



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

DLPM 351-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VI legislatura

Any 2003

Núm. 11

Presidència
de l'Honorable Sra. Misericòrdia Sugrañes i Barenys

Sessió celebrada dia 12 de novembre del 2003, a les 10,30 hores

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA de l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, per tal d'explicar el Projecte de llei de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2004 (RGE núm. 2902/03).

174

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores i senyors diputats, començarem la sessió de la Comissió d'Hisenda i Pressuposts relativa a la tramitació dels pressupostos generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per al 2004. En primer lloc demanaré si es produeixen substitucions.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Maria Antònia Vadell substitueix Pere Sampol.

EL SR. JEREZ I JUAN:

Miquel Jerez substitueix Diego Guasch.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Margalida Rosselló substitueix Miquel Ramon.

EL SR. GASCON I MIR:

Miquel Gascon substitueix Carme Garcia.

Compareixença de l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, per tal d'explicar el Projecte de llei de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2004 (RGE núm. 2902/03).

LA SRA. PRESIDENTA:

Passam, idò, a la compareixença de l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Margalida Cabrer i González, per tal d'explicar els pressuposts de la seva conselleria. Li volem donar la benvinguda, a l'Hble. Sra. Consellera, i als càrrecs que l'acompanyen, que són la secretària general, la Sra. Concepció Sartorio Acosta; el director general d'Obres Públiques i Transports, Sr. Carlos Jover Jaume; el director general d'Arquitectura i Habitatge, Sr. Antoni Llamas Márquez; el director general d'Ordenació del Territori, Sr. Jaume Massot Sureda; el director general de Ports, Cristóbal Huguet Sintes; de l'Institut Balear de l'Habitatge el director gerent, Sr. Segismundo Morey Ramon; dels Serveis Ferroviaris de Mallorca el director gerent, Sr. Rafel Pons Vidal; i del Servei d'Informació Territorial de les Illes Balears el director gerent, Sr. Francisco Gual Salvà.

Per informar sobre el tema té la paraula l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports sense limitació de temps.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, el pressupost de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i

Transports per a l'any 2004 està format per la secció 17 dels pressuposts de la comunitat autònoma, més les empreses públiques que en depenen, que són SFM, IBAVI i CITIBSA. En total el pressupost de la conselleria més les empreses públiques suma un total de més de 197 milions d'euros, xifra a la qual hem d'afegit, sense cap dubte, l'import que figura als pressuposts generals de l'Estat i, en concret, en el ja famós conveni de carreteres, de 58.000 milions de pessetes, signat l'any 98 i que finalitza l'any 2005, i que comprèn les inversions que en matèria de carreteres resten en mans del Govern balear un cop es varen transferir als consells insulars les competències en carreteres.

Parlam, per tant, d'un pressupost de la conselleria important i demostratiu de l'esforç que aquest govern vol fer en matèries tan importants per als nostres ciutadans com és el transport públic, l'habitatge i les infraestructures portuàries de la nostra comunitat autònoma, juntament i sense menysprear els doblers de l'Administració de l'Estat perquè aquestes illes tinguin unes carreteres que està reclamant la nostra societat des de ja fa molts d'anys.

Comencem ja amb les xifres concretes i comencem pel pressupost pròpiament dit de la conselleria. La secció 17 com a tal, sense les empreses públiques, disposarà per a l'any que ve d'un pressupost inicial global de 66,7 milions d'euros, és a dir, 11.105 milions de les antigues pessetes. En termes comparatius això representa un increment del 4,65% respecte del pressupost corresponent a l'exercici 2003. Aquesta quantitat es reparteix entre les quatre direccions generals i la Secretaria General Tècnica que formen l'estructura orgànica d'aquesta conselleria. La distribució és la següent: la Secretaria General Tècnica disposarà de 6,1 milions d'euros, la Direcció General d'Obres Públiques i Transports de 34,7 milions d'euros, la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge 9,9 milions d'euros, la Direcció General d'Ordenació del Territori 10,3 milions d'euros i la Direcció General de Ports 5,4 milions d'euros. Això fa el total de 66,7 milions d'euros de la secció 17, i suposa que la Secretaria General Tècnica té un total del 9% del pressupost, la Direcció General d'Obres Públiques i Transports el 52% del pressupost, la Direcció General d'Habitatge un 15% del pressupost, la Direcció General d'Ordenació del Territori un 16% del pressupost i la Direcció General de Ports un 8%.

Començam per la Secretaria General Tècnica. El pressupost de la Secretaria General Tècnica suposa, com he dit, el 9% del total i es destina bàsicament a l'atenció dels Serveis Generals de la conselleria, com és ara el lloguer i el manteniment dels edificis, la neteja i la seguretat de les instal·lacions, les assegurances, la Unitat de Gestió Econòmica, els Serveis Jurídics o la contractació administrativa. A més d'aquestes despeses el pressupost de la Secretaria General inclou la transferència de l'annualitat corresponent al Consorci dels Penya-segats de Maó i el crèdit destinat a les subvencions per construcció i manteniment de vies i obres rurals municipals. L'increment del pressupost de la Secretaria General Tècnica respecte de l'exercici anterior és d'un 13%, que és a causa bàsicament de l'increment del capítol 1 com a conseqüència de l'aplicació de l'IPC.

Pel que fa a la Direcció General d'Obres Públiques i Transports, amb un pressupost inicial de 34,7 milions d'euros, és la direcció general que té el major pes específic de la conselleria, i absorbeix el 52% del pressupost total. Això suposa un increment d'un 31,8% en relació al pressupost de l'any passat, i bàsicament aquesta direcció general es reparteix en dos subprogrames: per a carreteres un total d'11,9 milions d'euros i per a transport públic un total de 22,7 milions d'euros.

Com a objectius principals d'aquesta direcció general destacam els següents: En primer lloc la construcció de vies ràpides, el finançament de les quals és a càrrec del Ministeri de Foment en virtut del conveni signat a l'efecte. L'esmentat conveni assenyala que el pagament de les expropiacions i canvis dels serveis afectats inherents a la construcció de les carreteres previstes en el conveni correspon a la comunitat autònoma de les Illes Balears, per la qual cosa una partida important del pressupost de la direcció general és el que va destinat al pagament de les expropiacions. Malgrat això el crèdit pressupostat és una simple estimació, atès que el cost total de les expropiacions no es pot quantificar fins que no es disposa dels parcel·lars corresponents a cada projecte de traçat; és per això que, a aquesta partida pressupostària, li donam el caràcter d'ampliable i és per això també que sempre parlem d'un pressupost inicial de partida. Altres partides significatives dins el pressupost de la Direcció General d'Obres Públiques i Transports són les destinades a la construcció de carreteres el pagament de les quals correspon, en virtut de la Llei de transferències als consells insulars, a la comunitat autònoma de les Illes Balears.

L'altre objectiu de la direcció general és la millora dels serveis de transport existents, tant pel que fa a l'ordenació i inspecció del transport terrestre, com a l'ordenació i inspecció del transport marítim. Així mateix s'han de destacar sobretot les quantitats destinades a l'empresa Serveis Ferroviaris de Mallorca, 10,5 milions d'euros per capítol 4, subvencions corrents, i 6,1 milions d'euros per capítol 7 com a transferència de capital, la quantia de les quals ha tengut un increment d'un 165% més respecte de la transferència consignada l'any passat. Aquesta assignació és la de major quantia des de la creació de l'empresa i, per tant, aquest nou govern és el que ha fet en tota la història de l'empresa la major aportació que el Govern fa a Serveis Ferroviaris de Mallorca.

El pressupost total destinat a la millora del transport, com he dit, és de 22,7 milions d'euros. En termes comparatius l'increment del subprograma de transport és d'un 67,7% més respecte de l'exercici anterior. Les proporcions, per tant, funcionals d'aquesta direcció general és que un 34% del pressupost va destinat a carreteres i un 66% a transports. Per capítols la distribució és la següent: a capítol 1, 1,5 milions d'euros; a capítol 2, 455.000 euros; a capítol 3, 6 euros; a capítol 4, 12,5 milions d'euros; a capítol 6, 10,7 milions d'euros i a capítol 7, 9,4 milions d'euros. En total 34,7 milions d'euros d'aquesta direcció general. Ja hem dit que podíem destacar l'aportació dins capítol 4 a SFM per un total de 10,5 milions d'euros, i també dins aquesta capítol 4 hi ha les partides destinades a subvencions del tren més bus més l'increment del nombre d'expedicions de transport terrestre, amb una

subvenció prevista de quasi 2 milions d'euros. En el capítol 6 hi ha les partides, com he dit, destinades al pagament d'expropiacions que, com he dit, tenen caràcter ampliable i per tant no podem conèixer quin serà el pressupost final. I a capítol 7 s'ha de destacar, com he dit, la transferència a SFM per inversions en capital de 6,1 milions d'euros, així com les partides destinades a subvencions d'inversions en matèria de transport terrestre, com seria la convocatòria de subvencions per actius fixos, que està previst més d'1 milió d'euros.

Passam a la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge. Té un pressupost de 9,9 milions d'euros i suposa un 15% del total de la conselleria. Les funcions d'aquesta direcció general van dirigides a dos objectius fonamentals. El primer i sense cap dubte el més important és facilitar l'accés a l'habitatge mitjançant la concessió d'ajudes per a l'adquisició o rehabilitació del mateix; els dos instruments que maneja són, en primer lloc, la gestió del primer Pla autonòmic d'habitatge, que regula les ajudes per actuacions de rehabilitació en habitatges i declaracions d'àrees de rehabilitació integrades, l'objecte del qual és el compliment del dret constitucional de tots els ciutadans a tenir un habitatge digne, i també la gestió del Pla nacional d'habitatge, establint ajudes autonòmiques complementàries per a l'adquisició d'un primer habitatge. I el segon objectiu és continuar amb l'activitat rehabilitadora en matèria arquitectònica, gestionant-se les que pertanyen a l'Església Catòlica o a altres administracions amb un especial valor arquitectònic; així aquí també s'inclou la gestió dels ajuts per a l'eliminació de barreres arquitectòniques en edificis d'ús públic i la progressiva implantació de mesures mediambientals en els edificis. Les proporcions funcionals dels dos objectius són un 60% per a habitatge i un 40% per a patrimoni arquitectònic i subvencions per a supressió de barreres arquitectòniques.

Sense cap dubte, com he dit, un dels objectius que més preocupa aquesta conselleria és el tema de l'habitatge. Si a tot Espanya és un tema preocupant a Balears jo crec que és el lloc on més s'ha encarat l'habitatge en un lapse de temps molt petit. Podríem dir fins i tot que en els darrers quatre anys pràcticament s'ha duplicat el preu de l'habitatge. Per tant hem de posar fil a l'agulla i hem de dissenyar una política d'habitatge que comenci a controlar aquest tema i a apostar decididament pel col·lectiu dels joves. La feina que s'ha de fer abasta distintes vies: en primer lloc aconseguir agilitar la posada de sòl disponible en el mercat, i per això el projecte de llei del sòl pot preveure i ha de preveure mecanismes importants; en segon lloc mesures fiscals per abaratir el cost de l'habitatge; en tercer lloc ajudes directes per part de l'Administració a través de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge; i en quart lloc la construcció d'habitatges de protecció oficial a través de l'IBAVI i fomentant el règim de lloguer.

En aquest sentit, i tenint en compte que el pressupost inicial en matèria d'ajudes directes s'ha d'anar complementant al llarg de tot l'exercici, la Llei de pressuposts declara per primera vegada que la partida d'habitatge tenguí caràcter ampliable a efectes de la Direcció General de Pressuposts, una passa important en matèria d'habitatge. A més aquest projecte de

pressuposts ja contempla mesures fiscals importants i noves: per una banda s'augmenta la deducció autonòmica dins l'impost sobre la renda de les persones físiques fins a un 6,5% de les quantitats destinades a compra o a rehabilitació d'habitatge per a joves i, per altra banda, es preveu com a novetat la deducció d'un 85% de les donacions fetes de pares a fills per a l'adquisició del primer habitatge, mesures fiscals que són un reflex de l'especial sensibilitat que tots, i en especial els governants, hem de tenir per un problema de tanta magnitud.

D'aquests 9,9 milions d'euros de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge per capítols la distribució és la següent: capítol 1, 702.000 euros; capítol 2, 235.000 euros, capítol 6, 934.000 euros; i capítol 7, 8,1 milions d'euros. En total, 9,9 milions d'euros.

Passant a la Direcció General d'Ordenació del Territori, amb un pressupost de 10,3 milions d'euros representa un 16% del total de la conselleria. Entre les seves tasques principals es troben les següents: En primer lloc la redacció de normativa; la inexistència d'una llei urbanística balear suposa que els agents jurídics hagin d'aplicar una normativa dispersa, no adaptada a la realitat illenca i que en molts de casos ha quedat desfasada. Per aquesta raó es vol ja inicial la redacció i tramitació d'un projecte de llei amb la col·laboració dels consells insulars i de l'Ajuntament de Palma. Simultàniament a aquesta tasca s'iniciarà la redacció del desenvolupament reglamentari de la normativa existent.

En segon lloc la creació d'un servei d'informació territorial, implicant en dita funció la Gerència del Cadastre, els consells insulars i els ajuntaments. Aquest servei es posarà a l'abast dels ciutadans perquè hi pugui acudir a cercar informació o a obtenir documents certificats mitjançant signatura electrònica; per a aquesta finalitat es digitalitzarà tot l'arxiu històric de la direcció general en temes d'ordenació del territori i urbanisme.

En tercer lloc control en la redacció dels plans d'ordenació territorial; en compliment de la Llei de transferències de competències en ordenació del territori es duen a terme tasques de seguiment dels plans territorials redactats tant pel Govern, els plans sectorials, com pels consells insulars, emissió d'informes preceptius i realització dels estudis pertinents pel seguiment de les Directrius d'Ordenació del Territori.

En quart lloc control i foment de l'urbanisme; en compliment de la Llei 9/90, que va transferir la competència d'urbanisme als consells insulars, es duen a terme tasques de control i coordinació de la planificació urbanística. Per altra banda s'estableixen mesures encaminades a la modernització i actualització del planejament urbanístic municipal per tal que s'adapti sobretot a la diversa legislació territorial i urbanística que s'ha anat aprovant en els darrers anys, així com dels instruments d'ordenació territorial vigents. En aquest sentit es preveu l'aprovació d'una nova convocatòria de subvencions per a la redacció de planejaments municipals.

I en cinquè lloc continuació del Pla Mirall i execució i coordinació d'actuacions de reconversió territorial amb altres conselleries i administracions.

He de dir que com a partides significatives d'aquesta direcció general hi hauria, per una banda, en el capítol 4 la quantitat de 430.000 euros destinada a l'aportació que fa el Govern a l'empresa pública CITIBSA, i dins el capítol 7 s'inclouen les partides destinades a la continuació de les obres del Pla Mirall que encara estan en execució, així com la transferència per despeses de capital a l'empresa pública CITIBSA i la partida de subvencions destinada als planejaments municipals.

I per acabar amb la conselleria tenim la Direcció General de Ports, que compta amb un pressupost de 5,4 milions d'euros que representa un 8% del total de la conselleria. En termes comparatius ha experimentat un lleu increment equivalent al 0,2% respecte de l'exercici anterior. Els objectius principals d'aquesta direcció general són, en primer lloc, la prestació del servei a embarcacions i usuaris en general atenent el trànsit de passatgers i mercaderies, la pesca i el trànsit esportiu; en segon lloc la liquidació i recaptació de tarifes, taxes i cànon de les concessions; en tercer lloc l'administració dels expedients de concessions i autoritzacions temporals; en quart lloc la planificació i execució d'obres de conservació, reparació i noves infraestructures; i en cinquè lloc l'elaboració d'una llei de ports a les Illes Balears, aquesta llei regularà la competència per construir, modificar o ampliar les instal·lacions portuàries, la relació d'aquesta competència amb les d'ordenació territorial i urbanisme, i els mecanismes de coordinació.

Aquestes funcions tenen com a finalitat bàsicament fer que els pescadors professionals disposin d'unes infraestructures adequades a la gran importància de la seva activitat, aconseguir que les Illes Balears resultin un destí de referència obligada quant a seguretat i qualitat d'instal·lacions i serveis portuaris per al turisme nàutic, la delimitació jurídica i de planificació dels ports i l'articulació d'aquests amb el planejament existent, la posada en funcionament de l'òrgan per a la gestió dels ports i el desenvolupament del seu règim econòmic financer tributari i de funcionament, la regulació de la gestió del domini públic portuari mitjançant concessions i autoritzacions, les mesures d'estímul per al desenvolupament dels sistemes de gestió de qualitat ambiental en la prestació dels serveis portuaris, regles de dissuasió de conductes que puguin perjudicar el domini públic, règim d'infraccions, sancions i mesures de seguretat i policia portuària, i la posada en funcionament de l'empresa d'infraestructures portuàries creada per l'anterior govern i que per raons que desconeixem no s'havia posat en funcionament.

