produït per la mateixa policia, que va tenir un xoc amb un altre cotxe i la persona que conduïa aquest vehicle va quedar morta a l'instant, ja s'han produït dos casos i no seran els darrers, s'ha de donar una solució, o bé a través d'una rotonda o, si no, canviant el que es diu la "peralta" d'aquestes carreteres perquè no hi ha visibilitat quan les vol travessar i no el dona temps.

Pel que fa al tema del transport, també els vaig comunicar l'any anterior i s'ha solucionat crec que a qualque municipi, però no a tots, alguns del Pla encara no tenim resolt el problema, del transport cap a Manacor, i donat que sanitàriament es deixa de dependre de Palma i es depèn de Manacor, és imprescindible tenir un transport públic que ens dugui del Pla cap a Manacor.

Pel que fa a la inversió del tren d'Inca-sa Pobla ens agradaria saber exactament, per a enguany, quin pressupost es destina a aquesta inversió i si es pensa acabar ja en el 99 o es té previst que duri més temps.

EL SR. PRESIDENT:

Ha acabat, Sra. Diputada?

Gràcies, el conseller m'ha fet arribar la seva voluntat de contestar una volta acabada la intervenció dels diferents portaveus conjuntament. Pel Grup Parlamentari Esquerra Unida té la paraula ...

No sé si vol la paraula, Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Sí, sí.

EL SR. PRESIDENT:

Per favor, digui-m'ho. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida, té la paraula el Sr. Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Vegem, és una intervenció, evidentment, per treure informació dels pressuposts, i, en aquest sentit, maldament fem aquest esforç de brevetat, de sumar totes les intervencions i després contestar, a mi m'agradaria que no s'escapassin almanco el menor nombre possible de preguntes sense contestar.

Respecte d'informació, hi ha una primera qüestió que jo li voldria plantejar, la memòria de la secció 17, de la Conselleria de Foment, ha empitjor notablement, era una memòria bastant més informativa, bastant més extensa, que aportava més dades, prioritats, projectes, en anys anteriors que no en aquests, i així com es mantenen bones memòries, com és el tema dels SFM, jo crec que hi ha hagut una minva de qualitat i quantitat de la de la Conselleria de Foment, que crec que és de lamentar, perquè crec que en termes general, totes les memòries dels pressuposts, de les diferents seccions s'haurien de revaloritzar, sobretot tenint en compte que això no són uns pressuposts on ens venguin comparades les xifres del 98 i del 99, és a dir, les de l'exercici anterior i les del present, i, per tant, dificulta més l'anàlisi de la qüestió.

Hi ha una de les funcions, dins el programa d'habitatge, que és el tema del control de l'execució de la Llei de barreres arquitectòniques del 93, a mi m'agradaria saber si aquesta funció de control la conselleria l'entén com a constatació notarial de la catàstrofe o si realment hi ha una voluntat d'implementar les mesures necessàries per tal que aquesta aplicació sigui efectiva, aquí hi ha un esforç pressupostari, fins i tot, es parla de 30 milions en edificis de la Comunitat Autònoma, m'ha semblat entendre, m'ha semblat entendre que també hi hauria 50 milions per a edificis públics d'ajuntaments i consells. Bé, jo no sé, per exemple, dins aquests 30 milions què signifiquen, què signifiquen dins el conjunt dels edificis de la Comunitat Autònoma, quina previsió tenen vostès respecte a tenir uns edificis dependents de l'administració autonòmica sense barreres arquitectòniques, per a quin any s'ho plantegen amb aquest ritme d'inversions, m'agradaria que m'ho explicàs. I segona, si realment es veu, que es veu, que no es compleix la Llei de barreres arquitectòniques, no es plantejarien alguna iniciativa, fins i tot de caràcter legislatiu o normatiu que, de qualche manera, garanteixi el seu compliment? Per no parlar ja d'esforços suplementaris de caràcter pressupostari. És una pregunta que també li planteig, és a dir, el *timing* que vostès previst pel que fa a les barreres de la pròpia administració autonòmica, i segona respecte al compliment global de la Llei de barreres arquitectòniques.

Sobre la relació de projectes de construcció de carreteres i manteniment de carreteres, que ha dit "si volen, els ho pas", idò sí, ho volem, i si no li importa, passi'ns-ho, perquè efectivament és una relació feixuga per llegir aquí, tanmateix no pots valorar així, instantàniament la qüestió. Jo li agrairia que si pot ser, que a la major brevetat ens passàs aquestes relacions, de tal manera que ho poguéssim estudiar, i mirar si s'han de fer esmenes d'afectació, o el que sigui necessari fer per part de cada grup.

Respecte del tema de la renovació de la flota del transport regular per carretera, hi ha una partida, crec que a capítol 7, de 65 milions de pessetes, de transferències de capital a empreses privades. No sé si he sentit que era per adaptació de vehicles a la integració de minusvàlids, però com que a la memòria hi ha un dubte plantejat, que és si les subvencions per renovació de la flota s'havien de pagar des d'aquesta conselleria, i s'apunta també la possibilitat que es paguin des de la Conselleria d'Agricultura, Comerç i Indústria, doncs he de saber si des que han redactat la memòria cap aquí ja ho saben, qui ha de pagar això. És a dir, en una paraula, voldria saber si des d'aquesta conselleria hi haurà partida, hi haurà doblers, i amb quins criteris, per renovació de la flota d'autobusos de transport regular per carretera.

El tema del transport marítim és un tema que efectivament es toca poc. De tota manera hi ha una funció que és important, ens sembla a nosaltres, que és el tema de la inspecció del tràfic marítim a efectes d'activitat nàutiques esportives, etcètera. I clar, dins el programa no hi ha capítol de personal en inspecció. No sé si és que no es fa la inspecció, o si es fa amb un altre personal. M'agradaria una valoració respecte dels recursos amb què vostès compten per a això, perquè és una situació important a les Illes Balears per raons evidents, de desenvolupament de la nostra indústria turística, i el fet naturalment que som unes illes. És a dir, que és una qüestió que té més importància a la nostra comunitat que a d'altres, i m'agradaria saber amb quins recursos es compta, i si això es considera suficient per dur endavant aquesta funció amb solvència.

Respecte del tema de l'Ibavi, jo crec entendre que en funció d'aquests ingressos per les vendes es produeix l'amortització important de capítol de despeses. M'imagín que és aquesta la mecànica, que efectivament hi ha 4.300 milions de pessetes, que és pràcticament el 50% del pressupost, que va a amortització de préstecs, que m'imagín que és en funció del producte obtingut de les vendes. En tot cas, m'agradarien un parell d'aclariments: un, la relació de projectes de construcció d'habitatges, també si pot ser que ens pugui passar la relació per escrit, li agrairia; segon, dels 323 habitatges en règim especial que es plantejaven com a objectiu l'any 98, quants realment s'han executat, quin és el nivell d'execució de l'objectiu plantejat el 98, dit amb altres paraules; perquè per l'any 99 es planteja d'un objectiu bastant més ambiciós, es parla de 1.367 habitatges en règim especial, i volíem saber si hi ha habitatges de l'any anterior que no s'han arribat a executar, que estan dins aquests 1.367, i com està aquesta qüestió, així com la quantitat dels destinats a compravenda i a lloguer.

Després hi ha, es diu a la memòria, 98 milions de pessetes per solars. És una xifra que coincideix exactament amb els 98 milions de pessetes per solars que hi havia al pressupost del 98. No sabem si són els mateixos 98 milions i els mateixos solars, o si és simplement una constant dins l'assignació dels recursos, però és interessant esbrinar-ho.

I respecte del tema dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, per parlar d'un tema de personal que ara està evidentment d'actualitat, hi ha un increment de la massa salarial, es diu a la memòria, d'un 1'8%, i amb l'1'8% fan front a l'increment de la plantilla i a les necessitats derivades de l'ampliació de la xarxa és un 1'8% que ret moltíssim, perquè un 1'8% per increment salarial, increment de plantilla i ampliació de la xarxa, la veritat és que és un 1'8% al qual es treu profit. Ens agradaria saber on és el miracle dels pans i dels peixos, i sobretot quin és l'increment de la plantilla previst, que estava quantificat a la memòria del 98, i que no trobam quantificat a la memòria del 99. Per tant, quin increment de plantilla tenen previst als Serveis Ferroviaris de Mallorca l'any 1999? És una pregunta que hi ha un col·lectiu important de persones que els interessa molt la resposta, en una paraula.

Després hi ha un increment previst de les tarifes del 5%. Un 5% de les tarifes se suma al 5% que també es va anunciar al 98. Si les tarifes del tren van pujant un 5% cada any, estan pujant bastant per damunt de la inflació, i això ens situa en un horitzó a mig termini d'encariment significatiu d'aquestes tarifes. Nosaltres en principi no podem veure amb simpatia aquesta política, i ens agradaria saber quina és la intenció de la Conselleria a aquest nivell, és a dir, va pujant un 5% sistemàticament perquè es vol ajusta a algun horitzó que ens hauria d'explicar, o és una qüestió purament puntual d'aquests dos exercicis?

I després hi ha una qüestió: es parla d'anàlisi de creació de nous davalladors com a objectiu dels Serveis Ferroviaris de Mallorca. També hi havia una anàlisi de creació de nous davalladors a l'any 98 dins els objectius de la Conselleria. Ens agradaria saber de tant d'anàlisi quants de davalladors surten, és a dir quants en varen sortir l'any 98 i quants està previst que en surtin l'any 99. És a dir, si a part d'analitzar la qüestió, se suposa que és per arribar a executar-la a un moment determinat.

I la Sra. Munar els ha felicitat per l'increment en la inversió del ferrocarril. No seré jo qui contradigui aquest sentit de felicitar un esforç inversor que moltes vegades hem reclamat. Però aquest esforç inversor realment és un esforç dels que venguin darrere, perquè és un esforç que ve derivat cent per cent de l'increment del deute. És a dir, vostès fan un préstec de 2.900 milions de pessetes, i això és l'esforç inversor en ferrocarril, és a dir, no hi ha una aportació real de redistribució de recursos autonòmics, d'altres conselleries, d'altres coses, sinó que simplement agafen un paquet de 2.900 milions de pessetes, i de qualche manera, si se'm permet fer una punteta de demagògia al final de la intervenció, que ja acab, és com si diguéssim "l'oposició, tan de tren ha volgut, idè ara a partir del 99 que el pagui", perquè realment endeutar-se d'aquesta manera pel tema del tren és això, si hi ha un canvi de govern en el 99, els que pagaran el tren evidentment seran els altres. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. SAMPOL I MAS:

Gràcies, Sr. President. També intentarem no fer valoracions i només plantejar interrogants que ens han quedat després de la intervenció del conseller.

El primer és un dubte que tenim, un dubte quant a funcionament, a coordinació que vostès han de tenir amb l'Administració de l'Estat, a partir que l'execució del Pla de carreteres correspon a l'Administració central. Aleshores, com s'ho mengen, això? Per una part vostès tenen la competència de la planificació, amb el Pla de carreteres recentment aprovat, i qui ha de redactar projectes i contractar les obres, pel que fa a la inversió de l'Estat és l'Administració de l'Estat. El dubte que tenim és que si algunes de les obres considerades prioritàries, i que es comencen a executar immediatament, corresponen a traçats per dir-ho de qualche manera indefinits dins el Pla de carreteres, com es farà això? Perquè ens entenguem: suposem que dins el 99 hem de començar, mitjançant el Conveni de carreteres amb el Govern de l'Estat, hem de començar inversions a l'autopista de Llevant, o a la carretera de Valldemossa, o a la carretera de Deià a Sóller, o a la desviació del Port de Sóller per sa Mola o per Son Llampaiies -digu'ns-ho-, o a la mateixa prolongació de l'autopista d'Inca fins a Alcúdia; és a dir, si es mantenen uns interrogants damunt el Pla de carreteres, o damunt el Pla d'autopistes, millor dit, que no defineix aquests traçats, que els deixa dins un ventall de possibilitats amplíssim, com es realitza tot això? La veritat, és un dubte que per ventura té una fàcil solució, però que per a nosaltres és pitjor que el misteri de la Santíssima Trinitat.

Dins el tema de carreteres no he sentit ni una referència als carrils de bicicletes, ni a una ruta cicloturística anunciada diverses vegades. Hi participa la Conselleria de Foment, o només correspon a Ibatur?, i per tant, quina quantitat hi destinen? Per on es faran aquests carrils de bicicletes o rutes cicloturístiques? Amb qui ho cofinancen?, etcètera.

Ja entram, per tant, en el tema del tren. Li diré cordialment, ja que som paisans, vostè és un punyetero, perquè ens ha venut la mateixa moto dos anys seguits, millor dit, el mateix tren, perquè dins les inversions del tren l'any passat ja va aconseguir un gran titular, que ens faria el tren d'Inca a sa Pobla. "I com?", li vàrem dir, no hi havia ni una pesseta al pressupost. Diu "no, ho farem amb endeutament". Sí, i enguany hi ha una altra vegada inversions en tren Inca-sa Pobla, materials, estudis... és la moto que ja coneixíem de l'any passat, només és que enguany ja pareix que dins el pressupost de Serveis Ferroviaris de Mallorca hi ha la inversió més concretada, amb 3.000 milions de deute, que ja li han fet unes valoracions que jo no insistiré. Per tant, ens agradaria saber si hi ha qualque coseta més que l'any passat, és a dir si la segona fase, perquè de l'any passat a enguany hem vist molts de titulars que parlaven de la prolongació sa Pobla-Alcúdia, que pareix que seria l'immediat. Aleshores, hi ha tan sols partida oberta per a expropiacions per la línia sa Pobla-Alcúdia, per obres, per redacció de projecte, etcètera? Hem sentit parlar d'Inca-Manacor i Artà. Hem sentit d'un tema que estava absolutament descartat, que era Palma-Universitat, per cert recollint una idea que nosaltres compartim, que és utilitzar el tren de Sóller per Son Sardina, n'havíem parlat en algunes interpellacions, la nostra idea no havia agradat, i ara l'hem vista als mitjans de comunicació. Aquest tramvia que ha de connectar s'Arenal, aeroport, Palma, fins a tota la badia de Calvià, com estan totes aquestes planificacions?

I vostè ha fet un comentari que jo l'he agafat al vol, i el convertesc en una pregunta concreta: Quins projectes d'habitatges socials estan afectats per la moratòria del Govern? Venga, a veure, vostè ho deu saber. Jo no ho sé, jo li puc contestar que a una altra institució hi ha zero projectes d'habitatges socials afectats per una altra moratòria. Per la moratòria del Govern, quins projectes d'habitatges socials es veuen afectats? Si no em contesta vostè, no em pot contestar ningú més.

I finalment, ja saben que tenc una espècie d'obsessió amb el tema dels "manteros", que no els vull dir flassaders, són "manteros", veig que així mateix hi ha un capítol 1 de 111 milions a la Direcció General de Transport, i aleshores què fan? Moltes de vegades des de l'oposició els han demanat més inspecció. Jo tenc la teoria que un inspector quatre hores diàries al carrer, sancionant, perquè a més a més sabem les rutes, en un mes hauria acabat amb aquesta activitat. Per tant, què tenen previst per un tema que hauria de ser una actuació estratègica, especialment dins Mallorca, que és combatre l'activitat dels "manteros" pel que fa a la seva conselleria dins l'àmbit de transport?, i la veritat és que en parlarem ja l'altre dia, i veim que els resultats són mínims. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el diputat Sr. Francesc Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, hem estudiat la part del pressupost que afecta la Conselleria de Foment i les empreses públiques que depenen de la Conselleria de Foment. Hem trobat poca informació sobre les inversions a fer. Tampoc no ha fet una lectura precisa el conseller. Jo li agrairia no tan sols que ens doni la llista, sinó que la llegeixi, perquè així queda escrita al *Diari de sessions*, es pot utilitzar i en queda constància. Però bé, a falta d'aquesta informació sobre les inversions a realitzar amb detall, dins les memòries del pressupost he trobat coses curioses, perquè, clar, a falta d'unes coses n'he hagudes de llegir unes altres, i voldria que em donàs una explicació. Quan es diu, per exemple, quines són les activitats que ha de fer el programa d'habitatge i arquitectura, em trob que una de les activitats és la resolució d'expedients sobre actuacions protegibles en matèria

de sòl, al·luminosi, rehabilitació i adquisició d'habitatges; però no és que me la trobi una vegada a aquesta activitat, és que me la trob al 01.1, 01, 0201, 0401, 0701, 0801, 1001, o sigui, me la trob 8 vegades la mateixa activitat, no sé què vol dir, jo no ho entenc a això. Després, també em trob que una de les activitats és inspecció a laboratoris per veure si reuneixen les condicions per obtenir l'acreditació i també m'ho trob dues vegades, al 03 i al 14. I després veig que el 1201 és conservació del patrimoni artístic; i el 1301 és conservació del patrimoni artístic; i que el 0802 és gestió i resolució del pla autonòmic de rehabilitació en col·laboració amb els ajuntaments per a edificis d'interès no catalogats, i que això es torna a repetir quatre línies més avall, 1002; no sé, no entenc aquestes repeticions massives d'activitats, quan realment després la informació que necessitam no hi és.

Bé, per tant, li deia que les llistes, les relacions, que no tan sols és molt convenient que ens la deixa, si és que vol, sinó també que les llegeixi per poder tenir constància escrita ja que per això feim aquest tipus de compareixences.

Quant a carreteres, clar, ha fet una lectura molt ràpida i, a més, incompleta, perquè ha dit, bé, això ja els ho passaré; però així al vol, m'ha sonat que obres que ha llegit de carreteres que es fan o que es milloren, a part del conveni de carreteres, són les mateixes de l'any passat; perquè l'any passat tampoc no va llegir la llista completa, total, sencera, però sí que va dir la variant sud d'Andratx, va dir l'accés de Bendinat des de l'autopista de ponent; va dir la variant de Pollença; va dir les obres de Ferreries-Migjorn, des Mercadal-Migjorn; em sembla que totes aquestes les ha tornat repetir avui. Per tant, voldria demanar una explicació a veure què ha passat amb això que tornam tenir en gran part, no diré tot perquè tot no ho tenc, i a més són les mateixes obres.

Per altra part, hi ha 150 milions per interessos de demora, això se suposa que és demora en el pagament d'expropiacions; voldria demanar dues coses: una, quina és la quantitat, què és el que es deu en expropiacions, que ja està sotmès a aquests interessos de demora, quina és la quantitat endarrerida i que per tant els particulars, diguem, financien l'Administració amb aquestes quantitats que els paguen? I si aquests 50 milions d'interessos de demora són tots els interessos de demora que es deuen o només són una part, quins són els interessos que realment ja correspon pagar?

Després també voldria demanar una explicació, que hi ha bastants partides de 1000 pessetes, en relació, per exemple, a subvencions per problemes d'aluminosi, quan és d'aquests objectius que apareix tan clarament a la memòria; per rehabilitació de molins, també hi ha només una partida oberta de 1000 pessetes; i per tots aquests convenis amb ajuntaments en matèria de rehabilitació, que són convenis a tres parts: Ministeri d'Obres Públiques i Transports, Conselleria d'Obres Públiques, bé, no ho entenc, perquè veig que és la Conselleria d'Obres Públiques la que apareix aquí, Copot i ajuntaments corresponents. I cada un d'aquests convenis, que són l'Ajuntament d'Alcúdia, Calvià, Palma, Ciutadella, Maó i Eivissa, apareix una partida oberta de 1000 pessetes.

Quant als Serveis Ferroviaris de Mallorca dir que, bé, el Sr. Sampol ja ha fet un comentari, però jo voldria afegir algunes coses. Un dels objectius per a enguany és fer els estudis, a més hi va haver un debat fa poc, i això es va aprovar, fer els estudis i alternatives sobre el traçat de Sa Pobla-Alcúdia; però això mateix és el que es deia l'any passat. L'any passat el conseller deia exactament que d'Inca a Alcúdia la cosa ja es complica bastant més, no hi ha via, no sabem exactament per on passarà, s'han de fer estudis, etc.; són els mateixos estudis que s'havien compromès a fer dins l'any 98 i que ara es comprometen a fer dins l'any 99.

Respecte a les noves línies, encara que ha fet algun comentari, però li demanaria alguna nova precisió, a veure quines partides pressupostàries hi ha, en el nivell que sigui, per a la nova línia, per a la possibilitat de línia Manacor-Artà; a la Universitat; i a l'aeroport hi ha un petit comentari a la memòria, que diu que s'està fent.

M'interessa en especial, hi ha una partida a Serveis Ferroviaris de Mallorca, que aquesta sí que és una memòria més explícita i d'una qualitat informativa superior a la resta de la conselleria, sobre seguretat ferroviària. I voldria demanar, amb precisió, què es pensa fer en matèria d'eliminació de passos a nivell o d'automatització de passos a nivell dins l'any 1999, lògicament de la línia Palma-Inca, ja que la nova línia ja està prevista sense passos a nivell. I també, ja que es parla de davalladors nous i l'any passat també se'n parlava, a veure si hi pot haver una precisió sobre un dels davalladors que més insistentment se li ha demanat, tant des del Parlament com des de l'Administració local i dels sectors afectats, que és el de Marratxí.

En relació a l'Ibavi, vostè, Sr. Conseller, ha parlat de problemes a dos projectes al polígon de Llevant, bé, voldria que m'ho explicàs, supòs quins són els problemes, però voldria que ho explicàs el conseller, i què es pensa fer? Com es pensen solucionar? Perquè aquests problemes, si són problemes de concentració excessiva d'habitatges de promoció pública a un sol barri o a una sola zona de la ciutat, també preveure que això no es pugui repetir en el futur, perquè Son Gisbert sembla que va camí del mateix: d'una forta concentració a una zona concreta, a una actuació concreta, d'una gran part dels habitatges que l'Ibavi construeix. I a veure si realment els problemes del polígon de Llevant els cream també ara, molts d'anys després, a un altre barri de Palma.

I ha parlat del projecte de preparació de sòl a Es Pil·larí, i ha dit així, amb un mig somriure, a veure si està afectat per qualque moratòria. No sé si està afectat, i vostè ens ho ha de dir, si està afectat per la Llei de moratòria que va aprovar el Parlament, a proposta del Govern, el que li puc assegurar és que no està afectat per la suspensió de planejament que el Consell de Mallorca ha fet, perquè, no tan sols és que no afecta Es Pil·larí, és que no afecta per res el municipi de Palma, ni afecta per res cap zona que estigui destinada o que tenguí una vocació d'habitatge oficial, d'habitatge de promoció pública, etc., a tota Mallorca.

I res més, moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Triay. Per contestar, Sr. Conseller, té vostè la paraula.

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

Gràcies, Sr. President. Agraesc la intervenció de la representant del Grup Mixt, Na Maria Antònia Munar, pel que fa referència al tema d'àrids. Doncs sí, jo crec que és una decisió que s'havia de prendre, no perquè aquí hi hagi empreses amb altres àrids o empreses vinculades que realment, qui més qui manco hauria d'anar molt alerta a dir qui és que està vinculat amb aquestes empreses, de manera que és un tema que val més que el deixem córrer; però sí que crec que és bo que hagin decidit posar en marxa aquesta qüestió perquè, efectivament, les nostres carreteres tenen un problema de relliscaments massa greus, es va veure fins i tot a la *Vuelta a España*, en ple estiu, com els corredors queien d'una forma, no sé si era per culpa dels àrids, però almanco ho pareixia, i per consegüent, crec que s'ha de fer i s'ha de posar en marxa aquesta qüestió.

En el tema de jardineria és cert que la jardineria és un sac sense fons; jo sempre dic que la Conselleria de Foment o el Departament de Carreteres serà el jardiner més gros de les Balears. I efectivament sempre es pot millorar, el que sí és cert és que darrerament s'ha fet un concurs per al manteniment de la jardineria Palma-aeroport, a quatre anys vista; se n'està preparant un altre per al manteniment de la jardineria des de Palma fins a Inca; hi ha tota una sèrie de projectes que crec ambiciosos i que val la pena mantenir. Aquest concurs d'ajardinament Palma-Inca sortirà crec que abans de Nadal i també serà a quatre, i per consegüent crec que això és bo; i de la mateixa manera no tan sols l'ajardinament de Palma-Inca, sinó Palma-Calvià o Palma-Santa Ponça o Palmanova crec que també es farà de la mateixa manera.

La rotonda de la carretera Inca a Manacor no la veig prevista a la relació que passaré a tots els membres, però de totes maneres sí que em consta la seva problemàtica, que l'estudiarem i veurem si la durem a terme, i no la tenim prevista dins el pressupost, dins la relació d'obres de seguretat vial que m'havia passat el Departament de Carreteres.

Efectivament, ens queda pendent, per la bona comunicació dels ajuntaments a l'Hospital de Manacor, me pareix que Costitx, Lloret i no sé si és Maria de la Salut o Sineu, que no tenen relació directa amb l'Hospital de Manacor; això, com que haurem de fer un concurs també, i ara s'ha adjudicat una altra línia que no tenia línies directes i per consegüent s'ha hagut de sotmetre a un concurs, que era la de Santanyí, Ses Salines, Campos, Porreres, Manacor; i de la mateixa manera, dir que aquests ajuntaments Costitx, Lloret, ja dic no sé si és Maria de la Salut o Sineu que queden despenjats, també haurem de fer el mateix: un nou concurs perquè una empresa es presenti i se l'endugui, si ho creu oportú.

Jo lament una mica, Sr. Grosske, que la memòria no sigui la millor i procurarem millorar aquesta situació, perquè bé, no costa res explicar, tanmateix s'ha d'explicar i les coses s'han d'explicar i si s'han d'explicar de paraula millor si s'expliquen per escrit i, per consegüent, jo demanaré que l'any que ve, encara que hi hagi un nou Govern, pens que sigui del PP, doncs que ho faci millor, i si ho fa millor que jo doncs tots tendrem explicacions i ens demanaran altres coses.

Pel que fa referència al control de barreres arquitectòniques, he de dir que nosaltres tenim, com he dit, dues partides: una de 30 milions per als edificis de les conselleries, dels edificis del Govern; i una de 50 milions per a edificis de l'Administració local, ajuntaments i consells insulars. El que passa és que bé, en funció de les peticions que hi hagi, totes les conselleries pràcticament tenen projecte redactat, es fan, és a dir, es redacten projectes de l'antiga Copot, la Conselleria de Medi Ambient, de Carreteres, que s'ha fet, etc. Finalitzades les obres n'hi ha a la Conselleria de Medi Ambient, a Foment, a Turisme, a la Conselleria de Sanitat i Consum; projecte redactat i contractat a la Conselleria de la Funció Pública; a la Conselleria de Sanitat i Consum s'està en fase de contractació, i a la Conselleria d'Agricultura s'està en fase de contractació aquests edificis, aquests projectes; el mateix que la Conselleria també d'Agricultura, en contractació, etc. El que sí és cert és que el control no depèn de la conselleria, el control de l'eliminació de barreres arquitectòniques, jo no sé on m'han passat el paper, perquè me n'han passats tants, m'heu passat massa papers. És a dir, el control de l'eliminació de barreres arquitectòniques és un control municipal i, en tot cas, de la comissió d'urbanisme; nosaltres no tenim aquest control. Per consegüent, jo crec que és un control municipal i és als ajuntaments on s'ha d'exigir que s'acompleixi la llei. Si la llei no s'acompleix, bé, jo crec que sí, en certa manera podem prendre, podem estudiar una decisió de fer qualque cosa en matèria legislativa. Li passaré lògicament la relació d'obres de manteniment, de totes les obres de manteniment, que el Sr. Triay m'ha dit que les llegeixi després, no tenc cap inconvenient, les passaré totes, les obres previstes, etc.

I el que fa referència a la partida de 65 milions de pessetes, és una partida per a renovació de flota, que després l'adjudica la, és a dir, els decrets o les ajudes es donen a través de la Conselleria d'Agricultura, Indústria i Comerç, però la partida figura dins els nostres pressuposts.

En transport marítim, la inspecció no és una competència nostra, és una competència de la Guàrdia Civil, i, per consegüent, si no hi ha partida a capítol 1 és que realment això és així.

En matèria de l'Ibavi, els 323 habitatges, jo crec que a final d'any haurem complert el cent per cent, hi haurà un cent per cent de compliment dels habitatges en règim especial. Per consegüent, també li enviaré la realització i l'estat de qualificació dels habitatges, però, per la informació que tenc, pràcticament, quan acabi l'any 98, haurem complert els objectius. No sé si n'eren 323 o 300, no ho record exactament.

I pel que fa referència als solars de l'Ibavi, pot ser que tornin a aparèixer, simplement perquè hi ha coses que apareixen en els pressuposts de l'any passat i d'enguany. Els solars de l'Ibavi eren uns solars que, en teoria, lògicament, estan en el Pla general de Palma; si l'any passat el Pla general de Palma no estava aprovat i enguany, tampoc, esperam que sí que hi sigui, lògicament, aquest és un objectiu que s'ha de repetir perquè tenim el mateix objectiu sobre els mateixos solars.

Pel que fa referència a la plantilla, jo no sé com ha estat això de l'1'8%, el que sí sé és que hi ha una diferència de 50 milions, em pareix que és de 50 milions, entre el capítol de pressupost de l'any passat i el pressupost d'enguany. No tenc aquí el pressupost de l'any passat, però hi ha un increment de 50 milions de pessetes respecte del pressupost que hi havia el 98.

És cert que en aquest moment tenim una espècie de conflicte, jo crec que poc motivat. A un mes de la discussió de l'inici del conveni col·lectiu, no s'acaba d'entendre perquè aquell desig de conflicte col·lectiu. L'excusa que és un trasllat a Son Rul·lan crec que té poc pes, però com que s'han de respectar les decisions d'aquest tipus, nosaltres continuarem discutint amb la plantilla, per si es pot evitar, i si no es pot evitar, que hi hagi vaga, perquè crec que en aquest cas no es té raó.

L'increment de tarifes d'un 5%. Miri, vostè, Sr. Grosske, també en pla amistós, seria poc amic de les empreses públiques o de les empreses que fan transport en autocar, perquè, com li he dit, al pressupost figura una partida d'uns 360 milions que cobreixen el dèficit. Les tarifes són preus polítics, que, com vaig dir i mantenc, creen problemes seriosos de competitivitat en les empreses de transport mitjançant autobús. El tren ha perjudicat, per desgràcia, el transport mitjançant cotxe, sinó que ha perjudicat el transport per autobús, per dues coses: una, perquè crec que hi ha un bon servei entre Inca i Palma i també perquè les tarifes són més barates que les que s'apliquen en el transport per autobús. Si hi aplicam un increment del 5% és perquè aquest dèficit no sigui tan substancial, estam parlant d'un dèficit de 360 milions de pessetes, dèficit d'exploració. Tant de bo no les haguéssim d'augmentar, però jo crec que les tarifes són preus polítics, interessants, s'ha fet que s'incrementi l'ús del tren, i així ho volem fer.

I lògicament, SFM, com saben, i ho hem dit també, s'ha finançat fins ara amb endeutament, amb la seva capacitat d'endeutament, que arriba als seus límits i que segurament en els pròxims exercicis serà difícil recórrer a aquesta línia d'endeutament. De totes formes, jo fa molts anys que som a la política i hem emprat aquesta línia per fer coses, l'endeutament és una cosa que, en política, s'ha d'emprar, no la pagam nosaltres, els polítics, la paguem les institucions, i si s'empra bé l'endeutament, jo crec que és bo que es faci, mentre es facin obres, en aquest cas, una inversió com la línia Inca-sa Pobla, si l'ha de pagar el govern que ve, com que crec que serem nosaltres qui pagarem els deutes, no es preocupi, vostè continuarà fent demagogia en aquest sentit. Però està bé, no passa res.

Pel que fa referència al Sr. Sampol, li explicaré com es menja aquest conveni que tenim amb l'Estat pel que fa al Conveni de carreteres. La comunitat autònoma fa els projectes, els estudis i les aprovacions d'impacte ambiental i les direccions d'obra, i l'Administració de l'Estat l'única cosa que fa és la licitació de les obres. En el pressupost general de l'Estat enguany figura la partida de 8.050 milions de pessetes, que, si no es gasten tots, passen a l'exercici següent, per consegüent, no es perden. Hi ha dues comissions, una, tècnica, i l'altra, política, bilateral, de la qual formen part membres del Govern, de la Conselleria de Foment i de la Conselleria d'Hisenda del Govern balear, i també de l'Administració de l'Estat, allà on es fa el seguiment d'aquest conveni, i si, per exemple, a la carretera o a l'autopista Lluçmajor-Manacor, que no es començarà abans de les eleccions, per descomptat, no es licita, i no es licitarà, i s'havia previst que es licitàs enguany, com que els doblers, el 8.050 milions, cada any hi queden i passaran a l'any següent, no passa res en absolut si no es liciten les obres, perquè els doblers queden perquè l'any següent o els anys següents es puguin fer les licitacions corresponents. Per cert, la carretera Deià-Sóller i la circumval·lació del port de Sóller per Son Llampàies o un túnel no formen part del conveni, són obres que fa directament... Sí, sí, no ho sé, quina? Del port de Sóller, avui enviarem a l'ajuntament tres o quatre traçats perquè se'ls estudiïn i també es pronunciïn sobre quin pensen que és més interessant. Des de tots els punts de vista, econòmic, d'impacte ambiental. Però torn a repetir que els fons que hi ha destinats al Conveni de carreteres, anual, si no es gasten, com no es varen gastar l'any passat, i després faré una explicació sobre per què apareixen repetides les inversions que hem de fer i que ja apareixen l'any passat, no passa res, quedaran a les arques de l'Estat amb la garantia absoluta que després es faran les obres que s'han de fer. Efectivament, l'autopista de Lluçmajor a Manacor, la prolongació de la d'Inca i la prolongació de la de Ponent, són estudis que han de passar..., són projectes que han de passar per uns estudis informatius, amb una exposició pública, després es treurà la solució millor, després es farà el projecte, es tornarà a informació pública i, per consegüent, hi ha tot un procés que jo crec que no és d'un any, és més llarg que

un any, i he pogut comprovar, per ventura perquè crec que això és així, que les obres públiques d'aquest calat necessiten d'un temps substancial i important que exigeix d'una tranquil·litat prudent perquè les obres, com dic, són difícils, les contractacions són molt serioses, cada vegada el Tribunal de Comptes és més exigent, cosa que em pareix molt bé, quant a modificats i quant a complementaris, cosa que em pareix molt bé, crec que és importantíssim que sigui així, i així serà.

Per consegüent, li he desvetllat el misteri de la santíssima trinitat, i ha quedat bastant clar com serà, es desenvoluparà i es durà a terme el Conveni de carreteres entre l'Administració de l'Estat i l'Administració autonòmica.

Torn a repetir que l'únic que fa l'Administració central és licitar les obres, perquè l'aprovació de projectes d'impacte ambiental i de direcció d'obra la fa la comunitat autònoma de les Illes Balears.

De carrils-bici, en tenim, efectivament, tres o quatre, no hi havia fet cap menció, n'hi ha tres o quatre que són en projecte, que és una passarel·la ciclista pel Pont dels anglesos, amb un valor de 61 milions de pessetes. Tots sabem que la carretera des del port d'Alcúdia fins a Can Picafort té un punt difícil per a les bicicletes que és el Pont dels anglesos i, per consegüent, hi ha un projecte que ens ha costat una discussió seriosa amb Medi Ambient. Després hi ha el carril-bici de Maó a es Grau, 35 milions de pessetes, hem tengut problemes amb Costes, en aquest projecte concret. I el carril-bici de ses Salines a Fornells..., no, en el de ses Salines a Fornells és on hem tengut complicacions amb Costes. I el Pla del Pla, que el pagarem conjuntament, i està també per licitar, entre la Conselleria de Turisme i la de Foment, és a dir, el Pla des Pla, jo no li puc dir per quins ajuntaments passa perquè no ho sé, no record exactament els projectes.

Ho sap? Idò, perfecte.

Ell ho sap més que jo, jo no ho sé. No ho sé, no vull dir res.

Pel que fa referència al tren, ja li ho he dit, no és que sigui punyeter aquest conseller, és que ha de recórrer a les possibilitats que té per dur a terme una sèrie d'obres com les que he dit. Recorrem a l'endeutament, és clar que recorrem a l'endeutament, i ho torn a repetir, la capacitat d'endeutament de SFM arriba a situacions complicades. Jo crec que SFM va ser una de les transferències ben estudiades i ben fetes pel Govern autonòmic, la qual va permetre aquesta capacitat, si no ho record malament, perquè no ho record, però sí que em pareix que s'hi varen aportar uns 500 milions de pessetes anuals que permeten ara aquest endeutament, és a dir, dins la transferència, i, per tant, s'ha recorregut a l'endeutament, efectivament, per dur a terme aquestes obres.

No hi ha partida prevista inversora des d'Inca fins Manacor o fins la Universitat, el que sí que hi ha és una partida, no sé si és de 10 o de 15 milions de pessetes, no me'n record, o 25, per fer els estudis pertinents. I de la mateixa manera que vostès m'han demanat aquests dies, em pareix que molts de grups, i em pareix molt bé, la majoria d'estudis, de capacitat i de possibilitat entre Inca i sa Pobla, idè, el mateix fem ara, en aquest moment, amb sa Pobla-Alcúdia. Torn a repetir, maldament ho repeteixi, hi fos ja l'any passat, és un tema enormement complicat perquè tothom vol el tren però també, com a les carreteres, quan li passa per dins ca seva o per dins el seu hort, ja és una història diferent, però algun n'hauré d'afectar, no ens quedarà més remei.

I quant a Inca-Artà o Inca-Manacor, tendrem problemes seriosos en els accessos o en les possibilitats d'arribar dins les poblacions. Tots sabem que és important arribar el més a prop possible dins una població, si volem que tenguí èxit el tren, i, per consegüent, això és així.

Quant als *manteros*, que vostè em va criticar, que em criticarà i que criticarà dimarts que ve, com és la seva obligació, jo no he dit mai que hàgim aconseguit un èxit rotund, sé que és un tema complicat, però no just és qüestió d'inspectors, perquè si just fos qüestió d'inspectors, seria bo de fer, és qüestió, moltes vegades, de seguir els expedients i com que molts dels problemes surten més pels "tiqueters", i això és així, ens agradi o no ens agradi, li vaig dir que hi ha ajuntaments, com el de Palma o el de Calvià, que fan una bona política quant a aquest control i quant al seguiment dels expedients, perquè el que és important no és això, el que és important és que, després, un expedient es continuï i s'acabi, i e problema que hi ha a molts de municipis és que no tenen capacitat humana per, després, fer el seguiment dels expedients. Efectivament, no s'ha aconseguit eradicar els *manteros*, deuen ser d'una raça mala de "matar" i, per consegüent, si entre tots aconseguim reduir-los, jo ja em don per satisfet; pensar que ne'liminarem el cent per cent, crec que serà impossible.

I al Sr. Triay, bé, ara hauré de llegir..., sent molt que les memòries no estiguin el més ben fetes possibles, ens esmenarem en aquesta qüestió, però, per què es repeteixen les obres? Idè miri, és molt clar, nosaltres, des de la sentència que ens va paralitzar la nova contractació de les obres per no tenir el pla sectorial aprovat, vàrem haver d'aturar tota la contractació de les obres i ara hem dut una sèrie de mesos de retard en aquesta qüestió. És ver que els doblers que eren per a noves obres es varen passar a manteniment, i, per consegüent, jo crec que no s'han perdut, que era el desitjable, però el que sí que és cert i segur és que des de la sentència que ens va paralitzar les obres a la circumval·lació d'Alcúdia, ens vàrem haver de trobar, i crec que era l'obligació nostra, aturar la contractació de noves obres i, per consegüent, algunes d'aquestes, sobre les quals vostè em demana com és que es repeteixen, jo voldria que ja estiguessin contractades, però no ho vàrem poder fer simplement per això que li coment, el fet de no tenir el pla sectorial aprovat va condicionar que tot tipus d'obres, fins i tot el Conveni de carreteres s'hagués d'aturar, per aquesta qüestió, per això ara tornen a aparèixer aquestes mateixes.

I pel que fa referència a la millora, les hi puc llegir totes, i les enviaré a tots els grups polítics perquè tinguin constància que són els projectes que hi ha en marxa, però quant a paviments de Mallorca: la via de cintura, Campos-Colònia, Campos-sa Ràpita, Pollença, ronda de Porreres i Inca-Manacor; a Eivissa i a Formentera, hi ha trams al mig de la carretera 731, reforma del paviment de sa Canal, reforma de paviment de sa Canal a Cala Savina i Can Marí, i reforma de (...) Portinatx; a Menorca, Alaior-Mercadal i Ferreries-es Migjorn.

En seguretat vial de Mallorca: rotonda bar El cruce, a la carretera 715, això està a la carretera de Manacor amb l'enllaç de la carretera que se'n va cap a Petra, una qüestió, que va rem decidir fer una rotonda allà, rotonda a Santa Maria, murs de contenció a Deià-Sóller, passarel·la ciclista al Pont dels Anglesos, com he comentat abans, Pòrtol-Santa Maria, il·luminació Sóller-carretera de Valldemossa, il·luminació a ses Torres, il·luminació de la carretera 713, a sa Pobla, il·luminació Búger-Campanet, il·luminació cruïlla de Bunyola, il·luminació via de cintura a l'altura de la carretera de Valldemossa, il·luminació de la travessia de Montuiri, il·luminació Inca-Sencelles, il·luminació travessia s'Aranajassa, il·luminació enllaç prolongació de l'autopista a l'aeroport, il·luminació de la rotonda de Muro, il·luminació es Pil·larí, il·luminació Punta Son Gual, rotonda Es pou nou de Porreres, carretera Lloseta-Alaró, desmunt la carretera 710, al quilòmetre 99, rotonda Can Pastilla, rotonda Son Mas d'Andratx, que és a punt d'acabar-se, senyalització Mallorca 98, senyalització Deià-Sóller, Sóller-Deià, rotonda Som Moll a Capdepera, rotonda Formentor. A Eivissa i Formentera: accés voravies Sant Jordi, a Eivissa la reparació d'obres de fàbrica, il·luminació Sant Miquel-Sant Rafel, il·luminació Sant Rafel-Sant Antoni, il·luminació Sant Joan, il·luminació Can Clavos, il·luminació Santa Eulària-sant Joan, il·luminació travessia de Sant Josep i rotonda de Sant Antoni. I seguretat vial a Menorca: il·luminació ses Salines, accessos a Mercadal, il·luminació entrada de Ciutadella, carril-bici Maó es Grau, travessia es Castell, carril-bici ses Salines-Fornells, rotonda de Mercadal i rotonda de Ferreries, els terraplenaments no els llegiré perquè són qüestions puntuals, si vol, els llegesc, però crec que val més que els els enviï, perquè són obres d'una certa importància.

Els 150 milions, els 150 milions no són interessos de demora pel tema d'expropiacions, els 150 milions, si mal no record, són per interessos de demora de les peticions de les empreses que es fan quan presenten la liquidació i se'ls paga amb retard, això són els 150 milions que tenim prevists per a qüestions d'aquest tipus. Vostès saben que les liquidacions d'una obra és una discussió moltes vegades molt important entre el contractista i l'Administració, hi ha discussions més enllà d'un any i més enllà de dos, alguna d'elles, per consegüent, avui en dia les empreses, crec que amb bon criteri, també han pres el bon costum d'exigir interessos a l'Administració, i que l'Administració, de la mateixa manera que els ha de fer pagar, també té l'obligació de pagar-los.

Els interessos en expropiacions és una altra història, la hi explicaré. Jo crec que avui no li puc dir exactament quina quantitat ens queda en qüestió d'expropiacions, de pagaments retardats, però pocs, la hi enviaré, aquesta dada, pocs, és a dir, s'ha avançat enormement en aquesta qüestió, s'hi ha avançat enormement. Com li dic, hem passat de pagar 805 milions el 95 a pagar 1.300 milions el 96, a pagar 1.400 milions el 97, i enguany, que el duim pràcticament al dia, hem pagat de l'ordre de 652 milions de pessetes, i això, curiosament, és un èxit, perquè vol dir que tenim poca cosa retardada. I aquí sí que hi ha molts d'interessos dins aquestes xifres, perquè, com vostè sap, es fa l'acta d'ocupació, i per l'acta d'ocupació, no sé per quin motiu, s'havia acostumat a pagar molt poc, és a dir, es pagava, no sé, una pesseta per metre quadrat o 75 pessetes, una cosa d'aquest tipus; quan s'havia fet el mutu acord, com es deia, es pagava després la diferència, i entre l'expedient d'ocupació i el mutu acord passa molt de temps, passava molt de temps, i és clar, aquí s'originaven uns interessos, i efectivament, s'han pagat xifres de l'ordre de 57 milions el 95, de 160 milions el 96 i prop de 800 milions el 97, i enguany som just en la xifra de 250 milions, perquè hem canviat el sistema, perquè ara, quan fem una acta d'ocupació, ja pagam de l'ordre del que estimam, que serà un 70% del valor real d'aquella expropiació, per tant, entre el moment que es fa l'acta, l'expedient d'ocupació, i el mutu acord, maldament passi temps, just ens queda un 25% de romanent per pagar a l'expropiat, per tant, això fa que els interessos no sigui substancials. Li torn a repetir que no li puc donar les dades exactes sobre quina és la partida que ens queda, no tenc inconvenient a passar-la-hi, el que sí que li puc dir és que s'ha reduït enormement aquesta partida que quedava, que era motiu de queixa, que sempre n'hi ha que han d'anar al Tribunal d'expropiacions i on tenim una situació complicada, però, a més, el que sí que és cert i segur és que, en vista que ens trobam davant un increment important en matèria d'expropiacions a causa del Conveni de carreteres, que són obres noves i que, per consegüent, duren expropiacions, el servei s'ha incrementat d'una forma substancial i, a més, hem modificat, com he dit, els pagaments que fem en els expedients d'ocupació perquè crec que això era realment important i ens evita, efectivament, uns pagaments substancials d'interessos, que eren els que es produïen entre l'expedient d'ocupació i el mutu acord o quan s'arribava realment a la liquidació final, a conseqüència de la valoració pel Tribunal d'expropiacions.

Les partides obertes de mil i busques de pessetes m'imagin que són les partides obertes amb ajuntaments per donar cabuda als possibles "aris", àrees de rehabilitació integrals, que puguem fer entre el ministeri, l'Administració de l'Estat, els ajuntaments pertinents que tinguin en marxa una tramitació d'un àrea de rehabilitació integral i la Conselleria de Foment, això deuen ser aquestes partides de mil milions. La veritat és que ni tan sols les havia mirat, però han de ser això, per força.

