

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

V Legislatura

Any 1999

Número 14

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

Sessió celebrada dia 9 de novembre del 1999, a les 18,30 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES

1) De l'Hble. Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports per tal d'informar sobre el projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 2000.

262

EL SR. PRESIDENT:

Bones tardes. Comença la sessió de Comissió d'Hisenda i Pressuposts, relativa a la tramitació dels pressuposts generals de la comunitat autònoma a les Illes Balears per a l'any 2000.

En primer lloc, deman si hi ha substitucions.

LA SRA. CAPÓ I ABRINES:

Sí, Sr. President. Margalida Capó en substitució del Sr. Pere Palau.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

LA SRA. HERNANZ I COSTA:

Sofía Hernanz en substitució del diputat Antoni Diéguez.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Cristóbal Huguet en substitució de Manuel Jaén Palacios.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports per tal d'informar sobre el projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 2000.

Passam, idò, a la compareixença de l'Hble. Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Josep Antoni Ferrer i Orfila, que ve acompanyat dels següents als càrrecs: Sr. José Antonio Santos Hierro, gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, SFM; i la Sra. Teresa Alba García, gerent de l'Institut Balear de l'Habitatge, IBAVI.

Per informar sobre el tema, té la paraula l'Hble Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Sr. Josep Antoni Ferrer i Orfila. Té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, bones tardes. Avui som aquí per fer un resum dels pressupost per al 2000 en el que afecta la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports. Evidentment, ja s'ha dit, aquest és un pressupost on s'assumeixen molts de compromisos anteriors, sabem que quan hi ha un canvi de govern, i açò ho hem repetit, canvi en el govern, canvi (...) govern, però no canvi en les institucions, i un pressupost té, i ha de tenir, una continuïtat, de fet no és un pressupost de base zero, no hi ha hagut temps per fer una anàlisi detallada de tots els capítols de despesa, és evident que un capítol 2 tindrà una sèrie de despeses de manteniment, de neteja, de no sé què, i és difícil fins a final d'any fer una anàlisi de les coses que seran necessàries o no, partides que es poden traspasar a un lloc o a un altre, però, en principi, ja s'intenta que a pesar que sigui un pressupost que haguéssim de continuar per motius tècnics i de temps, ja hi hagi una pinzellada important del que són les intencions polítiques del nou govern.

Pel que afecta la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge que inclou l'IBAVI, (...) al màxim la construcció i les ajudes a rehabilitació, fomentar la creació de nous habitatges de protecció i continuar amb el pla de rehabilitació de façanes que és un tema ja iniciat, que, per exemple, és una partida que es troba, respecte de l'any anterior, disminuïda, per la raó que ja aquest programa es troba en una fase de finalització.

Dins l'Institut Balear de l'Habitatge ens trobam que el pressupost també és similar, nosaltres entenem que un mateix pressupost no vol dir que es facin les mateixes coses, és a dir que hi ha unes maneres de gestionar que són millorables, i dins aquest tenim intenció de continuar o iniciar o potenciar una millor gestió quant al que són habitatges de protecció oficial. Actuacions importants com pensam que s'han de fer a Eivissa, a Palma, també s'han de potenciar els habitatges a la gent amb més dificultats econòmiques, i hem d'aconseguir, hem de fer una política de consecució de sòl públic. Aquí tenim una empresa que no està inclosa dins el que seria el pressupost que és Gestur Balear, en la qual el Govern hi participa en un tant per cent important, que pensam que també és una eina que, encara que en aquest pressupost no hi figuri, és important quant a consecució i gestió de sòl.

En obres públiques, també ens trobam que és un pressupost on pràcticament no hi ha grans variacions en les xifres, parlam que a infraestructures de carreteres s'hi dedicaran 5.500 milions de pessetes, però la veritat és que d'aquests ja n'hi ha, hi ha crèdits plurianuals els quals s'han anat desenvolupant i que tot depèn també de les coses que en aquest moment s'han adjudicat, anteriorment, que nosaltres ara ens trobarem amb obres adjudicades el mes de juny que probablement no es podran certificar, probablement no, segurament, abans de l'any i seran uns crèdits que haurem d'anar arrossegant l'any que ve, la qual cosa condiciona el que seria una revisió, una nova política de la conselleria.

Hem de tenir en compte que hi ha els doblers del conveni, per tant pensam que en construcció el que hem de fer és millorar o organitzar millor tot el que seria la gestió i l'elaboració de projectes a fi d'aconseguir que dins els pròxims anys, puguem esgotar i desenvolupar els plans a les carreteres previstes al conveni, les que estiguin d'acord, i les que no, pensam que el que hem de fer és revisar, juntament amb el Pla sectorial del transport, revisar el Pla de carreteres per modificar, amb les carreteres que pensam que són necessàries però que han de ser d'una altra manera, poder-les incloure al conveni.

Aquí també hi ha un tema important que pensam que s'ha de millorar el que ha passat fins ara, que és el tema d'expropiacions. No pot ser que anem arrossegant expropiacions de diversos anys enrera, cosa que té uns costos d'interessos de vegades tan importants, quan pagam l'expropiació són quasi tan importants els interessos com el principal de la (...), i per aquest motiu també s'ha inclòs una partida de 1.000 milions per a pagament d'expropiacions.

Transport, un altre tema que aquest govern s'ha compromès a activar i potenciar d'una manera important perquè també afecta al que seria la política de carreteres, pensam que hem inclòs i hem millorat la partida per subvencionar el transport per carretera del transport regular, a fi de millorar i augmentar la protecció del que serien les línies més desfavorides que han de ser subvencionades.

Quant a ferrocarrils se segueix amb el projecte actualment ja iniciat, que és fins a Sa Pobla; però el Govern enguany ja inclou una partida de 1.000 milions de pessetes per tal de capitalitzar l'empresa SFM i que pugui afrontar també el projecte cap a Manacor. També hi ha unes partides que són importants, que són per fer estudis o projectes, tant del que seria el tren a l'aeroport i el tren a la Universitat.

Quant a la Direcció General del Territori, la partida més important, que tots sabem que és la dedicada a dinamització territorial, que és el Pla Mirall, que al cap i a la fi és una partida que es recull de l'any passat i es manté i es continua amb aquest pla.

I en definitiva és un resum, molt resumit del que seria aquest pressupost. Però jo pens que podem fer dues alternatives, o fer una lectura de tot el pressupost, o aquest resum, que crec que les senyories ho agrairan.

EL SR. PRESIDENT:

Ha acabat? Gràcies, Sr. Conseller. Abans d'entrar al torn de preguntes, els deman si podem continuar? Aleshores, pel Grup Parlamentari Mixt, té la paraula, si la vol, el diputat Sr. Nadal.

EL SR. NADAL I BUADES:

Gràcies, Sr. President, sí la vull la paraula. En primer lloc, agrair la presència del conseller i dels membres del seu equip per a aquesta explicació del pressupost per a l'any 2000 de la seva conselleria. Pensam que entre les activitats, ens agradaria a veure si el conseller ens pogués ampliar un poc l'explicació del tema del conveni de carreteres, que l'ha anomenat de passada.

Felicitem el conseller, com no podria ser d'altra manera, des d'Unió Mallorquina, com a partit que dóna suport a aquest Govern, per l'increment en el tema d'expropiacions. Pensam que els ciutadans d'aquestes Illes han patit durant aquests anys un retard, del tot injustificat, en el cobrament de les expropiacions, i pensam que aquesta és una bona iniciativa, que redundarà en benefici de tots els ciutadans; una iniciativa a la qual nosaltres donarem suport.

Voldríem que ens explicàs també les iniciatives que té previstes en el tema del Pla Mirall, nosaltres pensàvem que el Pla Mirall era una cosa esgotada, una cosa que va ser molt criticada pels partits que donam suport a aquest Govern i jo supòs que aquestes partides duen ser per finalitzar els projectes que s'havien iniciat, però a veure si hi ha projectes prevists de futur.

I en resum, agrair la presència, d'una manera resumida, del conseller en aquesta compareixença. Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Nadal. Pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula la diputada Sra. Sofia Hernanz.

LA SRA. HERNANZ I COSTA:

Gracias, Sr. Presidente. En primer lugar, agradecer tanto al conseller como a los altos cargos de su conselleria que le acompañan la comparecencia en esta comisión para la explicación del presupuesto. En primer lugar decir que entendemos, la primera referencia del conseller, que este primer presupuesto tiene una carga de continuidad, entendemos que existen compromisos adquiridos y estamos seguros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, que poco a poco, a lo largo de esta legislatura, esos presupuestos irán cada vez reflejando lo que es el programa del pacto de progreso, que actualmente está en el Gobierno.

Únicamente queríamos pedir una precisión al conseller sobre que ha pasado por encima las actuaciones del Ibavi, ha dicho que se esperan importantes actuaciones para llevar a cabo en Ibiza y en Mallorca, me gustaría que nos aclarase actualmente el estado de las obras de la isla de Ibiza, ¿en qué estado se encuentran?, ¿cuándo se prevé que puedan finalizarse? Y por parte del Ibavi se prevé algún tipo de actuación concreta, más en las islas menores.

I únicamente, también, felicitar al conseller por el aumento de la inversión y por la apuesta en la inversión en las vías ferroviarias. Gracias Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

Bé, el conveni de carreteres, evidentment, no està en el pressupost, però sí ens afecta, però sí que també justifica probables (...) que podríem dir en aquest pressupost.

Aquest pressupost, evidentment el d'obres públiques, es conjuga dins el pressupost total del Govern i de vegades també per incentivar altres polítiques que no són d'obres públiques, hi ha d'haver de cada conselleria un cert sacrifici; evidentment, jo entenc que aquesta conselleria ha tingut un cert sacrifici quant que probablement podria haver major quantitat, i ens agradaria que hi hagués major quantitat, per exemple, en conservació de carreteres.

Quant al que és construcció, pensam que tenint el conveni el que hem de fer és redactar projectes i donar les bases per aprofitar i poder dur endavant aquest projecte del conveni. Aquest conveni es va firmar el 98, la veritat és que tots els convenis costen d'arrancar, fer un projecte d'una carretera doncs no es fa en dos dies, és a dir, tots ho sabem, tarda temps; s'ha de fer un projecte, s'ha de fer una exposició pública, s'ha de fer una supervisió, un provisió a un projecte, una adjudicació, és un temps que tarda quasi un any o més abans de començar una carretera. I per tant, pensam que tal vegada no han estat ambiciosos quant a incrementar el que seria el pressupost de construcció, perquè també, si no tenim projectes (...) el que no volem és trobar-nos amb un pressupost a final d'any sense executar. Però tenim molta feina per seguir amb una sèrie de projectes que tenim en marxa i pensam que el 2000 és fonamental per redactar i preparar projectes perquè el 2001 sigui ja un pressupost realment contundent en aquestes actuacions.

Quant a increment d'expropiacions, efectivament hi ha un increment, probablement qualcú ho comparará amb el pressupost inicial de l'any passat, de l'anterior pressupost i dirà que no hi ha aquest augment, perquè a l'anterior pressupost hi havia 1.500 milions de pessetes; però també s'ha de dir que durant aquest any es manllevaren d'aquests 1.500, 800 milions de pessetes, que han desaparegut d'aquesta partida; és a dir que, de fet, hi ha un increment. O sigui, dels 1.500 inicials que hi havia als pressuposts de l'any passat es va (...) a 800, per tant, els 1.000 milions aquests també ens queden curts, però també demostra l'intent de forçar aquesta actuació.

Quant al Pla Mirall, és un tema bastant més complex; tots vostès coneixen bé les condicions. Hi ha hagut una sèrie d'actuacions que s'han fet via consorcis i el que són els consorcis doncs són uns compromisos bastant fermats. Llavors, el que sí per part del Govern pretenem és que cada consorci, les obres que no estan executades o no estan iniciades sí que per part dels ajuntaments afectats es presentin uns "plànings" d'acabar aquestes obres, però no tenim un marge molt ample quant a dir frenam. És a dir que hi ha uns compromisos adquirits que s'han d'acomplir.

Quant a l'Ibavi, si em permeten, ho deixaré per després perquè m'agradaria que els gerents de les empreses públiques puguin ser més concrets en temes de les actuacions de les empreses respectives.

EL SR. PRESIDENT:

Li vol passar la paraula?

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

Sí, per l'Ibavi.

EL SR. PRESIDENT:

Té la paraula la Sra. Teresa Alba García, Gerent de l'Ibavi.

LA SRA. GERENT DE L'INSTITUT BALEAR DE L'HABITATGE (Teresa Alba García):

Bones tardes. Respecte a les preguntes que s'han fet jo voldria especificar que concretament a Menorca i a Eivissa, que és el que s'ha preguntat, a Eivissa en aquests moments estan en promoció, s'estan fent les obres de 48 habitatges a Ca'n Misses, que acabaran aproximadament el març del 2000. I s'han iniciat també les obres, a Ca'n Misses també, de 27 habitatges més que acabaran aproximadament el setembre. A Eivissa tenim previst, inicialment, col·laborar amb l'ajuntament en tot el que és la rehabilitació de Sa Penya; hem de concretar encara quina serà la col·laboració i quin serà l'abast de l'operació. I per una altra banda, doncs també tenim pendent parlar amb l'ajuntament per a la possibilitat de nous solars que ens permetin fer més habitatges.

A Menorca, en aquest moment, tenim pendent l'inici d'uns 80 habitatges a les poblacions de Maó, Ciutadella, Ferreries i Sant Lluís. Tres d'aquestes promocions estan ja pendents d'adjudicar les obres, és un problema del mercat del sector en aquest moment aconseguir fer obres als preus que convenen a l'Ibavi. I per un altre cantó, la resta estan en fase de projecte, però el conjunt serà de 80 habitatges aproximadament.

Inaturalment tenim pressupostats 700 habitatges més per iniciar al llarg de l'any 2000 a les tres illes. En aquest moment, a part d'aquestes que he dit de Menorca i d'Eivissa, a Mallorca es fan aproximadament uns 450 a diferents poblacions. És a dir, això és el que s'acabarà l'any que ve, i iniciarem, esperem, 700 habitatges més en el que és protecció oficial, de nova construcció; però iniciarem també l'activitat en rehabilitació i en adquisició d'habitatges per rehabilitar, al marge del què és preparació de sòl.

El pressupost d'inversions està per l'ordre dels 7.000 milions de pessetes. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Alba García, Gerent de l'Ibavi. Sr. Conseller, vol continuar fent ús de la paraula o ha acabat?

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

He acabat.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Cristòfol Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, bones tardes si benvingut a aquesta compareixença. La veritat és que sort que el Conseller d'Economia, Hisenda i Pressupost ens va presentar la documentació, perquè de les seves explicacions no haguéssim pogut treure gaire coses en net. En qualsevol cas, nosaltres hem repassat una mica i hem comparat, naturalment, aquests pressuposts de transició que a vostès correspon executar per a l'any 2000 en relació amb el que havia aprovat l'anterior govern i que han executat una part el govern del Partit Popular fins a les eleccions, i després correspon a vostè acabar d'executar. La diferència, si no ens hem equivocat amb els números, de 10.914 milions de pessetes, que és el pressupost per a l'any 2000, representa un increment, més o manco, d'uns 1.000 milions de pessetes respecte de l'aprovat per al 1999; hem de dir tot d'una que aquest increment de 1.000 milions de pessetes ve sobretot justificat per la transferència en aquesta secció 17 del què és dinamització territorial, Pla Mirall, que abans es deia medi ambient, i també d'ordenació del territori i urbanisme. En definitiva, de quasi 350 milions a ordenació del territori i urbanisme, i 747 de dinamització, és a dir, aquests 1.000 milions de diferència no són reals, sinó que són un traspàs d'una secció a una altra de pressupost. Partim, idò, d'un pressupost globalment similar al del 1999, en termes reals.

Ara bé, el que hem d'analitzar és si aquest pressupost representa un nivell d'inversió que cobreixi dues qüestions importants per a nosaltres, allò que són els objectius polítics que han posat reiteradament de manifest a partir del seu accés al Govern i si aquestes actuacions són realment inversions o són despesa corrent o què són. I açò ho farem per a cada un dels programes. I començant pel programa d'habitatge, que analitzaré, si no té inconvenient, juntament amb el 4323, és a dir, arquitectura, que sempre solen anar junts, a nosaltres el que ens crida, bé, hi ha uns increments lleugers de 10 milions a capítol 1, 12 milions a capítol 2, però bé, dins els 1.000 i busques de milions de pessetes que és la suma d'aquests dos programes, li concedirem el qualificatiu de no rellevant l'increment de despesa corrent; però escolti, sí que volem una explicació respecte de la disminució del capítol 7, transferències de capital en matèria d'habitatge. És a dir, quan nosaltres disposàvem al pressupost del 99 de 400 milions de pessetes per al pla quadriennal d'habitatge, quan nosaltres per a rehabilitació i façanes hi teníem 300 milions de pessetes, més o manco, xifres rodones, perquè faci més bon manejar, ens quedam amb 200 i 100 milions de pessetes. És a dir, com justifica vostè els objectius polítics que han predicat amb aquesta disminució de 400 milions de pessetes al capítol 7 d'aquest programa d'habitatge? Aquesta seria la primera pregunta, molt important de conèixer amb la seva resposta, perquè entenem que difícilment els objectius polítics, bé, ho sentíem avui al discurs d'avui capvespre, sortir d'utilització de territori, no emprar més territori i requalificar, requalificar no,

rehabilitar, difícilment es podrà incentivar amb una davallada de pressupost tan important com aquesta.

Passant a ordenació del territori, sí que ens agradaria conèixer, bé, hi ha un increment aquí, hi ha quasi 190 milions de pessetes, almenys açò és el que nosaltres notam i aquest és un programa que més o manco conec; i d'aquests 190 milions de pessetes d'increment, veim, a la partida 64000, unes despeses en inversió de caràcter immaterial de 15 milions de pessetes, és urbanisme, i a ordenació del territori hi veim també com a despeses de caràcter immaterial 175 milions de pessetes, voldríem saber, encara que ho sospitam, a què destinarà açò de la seva conselleria, Sr. Conseller.

Intentaré passar ràpidament, no faré una menció especial, encara que si li ve bé, en el Pla Mirall o dinamització territorial, és a dir, el programa 4433, una davallada de més de 50 milions de pessetes, també ens agradaria conèixer a què es deu.

La Direcció i Serveis Generals d'Obres Públiques és més o manco i per tant no hi entrarem a detallar, no formularem cap pregunta en aquesta qüestió; però sí que les farem i les consideram molt importants respecte de la planificació i construcció d'infraestructures en carreteres i respecte de la conservació i explotació en matèria de carreteres. Si analitzam i comparem aquest pressupost amb el de l'any passat, nosaltres veim una disminució molt important en expropiacions. És a dir, al capítol 6, per a terrenys i béns naturals, ha baixat, Sr. Conseller, 500 milions de pessetes; és a dir, com es fa compatible aquest programa de pagar més i pagar els interessos d'expropiacions i davallar al pressupost 500 milions de pessetes, perdó, passar de 1.500 a 1.000 milions de pessetes només? I com es fa compatible baixar en més de 200 milions de pessetes la partida 60100, d'infraestructura i béns destinats a l'ús en general? És a dir, aquí trobam una disminució en el programa 513101 de 700 milions de pessetes, bàsicament al capítol 6, per a inversions reals, i que se solen aplicar, insistesc, a pagar expropiacions i a pagar interessos. Ens agradaria conèixer, idò, les manifestacions que vostè ha fet i aquesta realitat pressupostària com ho casa.

Al programa de conservació la baixada també és espectacular, és a dir, disminueixen de l'ordre de 400 milions de pessetes. Bé, no volen fer carreteres noves i si tampoc sembla que vulguin conservar molt bé les que tenim, haurem d'anar tots en tren, però no n'hi ha prou de fets. Ens hauria d'explicar també, Sr. Conseller, a què es deu, en definitiva, aquesta baixada de 1.190 milions, globalment, en les partides d'inversió del Departament de Carreteres de la Direcció General d'Obres Públiques, els programes, insistesc, 513301. Encara que intuïm una mica l'explicació, i perquè no allarguem massa la compareixença jo l'hi anticiparé, crec que hi ha una transferència important que se'n va al tren, a Serveis Ferroviaris, però també l'analitzarem, perquè quan arriba allà només n'arriba la meitat; és a dir, pel camí se'n perden 500, ho analitzarem ara mateix.

En definitiva, Sr. Conseller, veim que hi ha una partida d'increment de 120 milions de pessetes en el capítol 1, més o manco, a transports, és a dir al programa, perdó, no al programa, sinó al capítol 1 global de la conselleria, també hi ha increment de despesa corrent al capítol 2; però, sobretot, el que volem que ens expliqui és la disminució d'aquestes partides que li he parlat abans.

I per no allargar-me massa, entraré directament al que és impressió que tenim, que s'agafen 1.000 i busques de pessetes d'obres públiques, carreteres, i les dues a Serveis Ferroviaris; però clar, quan arribam als Serveis Ferroviaris resulta que els increments que hi trobam en inversions reals, ordenació i inspecció del transport, són 325 milions de pessetes; però d'aquests 325, 265 són inversions immaterials, i la diferència que ens hi queda són 55. La pregunta, una mica intentant recuperar el bon humor, seria dir-li: quants de metres farà de rails amb 50 milions de pessetes, és a dir, de tren? Jo supòs que no en pot comprar ni centímetres amb 50 milions de pessetes, però el que pensam és que perdem 1.000 milions de pessetes per a conservació i expropiació, inversions reals en carreteres, en duen 500 allà, és a dir, a la memòria he llegit que el que volen és disminuir l'endeutament de ferrocarril, dels Serveis Ferroviaris de Mallorca; però, si vostès els doblers de carreteres per a inversions reals els destinen després a inversions immaterials, estudis, etc., en matèria de ferrocarrils, és a dir, més de 500 milions de pessetes, i els altres el que fan és eliminar deute, realment, les inversions, el programa, la millora del transport, sigui per carretera o sigui per ferrocarrils, ho veim en molt mal estat, almenys per a l'any que ve. I per tant, Sr. Conseller, ens agradaria que ens ho explicàs.

I naturalment, com no pot ser manco, per a un conseller que és d'una illa menor, ens territorialitzi una mica la seva acció de pressupost. El corrent en aquest Parlament, de sempre, és demanar al Govern, sobretot per als diputats de les illes menors, que ens territorialitzin les seves inversions i els seus programes.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

... per al tema de l'Ibavi, el Gerent del SFM ...

EL SR. PRESIDENT:

Quan vostè li vulgui donar la paraula, m'ho demana i jo li donaré.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

Bé, jo respondré i ja està. Evidentment, estam en un joc de comparacions i quan comparem hem de comparar pressuposts inicials, pressuposts com acaben, quin és l'estat d'execució i quin és el final del pressupost; i amb això podem jugar, per exemple, ja ho he dit abans, i m'estranya que ho hagi repetit vostè, que en expropiacions, efectivament, hi havia 1.500 milions de pessetes, però en aquests moments els definitius són 697 milions; és a dir, hi ha moviments de partides. I efectivament s'ha hagut de fer un esforç perquè hi ha hagut altres conselleries, com tots sabem, que fonamentalment és l'educació, que ha obligat a fer un esforç d'estalvi a altres conselleries. No és tant que aquests 1.000 milions que vostè parlava del tren, que és que hagin sortit de carreteres, sinó que, en principi, s'ha fet un esforç global, i bé, sembla que entra i surt, però no és així: el problema que teníem és que a l'hora d'elaborar el pressupost conjunt de les conselleries, doncs s'ha hagut d'estirar per totes les bandes. La voluntat nostra, evidentment, en conservació, és que hi hagués no els 2.000 milions que hi ha, sinó molts més dels que tenim.

Quant a construcció, sí que ja defens i com a conseller, que no exigim nosaltres és unes quantitats importants a un pressupost quan encara no tenim uns projectes per desenvolupar. De fet nosaltres el que hem de gestionar, ja li puc dir com està l'estat d'execució del pressupost actualment en aquestes partides importants, com és construcció de carreteres, que hi ha un dispost de 1.500 milions, però (...) de 800, és a dir que tenim aquí 700 milions de pessetes, i no sé si és la carretera de Bendinat o una d'aquestes, doncs que estan aquí, en execució, pendants d'executar, el que ens impedeix és poder fer una bona execució del pressupost. Si nosaltres ens trobàssim que el que vostès han pressupostat a anys anteriors estigués executat, doncs ara tendríem unes xifres reals de dir açò va a noves carreteres, a nous manteniments, el problema que tenim és que ens trobam amb uns pressuposts, que estan, el mes de juny es van executar (...) i es van adjudicar, van deixar aquí una reserva de 46 milions de pessetes respecte a 2.000 milions, però per una altra banda havien llevat doblers per a expropiacions. És a dir que aquestes pujades, davallades, que parlam, hauríem de comparar el pressupost inicial de vostès, el pressupost actual, tal com està, amb els crèdits definitius en aquest moment, i quin és el pressupost nostre.

Nosaltres entenem que amb el que seria el pressupost definitiu d'obres públiques de l'any passat pràcticament estam igual, i açò ho reconeixem, és un pressupost continuista i estam en les mateixes quantitats.

Efectivament, la partida de conservació és la que està un poc més mancada, però que esperam que dins una possible ampliació de crèdit es pugui millorar.

Quant que vostè em demana possibles actuacions dins les illes, o de manteniment, jo li puc donar una relació de possibles obres d'inversió que ens agradaria desenvolupar dins el pressupost d'inversió; per exemple, li diré a Mallorca: hi ha una reforma a Campos-Sa Ràpita, la via de cintura PM-111, Sencelles-Pina, Santanyí, Colònia de Sant Jordi, el quilòmetre de la carretera 710 cap a Andratx, Montuiri-Sant Joan-Petra, Palma-Inca, Inca-Manacor, Deià-Llucalari, Caimari-Coll de (...), Felanitx-Portocolom, S'Aranjassa-Llucmajor. I després a Menorca tenim: millores de paviments, com són Mercadal-Fornells, Mercadal-Cala Galdana, Ferreries-Es Migjorn; millores de paviments a Eivissa i Formentera, Sant Josep, Sant Antoni, La Canal, Sant Joan-Cala Portinatx, segona calçada (...) Eivissa, Eivissa-Santa Eulàlia, Sant Joan-Cala Sant Vicent. Efectivament, aquí haurem de prioritzar perquè totes aquestes obres ja ens superaran, probablement, el pressupost que tenim actualment.

Després, en seguretat vial, tenim un llistat d'obres, que és (...) Santa Maria, variant de Santa Maria, rotonda Ses Salines, intersecció Valldemossa-Deià, Pont del torrent de Bunyola modificat; un desmunt a la carretera 710, la rotonda de Ca ses Saboneres, intersecció; ronda Sa Pobla; rotonda de Campos, que aquesta està adjudicada i s'ha executat definitivament. És a dir que aquí tenim una relació d'obres en marxa, o de noves il·luminacions de rotones, en fi, li puc donar un llistat bastant important.

A Menorca, tendríem il·luminació intersecció aeroport Maó, il·luminació variant Son Bou, il·luminació accés de Mercadal. I després tenim, seguretat vial, Eivissa i Formentera, rotonda de Ca'n Balletera, il·luminació rotonda Sant Miquel, correcció revolts Sant Joan, reparació obres de fàbrica, intersecció Sant Miquel-Sant Rafel, que s'està estudiant. I en definitiva, tenim un llistat important que evidentment haurem de prioritzar, perquè la suma de tot és inferior al pressupost. També en política saber prioritzar forma part de la feina nostra.

Donaria, ara, la paraula al Gerent del tren.

EL SR. PRESIDENT:

De Serveis Ferroviaris? Té la paraula el Gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca Sr. José Antonio Santos.

EL SR. GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Antonio Santos i Hierro):

Hola, buenas tardes. Yo entiendo perfectamente que cada uno tiene que procurar por lo suyo y la verdad, sinceramente, si tuviera que enfrentarme a 55 centímetros de vía dimitiría ahora mismo, pero directamente; quiero que entienda que ha hecho un planteamiento que, efectivamente, que no puedo estar de acuerdo en absoluto y lamentablemente tengo que, digamos, corregirle en la medida de lo posible. En primer lugar, los 1.000 millones que aporta el Govern, que es la primera vez que alguien, es decir que el Govern aporta algo al tren directamente, por encima de lo que es la transferencia corriente o transferencia de capital que se ha producido, son 1.000 millones netos que, como se puede comprobar en los presupuestos, no es para amortizar precisamente deuda, sino sencillamente para evitar un mayor endeudamiento en lo posible. Y que quede claro que esos 1.000 millones que se plantean, por si alguna vez en algún medio de comunicación no ha salido bien reflejado, estamos hablando de 1.000 millones netos de inversión para lo que sería Manacor.

Por otra parte, no es que nos queden 55 millones o 355, que no he terminado de entenderlo bien, sino que SFM invertirá en inversiones reales en el año 2.000, pues una cantidad que son 3.525 millones de pesetas, 3.525 millones de pesetas que se dividen en tres apartados globales bastante amplios, como puede ser el capítulo 1 o el presupuesto número 1, que hemos hablado, de potenciación de mejora y de los servicios; en esto estamos hablando de mejoras en el tema de seguridad, realizando pasos a nivel que están obsoletos, suprimiendo pasos en una actuación importante en una población como es Binissalem; cerrando pasos y abriendo pasos subterráneos importantes, sin entrar, por supuesto, en inversiones que estaban ya en marcha, aquí hablamos de inversiones puramente nuevas que se contemplan en el apartado de los presupuestos del 2.000.

Es cierto que hay 120 millones de pesetas exclusivamente destinados a plasmar claramente lo que viene recogido en el *acord de Govern*, es decir, estudiar lo que sería la línea Sa Pobla-Alcúdia, hay que hacer estudios de factibilidad, viabilidad y de accesos para poder comunicar Palma con el Puerto de Alcúdia. Se dedican 35 millones a un estudio concreto, que sería ver, dentro de lo que es el *acord de Govern*, qué se puede hacer, por dónde podemos pasamos y con qué mecanismos podemos llegar en colaboración con el resto de los servicios de transporte terrestre. Y por último, hay un estudio de 35 millones de pesetas, dedicado a la Universidad, Palma-Universidad. El objetivo es saber qué viabilidad hay en eso. La suma total de estos tres capítulos son 120 millones.

Por otra parte, se puede apreciar claramente, en lo que se llama el capítulo de recopilación y rehabilitación de las líneas férreas y estaciones puesta en funcionamiento del servicio, que en una primera fase, que se llama Inca-Manacor, primera fase, se invertirán, pues no 55 millones ni 555, sino 2.000 millones de pesetas; y además hay una pequeña partida que empezamos, que creemos que es útil y que nos puede servir de algo, que es vías verdes y caminos rurales.

En resumen, el capítulo de SFM son 3.525 millones de inversión, que representa un 77% del capítulo global de la empresa. Y por otra parte, como viene reflejado en la memoria, por primera vez no nos endeudamos en un 77% como en el año anterior, que se puede comparar claramente con las cifras, sino que vamos a un endeudamiento solamente del 55%. Esto permite, en cierto modo, como planteaba el conseller, una reducción del nivel de endeudamiento, pero quede claro que la inversión real que va a realizar este Gobierno, a través de SFM, en lo que sería servicio a través de ferrocarril y que por supuesto sería muy feliz de que fuéramos todos en tren, porque además consumimos menos, consumimos menos territorio y además contaminamos menos; pero, con independencia de eso, quiero que quede bien claro en esta comisión que se invertirán 3.525 millones de pesetas, y no, como parecía entender de la intervención del conseller, que era solamente una pequeña cantidad que queda al margen. Igual no lo ha entendido bien. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Santos, Gerent de Ferrocarrils de Mallorca. Ha acabat, Sr. Conseller? Torn de rèplica, pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el diputat Sr. Cristòfol Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Moltes gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, supòs que si ho ha notat ha vist que han quedat moltes preguntes sense respondre, és a dir, com casaran la rehabilitació i les façanes amb la baixada de pressupost que destinen a aquestes partides; com casaran el seu programa, el que diuen els seus discursos i les seves manifestacions amb aquesta disminució?

Li vull recordar, Sr. Conseller, amb tota amabilitat que qui fa les preguntes és el diputat, que el Govern ve aquí a explicar, i si vol comparar la seva explicació, el pressupost que ha de gestionar amb el que va gestionar l'altre Govern ho pot fer, però aquí venim a parlar dels pressuposts, d'ingressos i despeses, del què ara s'ha d'aprovar per llei; la liquidació, la resta és objecte d'un altre debat. Per tant, no disfressi el que per a nosaltres han de ser respostes del Govern clarificant les seves previsions pressupostàries, el seu programa de Govern, amb explicacions com la que ha intentat donar de què hem de comparar moltes coses. Afectuosament li ho dic, Sr. Conseller, i li deman una altra vegada, ens expliqui per què baixen les partides destinades a rehabilitació i a façanes? Per què baixen les partides destinades a indemnitzacions d'expropiacions i a interessos? I per què baixen 1.000 milions de pessetes, 700 milions en planificació i construcció d'infraestructura de carretera, i més de 400 en conservació?

És ben cert el que ha dit el Gerent dels Serveis Ferroviaris, la partida ben cert en segons què: el capítol total 6 de l'empresa són 3.525 milions de pessetes, però açò és que era l'any passat així, o no? O no era així? L'únic que ha variat és que en lloc d'endeutar-se rebran, i suposam que és el que s'invertirà manco en carreteres, 500 milions de pessetes de transferència, 1.000 milions de pessetes, perdó; però d'aquests 1.000 milions de pessetes, 500 és la part que se'n va a disminuir endeutament, però dels altres 500 se'n van més de 265 en inversions immaterials i en queden, 265 més 329, i en queden només 55 per engreixar el que són les inversions reals. És a dir, he fet la comparació del pressupost del 99 amb el del 2.000; vostès resten globalment, Sr. Conseller, a la seva secció, 1.000 milions de pessetes, més de 1.000 milions de pessetes en carreteres, i en transferència, 1.000 que abans no es transferien a ferrocarrils; però escolti, deixarem de fer 700 milions de carreteres noves, de trams nous, de variants, de tercers carrils; també deixarem fer 400 milions d'inversió en conservació del què tenim. Però escolti, és que quan agafam aquests doblers que deixam de fer i els duim a ferrocarrils, a Serveis Ferroviaris, 1.000 per no endeutar-se es perden pel camí, i els altres 500, 265, res de 125, perdó, 290, partida 64000, despesa d'inversió de caràcter immaterial, estudis, estudis i més estudis. I quan resten dels 500, d'aquests 1.000, aquells 500 que van per no endeutar-se només n'hi queden 55 que sumen a les inversions reals. Amb açò no faran gaire cosa més que un parell de metres, de rails no faran gaire cosa més; i hem perdut pel camí 1.000 milions de pessetes. Per tant, ens expliqui per què prioritza açò? Per què no prioritza, efectivament, mantenir inversions en construcció nova de carreteres, inversions en conservació i havien de fer aquest deute com s'havia fet abans, per què no es fa? És a dir, ens expliqui per què han optat per aquests objectes i no per mantenir els que hi havia abans?

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Conseller, en torn de contrarèplica, té la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Josep Antoni Ferrer i Orfila):

Bé, està vist que vostè pot comparar els pressuposts i jo no els puc comparar. Jo entenc que quan es parla que es perden doblers, jo no sé per on es perden doblers, perquè al cap i a la fi els doblers són dels ciutadans que han pagat els seus impostos, i els que no estan a obres públiques són a educació o estan a qualque banda o pagant qualque desastre (...).

Jo sí que quan feim un pressupost no puguem fer un pressupost amb el que és el pressupost inicial anterior, ho hem de fer amb un pressupost que és el final, que entenem que és el real i és el que ens pot permetre fer un pressupost més realista. No ens serveix de res posar 1.500 milions de pessetes a una partida, posar inversions a no sé què, per a després al cap de tres mesos agafar, retallar i llevar-ne 800, a mi el que m'interessa és que aquest pressupost que nosaltres presentam arribi a final d'any, tal com està, i a més a més augmentat, si és possible.

Vostè em dirà, inversions, expropiacions; bé, sí, el pressupost real, vostè, jo l'he de comparar, si vostè no ho vol saber, però vostè sí que ho diu, nosaltres tenim 1.500 milions de pessetes; doncs miri, no els han emprat, i miri que hi ha gent que es queixa, mig any duen, i els anys anteriors. És a dir, no els han emprat, perquè així com es van preocupar d'adjudicar obres de veres i corrent, tal vegada sobra aquesta d'un desviament a un lloc o l'altre, però les expropiacions les varen llevar. Jo reconec que el nostre pressupost en xifres globals és pràcticament igual que el de l'any passat, perquè no hi ha més doblers en aquest moment.

Però quant a habitatge, jo li diré que hi ha 400 milions dedicats a ajudes a la rehabilitació d'habitatges, aquesta xifra es duplica. Jo no el vull enganyar, efectivament es duplica perquè es lleva d'una altra banda; perquè ens n'hem adonat que el pla quadriennal d'habitatge en aquest moment té una baixa execució, i per tant és enganyós posar una xifra que en aquest moment s'ha demostrat que era difícil gastar. Llavors ens estimam més dedicar-la a rehabilitació. Però llavors, si sumam, el pressupost és el mateix; llavors li diré: tenim 400 milions dedicats a ajuda a rehabilitació d'habitatges; tenim 200 milions a ajuda d'adquisició d'habitatges; 100 milions destinats a rehabilitació de façanes del Pla Mirall. Efectivament, el Pla Mirall baixa, perquè el Pla Mirall és un pla en fase d'acabament, no anirem a mantenir el que ja s'ha gastat fins ara.

Després, en arquitectura tenim 438 milions per subvencionar la rehabilitació del patrimoni arquitectònic i ajudes a la supressió de barreres arquitectòniques.

Efectivament, si sumam tot açò, podem fer malabarismes, al final arribam a xifres similar, el que passa és que nosaltres intentam racionalitzar-les per poder-les gastar; que quan arribem a final d'any no tenguem aquí una partida d'un crèdit inicial i després al final tenguem aquí un crèdit que no s'ha gastat, que açò sí que seria llastimós, per simplement un missatge polític que després és enganyós. Nosaltres pensam que un pressupost s'ha d'intentar que sigui real, que les diferències entre aquest pressupost i el pressupost final siguin mínimes. Efectivament, tots sabem, tenim l'experiència que els pressuposts, després ve la liquidació, són ajustables, hi ha després prioritats i s'ha de modificar; però hem d'intentar que els pressuposts siguin el més ajustats possible al que es pensa fer. Nosaltres sabem perfectament que aquí hi ha partides, doncs jo li diré, a la meua conselleria, una partida de 200 milions de pessetes en inversions, que no són inversions reals, són ajudes tècniques i coses d'aquestes, i açò està aquí, ens ho hem trobat, ho haurem d'anar adaptant o regularitzant la situació, però bé.

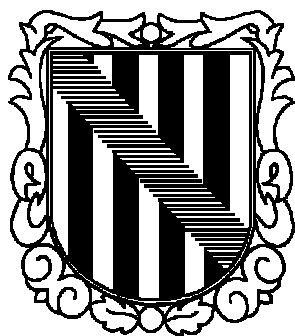
En carreteres, efectivament, a mi m'agradaria tenir molts més doblers i a tots, estic segur que tots els ciutadans de Balears volem més doblers; però de què ens serveix posar a una partida, i dir en construcció farem 1.000 milions més que l'anterior Govern, tampoc no estam aquí per enganyar ningú. Nosaltres posam la mateixa partida, acabarem i pagarem les obres començades i ens dedicarem a fer projectes, que és important, perquè també posar 2.000 milions, o 5.000, o 10.000 a una partida perquè després quan arribi final d'any dir és que tan sols he tengut dos projectes o tres projectes redactats i no he pogut adjudicar obres o no les he pogut acabar, o les obres s'han eternitzat, o obres que estan començades i adjudicades des de fa la tira de temps i resulta que el contractista està (...) perquè no s'acaben les obres.

Per açò quan vostè em diu, no, vostè no pot comparar; vostè sí que pot comparar pressuposts, ah i jo no, o sigui el conseller ha de dir açò; doncs, bé, ja li dic: 400 milions en habitatge; 200 milions en (...); 100 milions en Pla Mirall; a l'Ibavi pràcticament es passa la mateixa quantitat, l'Ibavi la veritat és que el pressupost és molt similar; en obres públiques, tenim conservació, 2.700 milions, i en total, entre construcció i conservació, tenim 5.600 milions de pessetes. Sabem que conservació també implica petites obres, és a dir que hi ha infinitat d'obres, rotondes, millores de creuaments i coses d'aquestes, que també es fa via la partida de conservació. I que no enganyem que tampoc no faran res; el que passa que sí pensam que hem de ser realistes i ens obliga el fet que hi hagi altres conselleries que també tenen actuacions molt importants, com és pagar els professors, ni més ni menys.

Quant a ordenació del territori, unes preguntes que havien quedat al tinter, efectivament, hi ha tot el que és Pla Mirall i després les altres partides són l'elaboració i pagar honoraris doncs de la llei del sòl i una sèrie de tot el que seria el nou ordenament jurídic o la millora de l'ordenament jurídic actual.

EL SR. PRESIDENT:

Acabat el debat, només ens queda donar les gràcies al Sr. Conseller d'Obres Públiques i als alts càrrecs que l'han acompanyat, 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