Per capítols el detall de la Direcció General de Ports és: a capítol 1, 964.000 euros; a capítol 2, 142.000 euros; i a capítol 6, 4,3 milions d'euros; en total 5,4 milions d'euros. El pes, per tant, més important dins el pressupost de la Direcció General de Ports se l'enduu el capítol d'inversions; aquí s'inclouen els crèdits destinats a les construccions portuàries, a la conservació i al manteniment de ports. En aquest sentit cal destacar tres inversions importants la licitació dels quals ja s'ha iniciat: en primer lloc l'assistència tècnica per dur a terme la

redacció del projecte corresponent a la dàrsena esportiva de Cala en Busquets a Ciutadella, que dia 24 d'octubre passat es va procedir a l'obertura de les ofertes econòmiques; en segon lloc l'assistència tècnica per a la redacció del projecte del dic exterior del port de Ciutadella, que acaba el termini de licitació i que s'han d'obrir les pliques i adjudicar; i en tercer lloc la contractació ja de l'obra d'acabament del moll de la ribera i condicionament de l'espigó i explanades annexes al port de Sant Antoni d'Eivissa, la licitació de la qual ja va anar al Consell de Govern i està a punt de sortir publicada al BOIB.

Passem ja a les empreses públiques de la conselleria, que he dit que eren tres, SFM, IBAVI i CITIBSA, i començant per Serveis Ferroviaris de Mallorca he de dir que el pressupost de SFM per a l'any 2004 és el major pressupost d'aquesta empresa des que es va crear l'any 94; més de 74 milions d'euros és el pressupost total, dels quals 54 milions d'euros són per a inversions, una quantitat molt important tant per millorar l'estat deficient del servei que actualment es presta com per començar a projectar l'obertura de nous corredors. Per capítols el pressupost és el següent: 4,8 milions d'euros a capítol 1, un increment d'un 32% més; 4,5 milions d'euros a capítol 2, un increment d'un 26% més; 4,5 milions d'euros a capítol 3, un 8,6% més; 54 milions d'euros a capítol 6, d'inversions, un 5,9% més; i a capítol 9, 6,1 milions d'euros, un 104,3% més.

Començant per capítol 1, despeses de personal, he de dir que aquí s'inclouen, a més del percentatge del 2% previst amb caràcter general per l'aplicació de l'IPC, aquest capítol inclou un increment d'un 32% més respecte a l'exercici anterior motivat per l'evident insuficiència de la consignació actual, que no ha tengut en compte l'augment de la plantilla motivat per la posada en funcionament del tram Inca-Manacor, i l'elevat percentatge d'hores extres que ara per ara s'ha de satisfer. Concretament la projecció del tancament de l'exercici corrent representa una desviació d'un 23% per sobre de la quantitat pressupostada per a l'exercici 2003. Es preveu actuar en la reducció de percentatge d'hores extres durant l'any 2004, però serà necessari també augmentar la plantilla per cobrir les necessitats de manteniment regular del material mòbil.

A capítol 2, que són despeses en béns corrents i serveis, he de dir que també aquest capítol s'ha vist afectat per l'increment general de l'empresa a causa de la rehabilitació del tram Inca-Manacor i als nous horaris en vigor que es produïa a partir del maig del 2003, i especialment per la necessitat de contractar el manteniment integral de les línies i dels baixadors i de les estacions i de millorar els serveis de neteja, vigilància i seguretat. En capítol 3, despeses financeres, l'increment que hi ha previst respon a la materialització de les operacions de crèdit previstes en els exercicis de l'any 99 i següents; en el càlcul d'aquesta quantitat s'ha tengut en compte el calendari de disposició previst a un mes a la incertesa sobre l'evolució dels tipus d'interès a llarg termini.

Passant al capítol 6, inversions reals, aquest és el capítol més important del pressupost de SFM per a l'any 2004. Aquesta empresa, en consonància amb les directrius del Govern de la comunitat autònoma, considera una prioritat augmentar la seguretat i la qualitat del servei. Els principals

projectes que es duren a terme són els següents: En seguretat del servei es destinaran més de 25 milions d'euros desglossats, per una banda, en supressió de passos a nivell i actuacions en matèria de seguretat 14,3 milions d'euros, condicionament dels corredors 6 milions d'euros i desdoblament del corredor Inca-Enllaç 5 milions d'euros. En segon lloc, per a la millora de la qualitat del servei hi ha més de 25 milions d'euros, on hi ha 14,3 milions d'euros per a adquisició de material mòbil, 1,1 milions d'euros per condicionament de les instal·lacions de Son Rullan, 2,9 milions d'euros per a la millora en l'atenció del viatger, 2,3 milions d'euros per a l'atenuació de vibracions en traçat urbà, 3,8 milions d'euros per a l'estació d'Inca, el pas a nivell de Lloseta, l'entorn de l'estació d'Inca i un aparcament dissuasori, 908.000 euros per a la rehabilitació de l'estació de Sant Joan i del seu entorn, i 30.000 euros per a la dotació en els processos i serveis administratius. I després hi ha la partida prevista per a assistència tècnica a les inversions de 3 milions d'euros per iniciar noves inversions, com és la necessitat de programar el soterrament de l'estació i el corredor de Palma i l'obertura del corredor Sa Pobla-Alcúdia.

I pel que fa al capítol 9, l'augment o l'increment tan important d'aquest capítol, que és el capítol corresponent a l'amortització de préstec, bàsicament correspon a l'amortització del préstec en vigor.

Passant a l'Institut Balear de l'Habitatge, l'IBAVI, he de dir que l'IBAVI és un entitat de dret públic, amb personalitat jurídica pròpia, que ha d'ajustar la seva activitat a l'ordenament jurídic privat. Depèn orgànicament de la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge. L'objecte social de l'IBAVI és la promoció pública i rehabilitació d'habitatges, i per aconseguir aquesta finalitat desenvolupa, entre d'altres, les següents activitats: en primer lloc la gestió del patrimoni públic d'habitatges adscrit a l'IBAVI per la comunitat autònoma; en segon lloc desenvolupar i gestionar els plans d'habitatge concertats amb l'Administració autonòmica, local o amb qualsevol promotor públic o privat sense ànim de lucre; en tercer lloc l'estudi i la redacció de plànols i projectes urbanístics necessaris per a l'obtenció de sòl públic o privat que permeti desenvolupar les promocions d'habitatges; en quart lloc la redacció i contractació de projectes de construcció i rehabilitació d'habitatges; en cinquè lloc la compra, permuta o adquisició a títol gratuït o oneros de terrenys i solars per executar les promocions públiques d'habitatges i equipaments complementaris; en sisè lloc vendre, llogar o permutar els habitatges, solars i terrenys de la seva propietat; i per acabar participar en negocis, societats i empreses públiques o privades que tinguin per objecte la promoció d'habitatges o la promoció de sòl edificable.

El pressupost de l'IBAVI per a l'any 2004 puja a la xifra de 55,3 milions d'euros, que per capítols té la següent distribució: a capítol 1, 2,1 milions d'euros; a capítol 2, 2,4 milions d'euros; a capítol 3, 1,6 milions d'euros; a capítol 6, 36,4 milions d'euros; i a capítol 9, 12,5 milions d'euros.

El detall concret per capítols és el següent: Quant al capítol 1, despeses de personal, aquest capítol inclou les retribucions de la plantilla actual incrementades en un 2% corresponent a

l'aplicació de l'IPC, i la quantitat pressupostada en capítol 1 suposa un increment d'un 6,36% respecte de l'exercici 2003, i representa la segona més baixa dels darrers cinc exercicis. A capítol 2, despesa corrent, hi ha prevists 2,4 milions d'euros amb un increment del 4% respecte de la despesa real de l'IBAVI del darrer exercici. A capítol 3, despeses financeres, s'inclouen els interessos dels préstecs hipotecaris concertats per al finançament de les promocions de lloguer i per al finançament durant el període de manca del préstec per a les promocions de venda; s'estima que l'import dels préstecs concedits a l'IBAVI a 31 de desembre del 2004 suposarà la quantitat de 42,3 milions d'euros, que representen una càrrega financera en concepte d'interessos estimada en 1,6 milions d'euros, que és el pressupost previst a capítol 3.

Pel que fa al capítol 6, inversions, la quantitat pressupostada per a l'any que ve respon al compliment del pla d'inversions i suposa un descens d'un 31% respecte a l'exercici anterior. S'ha pogut constatar el baix índex d'execució del capítol d'inversions al llarg d'aquests darrers anys, de tal manera que l'any 99 el grau d'execució del pressupost d'inversió va ser només d'un 35%, l'any 2000 d'un 37%, l'any 2001 d'un 22,9%, l'any 2002 d'un 43%, i a 30 de juny del 2003 duien un 26%. Vist el grau d'execució històric s'ha pres la decisió de fer un plantejament totalment realista de les inversions a realitzar en aquest exercici. En aquests darrers anys el capítol 6 ha estat inflat de manera exagerada i creim que no té cap sentit continuar dins aquesta dinàmica.

El nombre d'habitatges de promocions en curs i en fase de projecte per a l'any que ve se situa en 982, a més de la continuïtat de l'àrea del Polígon de Llevant, que comprèn 1.280 habitatges. En concret les actuacions són les següents: d'obres que hi ha iniciades en aquest moment i que acabaran l'any que ve tenim 328 habitatges, amb una inversió de 3,4 milions d'euros. En concret són 30 habitatges a Es Viver, 37 habitatges a Formentera, 20 habitatges a Ciutadella, 15 a Deià, 13 a Petra, 70 a Son Gibert de Palma, 20 a Manacor, 56 a Manuel Azaña de Palma, 29 al carrer Fe de Palma i 38 a Son Rossinyol de Palma. I obres que estan en projecte de redacció i previst iniciar-les l'any que ve tenim 645 habitatges que tenen una inversió en pressupost de 26,5 milions d'euros i en concret són les següents: 50 a Es Vivero de Palma, 24 al Puixet d'Eivissa, 12 a Mancor de la Vall, 36 a Lloseta, 19 a una altra promoció a Lloseta, 17 a Es Mercadal, 10 a Capdepera, 13 a una altra promoció a Capdepera, 18 a Sóller, 100 al carrer Perú de Palma, 90 al carrer Mèxic de Palma, 90 més al carrer Mèxic de Palma, 81 al carrer Mèxic de Palma, 70 al carrer Pedrera de Palma, 11 a Capdepera i 4 a Cala Ratjada. I pel que fa a l'àrea del Polígon de Llevant dir que una vegada que s'hagi finalitzat la primera fase que comprenia 158 habitatges, s'està iniciant l'expedient per executar la segona fase de 345 habitatges. En total, com he dit, l'àrea del Polígon de Llevant previst en 4 anys és de 1.280 habitatges de rehabilitació. En aquest pressupost per a l'any que ve està previst dins aquesta àrea 1.421.000 euros.

I per últim pel que fa a les inversions de l'IBAVI dir que hi ha una partida de 5 milions d'euros per a adquisició de sòl, que no té altra finalitat que intentar capitalitzar l'estat actual de l'IBAVI, juntament amb les gestions que es fan amb els

diferents ajuntaments. I pel que fa al capítol 9 de l'IBAVI, dir que s'inclouen dins aquest capítol les subrogacions previstes durant l'exercici del préstecs hipotecaris corresponents a les promocions destinades a la venda, més l'amortització del préstec de les promocions en lloguer per un import de 9,1 milions d'euros. Així com 3,4 milions d'euros per fer front a la cancel·lació de les fiances de lloguers que és depositari l'IBAVI, conforme al Decret 22/89 de 22 de febrer.

I ja per acabar tenim l'empresa pública CITIBSA, Serveis d'Informació Territorial de les Illes Balears SA. Dependent de la Direcció General d'Ordenació del Territori, l'empresa pública CITIBSA pretén assolir com a objectiu general el desenvolupament d'una infraestructura geogràfica moderna, que doni resposta a les necessitats que en matèria de cartografia i informació territorial tenen les administracions i la societat en general. Per a l'assoliment d'aquest objectiu les activitats prioritàries de CITIBSA durant l'any que ve seran les següents. En primer lloc l'especificació, producció i control de qualitat dels productes cartogràfics bàsics, donant continuïtat en els projectes iniciats l'any 2003 i seguir amb el desenvolupament del sistema d'informació geogràfica referencial de les Illes Balears, fent efectiva la seva implantació en l'Administració de la comunitat autònoma. En segon lloc, aprovació d'un contracte programa com a forma més convenient de programació de les activitats i pressupost per a un període plurianual en que es fixin objectius de producció i actualització de bases cartogràfiques i s'especifiquin els serveis a prestar, així com la corresponsabilitat de les distintes conselleries en el projecte. I en tercer lloc, establir les fórmules de cooperació i coordinació amb l'Administració insular i local, per tal de fer efectius els beneficis d'una política comuna en la matèria, evitar la duplicitat d'inversions, fomentar l'intercanvi d'informació i promoure la corresponsabilitat en la producció i manteniment de les dades.

Per poder dur endavant aquests objectius CITIBSA compta amb un pressupost per a l'any que ve d'1,6 milions d'euros i per capítols tenim 570.000 euros a capítol 1, 230.000 a capítol 2 i 800.000 euros a capítol 6. Com he dit, a capítol tenim 570.000 euros per a despeses de personal, la personal fixa actual és de 8 treballadors i un gerent. La plantilla amb caràcter temporal la formen 5 treballadors eventuais i es preveu crear 3 places per a l'any 2004 per cobrir les necessitats dels projectes. El número de treballadors es mantendrien en funció dels projectes i les peticions de comandes. També afecta aquesta partida a les prestacions dels 4 becaris que mantindrà l'empresa. Pel que fa a la despesa corrent no hi ha variació respecte l'any passat. I pel que fa a les inversions hi ha un pressupost de 800.000 euros es destinaran bàsicament a l'ortofotografia de sòl classificat 2003 fase 2, a la integració en el sistema d'informació territorial dels parcel·lars urbà i rústic, de límits administratius diversos i guies de carrers, equipament de hardware, de software i inversions en oficines. Quant als ingressos cal destacar les aportacions de la Direcció General del Territori 430.000 euros per transferències corrents i 800.000 euros per transferències en capital.

En definitiva i ja per acabar, aquests són els pressuposts de la Conselleria d'Obres Públiques per a l'any 2004, ho he

procurat explicar de la forma més detallada possible, però que evidentment estic a la seva disposició per aclarir tots els temes que vostès vulguin.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Una vegada finalitzada l'exposició de la Sra. Consellera, demanaria si es vol suspendre la sessió o podem seguir? No.

Idò procedirem al torn de preguntes o observacions per part dels grups parlamentaris i començaríem pel Grup Parlamentari Mixt. Té la paraula el Sr. Miquel Nadal pel temps de 10 minuts.

EL SR. NADAL I BUADES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc agrair la compareixença i les explicacions de la Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, així com la presència en aquesta compareixença dels membres del seu equip. Des d'Unió Mallorca volem destacar l'important increment que té en aquest pressupost per a l'exercici 2004 les inversions en matèria d'obres públiques. Pensam que les competències en matèria de carreteres, que ara són dels consells insulars, varen quedar en el seu moment, en el moment de les transferències, amb una part important sobretot econòmicament en mans del Govern de les Illes Balears i que és tot allò que fa referència a les inversions que s'han de fer mitjançant convenis o en acords amb l'Estat.

Des d'Unió Mallorca consideram fonamental incrementar les inversions en matèria d'infraestructures en aquestes Illes, consideram fonamental que per part de l'Estat espanyol s'assumeixi un dèficit que venim arrossegant des de fa molts d'anys a la balança fiscal de les nostres Illes i que és important que es puguin dur a terme totes aquestes inversions en millorar les nostres infraestructures. Compartim amb la consellera l'opinió de què existeix un clam important a la nostra societat, sobretot a l'illa de Mallorca, reclamant millors carreteres, carreteres més segures i carreteres que puguin permetre als ciutadans desplaçar-se d'un lloc a l'altre en un temps raonable. Agraïm la sensibilitat de la consellera, en virtut del pacte de Govern que hi ha assignat en aquesta legislatura entre el Partit Popular i Unió Mallorca, que sigui sensible i que les noves carreteres utilitzin els traçats actuals, que es facin millores en les infraestructures, però que no hi hagi nou consum de territori, o que el consum de territori es redueixi a la mínima expressió. Anunciar-li que en aquests temes tindrà el nostre suport.

Dir-li que hi ha determinats grups polítics que pretenen mantenir unes infraestructures no adaptades a les necessitats perquè els ciutadans segueixin tenint aquesta sensació de què hi ha una certa saturació i que moltes vegades aquesta saturació és fruit de què no s'han fet les inversions necessàries per adaptar aquestes infraestructures a la realitat de la població que en l'actualitat i sobretot a determinats moments pel fet de què som una comunitat turística no estam adaptats a la població real que existeix en aquest moment.

En matèria de transports, compartir amb vostè la necessitat de seguir apostant pel transport públic, apostant pel transport públic podem aconseguir minvar aquesta sensació de saturació i de manca de seguretat que hi ha a moltes de les nostres carreteres i que s'ha de fer un esforç important. Nosaltres pensam que la passada legislatura es varen fer coses importants en aquesta matèria i que s'ha de continuar en la línia marcada la passada legislatura. Fer esforços per millorar el servei del transport públic, sobretot el servei del transport ferroviari. Pensam que és fonamental prioritzar, millorar la seguretat del servei, aconseguir més puntualitat i que en base al bon funcionament d'aquest servei hi hagi cada vegada més ciutadans que s'apunten a emprar aquest servei públic i deixin d'emprar els serveis privats. Però allò que no podem fer és passar l'arada davant el bou i ampliar excessivament els serveis públics en detriment d'allò que en l'actualitat empen els ciutadans d'aquestes Illes. Per això nosaltres des d'Unió Mallorca li proposam que faci els esforços, primer en millorar el funcionament, després en augmentar les freqüències per aquest servei doni un bon servei i després pensar en noves línies. Així i tot, dir-li que compartim la necessitat d'ampliar aquestes noves línies i que li donarem suport en línies com les que ha anunciat per les inversions a SFM.

En matèria d'habitatge dir-li que també creim que és una necessitat per a aquestes Illes aconseguir un habitatge més assequible, sobretot per als joves. Compartim amb vostè i felicitem tan les mesures fiscals com les ajudes directes, com les mesures que es puguin adoptar en matèria de foment del lloguer per aconseguir que els joves puguin accedir en condicions normals a un habitatge. També felicitar-la per les mesures que ha anunciat en matèria de rehabilitació i ens agradaria que concretés o ampliés en què consistirien aquestes mesures en matèria de rehabilitació. Nosaltres des d'Unió Mallorca pensam que aquí ens trobam amb dues balances i hem de cercar un equilibri entre elles. Nosaltres tenim una illa que té un territori escàs, un territori que volem protegir, un territori que no podem malmenar, un territori que hem de deixar als nostres fills en bones condicions, però hem de fer que els que hi viuen, els nostres fills, els joves puguin accedir a un habitatge en condicions. Ens agradaria saber quines mesures pensa adoptar per intentar conciliar aquests dos extrems. Ens ha sorprès que l'execució del pressupost de l'IBAVI tengués, sobretot en capítol d'inversions, un percentatge tan baixos. Nosaltres ens agradaria que ens expliqués per què aquests percentatges tan baixos perquè si bé és una necessitat important i ho ha estat per a governs anteriors, no entenem per què hi ha un grau tan baix d'execució. Ens agradaria que ens pogués explicar el motiu.

En matèria d'ordenació del territori, igual que les carreteres, són competències que estan transferides en els consells insulars. Compartir i felicitar-la per la seva sensibilitat en la col·laboració tan amb consells insulars com ajuntaments. Creim que el Consell de Menorca i el Consell de Mallorca, ben aviat, tendran plans territorials i seria important ajudar als ajuntaments que puguin adaptar-se els seus planejaments a aquests plans territorials. Crec que els esforços que es facin per part del Govern seran pocs en aquesta matèria.

En matèria de digitalització i sobretot pel que fa referència al CITIBSA. Jo a les dues darreres compareixences en matèria de pressuposts en aquest Parlament, el Grup d'Unió Mallorquina ja va denunciar davant aquesta cambra que el CITIBSA va tenir un mal començament perquè va néixer sense els acords dels tres consells insulars. Tenint en compte que a Menorca i Mallorca la cartografia digitalitzada la feien uns consorcis que es varen crear entre els consells insulars i els ajuntaments. I aquesta manca d'unió, aquesta manca de participació podia produir una sèrie de disfuncions que hem sentit, amb satisfacció, que vostè ha anunciat que deixaran a partir del pressupost de l'any 2004 d'existir.

En matèria de ports. Des d'Unió Mallorquina pensam que no podem créixer desmesuradament, que la nostra illa és un atractiu turístic i que no podem créixer amb nous ports. Les ampliacions que es facin dels ja existents s'han de fer el més assenyadament possible i encoratjar-la o proposar-li que cerqui altres fórmules per optimitzar la utilització d'aquells espais de la nostra costa. Aquest és un bé de domini públic, són béns de domini públic que moltes vegades no es fa una utilització o una gestió optimitzada d'aquest béns. Dir-li que amb totes les mesures que prengui en aquest sentit comptarà amb el suport d'Unió Mallorquina i plantejar en aquesta matèria a veure si té previstes, per part del conseller de Turisme se'ns va anunciar que farien un plans molt importants de neteja del nostre litoral, de la nostra costa. Nosaltres pensam que això és molt important i que possiblement part del causant d'aquesta manca de neteja a les nostres platges sigui la gran quantitat de vaixells i embarcacions que tenim, sobretot en determinats períodes a la nostra costa. A veure si té mesures previstes, sobretot en matèria de ports, donant que ja hi ha normativa que les noves embarcacions tinguin depuradores de les aigües residuals o magatzems allà on guardar aquestes aigües residuals. I si té mesures previstes als ports perquè aquestes aigües que les embarcacions van guardant i que no llancen a la mar es puguin després reutilitzar, o que no tinguin al final el destí d'abocaments incontrolats a la mar. Voldríem saber quines mesures té en aquesta matèria.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Nadal. Abans de contestar Sra. Consellera, em permet un segon, perquè he de comunicar a la comissió que a causa d'un nou i desgraciat episodi de violència de gènere ocorregut aquesta nit passada a Son Servera, es suspendrà la present sessió a les 12 per tal que qui vulgui pugui acudir a la concentració que tindrà lloc a la porta del carrer Conqueridor per poder fer el minut de silenci i tornariem a reprendre la sessió a les 12 i 10 minuts.

Bé Sra. Consellera pot contestar.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Jo vull agrair al portaveu d'Unió Mallorquina la seva intervenció, una intervenció constructiva dins allò que és el pressupost de la Conselleria d'Obres Públiques. I evidentment aclarir tots els dubtes que ens ha plantejat. Dir que vostè valora positivament que hi hagi un increment dins aquesta conselleria perquè considera que efectivament les infraestructures en aquestes Illes necessiten que es faci una feina el més ben feta possible i jo evidentment dins allò que són les limitacions que té el pressupost de la comunitat autònoma i que ens hem trobat, jo realment estic més o manco satisfeta del pressupost d'aquesta conselleria per a l'any que ve, encara que evidentment un sempre voldria més.

Diu que és fonamental que l'Administració de l'Estat pagui les carreteres previstes en el conveni i jo crec que aquest és el problema més greu que en aquest moment es troba la conselleria. O sigui, quan es va aconseguir l'any 98 un conveni, jo crec que històric, com també varen aconseguir les Illes Canàries, amb unes inversions molt importants que estava previst que acabessin l'any 2005. Ens trobam que a finals del 2003 que aquest conveni està pràcticament sense executar i que no estan les inversions fetes, ja ni un model ni un altre, simplement no estan fetes i a més, les anualitats d'aquest conveni s'han perdut. En aquests moments de les anualitats només resten les del 2004 i 2005. Aquesta és la realitat avui del conveni de carreteres de les Illes Balears. Hi ha el compromís polític de recuperar anualitats en el temps, estam tramitant la redacció del nou conveni, però no és una tramitació administrativa que sigui fàcil, però bé nosaltres continuam endavant, tenim aquestes anualitats en marxa i hem començat aquest projecte.

Realment jo crec que els nostres ciutadans estam reclamant aquest canvi important i jo crec que ho varen demostrar electoralment. Aquí és molt fàcil dir sí que s'han d'arreglar les carreteres, tothom comparteix que s'han d'arreglar les carreteres, tothom ho diu, però després no és veritat perquè sigui quin sigui el projecte que surt de la Conselleria d'Obres Públiques tots mereixen un rebuig, tots. Qüestionar la variant de Manacor, un carril d'un poble a una ciutat que està amb una saturació increïble, la gent tarda mitja hora per travessar el poble i es qüestiona. Es qüestiona la variant d'Inca, es qüestiona la variant de Lluçmajor, es qüestionen coses que arriba un moment que realment tot està malament, la variant de Son Ferriol i realment aquí ja no es tracta d'un projecte determinat, que es vol polititzar, és tot i això va demostrar que la legislatura passada efectivament no es va fer pràcticament res, es va fer aquests 500 metres de la Universitat.

Per què? Perquè realment si diuen que s'han de millorar les carreteres, però no es volen millorar les carreteres perquè quan s'ha de prendre la decisió, quan realment s'han de fer aquestes carreteres és quan realment hi ha els problemes, hi ha gent afectada per expropiacions, evidentment, com moltes actuacions públiques i és en aquest moment quan s'utilitza la demagogia per dir que s'està en contra de tot i per fer, jo crec que, una política barata. O es diu, no volem cap millora de carretera i es comparteix i punt, però allò que no es pot fer és enganyar a la gent, dient que s'està d'acord en la millora de les

carreteres, perquè estan saturades, perquè la gent es mata a les carreteres i després estar en contra de tot. O sigui que jo crec que el discurs hauria de ser un discurs més reflexiu, ja dic un projecte concret ho puc entendre, però al final són tots els projectes que estan malament i tot està malament i això demostra la realitat. Però ja dic, nosaltres crec que hem començat una feina molt important, allò que estava previst que es fes en 8 anys, nosaltres tenim un termini molt més curt per fer-ho, s'està fent un esforç molt important des de la conselleria i nosaltres confiam en el sentir majoritari dels nostres ciutadans que estan reclamant aquesta millora, sobretot per a la seguretat.

El transport públic. Jo crec que aquest pressupost si una cosa demostra és que aquesta conselleria aposta decididament pel transport públic en aquestes Illes, un altre tema allà on es vol fer una demagògia important, que no es farà res en transport públic. Aquesta és la visió que es vol vendre perquè interessa demagògicament i políticament, d'acord és una opció. Però en els pressuposts els números canten i en el transport públic en aquestes Illes el major pressupost d'aquesta comunitat autònoma estan aquí damunt i són per a l'any que ve, sobretot per als Serveis Ferroviaris de Mallorca que té la major aportació. I de les altres inversions que s'han de fer per a transport terrestre aquestes augmenta la quantitat. Per tant, jo crec que hi ha una demostració que es volen fer coses, jo crec que varen fer una interpel·lació en aquest Parlament constructiva de què s'aproves un Pla de transport, que no s'ha aprovat l'anterior legislatura i que resulta que jo ho he de fer en un mes, ho faré, compromís, els consorcis insulars, tenim projectes molt interessants i la interpel·lació va anar molt bé, però després ahir la moció ja no, aquesta consellera no vol fer res i realment no hi ha cap esperit des consens en cap qüestió. Però ja dic, els pressuposts són demostratius que allò més gran que hi ha en aquesta conselleria, el pressupost més gros que hi ha és per al transport públic, sobretot per a Serveis Ferroviaris, allà on nosaltres consideram que la qualitat ha de ser perfecte perquè la gent realment utilitzi el transport públic ha de ser perfecte, hi ha d'haver freqüències, ha de ser puntual i jo crec que és la millor forma perquè realment s'utilitzi perquè si no la gent, realment costa molt el canvi d'hàbits i una forma de canviar d'hàbits és dir, és que això és magnífic, és que funciona perfectament i la gent s'anima a utilitzar aquest transport públic.

Per tant, nosaltres apostam per aquesta i apostam efectivament per l'obertura de nous corredors, ho dúiem en el nostre programa electoral i aquesta consellera s'ha compromès a l'obertura d'aquestes noves línies. Tenim un problema del qual sempre se'n parla, el soterrament de les vies a Palma. El soterrament de les línies de Palma és el típic tema que es diu, que tothom ho diu, però que s'ha d'estudiar els problemes que poden generar aquesta obra. Nosaltres i jo crec que tots els partits polítics comparteixen que Palma no pot continuar sent una ciutat dividida, sobretot si volem obrir nous corredors, sobretot si volem majors freqüències, això fa que cada vegada la ciutat estigui més dividida perquè cada vegada arribaran més trens. Nosaltres, ja ho vaig anunciar, que el desembre segurament tendríem un estudi tan des de l'Ajuntament de Palma com des del Govern, els partits polítics i les institucions sapiguem que costa, que tardarem en fer això, però jo crec que és una passa que s'ha de fer d'una vegada per tots i començar

pel soterrament de les vies de tren i en aquest tema sí que m'agradaria que hi hagués un consens.

En matèria d'habitatge efectivament ja tenim un problema en aquestes Illes que és el control i el territori escàs que hi ha. Efectivament és un problema i es un problema i va quedar palès en el debat de l'estat de l'autonomia que volem un territori protegit, també té els seus inconvenients i un inconvenient és que el sòl en aquestes Illes és molt car. Clar què podem fer? Jo crec que hem de fer moltes coses en matèria d'habitatges, tenim aquest entrebanc però jo crec que es pot fer una política d'habitatge per controlar, o per intentar controlar els preus. Jo crec que no baixaran els preus dels habitatges, ni molt manco, ni ara ni d'aquí 4 anys, però sí crec que hauríem de prendre mesures perquè en 4 anys s'ha tornat duplicar l'habitatge, el problema és que els preus que històricament són molt cars a Madrid, a Barcelona, nosaltres ens hem situat en aquest nivell però només en 4 anys. O sigui amb molt poc temps hi ha hagut aquest pujada i ens hem situat a uns preus, un abans quan sentia què costava un habitatge a Madrid tothom s'escarrufava i ara aquí estam en el mateix nivell. Clar, hi ha molts de col·lectius perjudicats, però principalment els joves.

Per tant, jo crec que hi ha d'haver una política d'habitatge el més consensuada i intentar entre tots controlar-ho i per quines passes ha de passar aquesta política d'habitatge? Ha de passar perquè el sòl que es pugui posar en el mercat perquè estarà evidentment marcat pels plans territorials que inicialment s'aprovaran gràcies a Déu a Mallorca i esper que a Eivissa i Formentera s'aprovi prest i cercar mecanismes perquè realment aquest sòl es pugui posar a l'abast del mercat. Aquests mecanismes d'agilitació sobretot administrativa i de figures noves poden estar perfectament i han d'estar a la Llei del sòl, una llei que nosaltres i que els agents jurídics consideren prioritària i que nosaltres volem que surti ja i la forma que ho demostram és que aquesta llei s'està elaborant pel Govern, pel tres consells insulars i per l'Ajuntament de Palma, un nivell que garantirà supòs un consens molt important en la llei, després hi haurà evidentment el nivell polític perquè cadascú evidentment faci la seva postura, però a nivell tècnic crec que estarà bastant consensuat i que serà una garantia dins aquesta llei

Un altre camp allà on ha d'actuar la política d'habitatges és mitjançant mesures fiscals. O sigui, hi ha dins la repercussió del cost total de l'habitatge un elevat import dels impostos. Un percentatge important dels impostos tenen repercussió dins el cost final, no només impostos autonòmics, hi ha impostos estatals, l'IVA, etcètera, impostos autonòmics i també impostos municipals. Tot això suma un conjunt que fa que el preu de l'habitatge repercuteixi i crec que s'ha d'avançar per les mesures fiscals per intentar controlar. Nosaltres podem actuar evidentment dins allò que són les mesures fiscals autonòmiques i així ho hem començat a fer, però volem ser més ambiciosos i dins aquesta política d'habitatge o Pla d'habitatge que crec que hauríem d'aprovar o presentar a principis de l'any que ve, haurien de contenir aquestes mesures fiscals i les fases que s'haurien de posar en marxa i evidentment tenim també un tema d'imposts municipals que nosaltres és evident que no podem exigir als ajuntaments que baixin impostos, ho podem dir, però és evident que tenen un problema de finançament molt

important. Però sí hauríem de conèixer de tots els municipis la seva repercussió, els costos i quines mesures es podrien prendre des del Govern balear segons el cost que fos i perquè evidentment fer cartes als Reis Mags tampoc..., o sigui s'ha de ser realista si es pot ajudar des de l'Administració autonòmica o no en aquest sentit.

En tercer lloc ajudes directes. Ajudes directes per part de Conselleria d'Obres Públiques i volem que hi hagi una línia d'ajudes directes tant pel que fa a l'adquisició d'habitatges, sobretot per als joves, començant pel tema del lloguer; perquè, avui en dia, encara que a tothom li agrada tenir un pis en propietat, hem de començar a ajudar el lloguer perquè sigui una passa on, després, la persona pugui adquirir el seu habitatge en el mercat lliure, i per això hem d'incidir a les ajudes directes al lloguer; perquè la gent es pugui emancipar d'una forma raonable. I també, des de l'IBAVI, treure habitatges no només en règim de compra-venda, sinó també en règim de lloguer, encara que això impliqui que l'IBAVI haurà de fer un esforç fiscal perquè no estarà recuperant els doblers de les distintes promocions.

I en quart lloc, evidentment, continuar dins aquesta política d'habitatge la tasca dels habitatges de promoció pública, tant per l'IBAVI com incentivar al màxim els promotors privats que, de fet, avui per avui, els promotors privats estan també bastant implicats en els habitatges de promoció.

Dir que el grau d'execució de l'IBAVI baixa. Els motius? Doncs, realment, hi podem haver molts de motius, realment hi ha problemes per tenir el sòl, hi ha problemes de tramitació administrativa, hi ha problemes en l'execució de les obres, n'hi poden haver molts. O sigui, jo no vull, el que no té sentit és que diguem que ens gastam no sé quants mils de milions cada any en habitatge de protecció pública i que no sigui ver; o sigui, jo no vull dir que hi hagi o hi hagi hagut una mala gestió o una falta d'iniciativa política perquè tampoc no ho crec; crec, simplement, que de vegades hi ha unes xifres que són irrealistes, perquè tothom sap que les inversions molts de pocs tenen molts de problemes d'execució, no només en habitatge, doncs també en matèria ferroviària o en matèria de carreteres o en matèria de ports; les inversions no són fàcils de vegades d'acomplir els terminis que un es marca. Per això, s'ha d'intentar agilitar el màxim, estar molt damunt els temes, i jo crec que tots els que hem estat gestors doncs hem viscut aquests problemes que les inversions siguin una realitat; però no té cap sentit dir una xifra si, històricament, mai no s'han complert. Jo crec que hem de ser realistes, si ho aconseguíssim superar no passa res, perquè com que l'IBAVI es nodreix d'un pressupost propi perquè no va amb l'endeutament de la comunitat autònoma, doncs es podria augmentar aquest pressupost, sense cap problema, tant de bo poguéssim augmentar. Però jo crec que hem de ser realistes, sobretot de cara a l'opinió pública, del que es farà l'any que ve.

Quant a l'ordenació del territori, comparteix el grau de col·laboració fonamental que hi ha d'haver entre els consells insulars, els ajuntaments i el Govern de les Illes Balears i per això és fonamental la feina que feim conjunta per a la llei del sòl d'aquestes illes; evidentment, hem de treure la línia de subvencions als ajuntaments per al seu planejament municipal,

sobretot quan s'aprovi, pel que fa a Mallorca, el Pla territorial de Mallorca, que s'hauran d'adaptar, i també per a Eivissa i Formentera i Menorca, evidentment, però sobretot per a les illes que en breu aprovaran el Pla territorial.

I de CITIBSA, evidentment compartesc que no té sentit que es destinin doblers, per una banda, per part del Cadastre; per una altra banda, per part dels consells insulars; per una altra banda, per part de l'IMI de l'Ajuntament de Palma; per una altra banda, nosaltres; jo crec que hem d'ajuntar la col·laboració al màxim, que ens interessa a tots un nivell cartogràfic determinat i determinades coses, però no té cap sentit que no tinguem tota aquesta cartografia i aquesta feina de totes les illes, que ja comença a ser important, hi ha feina feta per distintes administracions a distintes nivells, i crec que és un servei fonamental en aquest moment tant pels ciutadans com per les pròpies administracions i crec que, efectivament, el grau de col·laboració hauria de ser intens entre l'administració insular, estatal, autonòmica i municipal al màxim, per a no invertir doblers les distintes administracions de vegades fins i tot en el mateix.

I pel que fa als ports, evidentment nosaltres també, i compartim amb vostè que no s'han de fer nous ports en aquestes illes; que sí s'han d'afrontar determinades ampliacions que, en aquest sentit, el consens procurarem que sigui màxim, sobretot amb l'administració municipal. Hi ha molts de llocs on el sentiment municipal i dels ciutadans d'aquests municipi no hi ha cap problema, hi ha llocs que és un tema polèmic i nosaltres, evidentment, procurarem que es comenci o que el que s'hagi de fer sigui el més consensuat possible. Però és evident que els fondeigs que actualment patim a l'estiu per totes les nostres illes i que poden no ser una part causant de la brutor que hi pugui haver, jo no crec que sigui total, però sí pot ser una part; doncs això, evidentment, fa necessari que s'afrontin determinades ampliacions per donar els amarraments oportuns; que hi hagi uns plans d'usos per ordenar tot aquest tema dels fondeigs i efectivament hauríem ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Consellera, vagi acabant, per favor.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Sí, ja acab. Hauríem d'establir dins aquesta llei de ports, jo crec que hi haurà moltes novetats molt importants i que les necessitam i, efectivament, posar en marxa en aquests fondeigs i amb el personal que tenim en els ports un punt de recollida de tota aquesta brutor per a aquests vaixells.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Consellera. No usa rèplica.

Bé, llavors, té la paraula, pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, la Sra. Margalida Rosselló, per un temps de deu minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, vull agrair la compareixença de la consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports així com de tot el seu equip que ha vingut a poder-nos donar compte dels pressuposts per a l'any 2004.

Bé, en primer lloc, jo esper, Sra. Consellera, que el fet que evidentment des del nostre facem, en primer lloc, aposta som aquí, una sèrie de preguntes i consideracions al seu pressupost, que no s'enfadi i que, precisament, s'actui des del punt de vista, com vostè ha dit, de la reflexió, que venen a ser reflexions diferents, però evidentment que són reflexions al cap i a la fi. No hi ha en absolut ànim de fer les coses perquè sí, sinó, precisament, per pensar-les i bé, perquè en aquest cas són molts de doblers públics que s'inverteixen en temes molt importants per a aquesta comunitat autònoma.

Dit això, dir-li que al nostre entendre, després d'haver estudiat, evidentment en funció de la disponibilitat que tenim, aquests pressuposts, són uns pressuposts continuïstes respecte de l'anterior, no veim una modificació o un augment tan substancial, però veim també que sí que hi ha una reconsideració, una reordenació d'aquests pressuposts, que van en una línia que, en alguns casos, nosaltres és evident que no compartim, i en algunes altres qüestions volem saber exactament si ens pot explicar a quins àmbits s'aplicaran aquests pressuposts.

En primer lloc, i pel que fa a la Direcció General d'Obres Públiques i Transports, nosaltres, estudiant aquests pressuposts, les inversions es mantenen igual que a l'any passat, és a dir, al capítol hi ha les mateixes inversions, amb la qual cosa entenem i, si no, li vull demanar, si és que totes les expropiacions que vostès pretenen fer per dur endavant els projectes d'autopistes i autovia, dels quals vostè ha dit que, evidentment, a qui pertoca fer és a la comunitat autònoma, si és la quantitat total del capítol 6 o quina és exactament la quantitat que dedicaran a aquestes expropiacions, perquè a nosaltres almanco no ens queda clar inicialment i aposta li volem demanar.

Dir-li que, evidentment, tot i que no m'ha dit la quantitat, després me la dirà, dir-li que evidentment ha de ser una quantitat important perquè hi ha moltes expropiacions a fer, no li diré quantes perquè ho sap més vostè que jo; però, precisament, aquests doblers, invertits en unes altres millores concretes, idò realment podrien tenir un millor benefici que no el fet d'apostar, com vostès han apostat d'una manera molt clara i molt contundent, per fer autopistes i autovies. És a dir, creim que aquests doblers públics es podrien reinvertir en qüestions més de millorar el transport públic, que vostè, a més, diu, que tant d'interès té. Però, en primer lloc, voldríem saber la quantitat exacta.

Dir-li també, referit a aquesta direcció general, que no hem trobat, potser hi sigui, però no l'hem trobada, cap partida per a l'elaboració del Pla director sectorial de transports. És a dir, vostès ha fet referència a determinades qüestions que jo no hi entraré, evidentment crec que el realment reflexiu és fer un Pla director sectorial de transports que, precisament d'una manera molt clara, faci les distintes possibilitats de transport que existeix a les nostres illes i a partir d'aquí planifiqui les infraestructures a realitzar. No precisament el contrari, que és primer fer les autopistes i autovies i després farem un Pla director sectorial de transports, que li record, Sra. Consellera, jo ahir, si vostès haguessin dit un any, jo li hagués fet una transacció al seu grup parlamentari, perquè amb un any perfectament poden tenir un Pla director sectorial de transports perquè els estudis estan fets, i el pla director també; l'únic que han de fer és, com vostè sap, modificar, si no hi estan d'acord, l'articulat. Per tant, li deman si és que hi ha alguna partida, perquè no l'hem trobada i m'agradaria saber-ho. Perquè, el Pla director sectorial de transports, vostè ho sap, és un tema de la llei, que ho diuen clarament les DOT, i no importa fer-li referència, però sobretot és la vertadera planificació, i acabaríem de parlar de què si un vol carretera, si un vol variant, si un vol el que vol; el que volem, almanco el nostre grup, és que hi hagi un transport que realment permeti donar distintes possibilitats a tots els ciutadans i ciutadanes d'aquestes illes per poder tenir una mobilitat com pertoca d'un lloc a un altre. I que els doblers que ara parlem, que és el pressupost públic, de doblers públics, estigui encaminat a cobrir aquest transport en general, no únicament o majoritàriament les carreteres o autopistes, més que en carreteres concretes.

Tampoc no veig cap partida o veim cap partida -m'agradaria m'ho digués, perquè igual no l'hem trobada- per a la creació de nous serveis de transport combinat més bus i tren. No sé si és un tema que no l'hem sabut trobar, però ens agradaria, precisament, això sí que és una aposta clara per millorar el transport públic i en aquest sentit voldríem saber si hi ha, o no es troba, o es troba o no es troba, aquestes qüestions en aquest pressupost d'aquesta direcció general que, com dic, per a nosaltres no veim molt clar amb quins projectes concrets suposen la millora del transport, i ens agradaria que ens ho explicàs. És a dir, quan vostès diuen: millorarem el transport; m'agradaria que concretament digués què és per a vostès millorar el transport públic i llavors podríem saber aquests doblers exactament a què es destinen; perquè amb l'anàlisi inicial, com dic, nosaltres veim que sí el pagament de les expropiacions, però no veim concretat quines seran aquestes mesures de cara a millorar el transport públic.

Passant a una altra direcció general, de l'Habitatge, i per tant no allargar-me excessivament amb aquesta qüestió, dir-li que veim que la Direcció General d'Habitatge un dels objectius diríem que vostès han plantejat a la memòria i també ha esmentat a la seva intervenció, és la implantació de mesures mediambientals als edificis. Clar, tenint en compte una mica el que suposa el medi ambient per a aquest govern, només vull saber concretament això què suposa i si me pot dir a quina partida hi ha aquestes coses? Perquè dir-les i no pressupostar-les, evidentment, sinó, francament, no sé molt bé què és el que vol dir; per tant, m'agradaria que me pogués especificar quina

partida pressupostària exactament i amb quins conceptes es pretén això i quines són aquestes mesures per fer edificis sostenibles, m'agradaria saber exactament què suposa això.

Per altra banda, respecte també a aquesta qüestió, veim que baixa la partida destinada a estudis i a treballs tècnics. Ja sabem, ho sabem perquè ho han dit en molt repetides ocasions, que vostès no creuen en els estudis; jo li deman, Sra. Consellera, que hi creguin, no ho dic jo, això ho diu qualsevol persona de sentit comú, primer s'ha d'estudiar una cosa per a després fer una actuació. Veig que baixa aquesta partida i que, en canvi, augmenta més del doble la partida dedicada a dietes, trasllats i locomoció. No sé si això és una qüestió que vostès consideren que hi haurà molts de bots d'una banda a l'altra, m'agradaria si m'ho podria explicar una mica.

També li demanaria si podria explicar el capítol 6 d'aquesta direcció general, perquè s'augmenta de forma significativa la inversió nova en infraestructura i béns destinats a l'ús general i inversió nova. Però a quines actuacions concretes, m'agradaria que me pogués explicar, es refereixen aquestes partides que vostès fan al capítol 6. També veig que baixa el capítol 7, llavors que baixa empreses públiques i en canvi puja a corporacions locals; m'agradaria saber quines actuacions es pensen dur a terme amb les corporacions locals, ja que hi ha una diferència respecte dels pressuposts de l'any anterior, m'agradaria que me pogués concretar exactament això què suposa.

Després, vostè ha parlat de les partides destinades a rehabilitació. Nosaltres entenem, ja que no hi ha una modificació substancial del pressupost, que es mantenen els programes que es feien anterior, com el programa "Ca teva de bell nou", que es mantenen aquests programes, o no es mantenen i es destinen a una altra qüestió. Però sí que ens agradaria que ens contestàs també aquesta qüestió, per a vostès, com es concreta.

Respecte de la Direcció General d'Ordenació del Territori, també veim que augmenten les retribucions de personal. No és que nosaltres no trobem que s'ha de pagar bé el personal ni molt menys, però evidentment és una qüestió que no sabem si és que hi haurà més contractacions o no. I que les inversions en transferències es mantenen pràcticament, com vostè ha dit, bàsicament igual, no?

Les transferències a corporacions locals baixen respecte de l'any anterior i augmenten molt les transferències al Servei d'Informació Territorial, almenys del que nosaltres hem pogut visualitzar inicialment, i ens agradaria que ens concretàs quines actuacions es duren a terme per part d'aquest servei, atès que hi ha una transferència important.

En canvi, als consells insulars augmenta, d'una manera també significativa, i ens agradaria saber quines també seran aquestes actuacions que es duren a terme.

Per altra banda, i entrant al que suposen les qüestions a les quals vostè ha fet esment de Serveis Ferroviaris de Mallorca, és ver que hi ha unes transferències importants; és a dir, és cert

que es fan unes transferències per part de la conselleria, o de la quantitat, o dels pressuposts de la comunitat autònoma a SFM; que és ver també que a la memòria fan una memòria molt profunda per explicar que el tren funciona malament, vull dir, és clarament una, jo no havia vist una memòria tan substancial de res, li dic sincerament; la qual cosa me preocupa, perquè si resulta que hi ha una memòria tan substancial on es vol, per part d'aquesta conselleria, aquesta consellera, un perfeccionisme total i absolut en el tema del tren, cosa que a mi me sembla correcte que funciona bé, el que no me sembla correcte és que faci això i en canvi no faci el mateix per al tema de les carreteres. Jo li demanaria que fossin tan seriosos i fossin tan pulcres i tan perfeccionistes amb tot, no exclusivament en el que a vostès no els va bé. Ho dic perquè realment a mi me preocupa de cara a què especifiquen quasi bé la travessa que s'ha de canviar, el punt on s'ha de fer, cosa que no me pareix malament, ja li dic, crec que com millor s'expliquen les coses els doblers públics sabem més on es destinen, hi estiguem o no hi estiguem d'acord, però, com mínim, hi ha més transparència, el que passa és que no es correspon després amb els arguments per defensar, o per justificar, més que per defensar, per justificar despeses de doblers públics importantíssimes que, moltes vegades, almanco jo me permet dir i no és una qüestió en absolut ni ingènua, ni és en absolut una percepció gratuïta, sinó que, precisament, m'agradaria saber exactament totes les despeses que pretenen fer en el tema de carreteres, si les han estudiat tan profundament com s'ha estudiat el tema del tren.

Perquè realment ens donaríem compte que si fessin estudis, per exemple, dels moments punta de trànsit a determinats punts, on es concentren aquests moments i la quantitat de trànsit, a quins punts i es fessin actuacions de millora, de vegades, d'aquests punts, no seria necessari fer actuacions i infraestructures com les que vostès pretenen fer. Per tant, crec que hem de ser seriosos en tot, el que no pot ser és ser seriosos amb una cosa i no ser-ho amb allò altre, perquè hi ha doblers públics per enmig, no per una qüestió purament, si cadascú es vol fer una cosa al seu parer, però el cert és que jo li demanaria que es fes un estudi seriós, profund, ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Rosselló, per favor, podria anar acabant.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Sí, vaig acabant, molt bé, perdoni. Llavors, més que res, les actuacions de SFM li volia demanar inicialment, però com que veig que estan molt detallades, perquè francament crec que aquí sí que podem saber la travessa que es canviarà, quasi bé no importa; tot i que jo li demanaria que, interpret, no sé si interpret malament o bé, que vostès, perdoni, de cara al 2004 m'agradaria saber quines ampliacions de corredors pensen fer, concretament de l'any 2004 si m'ho pogués especificar, o si tot està obert fins a l'any 2007.

Després, i ja aniré acabant, Sra. Presidenta, entrant en el tema, intentant ser el més ràpida possible, de ports, he de dir que també es manté exactament la mateixa quantitat, bé, vostè ho ha dit, però és que hi ha un augment molt petit. Llavors hi ha

una sèrie de qüestions que sí li voldria molt ràpidament, també vostè m'ha explicat, cosa que jo no veia, eren les actuacions en ports que es farien. Al nostre entendre pareix que únicament i exclusivament hi haurà actuacions a Ciutadella; m'agradaria saber, si m'ho pogués dir, si hi haurà actuacions a altres ports en dos sentits molt clars: en primer lloc, de millora del servei del Port de la comunitat autònoma, i si pensen dur a terme ampliacions de ports i de quins, si m'ho pogués especificar. A no ser que mantenguin o no mantenguin la moratòria; com vostè sap perfectament, hi ha una moratòria, no sé si la pensen mantenir o no mantenir, però m'agradaria almanco que me contestàs aquestes inversions a quines qüestions concretes van.

I ja per acabar, dir-los també que certs projectes -perdoni, Sra. Presidenta, que ara m'ha fugit la paraula- de passejos marítims, com per exemple el de Portocolom, el qual és un port que depèn de la comunitat autònoma, si això serà un cost o si pensen plantejar-ho com a una qüestió combinada *Ministerio de Medio Ambiente* i Conselleria d'Obres Públiques o si únicament i exclusivament pensa que ho durà a terme tot el *Ministerio de Medio Ambiente*?

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Suspenem la sessió i començarem a les dotze i deu.

LA SRA. PRESIDENTA:

Pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, té la paraula la Sra. Vadell, per un temps de deu minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, saludar i donar la benvinguda a la consellera i als alts càrrecs que l'acompanyen i agrair a la Sra. Consellera les explicacions que ha donat fins ara en el tema dels pressuposts.

Jo, Sra. Consellera, l'he vista poc entusiasmada a la seva primera exposició, i la veritat és que no m'estranya, no ha anat amb una actitud triomfalista com altres companys seus hi han anat a la presentació dels pressuposts, i és perquè, la veritat, és que, tot i que amb xifres absolutes augmenta aquest pressupost, hem de tenir en compte que hi afegixen la Direcció General de Ports, la qual cosa fa que aquest augment no sigui el total que en comparança amb el pressupost de l'any passat no hi ha hagut aquest augment total, sinó que és bastant inferior, no passa de 59 a 66, sinó que serien 61, si li llevàs la Direcció General de Ports, per ser més just.

Hem trobat a faltar, no sé si és un error o si això correspon a una, no sabem a què, que a les altres conselleries hem vist a les primeres pàgines que hi ha un quadre d'ingressos, i a la seva no l'hem pogut trobar. Ens hagués agradat veure-ho, així com també al pressupost de l'any passat també hi figuraven els ingressos diferenciats per programes i en aquest pressupost no ho hem pogut veure, i tal vegada hagués estat interessant,

sobretot per veure el que suposa el tema de ports, que és on hi ha més ingressos i sobretot si hi ha qualche transferència de l'Estat, que tampoc no ho hem pogut veure.

Jo li faré unes preguntes molt concretes. Del programa d'Arquitectura, Habitatge i Protecció del Patrimoni, a veure si, en relació amb els objectius que es marquen o la memòria que té i els objectius marcats, a veure si me pot dir quines quantitats té previstes per a les actuacions de rehabilitació d'habitatges i declaració d'àrees de rehabilitació integrada.

A veure quina quantitat hi ha destinada a la gestió del Pla estatal d'habitatge, i les ajudes autonòmiques complementàries a aquest pla, a veure quines xifres suposaran.

Després, quina quantitat destinarà a fer realitat una eficaç política de gestió de sòl, dirigida a la construcció d'habitatge protegit.

I després, els ajuts directes a la llar jove, per a adquisició d'habitatges, a veure també quina quantitat hi destinarà.

I després també, es marca com a objectiu establir ajuts directes als col·lectius més desfavorits, de baix poder adquisitiu i dones en situació desfavorides, a veure quina quantitat pensa destinar a aquesta qüestió.

Després, aquest programa també té una novetat quant al pressupost anterior, que és que ajunten dos programes: el d'Arquitectura i Habitatge i Protecció del Patrimoni, per tant ens hem hagut de dedicar a sumar partides per tenir una mica de referència quant al pressupost anterior i per saber el pressupost actual o de futur, del 2004, a veure què és el que passarà.

I també ens agradaria saber quina quantitat es destinarà a l'eliminació de barreres arquitectòniques.

Què és el que es destinarà també a ajudes a rehabilitació de patrimoni eclesial?

I la rehabilitació d'edificis amb valor patrimonial, a veure si es continuarà amb els convenis amb el Consell Insular de Mallorca, concretament amb el Consell Insular de Mallorca, a veure si es continuarà amb aquests convenis.

I també quina quantitat destinarà a la implantació de mesures mediambientals als edificis.

Tot això li dic perquè, ja li dic, sumant les partides pressupostàries dels dos programes d'Arquitectura, Habitatge i Protecció del Patrimoni, ens donen unes xifres inferiors a les de l'any passat. I fent una comparança, creim que fixar tots aquests objectius que li he dit amb les xifres que maneja serà bastant difícil, perquè, segons la suma de les partides que hem pogut fer, habitatge en el capítol 7, que és on se'n du el capítol més important d'inversions, només hi destina 4.537.160 euros, quan l'any passat hi havia 10.633.159 euros. I en patrimoni només hi destina 3.586.011 euros, quan l'any passat hi havia 4.236.895 euros. Això constitueix, des del nostre punt de vista, una baixada bastant important i ens agradaria saber exactament

i concretament amb quines partides i com pensa repartir aquestes quantitats.

Després també li volíem demanar: totes aquestes partides que hi ha a cadascun dels programes que estan en el capítol 6, que són despeses en inversions de caràcter immaterial, a veure a què els destinarà; concretament en el programa d'Arquitectura, Habitatge i Protecció del Patrimoni que té una quantitat de 372.636 euros; en el programa de la secretaria general, que també hi ha 54.000 euros; d'Ordenació del Territori, que també té 1.090.000 euros, en aquest concepte; Infraestructures Bàsiques i Transports té 771.820 euros, a què els destinarà?

I una altra pregunta que també li volíem fer és sobre la partida destinada a terrenys i béns naturals, ens imaginam que són expropiacions. Hi ha una diferència important quant a la quantitat inicial del pressupost de l'any passat, baixa a la meitat pràcticament, i vostè ha dit a la seva exposició que no estava, és una partida oberta, per tant no està quantificada, i per tant difícilment me pot dir exactament què és el que es destinarà al final. Però sí, tal vegada, me podrà dir a quant pensen pagar el metre quadrat? Per tenir aquesta informació.

I no li faré més preguntes, perquè a la seva primera exposició i després a la rèplica que ha fet al Sr. Nadal ja ha respost una sèrie de preguntes que nosaltres li volíem fer; però sí que, i ara me n'oblidava d'això, és a veure si aquest interès que l'Estat ajudi i que participi a pal·liar una mica el dèficit amb la balança fiscal que tenim a les Balears i que han posat l'accent a carreteres; a veure si el Govern està interessat a què també, el Govern central, pugui invertir en el transport ferroviari, ja que és una competència que va venir mal dotada en el seu moment, que no hi va haver cap previsió a la transferència inicial d'obertura de noves línies; que el Govern ha manifestat que té intenció de continuar amb l'obertura de noves línies; i a veure si el Govern central hi participarà així com participa a totes la resta de comunitats autònomes.

I un altre tema, que ja que el Govern invertirà a la fi, després de molts d'anys sense invertir a la comunitat autònoma nostra, ja que invertirà en infraestructures, a veure si té previst o si té cap coneixement a veure quina quantitat l'Estat invertirà en l'1% cultural.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Ara, per part del Grup Parlamentari Socialista, el Sr. Quetglas. Té un temps de deu minuts.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sra. Consellera li vull agrair la seva compareixença, així com la dels alts càrrecs i directores i gerents de les empreses públiques que depenen de la seva conselleria.

Intentaré ser telegràfic, perquè hi ha moltes coses a dir d'aquest pressupost. En primer lloc, passar de vuit programes a cinc, incloent ports, o de set a quatre, per ser exactes, referits a l'antiga estructura, sense comptar ports, dificulta l'anàlisi i ho ha d'entendre. Jo crec que és un pressupost més confús, menys transparent que l'anterior, perquè és molt més difícil esbrinar amb què es gastaran els doblers. És un endarreriment en el camí de la transparència i la correcció pressupostària, perquè en lloc d'un pressupost per programes tornam a un pressupost administratiu; és a dir, jo no entenc per què s'ha fet, si no és per, bé, per tenir una borsa més còmoda de maneig i d'adscripció de programes a les unitats administratives que, ja dic, sota el nostre punt de vista és un pas enrera en el camí de la pressupostació correcta.

El tema que (...) crec que és el tema estrella d'aquesta conselleria i que, sota el nostre punt de vista, és el més preocupant: el fortíssim descens de l'increment que hi ha en matèria d'habitatge. El fet que per posar les xifres damunt la taula, ara està mesclat habitatge, arquitectura i patrimoni històric, abans eren dos programes separats, en qualsevol cas, aquests dos programes l'any 2003 sumaven 14,8 milions d'euros, ara sumen els dos 9,9 milions d'euros, i els 4 milions, pràcticament, de diferència són a capítol 7, transferències de capital, que és fonamentalment les transferències per a ajut a l'accés de l'habitatge. Estam a un descens del 40% del programa d'ajuts a l'accés a l'habitatge. Vostè, Sra. Consellera, amb el seu agradable debat que ha tengut amb Unió Mallorquina, parlava del cinisme i de la hipocresia dels que deien que volien arreglar les carreteres, que només en parlaven però no les arreglaven, no sé com qualificaria vostè el fet de mostrar la gran preocupació pel tema de les dificultats especialment dels joves d'accés a l'habitatge i baixar ni més ni menys que un 40% el pressupost dedicat a ajuts per a l'accés a l'habitatge. És incompreensible, a no ser que darrera les seves paraules el que hi hagi en realitat sigui una identificació amb la doctrina del Sr. Rato i del Sr. Cascos, que si el preu dels habitatges són els que són, és perquè la societat va molt bé, perquè tots som molt rics, tots tenim possibilitats d'accés a un habitatge i, per tant, no val la pena que intervinguem en aquest tema. Només per això, ja val la pena demanar la devolució d'aquests pressuposts, per aquesta manca de sensibilitat.

Vostè ha parlat en habitatge també de mesures fiscals, i jo en mesures fiscals li volia fer dues reflexions, només, primera per quan la supressió de l'impost de transmissions patrimonials a les compres de segona mà, supressió d'imposts patrimonials, perquè això és una promesa electoral que tampoc no era al pressupost. I segona reflexió, miri vostè parla de l'enorme esforç que significa el tema de les deduccions i desgravacions que hi ha en el tram d'IRPF en la qüestió de l'habitatge i, a més, en la qüestió relativa a l'impost de successions i donacions; molt bé, idò el conseller d'Hisenda crec que no comparteix l'optimisme seu, de fet el cost fiscal que preveu d'aquestes mesures és zero, és més, els ingressos per successions i donacions previstos en el pressupost 2004 sobre el 2003 puguen, és molt difícil de combinar una cosa amb l'altra, és a dir si es fa un esforç de deduir d'un impost una sèrie d'adquisicions que després resulti que la recaptació sigui major.

Ordenació del territori. La Llei del sòl, Sra. Consellera, està feta, què en volen fer una altra? Jo crec que és tadar els doblers, comprenc que vostès no comparteixin moltes d'elles coses que hi ha a la Llei del sòl, però d'això a dir que no serveix per a res la feina feta, que no poden agafar la llei que tenim i que volen canviar alguns elements amb els quals no hi estan d'acord, però que hi ha tota una feina que té caràcter molt tècnic, molt dels estudis previs, hi ha moltes coses que tanmateix seran iguals, a mi em sembla que això s'acosta bastant al sectarisme.

Una pregunta, per què la Llei del sòl l'hem de redactar en col·laboració amb l'Ajuntament de Palma i no amb la resta d'ajuntaments? És una cosa que em deixa un poc perplex.

Quins són els plans a redactar per la Direcció General d'Ordenació del Territori? A la memòria parla que hi ha, diguéssim, en relació amb l'ordenació i la planificació territorial, per un costat la col·laboració amb els consells insulars i altres ens que fan planificació o programació territorial, i per un altre, plans propis elaborats per la direcció general. Li faig la pregunta de quins són els plans que té previst fer o iniciar al llarg d'aquest exercici.

Obres Públiques i Transports. Aquí és on la confusió per mescla i addició dels antics programes és més complexa, dificulta més l'anàlisi. Primera qüestió que crida l'atenció, la conselleria inversora per excel·lència, la conselleria que ha de dur fonamentalment la càrrega de la inversió del pressupost abaixa la inversió, abaixa la inversió la conselleria. Efectivament, els tres programes que ara són sota aquesta rúbrica, l'any 3, l'any passat, tenien un pressupost per capítol 6 de 15,3 milions d'euros, sumats; ara són 10,7 milions d'euros. Capítol 7, transferències de capital, és a dir també amb objectiu d'inversió, l'any 3, 12,2 milions d'euros; l'any 4, 9,5. És a dir estam en una baixada objectiva, ja sé que vostè m'explicarà que ara les inversions les faran les empreses públiques a través d'endeutaments, etc., etc., però hi ha una inversió directa, de la qual és responsable la conselleria, i que no té absolutament cap sentit, es pot explicar moltes coses, jo no som una persona, no vull parlar personal, crec que no s'ha de fer una anàlisi amb un enlluernament sobre el percentatge d'inversió, els pressuposts de la comunitat autònoma quan han arribat a la Sanitat i Educació, han passat de ser uns pressuposts inversors en el 50% a passa a ser uns pressuposts de despesa, i és lògic perquè això depèn de l'estructura i de les competències que un té. El que no té sentit és que dins aquesta estructura de descens del percentatge d'inversió, perquè l'estructura competencial ha canviat, que en termes absoluts i relatius, la inversió directa que fa la comunitat autònoma baixi, això no té raó de ser. I a més a més baixi enmig d'una opacitat que significa la mescla d'aquests tres programes. Per tant, pregunta concreta, primer, dels 10,7 milions de pessetes destinats a capítol 6, quins corresponen als tres antics programes que existien, és a dir, a Obres Públiques pròpiament dites, Transport Terrestre i Transport Marítim, i també el mateix en relació amb els 9,5 milions de capítol 7. I també, lògicament, quins són els principals projectes, jo sé que més o menys, per exemple, en carreteres, la meitat es destina, vostè ho ha explicat, al pagament de les expropiacions derivades del conveni de

carreteres, però l'altra meitat correspon a projectes que, bé, més o menys tenim una idea, però ens agradaria saber un detall de la programació de l'any 4 sobrer quina és aquesta estructura.

De totes maneres, és sarcàstic i no es pot deixar de posar en evidència, que vostè, l'equip de govern que fa de les carreteres l'emblema i l'objectiu fonamental, destini menys doblers a carreteres que el pressupost de l'any 3. A carreteres l'any 3, l'any passat, es destinaven 11,8 milions d'euros en inversió; enguany, 10,7. És curiós, simplement és que l'esforç que es destina a les carreteres té aquesta diferència, clar que ara tenim el *primo de Zumosol* de Madrid que abans no teníem. Això també és ver, abans el *primo de Zumosol* ens negava el pa i la sal.

Intentaré continuar telegràficament, no sé com vaig de temps. IBAVI, li voldria fer una reflexió, i aquesta sense cap ànim d'oposició ni d'enfrontament, crec que l'IBAVI té un problema que tots compartim i tots hauríem de compartir la preocupació, vostè hi ha alludit, que és el tema del perill de descapitalització. A l'IBAVI no se li injecten doblers, no hi ha hagut cap, cap conseller de cap color polític que hagi pogut aconseguir del Govern que es destinin doblers mitjançant un contracte programa o mitjançant qualsevol altra cosa, que es cobreixi allò que l'IBAVI fa per compte del Govern en matèria de política social, i això ha produït una descapitalització de l'IBAVI, l'IBAVI funciona sobre la base que pràcticament de cada pis que ven perd un milió de pessetes, i clar això el col·loca en una situació que en aquests moments és molt perillosa. Jo li vull dir, Sra. Consellera, que tindrà tot el nostre suport parlamentari i el que sigui, per aconseguir que efectivament hi hagi com a mínim un contracte programa que permeti a l'IBAVI la seva supervivència econòmica, perquè fins ara l'IBAVI ha viscut del patrimoni, de vendre les joies de la padrina, que és tot el sòl que va rebre de la transferència, i ara necessita una transferència de funcionament. Jo li reconec que jo no ho vaig aconseguir, cap els meus antecessors, de cap color polític, tampoc no ho aconseguiren, però desitjaria que ho aconseguís vostè.

No em vull referir al contingut escassament elegant i crec que alguna cosa menys que elegant de les memòries de l'IBAVI i d'SFM, però, en fi, ho deixarem anar si vostè en fa referència a la rèplica, ja en parlarem.

Ara, crec que vostè tendria l'obligació de ser una mica més didàctica i explicar el que ha passat amb les inversions de l'IBAVI, perquè vostè ho sap, el que passa és que no ho vol dir, l'IBAVI arrossega un dèficit de compliment de les inversions, és veritat, però sempre és el mateix, és a dir, un any es programa que es faran unes inversions, que no es poden fer, es traslladen a l'any que ve, no es poden fer i es traslladen a l'any que ve. Sempre són les mateixes, i quines són aquestes inversions que no es poden fer? Les inversions que no s'han pogut fer a l'anterior legislatura són aquelles que, per mor dels problemes, primer urbanístics, i després de boicot clar de l'Ajuntament de Palma, l'IBAVI no ha pogut fer ni a Palma ni a Lluçmajor, i aquest és el problema; i, a més, l'Ajuntament de Palma a l'IBAVI no li ha donat ni un sol metre quadrat per fer habitatges, l'IBAVI ha hagut de comprar tots els terrenys per actuar a Palma, i quan

ha comprat els terrenys s'ha trobat amb totes les dificultats possibles de l'Ajuntament de Palma perquè, per raons urbanístiques o d'un altre tipus, aquestes inversions no es poguessin fer. Vostè ho sap, a això, però no ho diu, no ho diu, i els habitatges que no s'han pogut fer a Palma són els que arrosseguen aquest dèficit, estan programades, hi ha els terrenys, ha costat moltíssim aconseguir un acord amb l'Ajuntament de Palma, en alguns casos encara no, jo supòs que vostè ho tindrà molt més fàcil. Per tant, per tant, li vull dir que llevar aquesta programació d'inversions al capítol 6 de l'IBAVI és una imprevisió i una irresponsabilitat, perquè això vol dir que aquests habitatges no es faran. I amb això nosaltres hi estam absolutament en contra, perquè a Palma són més necessaris els habitatges que a qualsevol altre lloc. Per tant, escolti, no es limiti a dir que no es compleix el pressupost d'inversió, digui per què i posi, vostè que pot, perquè jo no vaig poder, vostè que pot, posi el remei a aquest problema, perquè el problema és a l'Ajuntament de Palma, i de passada al de Lluçmajor, però quantitativament el de Lluçmajor és un problema molt menor.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Quetglas, ja porta tretze minuts.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Sí, Sra. Presidenta. Estic intentant ser tan telegràfic com puc.

Per acabar, SFM. La memòria, ja li ha dit la Sra. Vadell, és una al·legat anti tren, ho deixarem anar així. Jo només voldria dir una sèrie de coses. Crec que vostès estan fent una cosa per desanimar l'ús del tren, contràriament del que diuen, aquesta insistència, no sé quantes vegades a la memòria parla de manca de seguretat, no sé, insistesc, si el problema és que vostès tenen el complex de Cascos i AVE, però, en qualsevol cas, miri, bé, facin el que trobin, que consti que nosaltres no estam d'acord amb la paralització del tren a la Universitat i del tren a Cala Rajada i, per tant, en aquest sentit, ens hi trobarà en contra. No vull discutir les qüestions tècniques que diu a la memòria, només li vull demanar una cosa: on és la col·laboració del Govern de l'Estat per a inversions ferroviàries a la comunitat autònoma?, quan es compliran les previsions de la Llei de règim especial de Balears en relació amb la col·laboració de l'Estat per a inversions ferroviàries? Fins quan totes les inversions ferroviàries de l'Estat a les Illes Balears les haurem de finançar amb recursos propis i no tendrem ni remotament un 10%, ni un 1%, de finançament per habitant que tenen les inversions ferroviàries a la resta del país?

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Quetglas. Ara té la paraula pel Grup Parlamentari Popular el Sr. Joan Font.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Sí, moltes gràcies, Sra. Presidenta. Primer de tot, evidentment, reiterar l'agraïment que han fet els altres grups polítics per la seva compareixença, consellera, així com al seu magnífic equip de govern. Com no podia ser d'una altra manera, evidentment, comptarà amb el suport dels trenta diputats del Grup Parlamentari Popular per tirar endavant aquests pressuposts, pressuposts que consideram ambiciosos i que responen a un gran repte que s'ha marcat el Partit Popular, que és bàsicament dotar d'una vegada per totes de les xarxes viàries que realment es mereix aquesta terra.

Per això, de qualque manera, també m'agradaria centrar-me un poc en el tema aquest de les mobilitzacions d'activistes al carrer, en contra sobretot de l'autovia Inca-Manacor, i que veim que aquests darrers dies han arribat fins a 22.000 al·legacions. Nosaltres creim que la manifestació més gran que s'ha produït en aquesta terra, darrerament, ha estat la que es va produir dia 25 de maig, i aquesta en democràcia i a un estat de dret és l'única, bé, no l'única, però és la principal, la que val. El carrer, evidentment, mai no serà nostre, però tampoc no ens hem de deixar espantar per un certs sectors que els podríem anomenar com uns ciutadans professionalitzats en la participació. Nosaltres creim que el govern s'ha d'adaptar sempre al poble i no el poble al govern en virtut de les seves entel·lèquies particulars.

Dit això, apostar, nosaltres creim que en aquest cas la consellera sí que aposta de manera decidida i directa pel ferrocarril, com constaten aquests 54 milions en inversions a SFM, per millores de les mancances actuals, així com l'obertura de nous corredors i el seu condicionament; valoram també molt positivament aquest primer pla autonòmic d'habitatge, així com una nova llei de sòl que podria agilitar l'adquisició de sòl públic. També aquestes ajudes directes en règim de lloguer, així com les deduccions a l'IRPF i la supressió de l'impost de donacions i successions.

També ens congratulam del gran avanç en referència a la digitalització electrònica de la informació cartogràfica, parcel·l·laria i d'altres instruments d'ordenació del territori.

Quant a accions legislatives també valoram, ja ho he dit, el que era la nova llei de sòl consensuada amb l'Ajuntament de Palma i amb els consells, així com també la llei de ports.

Per la nostra part, res més, només agrair-li una vegada més la seva compareixença i reiterar-li que evidentment comptarà amb tot el nostre suport per aprovar aquests pressuposts. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Ara té la paraula per contestar la Sra. Consellera.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González)

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats. Intentaré respondre totes les qüestions plantejades i si hi ha altres qüestions, les deixaré per a la rèplica o també les podran contestar des de la Secretaria General Tècnica.

En primer lloc, contestant el representant d'Esquerra Unida i Els Verds, agrair la seva intervenció. Em parla bàsicament de les expropiacions, de la quantitat que hi ha i també em diu que no hi ha cap partida per a l'elaboració del pla sectorial de transport. Li he de dir, en primer lloc, que la quantitat prevista en matèria d'expropiacions està al capítol 6 de la Direcció General d'Obres Públiques, i que la quantitat que hi ha prevista és de 9,7 milions d'euros. Aquesta partida històricament sempre ha estat una partida que declara el text de la llei de pressuposts com a ampliable, això significa que quan d'una partida no se sap què és el que es gastarà, es declara el caràcter ampliable amb la llei de pressuposts, i evidentment nosaltres desconeixem exactament quina quantitat serà la que s'haurà de pagar en matèria d'expropiacions. Suposam que serà bastant perquè començaran algunes obres, el gruix del començament serà l'any 2005, però l'any que ve ja començaran, però no passi pena que els doblers es posaran per pagar aquestes expropiacions.

En matèria de Pla de transports sí que hi ha una partida, és la 64000, a la Direcció General de Transports, on hi ha el mateix pressupost que hi havia l'any passat, que crec que són 771.000 euros. Hem començat aquesta redacció del Pla de transport, hi havia estudis fets, no dic que no, però el pla no es va aprovar ni tan sols inicialment, i em parla de la planificació de carreteres, que primer s'han de planificar les carreteres, però jo crec que vostè està equivocada, perquè la planificació de carreteres no és del Govern de les Illes Balears, és dels consells insulars, i la LOT de l'any 2000, miri-s'ho, diu que els plans sectorials s'aprovaran pel Govern de les Illes Balears llevat que la transferència de competències en els consells insulars delegui aquesta competència als consells, per tant el Pla de transport no pot contenir cap planificació en carreteres. Miri's la LOT, no és competència nostra, nosaltres podem fer recomanacions, si volem, però el que és la planificació en concret, en carreteres, no pot formar part del Pla de transport, per tant jo crec que vostès en el projecte de transport que feien anaven errats, perquè fins i tot contenia coses que no poden contenir els plans de transport, perquè no som competents, i ho diu clarament la LOT, aprovada per vostès l'any 2000.

Em diu que no hi ha les partides de (...), sí, exactament hi ha totes les partides que hi havia de bus + tren, dins el capítol 4 de la conselleria, ara cercaré exactament la partida ..., bé, li contestarà la secretària general tècnica si no li sap greu, després, quan li passi la paraula, la partida de subvencions de bus + tren.

M'ha dit també que a la Direcció General d'Ordenació del Territori hi ha un augment en matèria de personal i aquest augment realment està previst per al nou personal que he dit que es faria la contractació a CITIBSA, que he explicat la creació de tres places més.

Diu que el perfeccionisme que hi ha a SFM no és dins les carreteres, i en aquest tema jo crec que si la memòria d'SFM

explica clarament per què hem de fer unes inversions sobre uns trams existents, crec que això és digne d'elogi. Crec que determinades coses en aquesta comunitat s'han d'amargar i determinades no, no, jo crec que no hem d'amagar res, la realitat és la que hi ha, no hi ha cap mentida, evidentment, perquè vostès (...) dins aquesta memòria, i em diu que aquests estudis tan seriosos haurien d'estar a les carreteres. Els estudis seriosos són dins la planificació de carreteres, són dins el Pla de carreteres que es va aprovar l'any 98 i a la modificació puntual del Pla de carreteres a Mallorca que en aquest moment es fa al consell insular, on hi ha tots els estudis de trànsit i tota la projecció de trànsit per als darrers deu o quinze anys. Si s'ho ha estudiat, veurà que hi ha tots els documents tècnics i totes les memòries equivalents al Pla de carreteres.

Respecte de les ampliacions que farem a SFM l'any 2004, efectivament no estaran obertes, perquè vostès es varen tornar quatre anys a fer la línia Manacor, és que semblava que vostès obrien línies cada any, i també hem d'anar alerta, nosaltres hem dit que dins el pressupost de l'any que ve començarem el que és sa Pobla-Alcúdia, i després farem un plantejament seriós, d'aquí un mes, esper, sobre el tema del soterrament de les vies a Palma. No descartam la línia a la Universitat, no la descartam en cap moment, i respecte del que és el tren a Cala Rajada, estam pendents dels estudis tècnics, perquè nosaltres, el seus mateixos equips que els feien el Pla de transport, ens diuen que és totalment inviable el tren a Cala Rajada, aquest és el plantejament, però ho tendrem dins el Pla de transports, la major viabilitat o la menor viabilitat de determinades línies per afrontar, jo crec que començar per les línies que tal vegada siguin més viables i més rendibles econòmicament i després una continuació. Efectivament, dins els gestors polítics que hi hagi en cada moment, però nosaltres, dins la planificació i el Pla de transports, evidentment, no llevarem cap opció de noves línies, no tan sols les que nosaltres tenim projectades, sinó les que en un futur es puguin projectar.

També em diu, en matèria de ports, que l'ampliació més grossa que tenim prevista és al port de Ciutadella, efectivament, la inversió més gran que hi haurà en aquesta conselleria en matèria de ports serà el dic exterior de Ciutadella. Em demanar a veure si farem ampliacions a Mallorca, li he dit que projectam determinades ampliacions de la forma més consensuada amb els ajuntaments, i em demana quines. En aquest moment no les hi puc concretar, l'únic que li vull dir és que en la Llei de ports a nosaltres ens agradaria especificar, com a declaració un poc d'interès general, determinades ampliacions que volem projectar i que estaran dins aquest projecte de llei que esperam entrar en el Parlament el proper període de sessions.

Respecte del passeig de Portocolom, és del Ministeri de Medi Ambient i no forma part d'un projecte per part de la conselleria.

Quant al tema de l'habitatge, ha fet unes especificacions a partides molt concretes respecte d'una partida d'estudis tècnics i de dietes, que li contestarà la secretària general tècnica. I respecte de les noves mesures mediambientals, si li sembla bé li contestarà el director general d'Arquitectura i Habitatge.

Respecte del "Ca teva de bell nou", sí que és intenció d'aquesta conselleria continuar dins aquesta línia de subvencions.

Respecte de la representant del PSM, la Sra. Vadell, li vull agrair també les seves paraules. Diu que l'augment de la conselleria és bàsicament per a la Direcció General de Ports, bé, una part sí, però no el total. He dit que l'augment més considerable que hi ha dins el nostre pressupost és bàsicament en matèria de transports, tant a capítol 4 com a capítol 7 hi ha una pujada molt important i sobretot va destinada a Serveis Ferroviaris de Mallorca. Em diu la secretària general tècnica que el quadre d'ingressos sí que consta al pressupost, realment jo no ho sé, si li vol contestar la secretària li contestarà.

I em diu després que li digui exactament totes les partides previstes en ajudes complementàries, joves, dones, ajudes per patrimoni eclesiàstic, etc., jo no li puc detallar. En matèria d'habitatge hem de tenir un punt de partida, hi ha una partida fonamental de subvencions que està dins capítol 7, aquesta partida de subvencions, efectivament, ha tengut una davallada respecte de l'any passat, però ja he dit que per primera vegada en els pressuposts d'aquesta comunitat autònoma, la partida d'habitatge es declara dins el text de la Llei de pressuposts com una partida ampliable, exactament igual com expropiacions. Per què?, perquè sempre superam de molt el que es paga en matèria d'habitatge. De fet, l'antic conseller tenia un pressupost més elevat i aquesta consellera està afegint doblers a habitatge perquè el cúmul d'expedients que tenim en matèria de les línies de subvencions són enormes, i nosaltres feim modificacions de crèdit constants per posar doblers dins la partida d'habitatge. Per tant, realment els doblers al final els han d'afegir de la mateixa conselleria, si podem, d'altres expedients que no es gasten, d'altres conselleries, si ens ho posa la Conselleria d'Hisenda, però és un pou sense fi. Per tant, volem plantejar aquí un pla d'habitatge a presentar l'any que ve, aquest pla contendrà mesures fiscals, que no necessàriament, per tant estaran pressupostades perquè seran uns menors ingressos que hi pugui haver dins la comunitat autònoma, mesures dins la Llei del sòl, que no seran econòmiques, però seran mesures per agilitar la posada en funcionament, i aquestes ajudes directes als lloguer i a l'adquisició d'habitatges sobretot per a joves i també per al col·lectiu de dones que viuen totes soles. Ara, exactament la quantitat concreta de cada apartat és impossible saber-la en aquest moment.

Em demana també que li detalli els projectes de rehabilitació amb l'Església i els ajuntaments. Jo li puc dir que en aquest moment entren cada dia moltíssim dins la conselleria, són expedients que n'hi ha molts en marxa i en tràmit; ara pendent d'iniciar tenc tota aquesta relació d'expedients, des de la reforma de les façanes de l'església de Sant Francesc de Maó, segona fase i tercera fase; a Andratx, reforma de l'antic ajuntament per a la construcció d'una biblioteca municipal; a Ciutadella la consolidació i la reforma del Seminari Diocesà de Menorca; a Maó la consolidació i la reforma de la rectoria de la parròquia de Santa Maria de Maó; a Eivissa, la rehabilitació de cobertes de la nau i casa parroquial de l'església de Sant Mateu; a Sant Antoni, la rehabilitació del molí d'en Simó; a Alaior, la restauració de la façana ... Li puc fer aquí un detall d'expedients, el que es fa amb aquests expedients. Tradicionalment, dins la

conselleria el que es fa és anar fent els projectes, anant tramitant la subvenció, no es paralitza res i realment hi ha una "fasificació" després d'aquesta inversió, perquè les inversions no es materialitzen en un any i es fa l'aportació prevista en el Decret de rehabilitació, que és fins a un màxim d'un 60%, però exactament la quantitat concreta que es gastarà l'any que ve, ens trobam amb el mateix problema d'habitatge.

M'ha demanat una especificació de tota la inversió immaterial de la conselleria. LI he de dir que dins aquesta inversió immaterial hi ha l'elaboració del Pla de transports, l'elaboració de la Llei de ports de la comunitat autònoma, l'elaboració de la Llei del sòl i el Pla d'habitatge. Això es tradueix des de determinats plans que es redacten fins a seminaris, estudis, llibres que se subvencionen, sobretot en matèria d'arquitectura i habitatge, etc., i tot això es troba dins aquestes partides d'inversions immaterials. Si vostè vol el detall de cada direcció general, crec que està per direccions generals exactament les quantitats, i si vol major concreció, li dirà la secretària general tècnica.

I ja per acabar m'ha parlat del tema d'SFM, si és justa la reivindicació de demanar doblers a Madrid per al transport ferroviari. Jo crec que sí, crec que és justa, el problema és que ens hem de plantejar el mateix que a carreteres, és una lluita que hem d'iniciar, hem de fer que es compleixi el règim especial de les Illes Balears, però estam també en la mateixa situació que tenen les illes Canàries, les inversions ferroviàries que es fan per l'AVE són tota Espanya, queden fora les illes Canàries, evidentment, i les Illes Balears, i de la mateixa forma que vàrem començar una lluita en carreteres i es va aconseguir, tant per a les illes Canàries, amb el seu conveni de carreteres, com a les Illes Balears, amb el nostre conveni de carreteres, el mateix crec que s'hauria d'aconseguir, conjuntament pels dos arxipèlags, en matèria ferroviària. Però li dic que tampoc Canàries en aquest moment no té cap inversió ferroviària per part del Ministeri de Foment, i jo crec que és una lluita que, efectivament, hem de conscienciar que tenim la mar enmig, però que no és just que queden fora dels plans. Sí, jo li dic que és just, aconseguir-ho?, esper, ho lluitaré, el que passa és que si després tenim l'exemple del conveni de carreteres, que no es gasta, idò realment feim un ou de dos vermells, en aquests temes.

I de l'1% concret que es destinarà li he de dir que no sé exactament la quantitat perquè depèn un poc de les inversions, si es comencen a materialitzar a les Illes Balears les inversions sobretot també del conveni de carreteres, perquè hi ha una distribució per comunitats autònomes que depèn de distints criteris, i un d'ells són les inversions que s'han fet, i per tant jo l'1% cultural que hi ha dins el Ministeri d'Educació conjuntament amb Foment, no l'hi puc concretar en aquest moment.

I passant el representant del PSOE, el Sr. Quetglas, i també vull agrair les seves paraules, si és menys transparent o no el pressupost, miri, nosaltres el que cercam és la major agilitat, i hem fet..., idò jo crec que abans també varen vostès canviar els programes, etc., i nosaltres hem fet el que s'ha considerat des dels serveis de gestió econòmica que doni més agilitat a la conselleria.

Jo crec que en matèria d'habitatge, que ha dit que és un cinisme parlar..., o sigui, jo realment crec que ja està contestat. Jo reconec que hi ha en matèria de capítol 7 una davallada en matèria d'habitatge, però nosaltres hem posat, i ho veurà dins el text de la Llei de pressuposts, l'article corresponent a partides ampliables, que per primera vegada el programa d'habitatge té caràcter d'ampliable dins aquesta comunitat autònoma. L'esforç per part de la conselleria fins i tot en aquest moment de fer modificacions de crèdit i afegir doblers per a l'expedient d'habitatge, que realment són molts els expedients que hi ha i es tramiten cada any des de la conselleria, hi ha tot l'esforç econòmic per part de la direcció general.

De la supressió de l'impost de transmissions patrimonials no era un promesa electoral del Partit Popular. La promesa electoral del Partit Popular era la supressió de l'impost de successions, que s'ha començat a materialitzar, però no estava dins el programa electoral la supressió de l'impost de transmissions patrimonials. Nosaltres estam en contra d'apujar els impostos, nosaltres vàrem estar en contra quan l'anterior legislatura es va pujar l'impost de transmissions patrimonials un 7%, i nosaltres en el nostre programa electoral dúiem davallar els impostos, i es davalla aquest concret que era l'impost de successions.

Mesures fiscals de l'habitatge que vostè diu que tenen cost zero? Miri, jo estic molt contenta que hi hagi aquestes mesures fiscals; aquestes mesures fiscals, sobretot pel que fa a les donacions de pares i fills, no és que no haguessin de pagar, és que estaven fent un frau fiscal; que es materialitza i es dona cobertura jurídica?, és una passa. Si vostè considera que no..., bé, gent a la qual es pot fer una inspecció fiscal per una quantitat donada, però a vostè no li agrada, idè bé, faci una esmena de supressió. Jo l'únic que vull dir és que són passes endavant i que dins la política d'habitatge que volem fer, més ambiciosa, procurarem que hi hagi més mesures fiscals sobretot destinades a matèria d'habitatge.

De l'ordenació del territori vostè diu que la Llei del sòl estava feta i que nosaltres no la compartim. El problema no és que nosaltres no la compartim, que no la compartim, és que no la comparteix ningú; m'agradaria que em digués quin col·lectiu ha dit que li agrada la llei que hi havia feta, però és que ningú, eh?, això li ho puc assegurar i, clar, realment era una llei que no compartia ningú: ni els consells insulars, ni el Col·legi d'Arquitectes, ni el Col·legi d'Aparelladors, ningú no compartia aquest text legal i nosaltres començam de bell nou, efectivament; era un text legal que no compartia ningú dins aquesta societat.

Em diu que per què hi ha l'Ajuntament de Palma. Jo li ho explicaré: hem fet una comissió de caràcter tècnic, tècnic, ja dic, perquè després a nivell polític evidentment el fet que hi hagi tècnics de cada consell insular no significa que després a nivell polític pugui haver-hi divergències, però nosaltres hem intentat cercar tècnics d'aquí, no de fora, perquè creim que el resultat és el que ha estat amb la Llei del sòl, que no coneix la realitat d'aquestes illes, i consideram que els millors tècnics avui per avui en urbanisme estan en els tres consells insulars i sobretot a l'Ajuntament de Palma, també. O sigui, no és perquè altres

ajuntaments no, sinó perquè tenen tècnics bons dins l'Ajuntament de Palma perquè té una dinàmica molt important, evidentment, l'Ajuntament de Palma comparat amb altres ajuntaments, i consideram que tenen bons tècnics i s'ha fet aquesta comissió tècnica que jo crec que significarà que a nivell polític hi pugui haver un consens molt important.

Em diu que la conselleria baixa en capítol 6 i en capítol 7. Jo li vull dir que..., ho atribueix a la Direcció General d'Obres Públiques i Transports, i realment que vostè m'ho digui en aquesta direcció general, on l'augment del capítol 7, sobretot, és espectacular sobretot pel que fa a Serveis Ferroviaris de Mallorca, idè no li ho puc compartir. Si comparam l'any passat la part de carreteres en capítol 6 hi havia 11,8 milions d'euros en carreteres i ara hi ha 8,2 milions d'euros, efectivament, i en capítol 7 s'ha pujat de 180.000 euros a 2 milions d'euros en el que és carreteres, i en el que és transport en capítol 6 està exactament igual, que no és la partida més important, però en capítol 7 de 3,4 milions d'euros la pujada que hi ha és de 7,4 milions d'euros. Per tant en conjunt el que és Obres Públiques i Transports l'augment sobretot és molt considerable i sobretot en matèria de transport. De totes formes les infraestructures inversores més importants, efectivament, que s'han de fer en aquestes illes per una banda tenim SFM, que funciona amb aquesta aportació i amb el seu propi endeutament, i per altra banda efectivament les carreteres gràcies a Déu no les pagam nosaltres sinó que les paga Madrid, i estan dins el capítol 6 del pressupost general de l'Administració de l'Estat, i hi ha l'annualitat dels 8.000 milions de pessetes per a l'any que ve.

De l'IBAVI compartim allò de la descapitalització. No sé si aconseguiré o no que el Govern porti doblers, en aquest moment és molt complicat per la situació pressupostària que hi ha però ho compartim, i evidentment pot entendre que com a consellera ho lluitaré i ho intentaré.

Després m'ha dit que hi ha hagut problemes amb l'Ajuntament de Palma. Miri, jo crec que vostè voler justificar la manca de grau d'execució -que no he culpat per una mala gestió, perquè a vegades els problemes són els problemes que surten dins les promocions- a l'Ajuntament de Palma això sí que em pareix deslleial; em pareix deslleial perquè dins els pressuposts de l'any passat hi havia moltes previsions pressupostàries de moltes promocions que no només són a Palma i que tampoc no s'han iniciat. Tenim Mancor, Sa Pobla, Lloseta 1, Lloseta 2, Lloseta 3, Es Pillarí, Es Mercadal, Capdepera, Polígon de Llevant, Binissalem, Sant Josep, Deià, Santa Eugènia, Maó, Sant Josep... Tampoc no s'han iniciat. És que al final els culpables resulta que són també aquests ajuntaments? O sigui, jo crec que és indigne que vostè culpi Palma. Però a part li he de dir que l'Ajuntament de Palma és un ajuntament suficientment potent que té la seva regidoria d'habitatge i que fa els seus habitatges propis de protecció oficial. Com ho ha fet històricament l'Ajuntament de Calvià; l'Ajuntament de Calvià no tenia cap relació amb l'IBAVI, ara començarem a tenir-hi relació, però no ha tengut aquesta relació perquè han volgut fer les seves promocions d'habitatge públic, que els ajuntaments estan legitimats per fer-ho, i de la mateixa manera es fa des de l'Ajuntament de Palma. Allò important és que al final hi hagi habitatges de protecció a Palma, a Calvià i

per totes les Illes i per tots els municipis, però culpar l'Ajuntament de Palma d'aquesta manca d'execució pressupostària no és cert.

Després bàsicament del tema de SFM que vostè digui que nosaltres volem desencoratjar l'ús del tren de veres que crec que és una estratègia política que vostès han agafat amb aquest tema. O sigui, del tren no podem dir la realitat del que ens trobam. Vostè del que ha de parlar és d'aquesta realitat. Què hem d'amagar?, no hem d'amagar res, aquesta és la realitat i nosaltres ho volem solucionar, i crec que tots hauríem d'estar d'acord en solucionar aquests problemes i que allò que ja hi ha funcioni perfectament, però perquè hi hagi una memòria en el pressuposts explicant la situació, i moltes coses que passen cada dia dins SFM que no surten a l'opinió pública precisament amb aquesta intenció, perquè hi ha hagut coses, Sr. Quetglas, i vostè també ho sap perquè vostè ho vivia cada dia i problemes diaris, i aquests temes no surten. El que hem de fer és que hi deixi haver aquests problemes diaris que ens trobam cada dia.

En diu si està paralitzat el tren a la universitat o a Cala Rajada. No, no està paralitzat. Nosaltres tenim una prioritat que és Sa Pobla-Alcúdia, tenim una altra prioritat que és el soterrament a Palma, però nosaltres no paralitzarem els estudis per fer el tren a la universitat o a Cala Rajada, volem conèixer aquesta viabilitat perquè, ja dic, els mateixos consultors que vostè tenia ens diuen, de la universitat no, però el de Cala Rajada que realment és totalment inviable, però bé, ho tendrem per escrit i li ho mostrarem.

Quan arribarà la col·laboració de l'Estat? Idò va venir la transferència quan governava el PSOE a Madrid i va venir FEVE com va venir, o sigui que no ens culpin a nosaltres. Que hem de fer..., home!, és que aquesta és la realitat. *¿Hasta cuándo?* Ja dic, jo crec que és una reivindicació justa, nosaltres farem feina en aquest sentit però ja li dic que crec que és una feina, com va passar amb el conveni de carreteres, conjuntament també amb les Illes Canàries.

Ara passaria la paraula a la secretària general tècnica i al director general. Moltes gràcies.

LA SRA. SECRETÀRIA GENERAL TÈCNICA (Concepció Sartorio i Acosta):

Bé, en primer lloc el que volia és discrepar amb el Sr. Quetglas respecte del fet que el pressupost per programes sigui un endarreriment -no, però esperi que contesti- perquè el tema és que nosaltres pensam que l'execució pressupostària és molt important i ho hem posat...

Puc contestar o no?

LA SRA. PRESIDENTA:

Per favor. Pot contestar.

LA SRA. SECRETÀRIA GENERAL TÈCNICA (Concepció Sartorio i Acosta):

Tenim el pressupost per programes i cadascuna de les direccions generals pot executar més eficientment, i la divisió que vostès tenien abans per programes la tenim per subprogrames. Bé, quant al tema de les subvencions en habitatge, el detall que demanava el PSM és: començant pel subconcepte 76000, que és una quantitat pressupostada de 944.554 euros, això correspon a les subvencions per eliminació de barreres arquitectòniques; al 76001, que hi ha un pressupost de 569.446,25 euros, correspon als convenis per a rehabilitació de patrimoni; al 78000 que són 3.081.265 euros, són les subvencions en habitatge, són les partides que hi havia per a les subvencions en habitatge que com ha dit la consellera és una partida ampliable i, per tant, només és una partida inicial. El 78001, que són 2.072.010,76 euros, correspon a les subvencions en rehabilitació del patrimoni arquitectònic. El 78027 és una partida per a habitatge jove exclusivament que era un dels punts fonamentals que tenia la conselleria. I aquest és tot el capítol 7 d'habitatge.

A la partida d'expropiacions, només és un matís, que la consellera comentada, els 9 milions són el total de la partida, en realitat es divideix en dos capítols, primer el 600 que es correspon a expropiacions, partida que també és ampliable, que puja a 4.827.997 euros; l'altra és la partida que correspon a construccions de carreteres, afegits de liquidacions i a tot el tema d'adquisició de *postes de parada*, i això puja a 4.950.000 euros més.

EL SR. DIRECTOR GENERAL D'ARQUITECTURA I HABITATGE (Antoni Llamas i Márquez):

Gracias, Sra. Consellera. A la pregunta de qué medidas de mejoras ambientales se proponen para los edificios y las urbanizaciones dentro de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, lo que pretende la medida es introducir poco a poco el concepto de lo que es la arquitectura bioclimática. *¿Con qué objetivo?* El objetivo claro es reducir no sólo las emisiones de gases a la atmósfera, sino también la reducción del gasto energético, a través de los estudios necesarios sobre las energías renovables.

Para conseguir estos fines, la dirección general y el IBAVI también nos hemos puesto en contacto con algunas empresas dedicadas sobre todo al tema de estudio y control de las energías renovables y sobre todo en su aplicación práctica a la edificación, empresas como la fundación CENER, el Centro Nacional de Energías Renovables, participada por varias instituciones públicas entre otras la Diputación Foral de Navarra, para que nos ayuden en la redacción de alguna normativa recomendable, que sea aplicable tanto a las urbanizaciones como a la edificación. Los objetivos con los que ya hemos comentado anteriormente, tanto evitar la emisión de gases a la atmósfera, como sobre todo, que es una aplicación que en este momento se está haciendo en el parque BIT a la hora de conceder las licencias, como sobre todo para llevar un control sobre el gasto energético. Y previo a la ejecución de las obras, la idea nuestra inicial es que pudiéramos llevar unos controles mínimos sobre qué medidas deberíamos de adoptar para reducir el gasto energético en los edificios.

Entendemos que es una medida que está evidentemente incorporada dentro del programa, en este momento estamos iniciando las gestiones, ya digo, con dos objetivos claros: uno el poder hacer una normativa, una ordenanza, una normativa recomendable de cuáles son las orientaciones que deberían de tener los edificios, cuáles son los tipos de materiales que se deben de incorporar y, repito, tanto en urbanizaciones, que también es importante para nosotros el tema de cómo se han de plantear las urbanizaciones, qué estudios se han de realizar previos a la toma de decisiones por parte de los arquitectos, urbanistas o edificadores, estos estudios previos sobre la repercusión ambiental que han de tener. Y por otro lado, su aplicación práctica, en esto estamos también en este momento con el IBAVI para iniciar promociones en las que los edificios estén adaptados a toda esta nueva tecnología.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Algú vol fer ús de la paraula en el dret de rèplica? Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds? Sra. Rosselló, té cinc minuts, i tallarem, eh?

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. De manera breu, vull dir que m'agradaria que, supòs que ha estat per una qüestió, no perquè no es volgués, sinó per manca de temps, se m'explicàs una de les preguntes que he fet perquè hi tenim un interès especial.

En primer lloc, tot el que fa referència a inversions en transports, li he demanat bus + tren i m'ha dit que em contestaria la SGT i al final no m'ha contestat, per tant no sé molt bé si ha estat per manca de temps o per una qüestió d'un altre nivell. M'agradaria saber exactament quines són aquelles actuacions que pensen fer per millorar el transport públic. Això concretament.

En segon lloc, també he fet una pregunta que supòs que ha quedat diluïda en la resposta a la resta de grups parlamentaris, que és que el capítol 6 de la Direcció General d'Habitatge, amb què exactament s'invertirà, ja que el capítol 7 sí que al meu entendre s'ha explicat prou per altres preguntes d'altres grups.

Dit això, i també molt breument, miri, una memòria específica com la que s'ha fet d'SFM, jo li dic que està molt bé, des del nostre grup trobam que els pressuposts públics s'haurien de fer d'una manera molt acurada per donar transparència i coneixement sobre el que s'ha de fer. El que passa és que li he dit i li torn a repetir que tot hauria de ser així, perquè jo em tem que l'any que ve la memòria d'SFM no tindrà quatre planes, sinó que serà molt menor. Aleshores, crec que en aquest sentit seria bo que, per exemple, totes aquelles actuacions en carreteres que sí vull insistir, no estan prou especificades, perquè sempre es remet al conveni, que hi estiguessin més.

Una altra qüestió que també m'agradaria esmentar és el fet que el nostre grup entén que les DOT deixen molt clar el tema del Pla sectorial de carreteres que s'ha de dur a terme que

evidentment és el marc general que després ha d'emmarcar d'alguna manera el disseny o l'estructura de xarxa viària que hi ha d'haver a les Illes Balears. Evidentment, el Pla de carreteres qui l'aprova són els consells insulars, això ningú ho posa en dubte, perquè ho diu la llei, ara bé un pla director sectorial de carreteres inclou o té com a objectiu fer un disseny d'aquella estructura de mobilitat global al qual, precisament, les carreteres per sentit de lògica pura també s'incorporen. En aquest sentit, i li torn a repetir, aquestes actuacions pressupostàries que vostès tenen previstes, just que sigui en expropiacions, a més ampliable, que vostè també ha dit que és difícil saber la quantitat que hi haurà, serà una quantitat molt important perquè hi ha molt a expropiar, aquests doblers si no es duguessin endavant determinades actuacions es podrien utilitzar per millorar qüestions, com he dit, puntuals, que no hi ha aquests estudis, així com hi són en el tren, no hi ha aquests estudis concrets que diguin on es produeixen, els moments punta, els problemes importants i exactament on és que hi hauria d'haver actuacions en carreteres. No tenc temps, perquè cinc minuts no donen per més, però, evidentment, no hi ha prou estudis que realment justifiquin el fet de dur endavant aquestes carreteres i, per tant, fer unes inversions públiques tan importants que li vull recordar que les inversions de Madrid són també nostres, eh?, anem alerta amb el que deim, pot ser que no pagui els pressuposts de la comunitat autònoma, però és que ens deuen molt els pressuposts generals de l'Estat, amb la qual cosa no són doblers d'un altre, són doblers de tots, són públics igual, siguin de l'Estat o no.

Una altra qüestió que volia dir, molt puntual, perquè crec que vaig curta de temps, és agrair al Sr. Llamas la seva explicació, m'alegra que tinguin aquesta sensibilitat que jo sempre, com sap, som molt prudent, que està molt bé dir-ho però l'important és fer-ho, és que no sé a quina partida són aquestes millores, si és només una intenció o hi ha una partida pressupostària concreta, és el que havia demanat abans que no se m'ha contestat.

Per acabar, també vull dir que, respecte dels ports, hi ha una llei de ports feta, supòs que tampoc no deu interessar gaire, però evidentment existeix, amb la qual cosa crec que no cal dedicar-hi massa doblers, a no ser que la vulguin fer de nou, i el que no he vist clar, i m'agradaria que m'ho explicassin, és respecte de la millora, no actuacions, que ha quedat molt clar que vostès volen fer Ciutadella, ha quedat claríssim, però vull saber, exactament, si m'ho poden dir, millora de gestió dels mateixos ports de la comunitat autònoma, què hi pensen dedicar exactament i què pensen fer, perquè al cap i a la fi crec que és un dels temes que requereix una actuació, i senzillament ho voldria saber.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Li demana la paraula per una qüestió d'ordre, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Digui'm.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Miri, lamentablement la programació horària és la que és, i jo a la 13,30 he d'assistir, de manera indefugible, a la Junta de Portaveus. Aleshores, li demanaria la vènia, tant de la Sra. Vadell com de la presidenta, per intervenir i, si em permet la grosseria d'absentar-me a la contrarèplica; però en qualsevol cas li deman que faci contrarèplica, que jo la llegiré atentament al *Diari de Sessions*.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Vadell? Idò així, Sr. Quetglas, si vol intervenir.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies. Seré molt breu. Jo, Sra. Consellera, no tenc la informació que li pugui donar absolutament tancada, però tenc la sensació d'algunes converses tenguades a l'època anterior, que Canàries sí té inversions ferroviàries. No ho asseguro, però de totes maneres m'agradaria tenir-ho absolutament contrastat, no en fase d'execució, encara, però sí en fase de programacions i projectes.

En relació amb el tema de confusió de programes, crec que subsisteixen. Mesclar transport marítim i carreteres no aclareix les coses, o mesclar patrimoni arquitectònic amb ajuts a l'habitatge, i la Sra. Secretària General Tècnica, que ha discrepat de mi en relació amb aquest tema, li voldria dir una cosa, diu "no, és que això a nivell de subprograma hi és", però està pressupostat a nivell de programa, o sigui que que a nivell de subprograma hi sigui no aclareix absolutament res, la confusió continua sent la mateixa, perquè la pressupostació és a nivell de programa, no de subprograma.

El que no em sembla correcte, em sembla una cosa que denota efectivament la intencionalitat real, és que vostè reconegui, i això li he d'agrair, que totes les mesures fiscals en relació amb l'impost de successions i donacions, l'únic que fan és donar cobertura legal al que avui és la pràctica d'un frau, però que la incidència en matèria d'habitatge i en matèria d'animar el tema de l'habitatge als joves, zero. Aleshores, bé, li agraeix aquest reconeixement, però això no forma part de la política d'habitatge, forma part de l'aflorament o de la legalització del frau, que és una altra cosa.

Vostè justifica el tema de l'Ajuntament de Palma com a col·laborador de l'elaboració de la Llei del sòl, perquè té millors tècnics que els altres i no sé què. Bé, li vull fer una reflexió, només, una de les característiques fonamentals que crec que, a més, ha d'abordar la Llei del sòl, són algunes de les especificitats del nostre territori que necessiten una legislació de sòl per a qüestions com la insularitat, la pluriinsularitat, el fet de models d'assentaments distints entre illes, i un fenomen molt propi que altres comunitats autònomes sí han recollit a la seva legislació del sòl, que són els municipis turístics, que tenen una

consideració i unes necessitats, sota el punt de vista de la legislació del sòl, específiques. Clar, si no donam entrada, a nivell de debat municipal, a aquests municipis que també tenen experts importants en matèria d'urbanisme i que, a més, saben de les necessitats específiques dels municipis turístics, crec que feim un flac favor. Després hi ha uns altres municipis amb necessitats específiques, agrícoles, de muntanya, etc., etc., que tampoc no podran veure recollida ..., o municipis dins parcs naturals, etc., etc. Em sembla un biaix impropï que només sigui l'Ajuntament de Palma, que em sembla molt bé que hi sigui, però crec que hi haurien de ser també alguns altres.

Tema d'inversions de L'IBAVI per acabar. Miri, jo li insistesc que el principal problema és la dificultat de fer les inversions a Palma, perquè només les promocions previstes al Polígon de Llevant que han quedat pendents de les indecisions, més que de les decisions, de les indecisions de l'Ajuntament de Palma en relació amb el projecte de la façana marítima, més els projectes d'es Molinar que han estat objecte d'interminables discussions sobre qüestions de detall com l'amplada de l'aparcament o si els cotxes per aparcar havien d'anar així o així deçà, perquè les coses arribaren a aquest nivell, això representa el 80% de la inversió que no es va poder realitzar, perquè vostè m'ha tret una gran quantitat, "miri, hi ha hagut retards també a Caimari, a Lloseta, no sé què", però el gruix de tots els habitatges que han quedat sense fer, 400, són Palma i Lluçmajor, la resta no arriba a 100, totes sumades. Clar que és problema de la manca d'inversions, era aquí, era a les dificultats que hi ha hagut a Palma, i vostè diu que Palma no tenia per què donar solars a l'IBAVI perquè ja té la seva pròpia promoció d'habitatges públics, i és cert, aquests solars de què li parl no han estat donats per l'Ajuntament de Palma, han estat comprats per l'IBAVI, comprats, a pèrdua, ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Quetglas, em sap greu, però ja s'excedeix del temps.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

He acabat, Sra. Presidenta. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, té la paraula la Sra. Vadell.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Agrair les explicacions que ha donat la consellera i la secretària tècnica sobre les preguntes que hem fet, però, si em permet fer-li un comentari, agafant una mica el fil d'uns comentaris que ha fet un portaveu que m'ha precedit en l'ús de la paraula, m'agradaria dir-li que totes aquestes manifestacions que es fan quant a una oposició clara a la política de carreteres que pensa dur endavant el Govern balear, concretament la seva conselleria, ja que vostè encapçala aquesta creuada, jo li diria que és molt positiu que hi hagi aquestes manifestacions. Les mobilitzacions de la societat

demostren una cosa molt clara, són ben legítimes i demostren que la societat està viva i que la democràcia gaudeix d'una bona salut, per tant és positiu i crec que tothom hauria de reconèixer que la societat que es mou és perquè no es limita cada quatre anys a anar a dipositar una papereta i que participa en les decisions del seu govern, i això vol dir que és a prop del govern, per tant si vostè fa cas d'aquests consells que li han donat que no faci cas a aquestes 23.000 al·legacions es pot equivocar, Sra. Consellera. I, és més, si em permet una recomanació, que no un consell, jo li diria que no es fiï de personatges que quan es posen la corbata reneguin del seu propi passat, i faci cas del poble, escolti i no governi només amb les cucales posades del seu programa electoral, sinó que sigui més flexible i agafi el pols de la societat i veurà que de vegades és bo de fer equivocar-se mirant uns papers, però és més mal de fer equivocar-se si s'escolta la societat.

Una de les preguntes que no m'ha contestat i que la secretària tècnica m'ha volgut aclarir sobre els terrenys i béns naturals a la partida destinada a expropiacions, això sí que ho havíem vist, terrenys i béns naturals, hem interpretat que eren expropiacions, i infraestructura i béns destinats a ús general, hem interpretat que eren construcció de carreteres, però davant la impossibilitat que ens digui la xifra final, nosaltres li havíem demanat el preu per metre quadrat, i això no ens ho ha contestat. I clar, si sabem el preu per metre quadrat, tal vegada multiplicant per la superfície que actualment està a exposició pública per a la construcció de carreteres, tal vegada podrem fer un càlcul aproximat del que invertiran al final. M'agradaria que m'ho digués, és una xifra que m'interessa moltíssim.

Una altra cosa que li volia comentar és que pareix que vostè descarta de manera definitiva la línia de tren cap a Cala Rajada, així com aposta per la línia cap a Alcúdia. Jo crec que no ho hauria de descartar, però nega oportunitats a les persones que viuen a la comarca de Llevant, no només oportunitat de mobilitat, sinó oportunitats de millora en la qüestió econòmica, no pot deixar de banda aquesta part del Llevant de l'illa. I si temps enrera hi ha hagut una via de ferrocarril que arribava fins a Artà ara creim que és igualment possible que no només continuï fins a Artà sinó que hi ha hagut un desenvolupament turístic importantíssim a la part de Capdepera i Cala Rajada i és més necessari que mai donar aquestes oportunitats als ciutadans.

Una altra cosa que li he comentat i eren la manca d'inversions per part del Govern de l'Estat en matèria de ferrocarril i ha comentat que és un tema illenc, un tema d'illes, que Canàries tampoc no té projectes d'inversió derivats de les inversions de l'AVE. Jo li demanaria que no fes negociacions conjuntes amb Canàries perquè Canàries té molts avantatges que no han tingut les Balears durant molts d'anys, en altres històries i no únicament en carreteres, sinó que en les tarifes dels vols aeris ha tingut avantatges des de fa molts d'anys i en canvi Balears ni les ha tengudes, ni les té, els tendrà, però fins ara no els ha tingut. Per tant, les negociacions les faci en solitari, les faci com a representant del Govern balear...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Vadell, em sap greu però també ha conclòs el temps.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Només 1 minut. Dir-li que la falta de concreció d'aquests pressuposts per a la unificació de diferents programes també dificulta la presentació d'esmenes. No obstant això, intentarem que mitjançant les nostres aportacions aquest pressupost es pugui millorar i anar aclarint una mica totes les inversions que es volen fer i que no veim massa ben reflectides ja que moltes d'elles estan supeditades a altres estudis, com s'han pogut dir, el Pla de transports, la Llei de ports, la Llei de sòl, el Pla d'habitatge i que d'aquests estudis dependran les inversions que faran, segons hem volgut interpretar o segons hem pogut entendre. Per tant, ja mitjançant les nostres esmenes intentarem que vostè pugui assumir alguna de les nostres reivindicacions.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per contestar la Sra. Consellera.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta. No sé si demanar disculpes per l'horari, em sap greu. Bé, donar les gràcies al portaveu que abans m'he oblidat, li deman disculpes per les seves paraules de suport al pressupost de la conselleria.

I quant a aquest darrer torn pel que fa la representant dels Verds em demana l'import del capítol 4 del bus+tren és d'1,9 milions d'euros, que estan en el capítol 4 de la Direcció General d'Obres Públiques i Carreteres. Després demana del tema de la Direcció General d'Habitatges que demana a què es destinarà el capítol 6. El capítol 6 són 934.000 euros, no és que sigui tampoc una quantitat..., està detallada en les distintes inversions però en tot cas li contestarà la secretària general tècnica perquè no sé si estam en l'impost de la supressió de barreres arquitectòniques aquí pressupostat, no sé exactament que és allò que hi ha pressupost dins el capítol 6 d'habitatge.

Quant a la planificació de les carreteres. Li ho torn a dir, no és competència del Govern de les Illes Balears. El Pla de transports és competència del Govern de les Illes Balears i ho diu la LOT, però els plans sectorials allà on la transferència digui la planificació, és competència dels consells i la Llei de transferència de carreteres diu que correspon als consells insulars la planificació en matèria de carreteres. Per tant, la planificació és competència dels consells insulars. Em diu que hi ha una manca de planificació, jo crec que el pla que es va aprovar l'any 98 de carreteres, el primer pla que es va aprovar i la modificació puntual, se n'han fetes dues, una que està en tramitació i una altra que varen fer vostès, tenen tots els estudis tècnics de trànsit, estudis que requereixen les modificacions d'aquest pla. Vostès en varen fer una l'any 2001, sense que hi hagués tampoc Pla de transports i ara s'està tramitant una altra.

Respecte a les millores en ports. Millores se n'han de fer moltes als ports, nosaltres realment hem anat visitant la majoria de ports, Menorca i Eivissa estan tots visitats, a Mallorca encara ens queda Pollença i un parell més. Però inversions, depenen un poc de les necessitats que ens hem trobat a cada port. Per exemple hem visitat unes instal·lacions dels pescadors de Cala Bona realment lamentables, farem una construcció nova. A Sant Antoni hem de fer una estació marítima nova i depèn un poc de les circumstàncies, hi ha altres ports on simplement és un manteniment que no s'ha fet, a vegades fins i tot en temes de jardineria, com pugui ser el tema del Port d'Andratx allà on hi havia unes palmeres caigudes, etcètera. I de vegades s'han de fer inversions més importants. La quantitat que tenim prevista és de més d'1,5 milions d'euros per fer aquest manteniment dels ports que depenen directament de la conselleria.

Contestant al portaveu del Grup Socialista. Em consta que Canàries no té inversions ferroviàries, ni tenen un conveni signat en matèria ferroviària amb el Ministeri de Foment. Jo crec que sí és una tasca que hem de fer conjuntament per fer entendre el mateix que en carreteres, el fet de tenir la mar enmig precisament ha de fer possible aquestes compensacions i més si està dins el Règim Especial de les Illes Balears que s'ha de donar compliment. Per tant, aquesta consellera es compromet a aquesta lluita per aconseguir inversions ferroviàries.

Del tema de les mesures fiscals per als habitatges, que no comparteixen. Bé nosaltres varem trobar que pujar l'impost de transmissions d'un 6 a un 7%, això sí que va fer mal al preu de l'habitatge. Recollir en aquest moment quan duim 4 mesos en el Govern unes mesures fiscals que beneficiïn l'habitatge jo crec que està bé. Que hem d'aprofundir més, molt més sense cap dubte. Això sí que ho compartesc totalment.

De la Llei del sòl que em diu que han de participar-hi també els municipis turístics. Evidentment, nosaltres estam fent un primer projecte però allò que serà aquesta elaboració és evident que es sotmetrà a moltíssimes consideracions públiques, tan de les federacions de municipis, com els municipis particularment, els consells insulars, els col·legis professionals afectats. O sigui jo crec que és una llei que requereix el major consens possible.

I pel que fa a l'IBAVI continuar culpant a l'Ajuntament de Palma, jo realment consider que és deslleial culpar a l'Ajuntament de Palma d'aquesta situació, quan realment jo crec que ha quedat demostrat que hi ha molts altres municipis, clar són menys habitatges, però tampoc s'ha fet. Per tant, resulta que aquests municipis no tenen culpa, però Palma sí. Bé, si l'antic conseller té aquesta visió no és la visió que evidentment hi va haver l'anterior legislatura per als que estaven asseguts a l'oposició, com era el meu cas.

Contestant a la representant del PSM. Del metre quadrat de carretera, allò que tenim previst pagar aproximadament és en rústic- secà 6 euros per metre quadrat i en edificació 600 euros per metre quadrat quan hi ha edificis. Aquestes són més o menys les previsions que tenim des de la direcció general i a més, el nostre compromís d'intentar pagar el 80% abans de l'efectiva ocupació dels terrenys.

I respecte la línia de SFM de Cala Ratjada, no és que la descartem, estarà en el Pla de transports. Jo crec que un Pla de transports ha de ser ambiciós i ha de tenir..., és molt fàcil que jo digués sí, sí, però és la realitat. Hem de fer Inca- Alcúdia, hem de parlar del soterrament. O sigui jo crec que si vostès en 4 anys varen fer l'obertura a Manacor, està molt bé, però tampoc varen fer aquí unes obertures per admirar, es va fer una passa, clar que sí, però no en 4 anys tampoc no varen fer tantes obertures. Però si li sembla el gerent de SFM sobre la viabilitat d'aquesta línia li contestaria molt breument els estudis que tenim.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Conclòs el debat d'aquesta compareixença...

A veure té la paraula el Director Gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca.

EL SR. DIRECTOR GERENT DELS SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (Rafel Pons i Vidal):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé contestant al problema de la línia de Cala Ratjada, per la configuració de la població que hi ha a l'entorn de Cala Ratjada és molt difícil trobar una solució que permeti fer arribar el tren al costat dels usuaris. És un problema que en els estudis que hi ha s'estudien diversos traçats i no n'hi ha cap que compleixi totes les expectatives. Hi ha sobretot un problema molt greu a l'hora de plantejar la prolongació de la línia de Manacor i és que a Manacor hem arribat a un coll de botella, hem arribat a l'antiga estació i prolongar aquesta línia significaria dividir Manacor en dos per recuperar el traçat que ara és una avinguda, un passeig molt important per a Manacor i el tren hauria de passar enmig d'aquell passeig. I afrontar evidentment un soterrament dins Manacor seria caríssim. Seria replantejar tot allò que s'ha fet en la línia de Manacor en el moment d'haver de dur primer la línia a Artà, això obligarà a reconfigurar tot el plantejament que l'anterior Govern va fer duent el tren precisament a aquesta antiga estació. És un avantatge a nivell d'explotació per a Manacor dur la gent a l'antiga estació, però condiciona, hipoteca, o encareix extremadament prolongar aquesta línia travessant Manacor.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies.

Ara sí, conclòs el debat d'aquesta compareixença només queda agrair la presència de l'Hble. Sra. Consellera, dels alts càrrecs i gerents que l'acompanyen.

I no havent-hi més assumptes a tractar s'aixeca la sessió.

Correcció d'errates del Diari de Sessions núm. 8

A la pàg. 125, les referències a "immobilitat material" s'han d'entendre referides a **immobilitzat material**.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS