



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 2004

Núm. 29

Presidència **de l'Honorable Sr. Vicent Tur i Torres**

Sessió celebrada dia 10 de novembre del 2004, a les 12.30 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 2005 (RGE núm. 6829/04). 662

EL SR. PRESIDENT:

Començarem aquesta Comissió d'Hisenda i Pressuposts per tal de tramitar els pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2005. En primer lloc deman si hi ha substitucions.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sí, Sr. President. Maria Antònia Vadell substitueix Pere Sampol.

EL SR. GASCÓN I MIR:

Sr. President, Miquel Gascón substitueix Andreu Crespi.

EL SR. MOLINA I FRESNEDA:

Francisco Molina sustituye a Diego Guasch.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

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 2005 (RGE núm. 6829/04).

Passam, idò, a la compareixença de l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Margalida Cabrer i González, per tal d'explicar els pressuposts de la seva conselleria, però he de dir, abans de donar la paraula a la Sra. Consellera, que ve acompanyada dels següents alts càrrecs de la seva conselleria: Il·lma. Sra. Concepció Sartorio Acosta, secretària general tècnica; Il·lm. Sr. Carlos Jover Jaume, director general d'Obres Públiques i Transports; Il·lm. Sr. Jaume Massot Sureda, director general d'Ordenació del Territori; Il·lm. Sr. Antonio Llamas Márquez, director general d'Arquitectura i Habitatge; Il·lm. Sr. Fernando Garrido Pastor, director general de Ports; el Sr. Rafel Pons Vidal, director general dels Serveis Ferroviaris de Mallorca; el Sr. Segismundo Morey Ramon, director gerent de l'IBAVI; i el Sr. Francisco Gual Salvà, director gerent de SITIBSA.

Siguin benvinguts al Parlament, i té la paraula la Sra. Consellera sense limitació de temps.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, el pressupost de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, el segon pressupost que present com a consellera, és un pressupost que posa en evidència l'essència del que ha de ser una conselleria responsable de la creació d'infraestructures que modernitzin i ajudin la creació de riquesa i de benestar que mereixen els nostres ciutadans de les Illes Balears, i que gaudeixen ja la majoria de les altres comunitats autònomes d'Espanya i les Illes Canàries, recuperar els anys perduts i

situar les nostres infraestructures viàries, ferroviàries, de transport públic i portuàries a l'alçada del segle XXI.

Per això m'enorgulleix com a consellera tenir l'honor, juntament amb el meu equip, que m'acompanya, de presentar uns pressuposts que estan fent i faran història. Perquè no parlem de promeses sinó que, encara que no fa ni un any i mig, parlem de realitats, de moltíssimes realitats que a la fi deixen de ser paraules i es transformen en fets. No fa ni un any i mig, ja dic, el balanç en totes les àrees crec que és bastant satisfactori i fruit d'una feina cohesionada i els asseguro que intensa: carreteres, Pla de transports, inversions ferroviàries com mai, Pla d'habitatges, projecte de llei de ports, infraestructures portuàries, transport aeri, marítim, ordenació del territori, etc., fan un balanç que jo com a responsable valor positivament.

Aquests motius justifiquen l'espectacular creixement de la conselleria d'un 264% del pressupost de la secció 17, que sense empreses públiques ascendeix a més de 243 milions d'euros, dels quals 166 milions corresponen a despesa compromesa plurianual d'infraestructures viàries. Així, en relació a l'any passat el capítol 1 ha crescut un 8%; el capítol 2, un 20%; el capítol 4, un 17%; el capítol 6, un 960%; i el capítol 7, un 27,4%. Si hi afegim les empreses públiques, que són Serveis Ferroviaris de Mallorca, IBAVI, SITIBSA i Infraestructures i Obres Portuàries SA, suposa un pressupost total de 393 milions d'euros.

Tal vegada per fer més coherent i més amena la meua intervenció jo la dividiria en les següents àrees: carreteres, transport públic, habitatge, ports i ordenació del territori.

Començant per carreteres jo destacaria dins aquest àmbit tres tipus d'actuacions. En primer lloc l'execució, a la fi, del conveni de carreteres. En segon lloc he de dir que els convenis, també hem de destacar que els convenis que hem signat, davant un incompliment de la Llei de transferències de l'anterior govern amb cada consell insular, per a execució de les infraestructures viàries elegides per cada consell insular, i ja dic que aquests tres convenis amb cada consell insular estan dins el capítol 7 de la Direcció General d'Obres Públiques. I en tercer lloc he de dir que en matèria de carreteres i amb aquestes inversions també desenvolupam el pla de transports quant a la intermodalitat amb la construcció del carril bici que començarà abans de Nadal de la universitat, i l'autovia Palmanova-Peguera, que incorpora també un carril bici.

Pel que fa a l'execució del conveni de carreteres tenim actualment 13 obres en marxa: 11 en construcció i 2 en licitació. Vull destacar que durant aquests mesos, a part de redactar projectes, informació pública, contestació d'al·legacions -les vertaderes i les falses-, estudis d'impacte ambiental, licitació i adjudicacions d'obres, varem haver de fer una feina important per recuperar uns doblers perduts irresponsablement, i així varem aconseguir, per salvar les anualitats del 2004 i del 2005, una addenda al conveni del 98 on ens varen fer l'encomana de gestió de quatre obres que cobràvem amb aquestes anualitats, que eren la ronda sud de Ciutadella, Arenal-Llucmajor, variant d'Inca i variant de Llucmajor. Pel que fa a les altres anualitats, és a dir, per recuperar les anualitats 99-2003, varem aconseguir un nou conveni que comença l'any 2006 excepte pel que fa a

l'encomana de gestió, que té efectes immediats a la firma del conveni. Per desgràcia, i com era bastant previsible, els problemes varen començar després de les eleccions generals.

A part d'aquestes quatre obres anteriors que ja han començat, les altres nou obres en marxa són: el tercer carril de l'autopista d'Inca, Inca-Sa Pobla, Palmanova-Peguera, variant de Sant Llorenç, variant de Manacor, desdoblament de la segona ronda d'Eivissa, variant de Son Ferriol, adjudicada i encara no començada, començarà -esper- aquest mes, estam ara amb les expropiacions; i el desdoblament de la universitat i el túnel de Sa Mola, que ha acabat el termini de licitació, està pendent d'adjudicar, esperam començar a la universitat abans de Nadal i el túnel de Sa Mola aproximadament el mes de febrer.

I vull destacar, perquè ho mereix, la despesa en expropiacions. El conveni de l'any 98 no preveia cap partida de l'Administració de l'Estat. El conveni del 2006 sí que en preveu i tindrà reflex en la partida d'ingressos de la comunitat autònoma del pressupost del 2006. La partida nostra, de la comunitat autònoma de les Illes Balears, en matèria d'expropiacions és una partida que té el caràcter d'ampliable, i així figura també per als pressuposts de l'any que ve, i així, perquè vostès es facin una idea, fins a la data d'avui duim gastats en expropiacions un total de 52 milions d'euros. En aquest àmbit de les expropiacions crec de justícia destacar que el pagament d'expropiacions de la comunitat autònoma dins enguany jo crec que hem actuat amb una diligència i un tractament que jo crec que ha estat exquisit.

Passant a l'àrea de transport públic he de dir que en execució del Pla de transport destacaria les següents actuacions: en primer lloc el transport públic per carretera, en segon lloc el transport ferroviari, en tercer lloc les infraestructures intermodals, i en quart lloc el transport marítim. En aquests quatre objectius trobam el segon important increment pressupostari de la Conselleria d'Obres Públiques. Així, en matèria de transport públic per carretera i de transport marítim trobam dins la Direcció General d'Obres Públiques i Transports un augment dins el capítol 4, de subvencions, d'un 20%, augment molt important i que es destinarà a la posada en marxa de la reordenació dels serveis de transport públic per carretera a l'illa de Mallorca prevista en el Pla de transports - les illes de Menorca i d'Eivissa tenen transferides les competències-, així com a les subvencions marítimes entre Eivissa i Formentera per instaurar, esper que abans de Nadal, una nova línia a les 6 del matí i mantenir tot l'any i no només quatre mesos la línia entre Eivissa i Formentera de les 10 del vespre. He de dir també que, a part d'aquest augment del capítol 4 en matèria de transport públic d'un 20%, per primera vegada la partida destinada a subvencionar tot el trànsit de transport per carretera té caràcter, dins la Llei de pressuposts, d'ampliable, la qual cosa significarà poder augmentar aquest crèdit inicial.

I pel que fa al transport aeri no hi ha cap reflex pressupostari, a l'haver-se negat en principi l'Administració de l'Estat al descompte del 50% que podia avançar la comunitat autònoma. De totes formes demà tenim una comissió mixta de seguiment de la declaració de servei públic entre illes i per ventura serà un tema en el qual podrem arribar a qualque acord,

i si fos així idò en fase d'esmena, evidentment, es reflectiria aquesta partida.

Dins la previsió del Pla de transport regular per carretera he de dir que ja estan en marxa diverses actuacions que ja són visibles a molts de llocs de les Illes: instal·lacions de més marquesines, col·locació de tots els pals de parades, actualització d'horaris, informació als usuaris a través dels diaris, dels mitjans de comunicació, dels canvis d'horari d'hivern, on va sortir precisament un fulletó gratuït per a tots els usuaris; es posarà en funcionament a principis de l'any que ve un sistema d'informació a l'usuari amb una informació diària, incloent els festius, i que cobrirà des de les 6 del matí a les 23 hores del vespre. Dins la reordenació dels serveis ja s'ha implantat un servei regular a Fornalutx, que no existia; aquest mes s'ampliaran considerablement les freqüències a Esporles, Banyalbufar i Estellencs; es prestarà el servei regular també durant l'hivern a Sa Ràpita i Ses Covetes, que no en tenien; i es procedirà a reunificacions de concessions, sobretot en vistes a poder implantar el bus+tren de la comarca de Manacor, i un cop haguem augmentat les freqüències del tren de Manacor, com està previst que comencem l'any que ve, ja dic que procedirem a la reunificació de concessions per carretera per instaurar el bus+tren de la comarca de Manacor.

A tots aquests motius obeeix l'augment important d'aquest capítol 4 de la direcció general i part també de l'augment d'un 75% del capítol 7. Part d'aquest augment del capítol 7 de la Direcció General d'Obres Públiques obeeix als convenis de carreteres amb els consells insulars i l'altra part inclou transferències en matèria de transport públic.

Però parlar de transport públic és parlar també d'intermodalitat, dels distints modes de transport. Part de l'augment de les inversions de la societat anònima Obres i Infraestructures Portuàries de 6 a 12 milions d'euros obeeix a aquesta execució d'infraestructures intermodals del Pla de transports feta a l'estació marítima de Ciutadella, que ha estat magnífica i on el port de Ciutadella creix cada any perquè té un trànsit que, ja dic, cada any s'està superant i que feia necessària aquesta inversió. El mateix ens passa amb el port de Sant Antoni i amb el port d'Eivissa, on cada pic el port de Sant Antoni està precisament augmentant aquest trànsit de passatgers regular. El port de Sant Antoni creix cada any, i així aquest mes, dia 17 concretament, comencen les obres de la seva estació marítima, que ara ni tan sols no existeix. Jo crec que és una autèntica vergonya, com passava també en el port de Ciutadella. El mateix que a Cala Rajada que, encara que en menor mesura, tindrà un caràcter de terminal però es prestarà un servei digne als passatgers del transport marítim, que ara estan també a la intempèrie. O la instal·lació d'una gran marquesina al port de Pollença per al transport, en aquest cas, públic per carretera, on són molts els usuaris que es troben també a la intempèrie. La veritat és que he de dir que els nostres ports de les Illes Balears es trobaven en un estat bastant abandonat, no només de manca d'infraestructures intermodals per a un transport cada dia més en auge com és el transport regular marítim, sinó abandonat en inversions i manteniment.

Però si parlem d'intermodalitat parlem de la infraestructura que constitueix l'essència de la intermodalitat, i és l'estació

soterrada de tren, autobusos i vehicles privats a Palma, amb un carril bici dins tot el que serà el parc i el bulevard.

Passam ja al pressupost dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, de transport ferroviari, per tant, que torna ser per segon any consecutiu el segon més alt de la seva història: 74,3 milions d'euros, 54 milions d'euros per a inversions i tot el que esper que hi podrem afegir del conveni en desenvolupament del règim especial de les Illes Balears amb el Govern de l'Estat, que esperam que estigui contemplat dins el pla estratègic que presentarà aviat el Ministeri de Foment. Perquè, senyores i senyors diputats, les perspectives que ens hem marcat dins el Pla de transports en matèria ferroviària són molt ambicioses, i obren un futur ferroviari realment apassionant, i per tot això és necessari afrontar, com aviat començarem, l'anhelat soterrament de les vies del tren a Palma. Però abans de començar a parlar d'inversions ferroviàries vull també deixar constància que dins el pressupost d'SFM per a l'any que ve hi ha també la construcció de l'estació d'autobusos de Sant Antoni, que està ja en licitació, i més retardada però també prevista la de Ciutadella, tal i com està previst dins el pla d'intermodalitat del Pla de transports.

I passem ja al transport ferroviari. La feina començada fa més d'un any comença a donar els seus fruits. Les noves unitats de tren comencen a arribar aquest mes de desembre; de desembre a juny arribaran 10 noves unitats de tren que ens permetran una ampliació horària, sobretot a la comarca de Manacor, molt important. Però a part de majors freqüències, millora del confort i de l'atenció a l'usuari dins les noves unitats del tren, amb informació acústica i visual i major confortabilitat. Més freqüències però també més seguretat; deixant de banda, per no fer polèmica, les obres de reconstrucció de la línia a Manacor, ja en perfecte funcionament i condicions enfront dels que deien que mai més no la tornariem a obrir, està ara en licitació el major concurs de seguretat de tota la línia del tren amb unes condicions idèntiques a les línies de l'AVE a Espanya. I el mateix pel que fa al Pla de supressió de passos a nivell, que abans que acabi l'any començaran les obres d'Els Caülls, el camí d'en Mayol, Sa Bomba i Son Sureda, l'estació d'Inca amb el pas de la carretera a Lloseta, el pas entre el Constància i La Salle d'Inca, i ja inaugurada la supressió del pas a nivell de Binissalem, començat i acabat dins aquesta legislatura.