I pel que fa referència a SFM, tothom critica que fem endeutament, sí, en fem, d'endeutament, ja li ho he dit, aprofitam la capacitat d'endeutament que té SFM per dur a terme totes aquestes obres, i li torna repetir que jo crec que en un futur l'ampliació de segons quines línies s'haurà de fer amb aportació d'altres institucions, i crec que hi ha una possibilitat, que hi ha una possibilitat important, no ho havia demanat, és igual, ara ho aclariré, crec que hi ha una possibilitat important, és a dir, per les referències que tenc, a partir del 1999 o del 2000, les infraestructures ferroviàries al llarg i ample de tot el territori espanyol sabem que han estat fins ara, fins fa pocs anys, les perjudicades en comparació amb inversions en carreteres, i sé que hi ha intenció, perquè així em consta, d'augmentar substancialment aquestes inversions en matèria de ferrocarrils, i dins aquesta línia, lògicament, jo n'he parlat amb el ministre, no hi ha res fet, perquè, fins que les coses no se signen i se santifiquen i realment queden aprovades pel Consell de Govern o pel Consell de Ministres, no es pot dir res, però sí que hi ha voluntat d'arribar a una espècie de conveni també d'inversions en ferrocarrils, i crec que aquesta és la línia millor; si no hem de recórrer, lògicament, als fons propis de la comunitat autònoma, crec que és la línia millor per pensar que Balears, o Mallorca en concret, podrà tenir uns fons propis per a aquestes noves inversions.

De les noves línies, no hi ha... Com he dit, hi ha una partida de 25 milions de pessetes per recórrer a aquestes qüestions de futur.

Quant a seguretat, hi ha passos a nivell no resolts, sobretot dins Binissalem, sé que dins Binissalem hi ha una sèrie de qüestions, hi estam a sobre però ens costa molt trobar la solució tècnica que perjudiqui també (...) que tenen habitatges, però que, de totes formes, coneixem i sabem d'aquesta qüestió. Hi ha un compromís per part nostra per evitar aquests passos a nivell, i, sobretot, la partida, jo crec que de l'adjudicació que es farà un dia d'aquests, de la reducció de la inversió prevista a la línia d'Inca a sa Pobla, podrem treure fons sobrants per posar en marxa l'eliminació d'aquests passos a nivell.

Els problemes que tenim al polígon de Llevant, vostè sap quins són, són aquells tres edificis, que són polígon de Llevant, Ses ànimes; polígon de Llevant, Mèxic, i al carrer Fe. Què passa aquí? Si nosaltres tenim uns solars, com són aquests del polígon de Llevant, nosaltres pagam els plats romputs d'una decisió d'un pla general, és a dir, si allà hi ha un solar que era per fer habitatges, lògicament, nosaltres fem un projecte, i aquests tres que dic tenen llicència i tenen adjudicació, vull dir el del carrer de Ses ànimes, (...) jo sé que s'ha adjudicada, aquesta obra, per consegüent, estam negociant amb l'ajuntament a veure si el podem canviar amb un altre solar, veure si és possible, fa estona que ens ho diuen, el que passa és que no hi ha manera d'arribar a un acord, perquè, és clar, això de canviar solars és molt bo de dir i molt mal de fer, el que és cert és que hi va haver una "moguda" dels veïnats, que consideren que ja hi ha massa pisos, massa habitatges de protecció oficial, i, per consegüent, els volen a un altre lloc. Si és ver que a Son Gisbert hi ha moltes promocions, hi tenim moltes promocions, però tornam a estar en les mateixes, el que és mal de fer és que si l'lbavi, amb les dificultats que té per tenir solars, i quan en té ics, després resulta que els veïnats se'ns mobilitzen, però nosaltres actuam cercant solars, i cercant solars que tinguin la corresponent classificació per poder-hi fer aquesta edificació. Per tant, procurarem que no sigui això, però, vaja, en qualsevol moment ens pot tornar a passar a Son Gisbert o a qualsevol altre lloc. Curiosament, són molt desitjats els habitatges a la part forana, torn a repetir que tenim problemes a Menorca, curiosament, per falta d'empreses que vagin a les obres, a licitar a les obres.

I quant a la moratòria, jo les conec, Sr. Triay, les moratòries, la del Consell de Mallorca, també en form part, i la del Govern, perquè també en form part, i, per consegüent, si no en fem d'altra, de moratòria, cap de nosaltres, aquests edificis que tenim allà, en es Pil·lari, es podran veure transformats en uns solars on es permeti fer uns habitatges de protecció oficial. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Torn de rèplica. Portaveus que hi vulguin intervenir? Sra. Munar, té vostè la paraula.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. Tan sols vull dir que, el tema de la rotonda, em sap greu que no s'hagi previst, perquè li vaig explicar la necessitat, al president Soler quan em va visitar, al president Matas quan em va tornar a visitar, s'han fet dos escrits a la conselleria, i després de dos morts, crec que hauríem de prendre qualche mesura, encara que fos d'urgència, i trobar el pressupost necessari.

I pel que fa al transport, crec que mentre no es troba la solució definitiva, s'hauria d'arbitrar alguna solució momentània, perquè fa dos anys que no podem anar fins Manacor, i molt em tem que si s'han de fer tants concursos i té tantes dificultats, ens passem dos anys més sense anar-hi.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Munar. Sr. Grosske, té vostè la paraula, pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Gràcies, Sr. President. Breument, apart d'agrair les explicacions donades.

Quant al tema de les barreres arquitectòniques, la veritat és que a l'hora d'explicar més coses, Sr. Verger, m'agradaria que en lloc de fer una relació de les conselleries que coneixeran obres de reforma durant el 99, vostè em pogués dir una cosa, i jo dubt que me la pugui dir, però si me la pot dir, jo estaria molt content que me la digués, és a dir, hi ha un estudi fet segons el qual són necessàries obres de reforma a tota una sèrie de conselleries. Nosaltres posam ara 30 milions de pessetes, que és l'esforç inversor que hem calculat, perquè en no sé quants anys, l'any que ve, l'altre, l'altre, amb aquest esforç inversor, estigui arreglat el tema de les barreres arquitectòniques, naturalment, llevat que es puguin comprar nous edificis, això és planificar, això és afrontar un problema amb ganes de posar-hi solució. Si simplement d'una manera una mica pesada i mecànica posam una "pastuflilla" al pressupost pel tema de barreres arquitectòniques, la veritat és que fa la impressió que més anam a tapar les protestes que pogués suscitar l'absència d'aquesta partida que realment es planifica la resolució d'un problema.

I sobre el tema del control del compliment de la llei, home!, jo no sé fins quin punt no estic interpretant bé el que diu el pressupost de la comunitat autònoma, però el pressupost de la comunitat autònoma, a la pàgina 578, del tom no sé quants, diu "Programa habitatge i arquitectura, objectius: control compliment Llei 3/93 i Decret 96/96, sobre eliminació de barreres arquitectòniques". Per tant, independentment que la llei contempli una responsabilitat evident dels ajuntaments, jo crec que el Govern té la responsabilitat de controlar que aquesta llei es compleixi, i si els ajuntaments no responen com han de respondre, que no responen com han de respondre, és la seva responsabilitat cercar vies de solució a això. Vostès han fet un esforç inversor molt important en col·laboració amb els ajuntaments, a través de tot el Pla Mirall. Quina bona manera de dir als ajuntaments, sense necessitat ni tan sols d'arribar ja a qüestions de caràcter normatiu, si voleu part del pastís del Pla Mirall, aquí hi ha un tema que són les barreres arquitectòniques, que és una prioritat d'aquest govern, que nosaltres hi podem col·laborar, però hom s'ha de banyar en aquest tema, i llavors se soluciona la qüestió. Si hi ha voluntat política, se soluciona la qüestió; si hi ha recursos, se soluciona la qüestió; si no, evidentment, no se soluciona.

I respecte del tema que, efectivament, conec menys, que és el tema de l'ordenació del transport marítim i activitats auxiliars, a la pàgina 616 es diu en concret: "Objectiu del programa 5143: inspecció del transport marítim i activitats subaquàtiques, compren totes les actuacions d'inspecció i sanció de l'exercici de les activitats de transport marítim, nàuticoesportives i subaquàtiques". Bé, no sé també si això està mal explicat o si som jo qui no ho llegeix bé, però em fa la impressió que, a part de les funcions que pugui exercir la Guàrdia Civil, jo crec que qualche responsabilitat ha de tenir la Conselleria en aquesta matèria, i és una matèria delicada, perquè és una matèria on hi ha accidents, que a vegades surten als diaris perquè són accidents molt importants, mortals fins i tot, i a vegades idò no, i afortunadament les coses més lleus o que simplement ocasionen molèsties als usuaris de les platges.

Jo, no sé, no sé si efectivament això està tan mal explicat com vol donar a entendre el Sr. Conseller o si realment hi ha una responsabilitat del Govern, que jo no veig que hi hagi els recursos en aquest programa, els recursos econòmics per donar-li una sortida, a un tema que -insistesc- a nosaltres ens sembla políticament sensible, que és la seguretat a les nostres platges i a les nostres costes perquè, efectivament, són les activitats nàuticoesportives dutes a terme d'una manera irresponsable les que moltes vegades ocasionen inseguretats.

Jo he fet una pregunta concreta, que era l'objectiu d'increment de personal dels Serveis Ferroviaris de Mallorca que marca el pressupost: quanta gent està prevista?, jo crec que això s'ha de poder saber, no?, i m'agradaria que em donàs una resposta concreta.

Efectivament, les tarifes dels Serveis Ferroviaris són polítiques, com tots els preus dels serveis ferroviaris; el que passa és que si nosaltres ens plantejam un increment anual d'un 5% vol dir que estam despolititzant -si se'm permet el terme- les tarifes, és a dir, estam, de qualche manera portant l'esforç que fa l'Administració pública per fer unes tarifes atractives al transport públic ferroviari, i estam primant el pagament efectiu del cost del servei. Bé, no passar res, és a dir, la modulació de com ha de ser de política una tarifa correspon al Govern. Jo només li he dit dues coses: una, d'entrada, que a mi no m'agrada aquesta modulació, jo crec que el servei ferroviari és prou incipient aquí com per necessitar tot tipus d'incentiu i, per tant, per no corregir a la baixa el caràcter polític de les tarifes però, en tot cas, si s'aplica un 5% anual, és perquè es té un horitzó, és perquè es pensa que són massa polítiques i, per tant, en lloc de cobrir -jo que sé- el 20% del cost efectiu del servei, idò s'ha de cobrir als usuaris el 40, o en lloc del 40 el 60. A mi m'agradaria saber si hi ha un criteri o si simplement anam sumant un 5% perquè la cosa quadri millor sense un criteri. Jo deman simplement: hi ha un criteri a mig termini de modulació de les tarifes d'acord amb el cost efectiu?, o simplement anam sumant perquè ens sembla massa i punt final?

I respecte a l'esforç financer en matèria d'endeutament i ferrocarril, etc., etc., bé, efectivament dir que això es fa perquè l'any que ve seran uns altres i que ho paguin els altres és, efectivament, fer una punta de demagògia, jo ja ho he dit, i no passa res perquè efectivament es podria donar la malaurada casualitat que fossin els mateixos que gestionassin això. Però el que sí és cert és que, en termes globals, independentment que hi hagi eleccions o no, que hi hagi canvi de Govern o no, l'esforç financer en forma de deute és l'esforç menys esforç de tots els esforços, perquè, en definitiva, és un esforç que es carrega sobre el futur; l'esforç políticament més esforçat és aquell esforç que el que va és a redistribuir els recursos. A més, com vostè molt bé ha explicat, la capacitat de recórrer a aquest tema és limitada i, evidentment, no donaria ni prop fer-s'hi, per una política realment ambiciosa d'aplicació de la xarxa ferroviària de l'illa de Mallorca. Per tant, hi haurà d'haver una aplicació de recursos propis de la Comunitat Autònoma i, en aquest sentit, a nosaltres no ens agrada que el cent per cent de l'esforç s'hagi carregat a l'endeutament i que no hi hagi hagut aquesta redistribució de recursos de la pròpia comunitat autònoma que ens haguessin indicat una voluntat política que nosaltres no veim amb la claredat necessària.

I respecte al tema de la possibilitat d'un finançament per l'Estat, home!, el mes de juny o de juliol es va aprovar el règim especial de les Balears; hi ha un article que parla del ferrocarril. Quina millor oportunitat?, al marge d'aquesta política global del Ministeri, perquè, clar, si ens ve és la política global del Ministeri en matèria de ferrocarril aquí hi ha trampa; la gràcia seria que es tengués en el tema de la insularitat en funció del règim especial, per tant, en els pressuposts del 99 de l'Estat, hi podria haver ja una aplicació d'aquest article del règim econòmic sense cap tipus de problema; aquests pressuposts estan fets després de l'aprovació del règim econòmic i, evidentment, no hi ha una pesseta, no hi ha una pesseta en el pressupost de l'Estat, no hi ha una pesseta en la previsió d'ingressos dels Serveis Ferroviaris de Mallorca i, per tant, és una cosa que efectivament es pot donar, jo crec que s'ha de negociar amb l'Estat, però que està francament enlaire. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Grosske. Sr. Sampol, del Grup Parlamentari PSM.

EL SR. SAMPOL I MAS:

Gràcies, Sr. President. Bé, en el fil d'aquestes darreres paraules també volia fer una reflexió sobre les inversions en matèria ferroviària, perquè és un poc trist que estiguin limitades per la capacitat d'endeutament de l'empresa pública. Vostès imaginin per un moment que totes les inversions en carreteres s'haguessin fet des de fa anys mitjançant una empresa pública i únicament utilitzant la capacitat d'endeutament d'aquesta empresa; avui segurament seríem incapaços de fer inversió nova en matèria de carreteres. Clar, nosaltres ho entenem: això al Govern li va molt bé, "distreure" endeutament a les empreses públiques perquè llavors, quan es fan les estadístiques d'endeutament surt la Comunitat Autònoma de Balears com una de les manco endeutades perquè no es té en compte el deute dels Serveis Ferroviaris de Mallorca o, especialment, el d'Ibasa i d'altres empreses públiques.

Bé, respecte als traçats, m'ha aclarit un poquet el tema de com funcionarà aquest conveni. El que està ben clar és que abans de les eleccions no sabrem, no coneixerem els traçats més polèmics; no ha dit el mes de juny, ni ha dit el primer trimestre, ni el segon trimestre ni finals d'any, ha utilitzat una data: abans de les eleccions, i jo no sé si el subconscient l'ha traït, però abans de les eleccions és 13 de juny, que no es correspon ni amb una lluna, ni amb un trimestre, ni amb un mes, és a dir, abans de les eleccions. Per tant, que tothom pengui nota que fins abans de les eleccions les eleccions polèmiques no es prendran; per què? perquè poden tenir un cost electoral.

Però insistiré: hi ha un tema que jo crec que no pot esperar abans de les eleccions, que és l'accés a la Universitat. Coneixem que volen fer una autopista, o una autovia, o un desdoblament, s'emprarà alguna d'aquestes expressions, però el tema de l'accés a la Universitat, que és el que pica, com està resolt?, si és que el tenen resolt, una rodona, un pas subterrani, un pas elevat...?, a veure si ho pot concretar perquè tal vegada seria el més nou d'aquesta compareixença.

I finalment, està ben clar que no m'ha contestat el tema de la moratòria. No ho sabem?, ho saben? No hem aclarit res. A veure, quines actuacions estan afectades per la moratòria?, cap, una, dues, tres?, i si n'hi ha una, dues, tres, els ha de posar nom perquè, clar, si la portaveu del PP ens diu que la nostra és tres vegades més grossa que la seva, referint-se a la moratòria, naturalment...

(Rialles)

...perquè a més ho deia la portaveu del PP, clar, i no afecta la vorera de mar... Bé, significa que a l'interior fan mal, i aleshores aquestes actuacions en urbanitzables poden fer mal a inversions a habitatges d'interès social. A veure si ens ho aclareix.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Sampol. Sr. Triay, pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, interpret de les seves paraules, idò, que els interessos de demora de les expropiacions estan a la partida d'expropiacions, van conjuntament. Ha parlat de dos projectes dels quals m'agradaria tenir una major precisió sobre el seu abast, que són la il•luminació de la via de cintura i la il•luminació de l'autopista de l'aeroport, que són dues qüestions importants que havíem demanat reiteradament degut a la densitat de trànsit que tenen, la necessitat d'il•luminació per donar condicions de seguretat adequades.

I voldria constatar, també, una cosa que ja està en la seva boca i en les seves paraules i que, a més, és indiscutible: la falta del Pla de carreteres, que durant tants d'anys s'ha demorat, ha provocat retards en obres pròpies, compromeses, necessàries, i un retard en obres que estan dins el Conveni de carreteres i que també són obres necessàries i, per tant, aquí la conclusió és clara: s'ha anat demorant la decisió per circumstàncies polítiques, per falta de decisió, i al final això té un perjudici directe sobre les condicions de la ciutadania quant a la capacitat i la qualitat de la xarxa viària.

En el tema del ferrocarril i dels passos a nivell, ja ho vaig dir a la moció que vàrem presentar en matèria ferroviària, no sé si vostè, com que era una moció, no sé si ja hi era o no, però ja no intervenia el conseller, però no tan sols a Binissalem hi ha aquest problema, aquest problema de passos a nivells perillosos es produeix a altres municipis de la línia Palma-Inca; per tant, Binissalem i els altres, i jo crec que ja és el moment -i més si hi ha uns sobrants d'una licitació disponibles- que els pròxims mesos se suprimeixin íntegrament els passos perillosos, que s'automatitzin i se'ls donin alternatives o es concentrin, que encara en queden, a la línia ferroviària. De res servirà fer el bloqueig automàtic si simultàniament continuem tenint passos a nivell tan perillosos.

Per altra part, no he acabat de saber, igual que el Sr. Sampol, ...jo he procurat escoltar, però no he acabat de saber si els terrenys que té l'Ibavi en es Pil•larí estan o no afectat per la Llei de mesures cautelars que va aprovar aquest parlament i, per tant, si això pot suposar una demora en la posada en marxa d'uns projectes importants d'habitatges de règim especial.

I un tema que no ha sortit fins ara, però crec que està, ha d'estar dins aquest pressupost i que hi era, en el de l'any passat, és què passa amb el Pla de transports?, el Pla de transport que l'any passat era la innovació quant a planificació de l'exercici pressupostari, en el d'enguany ha desaparegut del discurs, i m'agradaria saber quines perspectives té. Quan parl del Pla de transports parl del Pla de transports del qual ha parlat repetides vegades el Sr. Verger, no em referesc a altres interpretacions o a altres valoracions o a altres consideracions sobre el que és el Pla de transports, el Pla de transports que el conseller volia fer i que va anunciar l'any passat, i que enguany no en tenim cap referència ni pressupostària ni programàtica.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Triay. En torn de contrarèplica, Sr. Conseller té vostè la paraula.

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

Gràcies, Sr. President. Sra. Munar, si el Sr. Soler i el Sr. Matas li varen prometre una rodona li puc assegurar que demà la conselleria es posarà a fer la rodona de Costitx: dos presidents i fora rodona és massa greu.

(Rialles)

Per consegüent, li asseguro... (...) en Fernando Moscardó que posi en marxa aquest projecte i fora bromes; si a sobre hi ha hagut accidents més se justifica.

I pel que fa referència al transport de Manacor, queden - m'ha dit- aquells dos o tres municipis. El que és cert és que jo crec que és bo que també ho coneguem; a mi m'hagués agradat dur la documentació..., (...) que els l'enviem; com totes les coses supòs que això ens costarà, molt, que la gent empri el transport de tots els nuclis de població fins a l'hospital de Manacor, és realment, no vull dir llastimós perquè no ho és, no es pot dir això i costa acostumar a les coses, però realment veure que són una persona i busques de poblacions que empen aquest transport cada dia per anar a Manacor, realment és preocupant. De totes maneres segurament amb el temps això servirà perquè la gent s'hi acostumi -per ventura és que no s'hi ha acostumat- però el cert i segur és que el nombre d'usuaris d'aquell transport fins a l'hospital de Manacor és realment poc, poc important, poquíssim. I pel que fa referència als municipis de Costitx i Sineu i els altres dos municipis, bé, procurarem cercar una solució que no s'allargui enormement perquè realment tots els altres ja tenen una comunicació directa amb Manacor.

Pel que fa referència al tema de les barreres arquitectòniques, miri, si amb 30 milions hem arreglat cinc conselleria, més o manco, més o manco, perquè sempre ens podem equivocar, amb aquest exercici d'enguany, amb aquests 30 milions arreglarem totes les barreres arquitectòniques que ens han presentat les conselleries a la Direcció General d'Habitatge; per consegüent, amb una fase no de precisió matemàtica però sí més o manco d'una previsió en funció del que han costat els projectes, idè jo crec que amb aquest exercici d'enguany amb aquests 30 milions ens els edificis actuals de les conselleries, perquè lògicament, com ha dit vostè, si se'n compra un de nou i és un edifici vell mai no es pot saber què hi ha, idè jo crec que poden acabar ja amb la construcció i finançació de les barreres arquitectòniques en els edificis de la Comunitat Autònoma.

I pel que fa referència als ajuntaments, bé, que em demanin això, no ho sé, no sé si basta, no crec que bastin, no basten, segurament, 50 milions perquè tots ho coneixem.

Pel que fa referència a la inspecció, per ventura la memòria... Miri, en la inspecció nàutica esportiva les nostres competències es limiten a l'actuació i al control de les escoles nàuticoesportives, i dins la mar no tenim cap competència, no hi ha cap competència. Per consegüent, això és així i no podem fer res més que això. No tenim competències en qualsevol actuació marítima dins la mar, la nostra actuació se centra, dic, a les escoles nàutiques.

El tema d'increment de tarifes, miri, jo és que ho comprenc, és a dir, es pot dir que és exagerat, però quan veus els números de SFM no crec que sigui així. Taxes i altres ingressos, 185 milions de pessetes, i no vull comptar les inversions, vull comptar la resta de despeses. Per consegüent jo crec que és poc seriós, i no és cert que dels fons de la Comunitat Autònoma no es dediquin doblers a SFM, se n'hi dediquen 366 de transferències corrents i 283 de transferències de capital. Total, cada any, pràcticament cada any, dels pressuposts de la Comunitat Autònoma surten 641 milions de pessetes, 641 milions de pessetes, per consegüent no es pot dir que no s'inverteix, que dels fons propis de la Comunitat Autònoma no hi va cap duro, no, 641 milions de pessetes en el pressupost del 98, 641 milions de pessetes el pressupost del 99.

I el règim especial, és vera, afortunadament, jo li dic, quan vaig anar al Ministeri no hi vaig anar amb les mans damunt el cap, m'en vaig dur una còpia de la Llei de règim especial i vaig dir: "Escoltin, a l'article, em sembla que és l'11 o no quin, diu que nosaltres podem firmar uns convenis amb vostès en matèria d'inversions ferroviàries", i bé, afortunadament és així i aquest crec que és el camí per després fer inversions importants en matèria ferroviària a través de l'aprovació del règim especial i a través d'aquest article que ens permet arribar a aquest acord.

He de dir al Sr. Sampol li he de dir que, bé, efectivament..., no, no, el 13 de juny no ens preocupa en absolut i, a més, miri, ja veurem què passarà amb les eleccions i, per consegüent, alguna persona podrà o no canviar el traçat. Nosaltres li puc assegurar que farem el traçat menys impactant i que crec que crea menys problemes mediambientals, i tant de bo, tant de bo, en aquests moments, en lloc de tenir aquesta incògnita com tenim, políticament ja tenguéssim el traçat definitiu, perquè hi ha hagut més d'una persona que s'ha dedicat a intoxicar per aquells pobles de Déu: "A vostè li passarà l'autopista pel mig de la seva finca", però no li duen un traçat tot sol, n'hi duen tres o quatre, amb la qual cosa, clar, és que resultava que totes les finques rústiques del poble de Felanitx estaven afectades per l'autopista. Si ja l'haguessin tengut definitiu just haguessin pogut anar a encalenticar el cap a un grup i així varen encalenticar el cap a tothom. Per consegüent no es preocupi: tant de bo tenguéssim ja el traçat definitiu i així no ens hauríem de barallar tant i no hauríem d'anar darrere vostès, per ventura, o darrere algun dels de vostès dient: "Escolti, que potser a vostè a no l'afectarà".

L'accés a la Universitat, Sr. Sampol, va sortir a informació pública; si vostè no va mirar aquell projecte jo no en tenc la culpa. De totes formes l'estam modificant. Miri, va sortir a informació pública i precisament a conseqüència de la informació pública l'estam modificant, no per l'accés a la Universitat, que l'accés a la Universitat estava previst amb una rodon, però que té problemes no per l'accés a la Universitat sinó per la gent que en ve de Valldemossa i Esporles, etc., etc. De la mateixa manera que la unió que hi ha a son Espanyol per ventura s'està estudiant perquè des d'aquell nus es pugui accedir a la Universitat i no haver de fer una rodon a l'accés a la Universitat, i que és una cosa que el projecte està a informació pública, hi ha un punt subterrani a son Tugores, això sí, hi ha un pas subterrani a la rodon de son Tugores, i la resta s'està modificant i tornarà a sortir a informació pública, però almanco el projecte sí que ha sortit. Si vostè no el coneix no és culpa meva, i l'accés definitiu a la Universitat jo crec que no ha de ser per rodon perquè, efectivament, pot crear molts de problemes al trànsit que ens ve de Valldemossa, Esporles, etc., etc.

I moratòria. Miri, jo no sé qui la té més grossa, amb la Viagra tot és possible, però miri, el que sí és cert és que quan nosaltres posam en marxa un edifici lògicament el feim en un solar que té totes les benediccions urbanístiques, i l'únic solar que jo he dit -i així ho aclarirem- que podria tenir un problema -també ja ho he dit- és que si vostès o nosaltres tornàssim fer una moratòria, avui cap edifici d'aquells que té, ni tan sols l'actuació en sòl que té prevista l'Ibavi es veurà afectada ni per la seva moratòria ni per la nostra moratòria, i així això queda clar.

De la il·luminació de la via de cintura i l'aeroport, li enviaré jo, Sr. Triay, és un dels projectes que efectivament per la densitat de trànsit que té són carreteres que necessiten una il·luminació i ja hauria d'estar feta, com totes les coses però, en fi, està...

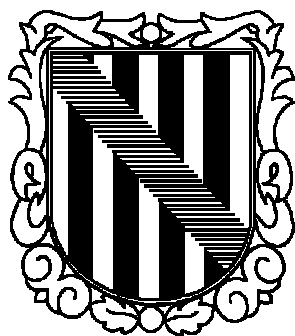
Del retard del conveni, del retard de la licitació d'obres del conveni d'obres, s'ha retardat i no s'ha retardat; m'explicaré: efectivament no vàrem poder contractar segons quin tipus d'obres perquè no hi havia el pla sectorial aprovat i aquella sentència aconsellava no continuar per aquella línia, però no s'ha perdut cap pesseta perquè, com he dit al Sr. Sampol, els doblers del conveni passaran a l'any següent i, per consegüent, el que guanyi les eleccions l'any que ve es trobarà amb els doblers per poder fer les obres i el traçat que vulgui i, per consegüent, hi seran, i les obres que havíem de fer nosaltres, idè en lloc de fer obres noves les hem fet de reposició i les hem fet de millora de ferm i de garanties de seguretat vial. Per consegüent, els doblers no s'han perdut; en tot cas s'ha realitzat qualque obra però que no té més importància.

I efectivament, aquí hi ha un compromís i crec que és així, de l'obra del concurs que surt o (...) del concurs que surt de l'adjudicació de l'obra sembla que ens permetrà arreglar una sèrie de passos a nivell que són necessaris, jo li reconec que sí, que són necessaris en el tram Palma-Inca.

I del Pla de transports, Sr. Triay, jo l'únic que dic és que són les accions que nosaltres contemplam en el pressupost el que volem dur a terme. Si hi ha 65 milions de pessetes per a la millora de la flota, si hi ha 15 milions de pessetes per a la reducció de tarifes a persones majors, si s'han reduït les tarifes en el tren per segons quins col·lectius que empen el tren Inca-Palma, si es fa una campanya de publicitat per a l'ús del transport públic a través del servei regular, si s'ha posat en marxa una línia de tren d'Inca a sa Pobla, si volem posar en marxa i volem completar aquesta xarxa de transport entre els municipis i l'hospital de Manacor, aquest és el nostre pla de transport i aquest és el que volem dur a terme. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Acabat el torn d'intervencions, només queda agrair al Sr. Conseller i als alts càrrecs que l'acompanyen les seves explicacions. Agrair també la col·laboració de tots els portaveus que han intervingut i s'aixeca la sessió. Moltes gràcies.



**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