Tot això acompanyat amb una millora de l'explotació del servei, que fa mesos que ha millorat en molt el servei a l'usuari, explotació que també millorarà amb el canvi de carril de Palma a Inca, que està en aquest moment en obres i en execució des del setembre, i que eliminarà els garrots, insegurs i causants de retards, o la duplicació de la via Inca-Enllaç, que aviat sortirà a licitació en haver acabat ja el tràmit d'informació pública; o l'obertura de l'estació de Sant Joan, que està en aquest moment en obres. Estam parlant, senyors diputats, d'una millora del servei ferroviari molt important, que posa en evidència els que deien que aquest govern es volia carregar el transport ferroviari, però com sempre jo crec que *obras son amores y no buenas razones*.

Però sense cap dubte el gran canvi, la inversió més important que marcarà un abans i un després és el soterrament a Palma. Sense ell no es pot parlar d'anar obrint línies i línies

que no tinguin després possibilitat d'entrada a Palma, com la línia de la universitat. Sense ell no es pot pensar en un tren cada tres minuts que talli continuament el trànsit a Palma. Més de 90 milions d'euros d'una obra que està a punt de començar i que ja és història a moltes ciutats d'Espanya, la darrera Cadis, amb el mateix equip redactor del projecte que ha fet el nostre. Però ja fa un mes que es varen començar els treballs previs del canvi de serveis afectats. He de dir que amb aquesta obra ens volem carregar el transport ferroviari és ser maquiavèlic, però novament confii que l'usuari, que és el que realment m'importa, es fii del Govern i no dels esvalotadors, com quan ens varen dir que no tornariem obrir el tren a Manacor. En qualsevol cas som perfectament conscients que aviat començarem la infraestructura més important dins aquesta legislatura de la meua conselleria, i que no serà fàcil la seva execució, però ganes i il·lusions no falten.

I passem ja a la tercera gran àrea de la conselleria i on també s'han produït increments pressupostaris importants: l'habitatge, un dels principals problemes dels nostres ciutadans i que ens va dur a aprovar el primer Pla d'habitatge de les Illes Balears amb mesures innovadores que ja tenen ja el seu reflex dins aquest pressupost per a l'any que ve. La Direcció General d'Habitatge augmenta el seu pressupost un 19%, 19,9 milions d'euros a 11,8, i l'Institut Balear de l'Habitatge, l'IBAVI, l'augmenta un 11,5%, és a dir, de 55,3 milions d'euros a 61,6. Dins aquests augments hi ha el pagament de les subvencions d'habitatge incloses a les noves mesures en matèria de lloguer, tant per al llogater com per a l'arrendatari, així com la construcció d'habitatges de protecció oficial o l'adquisició de sòl, sobretot el que pugui posar en el mercat l'Administració de l'Estat.

Però a part hem de fer menció d'un augment del pressupost d'habitatge històric dins la nostra comunitat autònoma de 23 milions d'euros, que és el cost econòmic que suposa davallar l'impost de transmissions patrimonials d'un 7 a un 3% per a determinats col·lectius, una rebaixa pionera a Espanya d'un 60%, rebaixa d'un 60% de l'impost de transmissions patrimonials destinada a joves, discapacitats i famílies nombroses que reuneixin els següents requisits: una renda anual de 18.000 euros o 27.000 euros en cas d'unitats familiars, habitatges de fins a 120 metres quadrats i amb un preu màxim de 180.000 euros. Estam parlant d'una rebaixa important en el cost d'adquisició d'habitatges de segona mà, que és on pot intervenir fiscalment la comunitat autònoma; no així pel que fa a l'IVA, que és per als habitatges de primera mà, que és competència de l'Administració de l'Estat. Aquesta mesura, ja dic, té un cost previst de 23 milions d'euros.

Però a part d'aquesta mesura pionera aquests pressuposts recullen també altres noves mesures fiscals, noves, ja dic, a part de mantenir les que existien en matèria d'habitatge i que demostren la sensibilitat del Govern de crear un marc fiscal el més favorable possible per intentar pal·liar aquest greu problema, mesures com podríem destacar la bonificació d'un 85% en l'impost de donacions en matèria d'habitatge, la millora de la reducció estatal dins l'impost de successions en matèria de l'habitatge habitual, o la reducció també del tipus de l'impost de transmissions patrimonials d'un 3 a un 1% en transmissions d'habitatge de protecció oficial.

Però a part d'aquest marc fiscal el pressupost de la direcció general incorpora novament la partida d'habitatge amb un caràcter d'ampliable. L'any passat va ser la primera vegada que va tenir tal caràcter i que ens permet anar afegint crèdit segons les necessitats. Així per exemple l'any 2004, enguany, d'un pressupost inicial que teniem de 3 milions d'euros, duim fins ara executats 8,8 milions d'euros. Amb aquesta partida subvencionam diverses línies d'actuació en matèria d'habitatge: rehabilitació, ARI -àrees de rehabilitació integrada-, adquisició del primer habitatge, i en virtut del nou decret autonòmic 73/2004, de 30 de juliol, incorporam com a novetats en execució del nostre pla d'habitatge i del pla de xoc nacional dues línies noves: la rehabilitació d'habitatge per llogar, l'Estat subvenciona 6.000 euros i la comunitat autònoma 3.000 euros més, és a dir, 9.000 euros per al propietari que rehabiliti per llogar l'habitatge i sempre que contracti una assegurança contra morositat; i en segon lloc la subvenció de 2.880 euros anuals, amb un màxim de dos anys, als llogaters amb determinades condicions de renda de lloguer i d'ingressos familiars. Aquestes ajudes s'estan pagant ja en aquests moments a través de l'Institut Balear de l'Habitatge per agilitar la gestió, ja que nosaltres feim un pagament a aquests llogaters cada tres mesos i a través de l'IBAVI és molt més fàcil la gestió.

I al marge d'aquestes ajudes és evident que la manca de sòl és un dels principals problemes i principals culpables de l'encariment del preu de l'habitatge. Tant en el capítol 6 de la direcció general com en el capítol 6 de l'Institut Balear de l'Habitatge es contemplen partides destinades a l'esmentada finalitat; a més esperam que aviat quedi concretada dins la comissió interministerial que es va constituir en matèria de sòl, ja dic que esperam que en els pròxims mesos l'Administració de l'Estat ens concreti de quin sòl disposam per fer habitatges a preu taxat a les Illes Balears, sòl, evidentment, que no serà gratuït, ho sabem, sinó que s'adquirirà per concurs amb un pagament taxat on esperam poder obtenir una borsa de sòl disponible per afrontar noves promocions.

Pel que fa al pressupost de l'IBAVI per a l'any que ve aquest ascendirà a 61,6 milions d'euros, un 11,47% més, destacant l'increment en capítol 6 en un 14,96%. Així, dins aquest capítol d'inversions podem destacar que comprèn partides per a les següents actuacions: promocions en obres i en fase de projecte per començar l'any que ve per un total de 1.026 habitatges; la continuïtat de l'ARI del Polígon de Llevant, que comprèn 1.280 habitatges; inversions per condicionament d'habitatges patrimoni de l'IBAVI per un valor de 480.000 euros; i 3 milions d'euros per a adquisició de sòl i 300.000 euros per real·lotjament a Son Banya.

En definitiva els pressuposts destinats a habitatge dins els pressuposts per a l'any que ve crec que mostren també una tendència d'un esforç pressupostari, un esforç de 23 milions d'euros per una rebaixa fiscal pionera, noves ajudes al mercat de lloguer i augment de les promocions de l'IBAVI en més de 1.000 habitatges. Tot això al marge de les importants negociacions de sòl que haurem de fer amb l'Administració de l'Estat i al marge, evidentment, de tenir present que el març del 2005 acaba el Pla nacional d'habitatge 2002-2005, que va ser el darrer pla aprovat pel govern nacional del Partit Popular i que serà substituït per un pla nacional d'habitatge del qual encara no tenim informació les comunitats autònomes i que, a

més, la ministra va dir que no es faria fins a l'any 2006, i després va haver de rectificar per dir que sí que es faria el canvi dins el març del 2005. Evidentment si s'aprova aquest nou pla d'habitatge nacional farà que la nostra comunitat autònoma, com les altres, haurà d'adaptar-se a les noves línies d'ajudes, amb la qual cosa l'any 2005 serà sense cap dubte un any de canvis en matèria d'ajudes d'habitatge i l'assignació a Balears del corresponent percentatge dels nous 80.000 habitatges que vol posar en marxa el Govern de l'Estat.

I passam ara a la política portuària de les nostres illes, una àrea important de la conselleria i que cada pic està adquirint el pes que mereixen els ports de les nostres illes, una assignatura oblidada els darrers anys. També aquests pressuposts reflecteixen canvis dins aquestes àrees, en concret la ja plena consolidació de l'empresa Infraestructures i Obres Portuàries SA i que quan l'any que ve s'aprovi la Llei de ports es concretarà en l'entitat Ports de les Illes Balears, que volem que sigui una entitat de nova constitució i participada per agents socials i econòmics i que doni la rellevància que els nostres ports mereixen.

Com saben tots els ports que depenen de la comunitat autònoma són tots llevats els d'interès general, o sigui Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i La Savina; tota la resta depenen del Govern, o en règim de gestió directa o en règim de concessió. Tenim ports tan importants com Ciutadella, Sant Antoni o Cala Rajada en transport marítim regular, i ports com Fornells, Andratx, Sóller, Porto Cristo, Portocolom, Pollença, amb unes importants funcions pesqueres, marines, d'oci, esport o simplement turístic; o ports en règim de concessió com Portals, Santa Eulària, Santa Ponça, S'Estanyol, Sa Ràpita, etc. En definitiva, un conjunt d'instal·lacions de primer ordre dins l'economia de les Illes i que mereixen dos tipus d'actuació: en primer lloc, un marc normatiu propi i que donàs seguretat jurídica a un sector important i, en segon lloc, un conjunt d'inversions en els ports de gestió directa amb un conjunt de finalitats que veurem més endavant.

Pel que fa al marc normatiu propi s'ha fet una feina important per tenir ja enllestit un projecte de llei que en aquest moment ja és públic i està en tràmit d'alegacions per poder-lo tramitar davant aquest parlament el pròxim període de sessions, un projecte de llei on jo destacaria l'estàndard de qualitat que hauran d'assolir tots els ports, inclosos els de règim de concessió, i jo destacaria també l'aixecament de la moratòria de ports esportius. En qualsevol cas d'aquest projecte de llei supòs que tindrem oportunitat de debatre àmpliament el pròxim període de sessions dins aquest parlament.

Però pel que fa a les inversions i al manteniment dels ports de gestió directa a les nostres illes, jo destacaria l'important pressupost per a l'any que ve, amb unes inversions de 12 milions d'euros. Els objectius d'aquestes inversions són de dos tipus: per una banda una part important va destinada a la construcció d'infraestructures intermodals previstes al Pla de transports, que ja hi hem fet referència, com l'estació marítima de Sant Antoni, terminal a Cala Rajada, marquesines a Pollença, etc. I l'altre grup d'inversions va destinat a augmentar la qualitat ambiental d'imatge o de prestació de serveis als nostres pescadors, residents o turisme nàutic; així està previst començar les obres aquest mes de les remodelacions dels

edificis de Pollença, Cala Figuera o Portocolom, i ja estan en marxa les obres a Cala Bona i Cala Rajada, com també està en marxa la prolongació del moll pesquer en el port d'Andratx.

A Portocolom l'any que ve està previst el seu dragat, fa anys reclamat pels ciutadans de Portocolom, i ja tenim el vistiplau de la Comissió Balear de Medi Ambient; i a Sóller comencen aquest mes les obres més importants, de quasi 7 milions d'euros, per ampliar i remodelar el port de Sóller. Procuram evidentment començar totes les obres el mes de novembre, quan acaba la temporada, per intentar, les que siguin més curtes, que estiguin enllestides la primavera. A Ciutadella està en procés d'adquisició l'aparcament de la terminal portuària, i a Fornells la instal·lació de pantanans, una benzineria i una pavimentació de la plaça i la remodelació també de l'edifici del contramestre. Tot això unit a un constant manteniment i a una jardineria i a un embelliment que feia anys que no es feia. Encara record una embarcació al port d'Andratx accidentada contra les roques i embarrancada durant més de tres anys que l'hivern passat ja va ser retirada.

Però no puc acabar les inversions en ports sense parlar de les inversions previstes més importants dins aquesta legislatura. Estic parlant del dic exterior de Ciutadella i la dàrsena esportiva de Cala En Busquets. Tots dos estan en tràmit d'informació pública, han estat presentats els projectes en actes públics pels tècnics a Menorca i fins i tot hem pogut visitar públicament maquetes dins unes piscines a Barcelona que ens han donat una idea real del que suposa, sobretot el dic de cara al trànsit marítim, l'escala de creuers i el desenvolupament econòmic a Ciutadella. La dàrsena, contràriament, suposa una instal·lació de 392 amarraments, imprescindibles davant el dèficit històric per a una població de dret i flotant a Ciutadella i a tota Menorca molt important.

Ambdues inversions són independents, encara que els materials per fer el dic fan més viable la inversió si s'obtenen de la dàrsena, la qual cosa fa cometre un error històric no afrontar les dues inversions a la vegada. Per fer el dic necessitam l'adscripció del domini públic del Ministeri de Medi Ambient. El Consell Insular de Menorca s'ha compromès davant del president de la comunitat autònoma a no intervenir dins aquestes negociacions, encara que les darreres declaracions dels responsables polítics de Menorca no respecten, al meu judici, aquest compromís. Pel que fa a la dàrsena és competència exclusiva, que es farà per la comunitat autònoma en règim de concessió d'obra pública.

Quant al dic esperam les negociacions amb el ministeri, tenint present que l'esforç de minimització de l'impacte ambiental ha estat extraordinari, com es va poder apreciar físicament i va ser recollit per tots els mitjans de comunicació de Menorca. Aquestes dues inversions tenen el següent reflex pressupostari: respecte de la dàrsena, la construcció en règim de concessió fa que no tenguim aquest reflex la partida de despesa, respecte del dic, si tots els tràmits surten bé, la major part d'execució de l'obra tindrà reflex els anys 2006 i 2007, i una petita part estaria dins l'any 2005.

En definitiva i per acabar amb l'àrea de ports, crec que de nou el pressupost del 2005 mostra que aquesta quarta àrea de la conselleria ha sofert en menys d'un any i mig un canvi de

visió substancial i positiu que cada any es veurà enfortit i adquirirà les dimensions i el respecte que ens mereixen.

Acabaré ja aquesta intervenció amb la Direcció General d'Ordenació Territorial i SITIBSA. La primera, amb un pressupost de 10 milions d'euros, i la segona amb un d'1,6 milions d'euros. Les inversions previstes per l'any que ve de SITIBSA, crec que la seva feina s'ha anat consolidant i compartint amb els tres consells insulars, jo destacaria un volfotogramètic escala 1/5.000 del sòl classificat de Menorca i d'Eivissa i Formentera, la realització de cartografia 1/1.000, l'adquisició d'una estació fotogramètica digital o la realització d'una base cadastral i formularis cadastrals. Totes aquestes inversions són una eina imprescindible complementària dels objectius que té marcats la Direcció General d'Ordenació del Territori i que són els següents: la redacció de normativa, sobretot en ares a la plena execució dels plans territorials amb modificacions tècniques o d'operativitat que els facin viables, la creació d'un servei d'informació territorial, es pretén implicar en aquesta funció la gerència del Cadastre, els consells insulars i els ajuntaments, la col·laboració entre les administracions interessades es podria realitzar a través d'un consorci. Aquest servei es posarà a disposició del ciutadà perquè pugui acudir-hi per a simple informació o per obtenir documents certificats mitjançant signatura electrònica. Per a aquesta finalitat es digitalitzarà tot l'arxiu històric de la Direcció General i en aquest sentit s'ha signat ja un conveni amb la Universitat de les Illes Balears i es començaran a veure els fruits el primer trimestre de l'any que ve. Així mateix, es realitzaran els estudis per tal de crear una infraestructura de dades especial en el marc de les iniciatives de la Unió Europea al respecte, la qual permetrà la interoperativitat dels diferents sistemes d'informació geogràfica de les administracions públiques de les Illes Balears.

En tercer lloc, la creació d'un servei d'estudis territorials i poblacionals, davant l'evident manca d'informació territorial de la nostra comunitat que reflecteixi de manera actualitzada la realitat a les Illes, i es pretén crear aquest servei per tal d'elaborar diferents estudis que actualitzaran de forma permanent la incidència de determinats factors sobre l'ocupació i l'ús del sòl. Concretament es preveu realitzar estudis referits a l'ocupació de sòl pels diferents sectors de la població segons el nivell de renda, composició familiar, estudis sobre sòl vacant, etc.

Entre altres objectius hi ha, evidentment, el control en la redacció dels plans d'ordenació territorial, en compliment de la Llei de transferència de competències d'ordenació del territori, es duen tasques de seguiment dels plans redactats tant pel Govern, com els plans sectorials, com pels consells insulars, amb emissió d'informes preceptius o realització dels estudis pertinents; el control i foment de l'urbanisme, en compliment de la Llei 9/90, que fa transferir la competència d'urbanisme als consells insulars, es duen les tasques de control i coordinació de planificació urbanística, mitjançant informes i, a part, hi ha unes línies de subvencions, encaminades a la modernització i actualització del planejament urbanístic municipal, perquè es pugui adaptar a la nostra legislació canviant i, en aquest sentit, es preveu convocar una nova línia de subvencions per a la redacció de planejaments.

I, en darrer lloc, la continuació del Pla Mirall i l'execució de coordinació d'actuacions de reconversió territorial amb altres conselleries i administracions. S'iniciaran així els tràmits per tal d'aprovar un pla de reconversió territorial d'àmbit autonòmic amb els ajuntaments i, en el seu cas, els consells insulars amb l'establiment d'actuacions a curt, mitjà i llarg termini.

En definitiva, i ja per acabar, esper haver fet una intervenció el més amena possible i crec sincerament que, encara que sé que molts de vostès no comparteixen els objectius de la meva conselleria, sí esper que comparteixin que els pressuposts per a l'any que ve reflecteixen la concreció de molta feina i de molta feina en totes les àrees de la conselleria.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera. Supòs que no volen fer ús del que permet el Reglament de suspendre la sessió, per tant continuarem passant al torn de preguntes i observacions. El Grup Mixt no hi és present, el Grup d'Esquerra Unida i Els Verds tampoc, per tant, té la paraula la Sra. Vadell, en representació del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sr. President. Sra. Consellera, rebí la benvinguda en nom del meu grup, el PSM-Entesa Nacionalista, també vull donar la benvinguda als alts càrrecs que l'acompanyen per explicar aquest pressupost.

Permeti'm que li faci una prèvia, Sra. Consellera, enllaçant amb la darrera frase o amb una de les darreres frases que ha dit vostè, quan vostè ha vingut a explicar els pressuposts, i és el que fa habitualment, sembla que vostè necessita justificar les seves actuacions en base a unes crítiques al passat, perquè està fent referències contínues, contínues a com ho han fet de malament els altres i a com de bé ho ha fet vostè. Jo crec que això li lleva solidesa, credibilitat, seriositat a la seva actuació, i això d'obrir el paraigües abans de ploure crec que també és el que ha dit amb la darrera frase, que ja suposava que hi hauria gent que no estaria d'acord, i com que em sent al·ludida, i és ver que no estic d'acord amb aquest pressupost, li vull manifestar clarament, així com clara és vostè, també clara som jo.

És ver que en aquests pressuposts hi ha un increment importantíssim basat majoritàriament en la Direcció General d'Obres Públiques i donant una preferència total i absoluta a les infraestructures viàries, a les carreteres, perquè hem de tenir en compte que les transferències per a tren, per a transport ferroviari no augmenten gens, es manté el pressupost intacte de l'any passat. Per tant, el gran augment està referit a les carreteres.

La primera pregunta que li vull fer és per què no contempla, en el seu pressupost, m'imagin que estarà a qualque part, el conveni amb l'Estat. I una altra cosa, quina relació té o a veure si hi ha alguna intenció amb la Llei d'acompanyament, a la disposició addicional tretzena que autoritza el Govern a fer

qualsevol tipus de contractació, i he interpretat que això vol dir que podrà fer concessions per obra pública, a imitació del consell insular, no? Això és que no deu tenir gaire clar que el conveni de carreteres pugui venir, m'imagin, no? Per això li ho deman.

En el tema de les inversions per a carreteres, ja li hem dit en diferents ocasions que no estam en contra que s'arreglin les carreteres, li ho hem dit moltes vegades, però el que li qüestionam és el model de carreteres que vostè es planteja, vostè les ha defensat en moltíssimes ocasions, però no estam d'acord que s'hagi de fer aquesta despesa tan desmesurada amb les carreteres que vostè planteja, amb les dimensions i l'ocupació del territori que això suposa. Per tant, vagi la nostra crítica en aquest sentit, que estam convençuts, totalment convençuts que es pot millorar la xarxa viària fent unes inversions adequades i amb uns criteris de sostenibilitat, de respecte al medi i sense haver de fer aquests impactes que ja s'estan fent, que sembla que si no ho fan ja, ja, però actualment, immediatament, no hi seran a temps de fer aquestes coses. Per tant, dir-li que no hi estam d'acord en absolut.

I també dir-li que intentarem pressionar tot el que sigui possible perquè es replantegin aquest model de carreteres, i ens agradaria que vostè entràs en raó i fos la mateixa la que ho lideràs, això, Sra. Consellera.

He, de dir que fa una especial menció al que diu la memòria, que farà una incidència, tindrà una preferència total la millora dels transports per carreteres, és a dir, la preferència de la memòria diu que farà aquestes ... Efectivament, jo crec que això respon a la filosofia del Pla de transports que ha presentat, que actualment ha acabat la seva exposició pública, ja que li dóna una preferència total. És ver que el transport per carretera, les concessions i les línies que hi ha fins ara han estat en molt males condicions, però transport per carretera n'hi ha hagut molt de temps, no ve d'ara, i el tema de transport en autocar ha estat una de les queixes més reiteratives que han fet els ciutadans des de quasi quasi els seus inicis.

Vostè recordarà, i sap, i actualment persisteixen, els problemes amb les concessionàries de la comarca de Llevant i altres, però especialment amb la comarca de Llevant, i la manca de línies i de connexions, que això és un problema històric. Per tant, ens alegrem que una vegada per totes el Pla de transport, amb les dificultats o amb les discrepàncies que puguem tenir, però que ara no és el seu moment, els puguin anar a resoldre. Però hem de dir que, així com fan una especial incidència en el tema del transport per carretera, el tema del transport ferroviari continua igual, vull dir que vostè diu que, efectivament, hi ha un pressupost alt, un pressupost igual que l'any passat, però no fa una aposta decidida cap al transport per ferrocarril, simplement manté el pressupost i la seva major de la inversió se'n va a l'estació intermodal de Palma, al soterrament de les vies, amb la qual cosa tampoc no hi estam d'acord, ja que pensam que aquesta inversió es podria racionalitzar molt millor i no va acompanyada, en absolut, dels estudis de justificació per haver de fer un corredor de 4 vies que surtin de Palma.

Per tant, aquí també discutim el model, no discutim la inversió, discutim el model de la infraestructura que volen fer vostès, perquè, ara ja tal vegada em fic dins el Pla de

transports, però un corredor de 4 vies, deixant dues vies exclusives per anar a la Universitat, creim que és absolutament innecessari i gairebé absurd. Tal vegada amb un tramvia que tengués aturada a l'estació de Palma es resoldrien molt millor els problemes dels universitaris de Palma, que no haver de fer anar a tothom a l'estació de la Plaça d'Espanya per anar a la Universitat, tal vegada això s'hauria de replantejar una mica. Per tant, no hi veim en absolut la necessitat.

Tenia una sèrie de preguntes preparades. Li volia fer un comentari sobre l'empresa de Serveis Ferroviaris de Mallorca. Ja havíem observat en llegir el pressupost que, amb càrrec a l'empresa SFM, es fa una estació d'autobusos a Sant Antoni d'Eivissa, què és que té intenció de posar-hi tren allà, o ...? És que no entenem el motiu pel qual ha d'anar a càrrec al pressupost dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, que és una empresa que està dedicada, amb la major part del seu pressupost i de la seva funció, a la gestió del transport per ferrocarril. Per tant, no entenem per què el tema d'intermodalitat de Sant Antoni d'Eivissa va carregar a SFM.

Quant a la política d'habitatge, record que l'any passat ja varen anunciar unes mesures per intentar fer una política de sòl que abaratís els costos i frenés l'augment dels preus de l'habitatge, mitjançant polítiques de sòl. A mi m'agradaria que ens digués què pensa fer, perquè enguany també fa una especial incidència en aquest tema i m'agradaria que ens digués en quines mesures pensa actuar per evitar l'especulació de sòl que creim que és un tema molt important, mesures tendents a evitar l'especulació de sòl, això ho diu la memòria i m'agradaria molt que ens explicàs el què.

Quant a partides concretes. La declaració d'àrees de rehabilitació integral, ens podria dir què pensen fer en alguna d'elles; afavorir remodelació de zones urbanes degradades, a veure si ja té alguna actuació pensada; la supressió de barreres arquitectòniques en edificis de la comunitat, anem molt endarrerits quant al compliment de la Llei de la supressió de barreres arquitectòniques, crec que no està complit encara tot el que manava la llei, que amb una sèrie d'anys s'haurien de suprimir les barreres, m'agradaria saber a quins edificis pensa actuar. I també li vull demanar si han eliminat o no, què és el que han eliminat de la rehabilitació de patrimoni històric, perquè no he vist cap partida quant a rehabilitació de patrimoni històric, no ho he sabut trobar o aquí no hi és, no n'he vistes.

Pel que fa a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, ens anuncia que farà una llei urbanística balear i que farà una sèrie de mesures i parla de la creació d'un servei d'informació territorial. Jo li demanaria a veure si ha pensat, per dos motius, pel tema de descentralització, a veure si ha pensat a posar serveis de la seva conselleria a altres municipis de les Illes, perquè això, a més de facilitar la gestió, la tramitació de papers als ciutadans, l'ajudaria a complir el Pla de transports, ja que un dels objectius del Pla de transport és evitar la mobilitat, i la descentralització evitaria també el desplaçament dels ciutadans, la qual cosa també l'ajudaria al seu compliment.

I supòs que m'he deixat moltes coses, Sra. Consellera, però supòs que des de la lectura del *Diari de Sessions* en podré treure més conclusions, perquè evidentment no he tengut temps

de prendre notes de tot el que vostè ha dit. I moltes gràcies per la seva presència. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Sra. Consellera, vol contestar ara? Idò té la paraula per contestar per un temps de deu minuts.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. Vol agrair la intervenció de la Sra. Vadell i el seu to i bàsicament dir que jo no crec haver fet referències al passat, jo precisament crec que si d'alguna cosa puc estar contenta a la conselleria és que hi ha molt de present, ja no parl de futur, parl de present, i en aquest sentit li he de dir que per a mi, particularment, és una satisfacció que amb només un any i mig hi hagi tant de present a la conselleria. Del passat, parlar de recuperar el conveni de carreteres, m'ho sentirà a dir 4 anys, aquest tema, perquè ens va costar moltíssim recuperar els doblers del conveni de carreteres, que després no es vol pagar per altres motius, i això, com que jo sé el que em va costar, aconseguir la primera encomana de gestió, amb el primer deute del conveni, i després el nou conveni, amb les expropiacions, i el que li va costar també al president, en vuit mesos, recuperar tot això, és un tema que ho sent, però m'ho sentirà a dir més d'un pic, per a res més he fet referència al passat. Per tant, jo crec que sí que hi ha molt de present.

Em diu que bàsicament incrementa en carreteres el pressupost, és ver, és ver, però hi ha molts més increments, també incrementa molt la partida de transport públic, pràcticament es duplica el capítol 4 en compliment del Pla de transport, i jo personalment li he de dir que estic contenta d'haver aconseguit, dins quest pressupost, que té moltes mancances a nivell de tota la comunitat autònoma, haver aconseguit duplicar aquesta partida perquè jo no estava disposada que s'aprovàs un pla de transport i que després no hi hagués finançament, perquè per aquest camí no m'hi trobaran, no m'agrada vendre fum, intent aconseguir el màxim i esperar que l'any que ve es vegi aquests tipus de transport i les millores. Tampoc no està tan malament el transport públic per carretera, hi ha llocs on està molt malament i en concret vostè, per desgràcia, ho coneix personalment, els llocs on funcionen tal vegada pitjor i on històricament hi ha hagut molts de problemes, però no tot els llocs de Mallorca, ni parl de Menorca, d'Eivissa i de Formentera perquè les competències estan transferides i em semblaria deslleial, no?, però a molts llocs de Mallorca les coses funcionen bastant bé, es poden millorar, per això hi ha les fitxes del Pla de transport, per anar afegint aquestes fitxes, es parla de reunificar concessions per millorar la gestió, però ja dic hi ha molts de llocs on el servei és bastant satisfactori i hi ha llocs, i entre ells un és la comarca de Manacor, on històricament l'usuari i els ajuntaments de tots els colors polítics, tenen unes queixes, i no és fàcil resoldre aquest problema, hi estam damunt que la inspecció compleixi, i esperam, amb una reordenació dels serveis aconseguir que d'una vegada per totes la comarca tenguí el transport que mereix perquè, efectivament, les queixes que hi ha són més

elevades que les que hi ha a la resta de Mallorca, i vostè ho sap perfectament.

Em demana on és el conveni de l'Estat, idè jo crec que està a la partida d'ingressos de la comunitat autònoma, jo no ho he mirat ara, però seguríssim que és dins les partides d'ingressos de la comunitat autònoma el conveni amb l'Administració de l'Estat, per tant nosaltres sí que confiam, tenim previst que ens toca aquest ingrès, que no ens el faran, ja hem anunciat que haurem de recórrer a un plet que, com està previst *la jurisdicció contencioso-administrativa resolverá los problemas que plantee el convenio*. Esperam no haver d'arribar a aquesta fase, però si a un moment donat, el mes de juliol, semblava que les coses s'encaminarien, per desgràcia han passat molts mesos des del juliol, o bastants mesos, ja la darrera opció va ser que en el debat de l'estat de l'autonomia vaig demanar que favor es convocàs la comissió de seguiment del conveni i tots els partits em donaren suport, perquè és demanar coses lògiques, i estam en el moment que estam i no tenim cap convocatòria prevista i no s'haurà fet des d'abans de les eleccions generals cap comissió de seguiment del conveni de carreteres. Clar, ja no sabem de quina forma podem tenir la comissió de seguiment que en teoria ha de ser el marc on puguem parlar d'aquestes diferències, i que el juliol el secretari d'estat va dir que *automàticament la primera semana de setiembre se convocaría esta comisión*. No ha estat així, hi ha hagut ..., els pressuposts de l'Estat no reflecteixen l'anualitat que correspon de l'any que ve, no hi ha motius perquè no es reflecteixi, estam parlant d'obres de l'anterior conveni, amb una encomana de gestió i supervisades, o sigui aquí hi ha tot, encara que quan hi ha encomana la supervisió és nostra, però com que eren obres que havia de licitar el ministeri, fins i tot hi ha la ronda sud de Ciutadella, ho sap perfectament la presidenta de Menorca, que està supervisadíssima, per una banda, i encomana de gestió amb un document del secretari d'estat que va ser la primera addenda al conveni de l'any 98. Per tant, li he de dir que l'anualitat de l'any que ve no hi ha cap motiu perquè no hi sigui. Els motius de no ser-hi no són aquests, perquè realment el Ministeri de Foment té problemes per quadrar els seus comptes, ha d'aportar els doblers en base a les esmenes que li presenta Esquerra Republicana de Catalunya, avui ho hem vist, ha de passar tot el manteniment del tren, ho ha llevat -surt avui als diaris-, ho ha llevat per compromisos amb Esquerra Republicana de Catalunya, i el ministeri té uns pressuposts i ha anat llevant de llocs que li han interessat i un d'ells ha estat la nostra anualitat, no perquè no hi tenguem dret. Per tant, ja dic, confiam a cobrar, no és que confiem o no, és que tenim dret de cobrar, cobrarem i dins cada anualitat sortirà el conveni amb l'administració de l'Estat, si no la rebem, evidentment, haurem de posar un contenciós administratiu i seran els tribunals els que determinin el pagament, però cada any, com que hi ha aquest compromís, cada any sortirà dins la nostra comunitat autònoma.

La previsió que hi ha per poder utilitzar altres tipus de contractacions, per exemple *peaje en sombra* o mètode alemany, etc., sí que és previst clarament dins la Llei d'acompanyament, evidentment no per pagar el que ara està en marxa, el que ara està en marxa es paga amb el pressupost de la comunitat autònoma, amb un ingrès de l'administració de l'Estat, si aquest ingrès no arriba, en base al conveni i en base a un crèdit que tenim perquè hi ha un conveni i per això ens

habilita, ja dic, es pagarà del pressupost propi però en base a aquest crèdit que tenim amb l'administració de l'Estat en base a un conveni firmat. Però, què passava amb el conveni de l'Estat, el mateix que passa a les Illes Canàries, hi ha també uns crèdits determinats, i dir que el nostre compromís en principi amb l'administració de l'Estat o del president va ser *todo lo que no esté en marcha o licitado estamos dispuestos a pactarlo, y si hay acuerdo bien y, si no, la comunidad decidirá*. No hem tengut oportunitat de veure si poden pactar o no el que estava per començar, per exemple el nou accés a l'aeroport d'Eivissa, Eivissa-Sant Antoni, variant de Ferreries, segon cinturó, no sé si n'hi ha algunes més, i en principi el president es va comprometre al Consell Insular d'Eivissa i de Menorca que les infraestructures d'Eivissa i de Menorca es farien, encara que no hi hagués acord amb el Ministeri de Foment, i les faria, les financaria la comunitat autònoma de les Illes Balears. Per tant, quan aquests projectes estiguin enllestits per a la seva licitació, si no hem tengut possibilitat de tenir aquesta reunió i aclariment amb el ministeri, sortiran a licitació, sortiran per un mètode d'endeutament a llarg termini, efectivament, ara no li puc determinar si serà *peaje en sombra* o mètode alemany, perquè estam estudiant amb la Conselleria d'Hisenda exactament quin mètode s'usarà quan sigui el moment, perquè encara estam amb aquests projectes, per tant aquest compromís és del president amb els dos consells insulars i nosaltres tenim aquest compromís que farem complir.

Que no comparteixen la despesa desmesurada en carreteres, ja ho sabem, ja ho coneixiem, creim que s'han de fer ja perquè sinó ..., idè sí, sí, Sra. Vadell, li he dit al principi, nosaltres volem que les Illes Balears tinguin les mateixes infraestructures que ja fa anys que tenen Espanya i les Illes Canàries, i com que nosaltres volem això, això tendrem aquesta legislatura. Ho tenim clar i ho repetirem, i basta sortir una mica per la Península i per Canàries per veure d'on estan les Illes Balears i on haurien d'estar. Sense cap dubte li puc anunciar això i jo crec que és ben visible per a qualsevol ciutadà de les Illes Balears, que quan surt a fora se'n tem del dèficit i del retard enorme que duim en la millora de les comunicacions i el que repercuteixen en la millora de l'economia i del benestar dels ciutadans en matèria d'infraestructures.

Pel que fa al transport ferroviari, que no hi ha la mateixa aposta. Miri, els pressuposts d'enguany són els mateixos que l'any passat quan a inversió, que és la més gran que ha tengut SFM, per tant aquest govern, el del Partit Popular, és el que ha tengut de moment, fins ara, el pressupost més alt de SFM. No tan sols té el pressupost més alt, sinó que el pressupost es gasta, que això també és important, ho dic perquè vostè sap que posar en marxa inversions de qualsevol tipus no és fàcil, requereixen molts de tràmits, molts maldecaps en definitiva i aquestes inversions ferroviàries estan en marxa, n'hi ha anunciades moltes que ja estan començades de fa temps, moltes altres que comencen aquest mes, precisament la setmana que ve tenim un consell d'administració on adjudicam moltes supressions de passos de nivell i, per tant, començaran ja, el soterrament també ja està pràcticament enllestit, ha acabat el termini de licitació, simplement s'ha de procedir a adjudicar les obres, i ja s'ha començat amb el canvi de serveis afectats, que realment si un va ja es comença a veure com si hagués començat el soterrament, i realment jo crec que és la major aposta que s'ha fet en matèria ferroviària i a més crec que tenim un pla molt

ambiciós i, a més, apassionant. Clar, nosaltres confiam amb un conveni amb l'administració de l'Estat i, a més, jo crec que el tendrem aquest conveni, li ho dic sincerament, i aquest conveni serà d'X, no ho sabem, i aquest conveni, a més, nosaltres som conscients que el ministeri tal vegada té problemes pressupostaris a curt termini perquè és un ministeri inversor i té molta despesa compromesa, però ens basta amb un conveni d'annualitats que a nosaltres ens permeti precisament el mateix que el conveni de carreteres, poder avançar els doblers, és a dir, nosaltres tenim aquesta facultat, la mateixa oferta que va fer el president en matèria aèria, si qualche cosa podem fer des de la comunitat és avançar doblers de l'Estat, amb això no tendrem problemes, nosaltres no demanarem miracles al Ministeri de Foment, per tant, tot el conveni que ens plantegin en matèria ferroviària serà benvingut, sigui el que sigui, després intentarem aconseguir més, però tot el que vengui serà benvingut a aquesta terra, i a més li dic que sí que arribarem a tenir aquest conveni i que, per tant, podrem concretar moltíssimes més inversions, però, en qualsevol cas, li he de dir que, de moment, les inversions que s'estan duent a terme són molt importants, i no diguem ja la gran inversió que començarà d'aquí un parell de mesos en matèria ferroviària.

Clar, si ara vostè té uns canvis d'opinió i em diu que ara a la Universitat hi hauria d'anar un tramvia, mai no s'ha plantejat, a la Universitat sempre s'ha apostat per un transport ferroviari, així està contemplat en el Pla de transport i així sempre s'havia contemplat, mai nosaltres hem parlat de tramvia i, a més, no creïem que fos la solució per a la universitat, clar si llavors vostè ja no creu que hagi de ser en tren, vostè ja no creu en el soterrament, evidentment, perquè vostè creu que ja hem d'acabar amb el tren i hem d'anar amb el tramvia, bé, doncs són distints models, però nosaltres som conscients del perquè s'ha de fer d'una vegada per totes aquest soterrament, per a d'una vegada per totes poder tenir aquesta entrada que anam a tenir, podem tenir una explotació de trens que no podem tenir en aquest moment aquesta explotació de trens per falta d'entrada a Palma, i per suposat, en un futur, cada pic anar tallant el carrer Balmes i arribar cada tres minuts o dos minuts ho expliqui als palmesans i a la majoria de ciutadans de Mallorca i li diran que no estam a la terra, que ja hi ha suficient tall de trànsit a la ciutat de Palma per mor del ferrocarril, com si encara ens plantejam moltes més freqüències, molt més obertura, això repercuteix cada vegada més a la ciutat de Palma.

I dir per què és l'estació d'autobusos de Sant Antoni a SFM? Doncs li explicaré, a la legislatura passada es va modificar el Decret d'SFM perquè també pogués fer infraestructures de transport per carretera i la legislatura passada es varen començar les estacions d'autobusos de Maó, que s'ha acabat fa poquet, i de Calvià, que també, l'estació intermodal de Calvià, que també va acabar fa un parell de mesos. Per tant, nosaltres continuam amb la mateixa línia perquè creim que és correcta i creim que tampoc no passa res, al cap i a la fi doncs són uns doblers de la mateixa administració i continuam amb aquesta línia, a través de l'SFM, doncs sí, feim les estacions d'autobusos, que en principi s'ha de continuar, que serà a Sant Antoni i esperam que també a Ciutadella.

Quant a la concreció de ARI, en aquest moment, que vostè sap que la iniciativa no és nostra és de l'ajuntament la tramitació d'àrees de rehabilitació integrada, en aquest moment impulsam, però encara no estan concretats, perquè necessitam que sigui l'ajuntament el que tenguí aquest compromís i després de la (...) general el que es fa és tramitar subvencions en base al Pla del nou habitatge, l'àrea de Son Gotleu, estam en negociacions amb l'Ajuntament de Palma; l'àrea del polígon de Llevant el mateix; i una àrea també en el cas antic de Capdepera. En aquest moment això seria el més avançat, que veurem si arribarà o no a bon terme i també evidentment de qualsevol ajuntament i de convenis que es vulguin adherir a aquestes ARI.

Dir el mateix de la supressió de barreres arquitectòniques, nosaltres finançam un percentatge dels projectes que ens presenten també els ajuntaments. Tenim en aquests moments presentats no sé si un parell de projectes que es tramiten, no sé si de l'Ajuntament de Felanitx, crec recordar, però si vol més concreció el meu director general després li pot concretar el que està pendent en aquest moment de supressió de barreres arquitectòniques.

I de rehabilitació de patrimoni històric sí que hi ha la partida, és al capítol 7, del programa de la Direcció General d'Habitatge, i són bàsicament subvencions a ajuntaments i al Bisbat de Mallorca, de Menorca i d'Eivissa, que són bàsicament plurianuals de rehabilitacions de patrimoni i coses noves que hem començat nosaltres; que s'ha subvencionat i que comença en el 2004, crec que són per a cinc anys, són plurianuals que se subvencionen i està recollit dins aquesta partida. De totes formes, s'ha creat un decret per al seguiment de l'1% cultura, un decret interconselleria, específic per a la Vicepresidenta, on hi ha la Conselleria d'Educació, la Conselleria d'Obres Públiques i no sé si el conseller de Medi Ambient, i es pretén per part de la Conselleria d'Educació fer un canvi de tot això, que passi a dependre tot de la Conselleria d'Educació. De moment nosaltres mantenim els nostres plurianuals i tramitant, fins que s'acabi de concretar aquesta comissió, continuar estant dins els nostres pressuposts, per ventura els pressuposts de l'any que ve ja no hi serà, però en aquest moment no el puc informar per a l'any que ve, però crec que serà així.

I respecte de la descentralització ...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Consellera, acabi tot d'una que pugui perquè du molt sobrepassat el seu temps.

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

Si, ja acab. Respecte a la descentralització de serveis d'informació territorial, dir que en aquest moment s'està fent un servei obert amb la xarxa d'informàtica, amb el portal que està fet la Universitat de les Illes Balears. I el que pretenem amb aquest conveni, que ja s'ha signat, és, primer, tenir tot digitalitzat tot l'arxiu històric; que (...) des d'Internet, per tant aquesta descentralització és màxima, des de ca seva poder

consultar tots els plans que hi ha hagut històricament, parcials, etcètera. I en un futur més avançat, però ho pretenem, i en això necessitaríem autoritzacions amb els ajuntaments i amb els consells insulars, que puguin obtenir certificacions vàlides des del seu propi domicili. Això en un futur, una primera passa que estarà ja l'any que ve és tota aquesta informació ja a Internet a disposar per tots els usuaris.

Estic a la disposició per si hi ha qualque cosa més.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Consellera. Vol intervenir, Sra. Vadell? Té cinc minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, molt breument, Sr. President gràcies. Bé, jo discrep dels seus plantejaments quant que les referències al passat són contínues, però bé no és el debat i tampoc no anirem aquí. Jo el que veig és que, i sospit, i vostè me podrà dir tot el contrari, però sospit que vostè, maldament estigui fent referències contínues a Madrid i faci victimisme, que ara tal vegada li toca, que Madrid no li vol pagar, que no la vol reunir, que no la vol rebre, pareix ser que té poca predisposició a voler pactar. Vostè ha dit a una sèrie d'ocasions que el Ministeri li va dir que les obres que estan actualment en construcció, que les pagarà, però les que no estan començades que les volia replantejar. Realment vostè està disposada a replantejar-les? Això és una pregunta que crec que és molt important, perquè, i que sospit, tal vegada perquè som mal pensada en aquest aspecte, però si vostè es cobreix les espatlles tan bé que ja fins i tot posa a la llei d'acompanyament dels pressuposts una clàusula que diu que vostè podrà, o que la conselleria o el Govern podrà licitar de diferents maneres les carreteres perquè no tenen finançament, llavors això vol dir que hi ha poca predisposició d'arribar a cap acord amb el Govern, i me disculpi si m'equivoc, tant de bo que m'equivocàs, però totes aquestes coses fan que sospitem i sobretot la seva reiteració dient que tanmateix les faran i que tanmateix les faran, i que si no les paga Madrid les pagarà el Govern balear, per tant pareix ser que hi ha poca predisposició.

Una altra cosa que també fa sospitar, que tot són paraules quant al tren, és que no hi ha finançament en el Pla de transports, tot ho remet a les futures negociacions amb Madrid. En canvi, sí que en el Pla de transports hi ha una periodificació, fins i tot en el pressupost hi ha unes inversions previstes, tant per al Pla d'intermodalitat, per una part, del pla important, que és el tema de la reforma de les concessions i de tot el que fa referència al transport per carretera, al Pla d'intermodalitat i a les concessions, a les subvencions de les concessions deficitàries i tot aquest tema, que això sí que ho contempla el Pla de transports, però aquí en aquest pressupost ja hi figuren. Per tant, tampoc no ho entenem massa, Sra. Consellera.

No ho sé, crec que tot ha quedat més o manco clar i en tot cas li presentarem una sèrie d'esmenes que esperem que puguin tenir el suport de la majoria perquè si les feim ho farem dins de la convicció que podrem millorar els pressuposts i podrem

millorar, sobretot, el benestar i el futur dels ciutadans. Vostè diu que pensa amb el futur, nosaltres creim que el que proposa, sobretot amb aquestes inversions i amb el tipus d'infraestructures que vostè pretén fer i que fa i amb l'endeutament, que no n'hem parlat gaire, però sí que hi ha un endeutament important de les empreses públiques, la qual cosa fa que s'agregui l'endeutament global del Govern per al futur creim que és pa per a avui i fam per a demà.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Sra. Consellera, té la paraula per cinc minuts, per contestar.

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

Sí, breument, president. Per una banda diu si volem replantejar o no les nostres infraestructures. El president va dir que podríem parlar i pactar amb el ministeri; clar, el que no podem fer és que si no es convoca la comissió de seguiment i no hi ha aquesta oportunitat, nosaltres no estarem eternament dient *Madrid nos mata, no hacemos nada*, no és la nostra visió d'aquesta legislatura.

Hi ha una cosa important també, si estam disposats a replantejar. Depèn, depèn, la competència per redactar els projectes de carreteres sempre ha estat de la comunitat autònoma de les Illes Balears amb unes instruccions del ministeri, acomplint les instruccions del ministeri, que era on no hi havia acord la legislatura passada.

Nosaltres, redactam els nostres projectes de carreteres i respectam les instruccions del Ministeri de Foment, evidentment nosaltres sí que les respectam. Però a part li he de dir que la competència des del 2001, no tan sols és nostra, també és dels consells insulars, i sobretot és dels consells insulars. I tots els projectes que ha fet aquest govern, tots els que estan en marxa i els que estan en licitació tenen totes les al·legacions que ha presentat cada consell insular. I en això nosaltres respectam la majoria de cada consell insular, el de Mallorca, el d'Eivissa i Formentera i el de Menorca, i això ho saben els tres consells i a les conferències sectorials que hem fet. I tot el que han dit i el que han presentat i el que han plantejat s'ha incorporat dins el que han demanat, per tant nosaltres crec que amb això doncs hem volgut ser respectuosos i quan el Consell Insular de Menorca ens ha plantejat la variant de Ferreries x, ho hem ficat, hi podem estar més d'acord o menys, però ho hem fet; quan el Consell d'Eivissa ens ha dit que replantejava el projecte d'Eivissa a Sant Antoni, una altra forma, s'ha acceptat; o sigui nosaltres en aquest sentit hem estat molt respectuosos.

Amb el ministeri volem replantejar. Sí, el que passa és que si no tenim aquest marc, que no es convoca la comissió de seguiment, jo ho lament profundament, perquè el juliol varen dir que sí, i jo confiava que així seria, dins aquesta comissió també hi són els delegats del Govern de les Illes Balears, estan representats els tres consells insulars que en aquest cas és el

director insular del Consell de Mallorca, i realment, ja dic, es va aprovar per unanimitat en el debat de l'estat de les autonomies, *instar al ministerio para que convoque la comisión*, ja ha passat més d'un mes i ni tan sols tenim la data, és l'únic que li puc dir si no tenim aquest marc i no tenim aquesta comunicació que nosaltres intentam que es faci, el que nosaltres farem serà continuar endavant i si no ha pogut replantejar, aquestes infraestructures de Menorca i d'Eivissa sortiran a licitació amb un mecanisme diferent.

Pel que fa al tren i al finançament, miri, ja li ho he dit, el tren té el major pressupost de la història que ha tengut mai i ho tindrà cada any, almenys durant aquesta legislatura li ho puc garantir, i si puc aconseguir més, aconseguiré més, i es farà, jo crec, de les majors inversions que s'hagin pogut fer i es du la mateixa dinàmica quant a tramitació de projectes d'informacions públiques, estudis d'impacte ambiental, licitacions, obres que es fan a les carreteres, exactament el mateix, però no tenim els mateixos doblers que a les carreteres. Vostè va proposar en la Comissió d'Ordenació del Territori que per fer tot el que s'havia de fer en el tren, necessitàvem els doblers de Madrid, això és així si es vol fer en poc temps, si es vol fer en 5, 7 anys, necessitam la col·laboració de Madrid, si no la tenim es faran moltes coses, moltíssimes, però jo no li vull demanar, el que està en el Pla de transport, amb el pressupost de la comunitat autònoma, a 8 anys no es pot fer, no vull enganyar ningú, i per això estan els plans, no per fer victimisme, el pla diu la situació òptima que voldrien els transport ferroviaris, tenim un article en el REB que obliga l'administració a fer un conveni, aquest conveni no s'ha fet mai, ni amb el govern del Partit Popular, d'acord, totalment d'acord, l'únic que nosaltres deim és que continuarem el soterrament, s'està fent, redactarem el projecte constructiu a la Universitat ja per a l'any que ve, estam fent supressió de passos a nivell, hem comprat les noves unitats de tren, és a dir, estam fent moltes actuacions, ara, evidentment, aquestes actuacions si no arriben els doblers de Madrid, el que diu el pla a 8 anys, això ho posa clarament, no digui que *si no hay dinero no se hará nada en el tren*, això no és ver, per tant, jo dic que és el màxim en inversions, i el que ara m'estranya és que vostè ens estigui dient que ara sembla que Madrid no ha de pagar, que nosaltres hem de fer el Pla de transport ferroviari, el que diu, amb els nostres doblers. No ens hem de contradir i, ja li dic, no és cap victimisme posar això per dir que és l'excusa per no fer-ho, no, no és així, vostè, quan va presentar aquesta proposició no de llei al Parlament sabia perfectament que això s'havia de fer amb finançament, de Madrid o de la Unió Europea, m'és igual, però que només amb els nostres pressuposts no es podria assumir, això se sap perfectament.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera. En nom del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula el Sr. Boned, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, Sra. Consellera. Des del punt de vista d'aquest diputat i també

del Grup Parlamentari Socialista tenim clar o així ho entenem, que una compareixença com aquesta bàsicament ha de tenir com a objectiu, no l'enfrontament i el debat polític, que hi ha altres moments perquè es produeixin, entorn a totes les propostes de la seva conselleria, sinó que ha de servir especialment perquè des de la conselleria s'intenti explicar el més clarament possible les propostes entorn al pressupost de la seva conselleria per al proper exercici 2005, i des dels grups de l'oposició intentar esbrinar amb la mesura del detall possible les propostes que se'ns plantegen i poder, fins i tot, tenir alguns dubtes o necessitem aclariments. Aquest ha de ser, en principi, l'objectiu que ens volem marcar des del nostre grup, en qualsevol cas, és cert que la seva intervenció no ha deixat de tenir un cert contingut d'un intent de recuperar aquest "pique" existent entre el que jo he fet i el que han fet els altres, i sí és cert que continua mirant enrera i de vegades dóna la sensació que quan ho fa es perd una mica el concepte d'on està cada un i quina és la funció d'uns i dels altres. La seva funció, avui, és gestionar, governar, té un pressupost, ens ha d'explicar què vol fer, i la nostra feina és la d'estar a l'oposició i, per tant, plantejar-hi dubtes i ser crítics amb la seva gestió. Aquesta és la feina i jo crec que si no ho feim així equivocam el rol de cadascun dels grups.

Ens ha parlat d'anys perduts, que aquest pressupost recupera tots aquests anys perduts. M'imagín que quan parlava d'anys perduts no parlava només de quatre, perquè els problemes d'infraestructures en l'àrea d'Obres Públiques i Transports en aquesta comunitat no vénen tan sols dels quatre anys anteriors, anys perduts podem fer referència a molts d'anys enrera també, que avui hem de fer front a alguns problemes que no hi serien si s'haguessin resolt amb anterioritat i, com dic, no en els passats quatre anys. Però és clar que essent la seva conselleria com és, una conselleria essencialment inversora, els punts claus i estrella de la seva gestió ens dóna la sensació que enguany estan molt clars o per al proper exercici 2005, i que són els projectes entorn a la xarxa viària, els projectes i les propostes entorn al Pla director sectorial de transport i també les propostes entorn al Pla autonòmic d'habitatge que ja va ser presentat en el seu moment.

Però crec també que per primera vegada, no sé si això havia passat en altres ocasions, perquè som diputat relativament nou en aquest parlament, ens fa la sensació que hi haurà un nou punt estrella en aquest proper exercici i és no tan sols les despeses, sinó també crec que a la seva conselleria serà essencial i molt important la partida d'ingressos. Per primera vegada una conselleria bàsicament inversora tindrà com a punt estrella la partida d'ingressos. I amb això faig referència precisament a un tema que vostè ja ha apuntat a la portaveu del PSM-Entesa Nacionalista sobre on figuraven les previsions d'ingressos entorn al conveni, ha dit que era a transferències d'altres administracions. Efectivament la transferència de l'Estat, si no m'equivoc, preveu uns 150 milions d'euros d'ingrés per aquest concepte. A mi m'agradaria preguntar-li que, coneixent com ja ens ha dit vostè i també ho va fer el conseller d'Hisenda, que era el conveni el marc que servia d'excusa per suposar -diguem-ho així- aquest ingrés, en base a què ha arribat a la conclusió d'aquests 150 milions d'euros. Si ha de ser el conveni ens haurà d'explicar on es recull del conveni la possibilitat que el 2005 el Govern de la comunitat

autònoma faci una previsió d'ingrés de l'Estat de 150 milions d'euros.

Un altre tema important i que es relaciona amb la partida d'ingressos és l'endeutament. Ens agradaria saber des del nostre grup si per als projectes i les propostes de l'exercici 2005 la seva conselleria té previst finançament d'alguna d'aquestes propostes o projectes a compte, o en part, de l'endeutament fortíssim que patiran els comptes d'aquesta comunitat autònoma per a l'exercici 2005.

I també com a conseqüència directa en tot el que suposa finançament de totes aquestes inversions el que sí voldríem conèixer és un altre tema en més detall, que s'ha apuntat ja aquí en altres intervencions, com són aquests sistemes de finançament aplaçat, com pot ser el sistema alemany o els peatges a l'ombra, que també s'hi fa referència a la documentació d'aquest pressupost.

També n'ha parlat vostè en la seva exposició, ha fet referència a un tema que també està d'actualitat, molt recent, que és el tema de la proposta del Govern balear entorn al descompte del transport aeri per arribar al 50%. Està clar, i ho ha dit vostè, que d'entrada no es recull cap partida pressupostària per fer front a aquesta proposta, però que en funció del resultat de properes reunions es podrien tramitar esmenes. Home, sincerament des del nostre grup entenem que quan un fa una proposta i manté el criteri que és real, que té voluntat de tirar-la endavant, quin millor reflex d'aquesta voluntat que el fet que figuri en els pressupostos la previsió necessària perquè aquesta proposta sigui efectiva?; si no dóna la sensació que era un anunci més, que més que una voluntat real s'emprava amb un titular de premsa. Veurem al final on acaba això, desconeixem quina serà la darrera proposta en aquest tema.

Com ha dit, un dels punts essencials de la seva proposta està clar que és el Pla de transports, i un dels objectius que es marca dins aquest pla de transports és dissuadir de l'ús del transport privat incentivant al màxim el transport públic. No tenim nosaltres tan clar que aquest sigui l'objectiu real i final de les propostes que planteja la seva conselleria, però en qualsevol cas ens agradaria conèixer de primera mà quines són aquestes mesures concretes que el proper exercici 2005 es proposen per assolir aquest objectiu d'incentivar..., de dissuadir el transport privat i d'incentivar el transport públic.

Perquè, i també relacionat amb això, ha fet referència a la intervenció del portaveu anterior que el Pla de transports és molt clar que en cap cas no és executable en les anualitats previstes amb finançament propi. Home, també jo crec que quan una comunitat autònoma planteja un pla director sectorial de transports és amb voluntat real de complir els objectius que es marca i de complir-los en els terminis marcats. Si un té dependència absoluta de l'aportació d'altres administració és més que dubtosa la voluntat de complir no diré tant les propostes, però sí està clar els terminis.

Quant a la xarxa viària, l'execució de les obres previstes i incloses en el conveni de carreteres amb el ministeri, vostè ha fet referència, com li he dit abans, al fet d'executar-les tant si al final hi ha aportació com si no hi ha aportació, i hi ha un

detall curiós a la memòria d'aquests pressuposts que fa referència a l'encomana de gestió, i diu que tan sols..., se'ns dóna a entendre que tan sols es contempla el pagament d'expropiacions perquè així es diu expressament; en canvi no es fa referència al pagament de l'execució directa de l'obra. L'encomana de gestió li permet fer-ho, però com que no en fa referència expressa a la memòria, jo també li volia plantejar aquest dubte, sobretot quan tenim en compte que es planteja via un ingrés dubtós, que és molt dubtós que pugui arribar i volem conèixer..., no sabem si tan sols es planteja aquests sistemes de finançament aplaçat com a alternativa a la possible no arribada de l'ingrés previst de l'Estat, o si hi ha algun altre sistema de finançament previst.

Important també és, dins aquest pla de transports, el marítim, i també vostè ha fet referència a quina partida es troben determinades concessions per a adopció de preus de bitllets, de servei regular de transport marítim, i també ha fet referència a un tema que sí li volíem comentar, que són les possibles necessitats de fer front a les subvencions a empreses de transport marítim que fan el trajecte entre Eivissa i Formentera, que segons hem pogut llegir amb els acords que hi ha plantejats suposarà la possibilitat que alguna d'aquestes empreses es quedi aquestes línies a primera hora i a darrera hora de cada dia, el que suposarà una necessitat d'inversió per part de la conselleria. El que sí ens agradaria saber, ja ens ha dit a quina partida, però quina és la quantitat concreta que està prevista que sigui necessària per fer front a aquestes subvencions.

I en el tema global del Pla de transports, ja que hem parlat de la necessitat del finançament de l'administració de l'Estat, el que sí voldríem, també és una pregunta que esper que me pugui contestar, és conèixer quina és la previsió d'inversió directa per a l'exercici 2005, per part del Govern de la comunitat autònoma, per a les propostes i projectes prevists en aquest Pla director? Sí, quina és la previsió d'inversió directa del pressupost de la comunitat autònoma per al 2005 per fer front a tot el que són propostes i projectes recollits en el Pla director sectorial de transports?

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Diputat, l'he d'informar que ara du el temps consumit, per tant concret i acabi.

EL SR. BONED I ROIG:

Sí, dues referències, i aniré acabant. Tan sols, fer referència a la política fiscal que té relació directa amb la política d'habitatge i ha fet referència a la baixada de l'Impost de Transmissions Patrimonials, sobretot a determinats col·lectius, i ens agradaria saber el total o la suma de les propostes tant de deduccions com de rebaixa de taxes i impostos relacionats amb l'adquisició o lloguer d'habitatge, si s'ha pogut o s'ha fet, si s'ha quantificat des de la Conselleria, això que pot suposar com a rebaixa de l'ingrés previst per aquests conceptes, en qualsevol cas.

I tan sols dues coses més: una, referida a la Direcció General de Ports, perquè se'ns ha anunciat que el proper inici de les obres de l'estació marítima a Sant Antoni, per exemple,

i alguna altra, la meua pregunta és, jo supòs que des de la seva conselleria coneixen que la problemàtica d'alguns ports, per exemple com el de Sant Antoni, no és tan sols d'infraestructura del tipus d'instal·lació de l'estació marítima; avui per avui aquest port, sent l'important que és, necessita urgentment una reordenació de l'activitat dins aquest port, tenim dubtes que l'execució abans de la reordenació d'una infraestructura necessària, important, com és una estació marítima, no sigui posar el carro per davant la mula, perquè potser seria precís, primer, afrontar la reordenació, i llavors plantejar l'execució d'aquesta obra.

I quant a la Direcció General d'Ordenació Territorial, record que l'any passat i entorn d'aquesta direcció es parlava de la llei de sòl i aquest any veim que la memòria torna fer referència a una normativa urbanística balear confusa, així és diu: i a la necessitat de redacció d'un projecte de llei que clarifiqui tota aquesta situació; i la pregunta és a quin punt es troba la redacció d'aquesta llei de sòl tan necessària que clarifiqui la normativa urbanística de la comunitat autònoma.

I tan sols una referència la facilitat dels ciutadans per obtenir informació que acumula aquesta direcció general, tant de normativa urbanística com d'informació cadastral, no, perdó, cadastral, cartogràfica concretament, i ha anunciat que via Internet es pot tenir accés a determinada informació normativa, però la pregunta és: es poden obtenir dades cartogràfiques també mitjançant Internet o està previst poder oferir aquest servei tant als ciutadans com a les institucions.

Bé i ens han quedat segurament moltes coses, intentaré en el segon torn plantejar algunes preguntes concretes sobre programes.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sra. Consellera, té deu minuts per contestar.

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

Gràcies, Sr. President, no hi ha temps il·limitat? Deman. No.

EL SR. PRESIDENT:

Els senyors consellers tenen temps il·limitat en la seva primera exposició i després tenen taxats deu minuts en el torn per contestar i cinc minuts en el torn de contrarèplica.

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

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Vull agrair la intervenció del representant del Grup Parlamentari Socialista i dir-li clarament que crec que el debat de pressuposts també és un debat polític, per ventura m'he

equivocat i només havia de venir a fer un reguitzell de números, però crec que donat el pes inversor que té la meua conselleria per a l'any que ve, doncs, més que parlar de capítol 1, capítol 2, que, a més, vostès saben que amb això no anam massa sobrats, doncs crec que era molt important parlar de per què es gasten tants de doblers en unes infraestructures. I en aquest sentit, doncs deman disculpes si no havia de ser un poc la meua intervenció, encara que jo crec que és més interessant i més constructiva per a tots els ciutadans de les Illes Balears.

Dir-li, que, bé, vostè diu amb aquesta, quan parl que (...) els doblers i els retards de les infraestructures és un retard no només d'aquests quatre anys. Efectivament, no són només d'aquests quatre anys, però també hi ha una diferència per ser justs, fa quatre anys dic, la legislatura 95-99 no existia un conveni de carreteres, per posar un exemple. En això s'ha de just, simplement i planerament i amb això no dic si haurien d'haver fet moltes més coses, ho desconec i ja en el seu moment s'hauran fet els debats dins aquest Parlament que s'havien de fer i els ciutadans hauran elegit el Govern que trobaven que havien d'elegir; però sí que hi havia, per ser just, aquesta diferència.

Dir que bàsicament del tema de carreteres, per deixar-ho clar, tema del conveni. En primer lloc s'ha de deixar clar que per a l'any que ve el ministeri té dues partides previstes, 8 milions d'euros que correspon a Eivissa-Sant Josep que és un plurianual que paga el Ministeri de Foment perquè no existien les encomanes de gestió. Per tant, ens han llevat els 40 milions d'euros que ens pertocava per a l'any 2005. I també dir que dins el pressupost general de l'Estat a l'annex setè diu: "*Remanentes de crédito incorporables en el ejercicio 2005. Podrán incorporarse a los créditos del ejercicio los remanentes que se recogen a continuación: A, B, C y en el punto D pone el del crédito 1738513D601 para inversiones que corresponden al proyecto 98170380600, convenio con la comunidad autónoma de las Islas Baleares, siempre que sea inferior al que se produce en el crédito 1738513D60*". Això què significa? Que l'anualitat del 2004, d'enguany, hi ha moltes obres, però encara nosaltres no hem pogut certificar per aquest valor perquè en l'encomana el ministeri paga quan està acabada l'obra, per la primera encomana de diguéssim, els crèdits s'incorporen en el 2005. O sigui, hi ha 48 milions d'euros que tenim garantits que s'incorporen per a l'any que ve i després el que toca haver-hi per a l'any que ve, que eren 48, només n'hi ha 8 i per pagar a més una carretera.

Amb això li vull dir que per una banda el ministeri sí que ens incorpora el crèdit actual de carreteres i no ens posa la de l'any que ve. Per això li dic que no ens posa la de l'any que ve, no perquè no estiguin ni supervisades ni hagi encomana, sinó perquè té un problema pressupostari important el Ministeri de Foment en aquest moment i ja no diguem, amb els problemes que hi ha de pactar, com té en aquest moment amb Esquerra Republicana de Catalunya que és un problema bàsicament que hi ha en aquests moments i que crec que ens està afectat per desgràcia a totes les comunitats autònomes.

Dir-li que amb això nosaltres tenim els informes de supervisió, per exemple de la ronda sud de Ciutadella i això ho reconeix la Presidenta del Consell de Menorca, per no xerrar-li de la variant de Lluçmajor, la variant d'Inca, s'Arenal-

Llucmajor, perquè eren projectes que en principi anava a licitar el ministeri, però que després dia 25 de novembre del 2003, amb el conveni del 98 i encara no existia el nou conveni, hi va haver un acord sobre normes d'aplicació al conveni de col·laboració entre el Ministeri de Foment i la comunitat autònoma de les Illes Balears i en aquest acord entre el secretari d'Estat i la consellera signat que se fa públic, el tenen en els mitjans de comunicació, no se va amagar, amb això ens donen les primeres encomanes de gestió de 4 carreteres que quadraven les anualitats del 2004 i 2005 per liquidar el conveni del 98 i d'aquestes 4 carreteres que en principi anava a licitar el ministeri, estan supervisades pel ministeri i per nosaltres, per tots dos, estan doblement supervisades aquestes. Per tant, no hi ha cap justificació i ho sap perfectament el ministeri perquè aquestes obres en concret que són les que correspon a l'any que ve no hi hagi els 48 milions d'euros i en canvi sí que ens incorporen els 48 milions d'euros de l'any 2004. Però tot això ho volem tractar dins una comissió de seguiment del conveni que pràcticament duren 9 mesos i no tenim ni data. I en aquest sentit crec que hem de lamentar aquesta situació.

Per tant, la previsió d'ingressos dels pressuposts, en primer lloc li he de dir que no me correspon a mi defensar aquest tema. O sigui jo com a Consellera d'Obres Públiques tenc un pressupost i cada vegada que se volen fer unes inversions és la Conselleria d'Hisenda la que marca, en base als pressuposts, si se poden utilitzar o no, la que marca la política d'ingressos i evident no és la meua responsabilitat. Per una banda si no hi ha crèdit me diran que no se pot fer i són ells els que marquen la política d'ingressos. Però en qualsevol cas se basa, precisament, en aquestes anualitats que encara són vigents del conveni sense consumir i en base a aquesta venda és per això que estan previstes perquè també ho recullen, almanco l'anualitat del 2004 i s'incorpora en el 2005 en el pressupost general de l'Estat.

I dir-li també que quan nosaltres volem començar totes aquestes carreteres, se varen començar amb el Govern del Partit Popular en aquell moment i no vàrem tenir cap problema, se varen licitar, se varen començar. Per desgràcia els problemes, amb excuses, jo trob que són excuses, han vengut després de les eleccions generals i han vengut el dia següent de les eleccions generals, el representant, el Sr. Antich que aquí en el Parlament deia: "no se hará las carreteras". I clar, amb aquesta prioritat el dia següent de les generals és difícil després la postura del ministeri i això enlloc de ser un tema tècnic al final és un tema polític. Aquest el problema i jo dia 14 de març quan el PP va perdre les eleccions generals no me va venir de nou, he de ser sincera i ho he de dir així. O sigui que eren unes coses esperades i que jo crec esperaven que començarien els problemes quan a la fi havíem recuperat el conveni, perquè ja dic, el dia següent, no havien passat ni 24 hores ja ens deien que no se farien les carreteres a les Illes Balears.

Quant al sistema alemany del peatge a l'ombra, o altres fórmules d'endeutament que hi pugui haver. La previsió que hi ha dins el text de la llei no és per les obres que estan en aquest moment en marxa, repetesc, aquestes se financen, estan dins el capítol 6 de la Direcció General d'Obres Públiques, se financen en base a les partides d'ingrés, en base a un conveni que l'Estat està obligat i si no paga hi haurà un contenciós administratiu. Però evidentment això funciona com a la vida privada, si un té

un conveni té dret a uns ingressos i en base a aquests ingressos fa una sèrie d'inversions. Si aquests ingressos després no se traslladen què fa aquesta persona? Acudir als tribunals. Però les obres se pagaran dins el capítol 6 de la comunitat i la resta serà un desfasament pressupostari en anys, però no un endeutament de la comunitat autònoma de les Illes Balears, encara que el conseller d'Hisenda és més expert per concretar aquestes coses que jo crec que li estic explicant, no crec que amb la precisió que pertoqui.

El sistema alemany, o peatge a l'ombra són per a aquestes obres, allà o no hi ha acord en aquest moment perquè no hem tengut oportunitat de saber si hi ha acord i sobretot les de l'illa de Menorca i Eivissa on hi ha un compromís del President amb els dos presidents, que les obres tan si hi ha acord, com si no hi ha acord se faran per part de la comunitat autònoma de les Illes Balears i que les illes menors no estaran perjudicades per aquests problemes que hi pugui haver entre el ministeri i la comunitat autònoma. Per tant, aquestes obres en principi de les illes menors, si no aconseguim que s'arregli, sortiran amb un sistema de finançament que encara, ja li dic, no li puc explicar perquè encara no estam dins aquesta fase i per això hi ha aquesta previsió.

Del descompte aeri me diu que si teníem voluntat real de què hi hagués una partida d'ingressos. És el mateix que el conveni de carreteres, o un conveni ferroviari, no podem. O sigui, el President va dir, nosaltres estam disposats a avançar els doblers, no a posar, o sigui amb els problemes pressupostaris que té aquesta comunitat autònoma no hi ha aquesta voluntat, encara que ens agradaria poder nosaltres pagar això. Però sí avançar i per què? Perquè avançar els doblers si tenim un conveni amb el Ministeri de Foment no ens causa cap perjudici quant a endeutament, és un tema de reajustament pressupostari, però després ho recuperem. I nosaltres sí que tenim la capacitat, la comunitat autònoma, de poder avançar doblers si després les recuperem i aquest mecanisme des d'un punt de vista pressupostari fan quadrar els pressuposts. Clar si nosaltres tenguéssim aquest conveni ja del 50% sí que hi hauria reflex pressupostari perquè tendríem l'altra contrapartida, la partida d'ingrés és allò que necessita el director general de pressuposts, aquí present, perquè pugui posar la partida de despesa si no, només seria partida de despesa i no ens permetria quadrar el pressupost, m'entén? Si hi hagués el conveni sí que hi seria, per tant, tot és voluntat i si pel que sigui se pogués firmar aquest conveni que pensàvem que no, però per ventura és possible, això tindrà reflex pressupostari i si no és ara perquè no hi ha temps d'aquí a desembre que se firmi aquest conveni, se faria el reajustament encara que el pressupost estigués ja aprovat, en això no hi hauria cap problema i se farien generacions de crèdit que s'haguessin de fer.

Respecte el Pla de transports, en aquestes àrees ja ho he dit, "obras son amores y no buenas razones" i això jo sé que per molt que fem, per molt que expliquem sempre hi haurà el *Sa Benita* de què no volem fer res, ens volem carregar el transport públic, el transport ferroviari. Quan s'ha duplicat la partida de capítol 4 de transport per carretera, és que mai s'havia produït en aquesta comunitat autònoma. S'ha duplicat la partida per poder finançar totes aquestes fitxes que estan contemplades dins el Pla de transports. I el mateix en el capítol 7 i el mateix

a totes les infraestructures intermodals que li hi anunciat, no és que li anunciï, algunes ja estan fetes, com la estació marítima de Ciutadella feta i inaugurada. Una altra li dic el dia que comença, l'estació marítima de Sant Antoni. Una altra que ja s'ha començat a Pollença de la marquesina que té un cost de quasi 25 milions de pessetes perquè allà estaven a la intempèrie un grup d'usuaris de transport regular molt nombrós, era una reclamació municipal i que ho hem fet i la infraestructura intermodal per excel·lència, el soterrament de les vies del tren a Palma.

Jo crec que he anunciat moltes infraestructures intermodals que estan dins el pla i que li dic, quan me diu que concreti el pressupost, idò li dic que supera el que està previst per a l'any que ve dins el Pla de transport en infraestructures intermodals. És superior, crec que està prevista ja una partida de 2 milions d'euros, l'annualitat prevista per a l'any que ve i li dic que està previst dins la conselleria, dins els Serveis Ferroviaris de Mallorca i dins Obres i Infraestructures Portuàries SA supera allò que en principi estava estam obligats a fer el Govern l'any que ve en base al Pla de transport perquè si ho podem avançar ho avançarem i és allò que crec que estam fent. I quin és l'objectiu del Pla de transport? Idò aconseguir que el 12% dels usuaris de transport públic que hi ha en aquest moment arribi en el 25%, aquest és l'objectiu, és molt baix, mai arribarem als índex que hi ha a Madrid o Barcelona, però sí que volem índex com tenen per exemple a Màlaga, o capitals semblants que estan en un 25%, aquest és l'objectiu. I com aconseguirem aquest objectiu a unes illes tan complicades com són les Balears per la seva qualitat de vida i per molts d'aspectes, si ho feim amb qualitat. Aquest tema sempre ho he tengut clar i qualitat és qualitat en freqüències, qualitat en servei, qualitat a l'usuari, en tots els sentits. I per això apostam i apostam dins el transport per carretera i apostam dins el transport ferroviari...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Consellera, l'he d'informar que ara mateix més de 12 minuts consumits, exactament el mateix temps que ha ocupat el diputat portaveu. Per tant, vagi acabant.

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

Idò breument Sr. President. Pel que fa al transport marítim entre Eivissa i Formentera, no li puc dir ara exactament, però calculam que uns 40.000 euros mensuals serà el cost d'aquest servei, tenint present que n'hi ha un que 4 mesos a l'any ja se presta i que és el de les 10 del vespre, només 4 mesos. Calculam que hi haurà uns concursos que sortiran i ara s'estan redactant el plets per part del servei de transports marítims.

Respecte a les infraestructures. La estació intermodal de Sant Antoni, vostè diu que en el port de Sant Antoni a part hi ha d'haver una reordenació del servei. Efectivament, no només a Sant Antoni a molts de ports s'han d'aprovar els seus plans directors i fer la reordenació. Però aquesta infraestructura és imprescindible, o sigui tenir a tants de passatgers durant tot l'any a l'intempèrie això sí que és el tercer món, així estan a Ciutadella i així estan a Sant Antoni per desgràcia. A Ciutadella ja no ho estan i a Sant Antoni, esperem l'estiu que ve encara

que és un poc just, esperem que l'estiu que ve ja se pugui almanco emprar encara que sigui provisionalment. No és normal que tots aquests milers de passatgers que hi ha diàriament i que estiguin a l'intempèrie esperant el vaixell per anar-se'n a Dèria, a Palma, a tots els trajectes que en aquests moments hi ha. I precisament augmentarem el nostre transport regular marítim i per tant, complirem el Pla de transports si milloram també les nostres infraestructures intermodals entre els ports marítims.

Pel que fa a la rebaixa fiscal en matèria d'habitatge. Jo tenc les dades, se varen repartir a una roda de premsa per part del conseller d'Hisenda en aquest cas, de totes les mesures fiscals no només d'habitatge, sinó tot el que suposa un cost econòmic per a la comunitat autònoma. Si vol li faré arribar aquestes mesures en allò que suposa només la davallada del 7 al 3%, són 23 milions d'euros. Les altres mesures no són tan elevades, però suposen cada una d'elles el seu petit granet d'arena per intentar rebaixar la fiscalia.

I ja només me queda la Llei del sòl. Dir que efectivament en aquest moment no està enllestida, s'està redactant i esperam l'any 2005 presentar aquest projecte de llei, s'està redactant conjuntament amb els consells insulars i el nostre compromís era dins aquesta legislatura. I després a la pregunta de si a través d'internet, a part de la informació dels plans i altres informacions, se podran obtenir dades cartogràfiques i d'ortodoxos me diuen que sí, que podrà ser així en un futur.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Sr. Boned té la paraula per 5 minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sr. President. Bé quan parlem de l'interès que té o no té el Govern balear en mantenir aquest transport públic ferroviari o no i les declaracions que es fan de si es vol enterrar o no. La veritat és molt simple, basta analitzar per damunt la proposta d'aquest pressupost 2005 per veure realment allà on està l'interès específic de transport públic a la nostra comunitat. Està molt clar que el transport públic terrestre és bàsicament carreteres, molt per damunt de qualsevol altre tipus de transport. Això està més que clar.

Quan parlava de ports, diu que és urgent la construcció d'estacions marítimes, no només al port de Sant Antoni, és cert. És urgent també la reordenació de molts de ports, diu que això és del tercer món. Sap què és del tercer món també? Del tercer món és que un vaixell per poder atracar a un port, com el de Sant Antoni per exemple i deu passar a altres, hagi prèviament de sortir el que està atracat a fora perquè pugui atracar. Això crec que també és el servei que s'ha de donar a l'usuari d'aquest tipus de transport. Per això li deia el tema de la urgència de la reordenació perquè això també és del tercer món.

Preguntes concretes sobre alguns dels programes que hi ha en pressuposts. Ens agradaria saber en el programa 511C, ordenació del territori i urbanisme, en el capítol 6 inversions

reals, hi ha una partida d'1.201.009 euros i concretament l'article 64 és d'1.168.880, pràcticament la totalitat d'aquest capítol i està destinat a despeses i inversions de caràcter immaterial. Ens agradaria conèixer quina és la distribució d'aquesta partida. En el programa 513D, infraestructures bàsiques en transport, el capítol 6 també d'inversions reals, l'article 60, inversions en nova infraestructura i béns destinats a l'ús general, que són 174,5 milions aproximadament, si aquests 174 es desglossa de projectes que empara aquests 174 milions. I en el programa 514B, gestió d'instal·lacions portuàries, també el capítol 6, aquest mateix article 60 també hi ha una partida de 2,5 milions d'euros, ens agradaria conèixer quin són els projectes concrets... Sí el capítol 6, article 60, del programa 514B. Conèixer quins projectes, gestió d'instal·lacions portuàries, la partida és de 2.524.012 euros i voldríem conèixer quins projectes en fa d'aquesta partida.

En el tema d'habitatge, no només passa en habitatge, també passa amb les inversions que fan altres empreses o ens públics. Està clar que igual que es va fer l'any passat, tota la inversió va a compte d'endeutament, així passa a l'IBAVI, hi ha un capítol 6 d'inversions reals de 41.886.000 euros i l'endeutament en préstecs és de 40.363.000 de l'IBAVI. També passa a Serveis Ferroviaris que la totalitat de la inversió de capítol 6 ve finançada mitjançant endeutament.

El que ens agradaria conèixer és que ens ha dit que la partida d'inversió té un increment d'un 14,07% de l'IBAVI quant a inversions noves, però jo crec recordar, no sé si m'equivocaré i si és així me corregiran, que la rebaixada d'aquest mateix capítol l'any 2004 va ser entorn a un 30%. Ara ens proposa un increment d'un 14%. La pregunta és, aquest increment d'un 14 recupera el volum d'inversió que hi va haver l'any 2003, després del retall del 30% del 2004? O no és així. Record també que es va fer referència a què el retall era degut a l'incompliment de les previsions d'execució d'aquest capítol en els exercicis que s'havien estat estudiant. També li preguntaré el mateix, perquè record que li vàrem comentar en aquell moment que la no execució de part d'aquestes inversions venien per obstacles administratius de terceres administracions. La pregunta és, hem de suposar que aquests obstacles, ara que les administracions són del mateix color polític, no existeixen i per tant, serà fàcil l'execució del 100% de les propostes i la pregunta és, a 2004 l'IBAVI executarà el 100% de la previsió de capítol 6? I si consegüentment si a 2005 tenen la previsió de poder executar al 100% les previsions que han col·locat en pressupost?

I per acabar sobre el tema de carreteres, dir-li que... Efectivament i vostè mateixa ho ha dit, és un problema polític i més valdria que fossin problemes tècnics perquè tenen una solució molt més simple. Els temes polítiques de vegades depenen de voluntats, no d'una, sinó de dues parts i no sempre és fàcil que coincideixin les voluntats, però no me sembla de rebut llançar tan sols la pedra al terrat d'un dels costats, quan sincerament tenim seriosos dubtes de què existeixi aquesta voluntat de negociar, com ha dit, els projectes que no havien estat licitats o iniciats i que és realment l'interès en què es produeixi urgentment la reunió d'aquesta comissió mixta per tractar la possible revisió de tots aquests projectes, existeixi o no, entre altres coses perquè segons pareix i sinó també em podran corregir, des del ministeri si vénen arribant a la

conselleria escrits o informes entorn als projectes que varen ser presentats a Madrid, fent recomanacions fins i tot per adscripcions i que si no m'equivoc, no són contestades per part de la conselleria. No sé si això és una prova de la voluntat real de negociar o si és ben bé una prova de tot el contrari. Per això ens ha de permetre que dubtem de què existeixi aquesta voluntat i que si no hi ha clara intenció d'anar a una situació de victimisme i com ja s'ha anunciat, fins i tot per part del conseller d'Hisenda, la previsió de futur sigui reclamar en propers exercicis un deute històric que es vagi acumulant entorn a això.

Quant a la previsió d'aportació d'ingrés de l'Estat entorn al conveni és el que vostès fan. Vostè m'ha dit que del conveni del 98 hi havia 48 milions de 2004 i 48 més del 2005, del qual només se n'aportaven 8 en aquest darrer. Podríem entendre que reclamés els 40 restants, que evidentment hi haurà la discrepància entre si els incompliments existeixen o no per un costa i per l'altre. Bé, és un debat que s'haurà de tenir i vostè ja ha anunciat que si és necessari anar als tribunals s'hi anirà. Però el que no entenem és que si suma 48 amb 48 encara està molt lluny de 150, com es fa la proposta de 150? Per què es preveu un ingrés de 180? Vostè ho ha dit, els romanents ens durien com a màxim a aquesta suma del dos 48, el 150 com hi arriba? No ho ha comentat, ni ha contestat. Ens agradaria a veure exactament quina és la previsió d'aquest, perquè si vostès pretenen reclamar en el ministeri, està clar que l'anualitat prevista per al 2005 és la que hi havia en el conveni del 2008, vostè ho ha dit, en el 2004 la primera aportació és per al 2006. I que es reclami com a ingrés necessari d'aquest conveni les anualitats a cada exercici podrà vostè reclamar la que hi ha previst en el conveni perquè és allò que utilitza vostè com a excusa d'ingrés, però reclamar per al primer exercici, que a més no hi ha previst ingrés una quantitat que supera en molt, en una, o dos, o tres anualitats, ens ho hauran d'explicar això...

EL SR. PRESIDENT:

Acabi. Té el temps molt consumit.

EL SR. BONED I ROIG:

Res més, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Sra. Consellera té vostè la paraula també per 5 minuts.

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

Gràcies, Sr. President. Idò en 5 minuts no sé si podré contestar tots els aspectes al diputat...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Consellera, és el temps que hi ha fixat en el Reglament. De totes maneres aquest president sempre en les compareixences de consellers ha volgut ser generós amb la divisió del temps, sobretot perquè puguin contestar precisament

allò que li demanen els diputats. Però es centrin en contestar allò que demanen els diputats i no en altres coses que aquesta presidència si fos rigorós moltes vegades els hauria de cridar a la qüestió i no ho fa. Per tant, té 5 minuts i amb la generositat d'aquesta presidència segur que tindrà temps de contestar.

Gràcies.

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

Gràcies, Sr. President. Més que res és perquè el diputat ha plantejat moltes coses noves que no s'han plantejat a la primera intervenció i tenc ganes de poder contestar tots els aspectes i si no és possible ja li contestaré per altres vies.

Bé respecte que la nostra aposta són les carreteres i el transport per carretera. El transport públic per carretera és una aposta important, això li ho he de dir. Que se facin carreteres no només és per a l'usuari privat, el transport públic per carretera hi surt guanyant, això li ho puc assegurar. I es tanta prioritat que se duplica la partida de capítol 4 per subvencionar i augmenta un 75% el capítol 7. I el mateix li he de dir del transport ferroviari, el major pressupost de la història. Però bé, ja li dic en transport públic "*obras son amores no buenas razones*". En el tren se va dir que no tornaria a obrir mai més el tren a Manacor i el tren a Manacor està en perfecte funcionament. Se va dir també, o s'ha dit, que amb el soterrament ja no hi haurà ningú al tren, a mi el que m'interessa en el fons és l'usuari i jo crec que l'usuari estarà en tot moment ben atès i la resta, aquest *Sa Benita* que supòs que tindrà tota la legislatura i tot perquè faig carreteres, però bé, s'assumeix.

De Sant Antoni de si per entrar un vaixell n'ha de sortir un altre. Idè efectivament tenim problemes dins el transport regular però problemes per exemple també el tenim en el port de Ciutadella, que quan gira un vaixell realment quasi és un miracle moltes vegades i això se vol solucionar per part del Govern, en el cas de Sant Antoni no li puc dir si hi ha solució o no. En el cas de Ciutadella per exemple sí i crec que Ciutadella mereix un dic exterior i estam disposats a posar els doblers, el que passa és que vostès a Menorca no hi estan d'acord, estan en contra, per impacte ambiental o pel que sigui, però no ho volen. Vull dir que aquí s'ha de conèixer la realitat i nosaltres si el ministeri ens fa l'adscripció farem el dic, si el Ministeri de Medi Ambient no ens fa l'adscripció no el podem fer aquesta legislatura i ja dic, crec que seria un error històric no aprofitar els materials de Cala en Busquets, perquè Cala en Busquets sí que és competència nostra i sí que sortirà endavant.

Respecte a partides que vostè m'ha dit, la partida d'inversió immaterial de la Direcció General d'Ordenació del Territori d'1,1 milions d'euros, comprenen el conveni amb la Universitat, que ja li he dit que vàrem firmar fa 1 mes amb el rector, els estudis territorials poblacionals estructurals per a superfície d'habitatge, renda i sòl vacant. Dir que aquests estudis territorials no seran una foto fixa com fins ara, sinó que s'elaboraran per poder actualitzar-les a 31 de desembre de cada any i aquests estudis són fonamentals pel planejament territorial urbanístic. En tercer lloc comprèn l'elaboració de cartografia i sistemes d'informació geogràfica SIC. I en quart lloc els

sistemes d'interoperativitat de tots els SIC i que bàsicament són la infraestructura de dades especials. Aquesta és la informació que me passen.

Crec que m'ha demanat els plurianuals del capítol 6 d'obres públiques, o sigui de les carreteres, no? Jo ara no li puc dir, sí que li puc dir que segur se paguen, en concret està segur la variant de Lluçmajor, s'Arenal-Lluçmajor, variant d'Inca, ronda sud de Ciutadella, Inca-Sa Pobla, Palmanova-Peguera, tercer carril d'Inca, estarà la Universitat, està també la segona ronda d'Eivissa. És a dir, tots els projectes que comencem, o que estiguin en marxa i no han acabat o comencen, enguany o l'any que ve té una part de plurianual més gran o més petita, segons si és obra, per exemple, la zona de Lluçmajor deu tenir un gruix important o ronda sud de Ciutadella perquè acaba l'obra l'any que ve, o el tercer carril d'Inca. La Universitat en tindrà una més petita perquè la Universitat començarà abans de Nadal, però per ventura no serà tot el gruix i ja li puc enviar les anualitats concretes que tenen cada plurianual de cada infraestructura viària.

Respecte el programa de ports, dir bàsicament del capítol 6 que me diuen que està la liquidació d'obres portuàries en marxa i bàsicament les obres de manteniment de ports. La partida d'inversions en ports davalla un poc perquè hem posat en marxa, se va crear l'anterior legislatura, l'empresa Obres i Infraestructures Portuàries SA i ara aquesta empresa és inversora i Ports bàsicament conserva el manteniment dels ports, jardineria, fems, el que sigui, il·luminació. I les inversions, i aquí sí hi ha un augment important, perquè Obres i Infraestructures Portuàries tindrà un pressupost de 12 milions d'euros i que mai havia tengut tanta inversió en matèria de ports i la direcció general resta per liquidacions d'obres que han acabat i el manteniment dels ports.

L'IBAVI no és endeutament. És a dir, així com SFM o Obres i Infraestructures Portuàries sí que és endeutament de la comunitat, l'IBAVI, encara que figuri com endeutament, sempre va recuperant els doblers amb un règim de..., quan ven els habitatges, amb les hipoteques, etc., i si s'hi fixa no hi ha ni aval per part de la comunitat autònoma ni cap aportació per part de la conselleria perquè s'està autofinançant. Això no vol dir que l'IBAVI cada any no tengui un dèficit històric i que des de sempre l'IBAVI reclama que l'Administració hauria de finançar part d'aquest dèficit que se li origina en determinades promocions precisament per l'encariment del sòl, però en principi sobrevivim com fins ara s'ha sobreviscut i s'està autofinançant constantment.

Dir si amb aquests pressuposts s'està recuperant el que vàrem davallar, no es tracta ni de davallar ni de pujar, és a dir, a l'IBAVI hi podem posar els doblers que vulguem, si volem. Pressupostar, com que s'autofinança jo puc dir que l'any que ve es gastaran 120 milions d'euros, o sigui, coses que no són reals perquè no hi ha ni el sòl ni la capacitat de gestió per fer això. Per tant el que jo com a consellera vaig dir a la intervenció passada del pressupost passat és que no trobava lògic posar unes quantitats que tanmateix el grau d'execució no és que sigui d'un 90 o un 80%, estava en un 20% i clar, presentar un pressupost i després executar-ne un 20%, idè és molt maco, podria continuar fent el mateix o intentar minorar la realitat del que creim que és l'IBAVI. Amb això no volem comparar ni no,

o sigui la realitat de l'IBAVI és el sòl que té l'IBAVI, que és un problema, i després la capacitat de gestió dels habitatges que anam entregant, que estan totes en marxa a tots els sòls que tenim disponibles; això li ho puc assegurar com també vostès feien tot l'esforç possible.

Que hi ha un problema de sòl és generalitzat a totes les illes i en el cas de Palma els problemes que hi havia s'han resolt des d'una perspectiva: que ara aquests solars han passat per tot el que és la façana marítima de Palma; efectivament ja no són de l'IBAVI, a canvi d'un conveni que hem aconseguit amb l'Ajuntament de Palma que ens ha cedit solars propis que podrem començar ja, però altres que estan pendents d'execució de plans urbanístics que no seran encara una realitat. O sigui, hem compensat bé i a més no amb grans promocions, sinó petites promocions, que és el que volem que siguin les VPO; és el millor per a nosaltres en la mesura del possible, perquè és millor no actuacions tan grosses en un punt que pot ser per ventura després crear certs problemes veïnals o no, sinó en petites actuacions. Hem arreglat aquest problema però això no significarà que podrem executar totes aquests sòls que ens ha donat l'Ajuntament de Palma l'any que ve perquè no estaran encara a disposició de l'Institut Balear d'Habitatge.

I ja per acabar amb el tema de carreteres i la voluntat política o no voluntat política. Jo l'únic que vull dir és que nosaltres creim que la comissió de seguiment del conveni de carreteres no té cap justificació perquè no es convoqui; ens vàrem dir el juliol que seria el setembre, ho hem demanat en aquest parlament i la realitat és que no s'ha convocat, i crec sincerament que és una pena. Nosaltres el juliol que vàrem tenir, no amb la ministra, després amb el secretari d'estat, vàrem deixar ben clars els nostres termes de negociacions, i en aquest cas les obres començades o en licitació nosaltres no estàvem disposats, o sigui, nosaltres continuàvem endavant, i si el ministeri idò s'escuda en el fet que no hi ha informes de supervisió, que ens corresponen a nosaltres, perquè vostè varen rebutjar, i ens va estranyar, en el debat de l'estat de l'autonomia que tenguéssim el mateix règim de supervisió de projectes que Canàries. Per què? Perquè a Canàries, amb la mateixa redacció del conveni de carreteres, supervisa la comunitat autònoma, i vostès varen votar en el ple que no, que nosaltres no podem tenir el mateix règim de supervisió que les Illes Canàries i tenim la mateixa redacció escrita. Per què vostès varen votar que no podem tenir el mateix règim de supervisió que les Illes Canàries si està exactament?, perquè aquesta és la situació, que Canàries té la supervisió de les obres quan té l'encomana de gestió, i perquè a més forma part del tràmit de la licitació d'obres públiques.

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Consellera, no només du quasi 10 minuts consumits en lloc de 5, sinó que, sentint-ho molt, li he de fer observar que està explicant una qüestió que té poc a veure amb el tema que s'està debatent, que és el seu pressupost. Per tant faci el favor de concloure la seva intervenció.

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

Idò conclou. Tenim molta voluntat política de negociar amb l'Administració de l'Estat, entre d'altres coses perquè som més conscients a les Illes Balears que som ben petits davant Espanya, i tenim tota la voluntat per al bé dels ciutadans de les Illes Balears.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera. I ara en nom del Grup Parlamentari Popular té la paraula el Sr. Font i Rosselló.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. Seré molt breu. Primer de tot, com han fet els altres grups, vull agrair la completíssima i exhaustiva exposició que ens ha fet la consellera dels pressupostos de l'any 2005, juntament amb les empreses públiques vinculades.

La veritat és que ens encanta venir a aquestes comissions, no?, perquè realment la seva conselleria s'ha convertit en el paradigma de l'eficàcia i, per tant, no queda si no donar-li, de part del Grup Parlamentari Popular, la més sincera enhorabona per la magnífica gestió realitzada durant l'any 2004. No crec exagerar si dic que vostè és la consellera estrella d'aquest govern, i ho és per la seva claredat, per la seva gestió...

(Remor de veus)

...per la seva contundència, per la seva convicció, pel seu coratge i per la seva defensa dels interessos dels ciutadans de les Illes Balears davant aquests meticulosos sobrevinguts del Partit Socialista Obrer Espanyol. Dic sobrevinguts perquè com han canviat els temps: de passar de projectes sense informes d'impacte mediambiental o a treure enginyers desafectes perquè no subordinaven els criteris tècnics o polítics als tècnics, hem passat a aquesta meticulositat a l'hora d'acordar aquest tipus de convenis. Per tant vostè sí que demostra una autèntica consellera d'Obres Públiques que convenç amb fets i no amb anuncis de cara a la galeria.

També vull traslladar l'enhorabona a la feina que estan fent els actuals responsables que vostè ha triat, dels alts càrrecs de confiança dels quals vostè se n'ha pogut envoltar. Per tant la meva enhorabona i de part meva per part del Grup Parlamentari Popular. És ver que cada dia que compareix en aquest parlament ens impressiona per la quantitat de projectes en marxa, i això és incontestable, en execució, en licitació que vostè, en un any i mig, ha estat capaç de posar en marxa. Vostè utilitza el llenguatge més persuasiu: el llenguatge dels fets. Rebi per tant la nostra més sincera enhorabona.

I discrep d'aquells que diuen que no s'ha de mirar enrere. Jo crec que enrere sí hi ha de mirar, però per fer el contrari del que feren durant aquests darrers quatre anys.

Per la nostra banda res més. Només li faré una petita pregunta per la...; repassant el pressupost per posar en marxa el primer pla director sectorial de transports es parla de consorcis insulars de transport. M'agradaria que em contestàs a la

pregunta en què consistiran aquests consorcis insulars. Per la meua banda res més. Només una vegada més felicitar-la per la seva gran gestió que ha fet l'any 2004, i evidentment comptarà amb el suport del Grup Parlamentari Popular de cara a aprovar els pressupostos de l'any 2005.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Font. Sra. Consellera, té vostè la paraula.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, Sr. Portaveu del Grup Parlamentari Popular, crec que ha pesat també bastant l'amistat i li vull agrair les seves paraules i el que vostè ha dit: agrair la feina també en conjunt, la feina que fa tot el meu equip, perquè sense ells evidentment idò no seria possible, i li puc assegurar que fan molta feina i intentam que sigui el més cohesionada i unida possible.

Respecte als consorcis insulars de transports estam ja preparant un projecte de llei que esper tenir un esborrany a principis de l'any que ve. Bàsicament és l'eina per poder fer tota la integració tarifària i, a part de la integració tarifària, marcar les línies d'inversió de transports, etc., que s'hagin de fer a cadascuna de les illes. Realment les illes menors, que tenen la competència en matèria de gestió de transports, ho tenen realment més senzill, perquè crec que a Menorca tenen tres concessionaris, que és l'estat ideal que preveu el Pla de transports, i Eivissa crec que té quatre concessionaris i en teoria, en puritat del Pla de transport, convendria que només en tengués tres, però en qualsevol cas la seva possibilitat de fer un integració tarifària al tenir un nombre de concessionaris correcte segons el Pla de transports fa que la feina pugui ser més fàcil i que realment fins i tot ells, per acord de plenari, si volen, del consell insular, idò poden crear directament aquest consorci i no necessiten en principi cap legislació.

Per tant nosaltres la legislació que nosaltres feim en principi la dirigim a l'illa de Mallorca, que és on tenim competències, i saben, tant un consell com l'altre, que si volen que també dins aquesta llei aprofitar i que hi estiguin els seus consorcis regulats amb rang de llei ho poden fer, i si no ells directament amb l'acord plenari els poden crear. Per tant veurem si només afectarà Mallorca o també les altres illes; serà decisió dels responsables i competent la matèria de transport de cada illa.

Respecte a l'illa de Mallorca volem aprovar aquest consorci. Aquest consorci suposa integrar les administracions, en primer lloc, que fan feina en matèria de transports a l'illa de Mallorca, que en aquest moment hem de recordar que només són dues: l'Ajuntament de Palma amb el seu transport urbà..., bàsicament són dues, eh?, no sé si qualche ajuntament té qualche cosa, però en principi és el Govern, que subvenciona el transport regular per carretera i té els Serveis Ferroviaris de Mallorca, i l'Ajuntament de Palma amb tot el seu transport urbà. Però, a part, en el consorci s'integren totes les altres administracions, tots els ajuntaments, hi participa normalment

també l'Administració de l'Estat, i hi participen els concessionaris i els agents socials.

Aquesta participació evidentment depèn de l'aportació econòmica que es fa o no es fa, i tal vegada el més senzill és aprovar la llei en si, que és el que volem fer, però és més complicat realment posar en funcionament tota aquesta integració, perquè es necessiten uns estudis de compensació econòmica entre els concessionaris, es necessiten reordenar les concessions, es necessita una unificació informàtica, i aquesta part de posar-ho en marxa tal vegada és més complicada en si que crear el consorci, que ho farem perquè hem de començar, i és el que tenim previst, a veure si podem ja començar almanco amb la creació del consorci mentre feim feina en tota aquesta integració l'any que ve.

I aclarit aquest tema els vull dir que vull agrair les seves paraules i dir-los que la nostra feina no seria possible -li ho assegure sense l'ànim i el suport del Grup Parlamentari Popular, on hem tengut moments complicats per posar en marxa aquestes infraestructures, que en aquest moment jo crec que ja són l'evidència que anàvem pel bon camí, i ja dic, sense el suport i l'ajuda del Grup Parlamentari Popular no hagués estat possible presentar el pressupost que presentam a aquesta cambra.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera.

Conclòs el debat volem agrair, per suposat, la presència de la Sra. Consellera, les seves explicacions. També agrair la presència dels alts càrrecs que l'han acompanyada i moltes gràcies a tots.

S'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 8
07001 PALMA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma