



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 2006

Núm. 67

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

Sessió celebrada dia 8 de novembre del 2006, a les 11.30 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 2007 (RGE núm. 8953/06).

1594

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats, donarem començament a la sessió d'aquesta comissió i a la compareixença de la Sra. Consellera. En primer lloc he de demanar si es produeixen substitucions.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sí, Sr. President. Maria Antònia Vadell substitueix Antoni Alorda.

LA SRA. CAMPS I ORFILA:

Sí, Sr. President. Maria José Camps substitueix Andreu Crespi.

EL SR. PRESIDENT:

Falta el micròfon. Li poden acostar un micròfon, per favor?

(Intervenció inaudible)

La Sra. Rosselló substitueix el Sr. Ramon.

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 2007 (RGE núm. 8953/06).

Idò no havent-hi més substitucions passam a la compareixença de l'Hble. Sra. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports per tal d'explicar els pressuposts de la seva conselleria per a l'any 2007. Assisteix l'Hble. Sra. Consellera acompanyada dels següents alts càrrecs de la seva conselleria: l'Il·lma. Sra. Concepció Sartorio Acosta, secretària general; l'Il·lm. Sr. Carlos Jover Jaume, director general d'Obres Públiques i Transports; l'Il·lm. Sr. Jaume Massot Sureda, director general d'Ordenació del Territori; l'Il·lma. Sra. Isabel Borrego Cortés, directora general d'Arquitectura i Habitatge; l'Il·lma. Sra. Mónica Pozuelo Domínguez, vicepresidenta de Ports de les Illes Balears; Sr. Pau Nadal Terrades, gerent del Consorci de Transports; Sr. Rafel Pons Vidal, gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca; Sr. Segismundo Morey Ramon, gerent de l'IBAVI; Sr. Francisco Gual Salvà, gerent de SITIBSA; i el Sr. Pedro Iturbide Servera, gerent de Ports de les Illes Balears. Moltes gràcies per la seva assistència; siguin benvinguts a aquesta comissió.

I per fer l'exposició, la primera exposició dels pressuposts de la seva conselleria, té la paraula la Sra. Consellera sense limitació de temps en aquesta primera intervenció.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, el darrer pressupost d'aquesta legislatura d'una conselleria eminentment inversora com és la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports és un pressupost coherent, amb un equip de feina

que ha assolit els seus objectius d'haver fet la gran major part d'inversió que s'havia compromès al principi de la legislatura i, per tant, per a l'exercici 2007 el pressupost global de la conselleria i les seves empreses públiques ascendeix a 312.490.685 euros, la qual cosa suposa una variació a la baixa del 24,82% respecte de l'exercici anterior, descens que s'accentua molt més si ens centram en el capítol d'inversions, on la davallada és d'un 44,99%, i que obeeix evidentment al fet que la gran major part d'inversions viàries està finalitzada, com també estan en procés de finalització el soterrament i el metro.

L'única gran inversió pendent íntegrament d'execució i pressupostada, per tant, per a l'any que ve és el dic exterior de Ciutadella, a part, evidentment, de continuar amb la inversió portuària i evidentment també ferroviària que contínuament han de figurar en els respectius plans d'inversions.

En canvi, i en contrapartida, aquests pressuposts són els primers pressuposts que contemplen el Consorci de Transports de Mallorca, la integració tarifària de transports, la posada en funcionament de l'estació intermodal i la posada en marxa de la primera línia metropolitana de les Illes Balears. I ho feim amb una inversió en aquest cas de despesa corrent d'explotació, històrica en els pressuposts de les Illes Balears. El Consorci de Transports, amb un pressupost totalment nou de 5,7 milions d'euros, i Serveis Ferroviaris de Mallorca, amb un augment de 2 milions d'euros en capítol 1 i un augment en el capítol 2 de 8 milions d'euros, és a dir, en total 10 milions d'euros en despesa corrent, ho és perquè l'explotació i la posada en funcionament de la intermodalitat i el metro sigui de qualitat i el més satisfactòria possible. Feim, per tant, un esforç pressupostari perquè així ho sigui.

L'habitatge també destaca en aquest pressupost, amb una pujada a la partida d'ajuts d'un 10,99%; un total de 1.029 habitatges de promoció pública en el pressupost de l'IBAVI, 649 en règim de compravenda i 380 en règim de lloguer; la previsió de tramitació i aval de 6.000 Hipoteques Joves, o la compra de sòl pressupostada en 13 milions d'euros.

I ja per acabar amb aquesta introducció podríem destacar que també són els primers pressuposts en què ja no figuren la Direcció General de Ports ni l'empresa d'infraestructures i obres portuàries per donar pas a l'entitat Ports de les Illes Balears creada per la Llei 10/2005, de ports.

A continuació, per tant, pas a detallar-los el pressupost de les distintes direccions generals de la secció 17, Conselleria d'Obres Públiques, és a dir, la Secretaria General Tècnica, la Direcció General d'Obres Públiques i Transports, la Direcció General d'Habitatge i la Direcció General d'Ordenació del Territori, per després passar a les empreses públiques: Serveis Ferroviaris de Mallorca, Institut Balear de l'Habitatge, SITIBSA, Ports i Consorci de Transports de Mallorca.

Començam per la Secretaria General Tècnica, i molt breument té un pressupost de 8 milions d'euros, un 9% més que l'any passat, i bàsicament conté les mateixes partides que l'any passat, destinades als serveis generals de la conselleria, és a dir, el Departament Jurídic, de personal, i els serveis de gestió econòmica i generals. Els seus pressuposts contenen també les transferències de les anualitats destinades al Consorci dels

Penya-segats de Maó i les subvencions del Pla 10 de construccions de vies municipals. En relació a l'increment previst d'aquest departament ve motivat perquè, a l'haver desaparegut la Direcció General de Ports, la Secretaria conté les partides de transferències per amortització i pagament d'interessos dels préstecs de Ports de les Illes Balears.

La Direcció General d'Obres Públiques i Transport té assignat per a l'any que ve un pressupost de 101 milions d'euros, la qual cosa representa un pes específic del 76% sobre el pressupost total de la conselleria. En termes comparatius globals el pressupost destinat a aquesta direcció general ha disminuït un 16,67% respecte de l'any passat. Aquesta variació a la baixa, com he dit, és conseqüència de l'avanç de l'execució de les obres viàries que estan pràcticament enllestides. Concretament de les 13 vies ràpides dintre del conveni signat entre el Ministeri de Foment i el Govern de les Illes Balears i que varen ser objecte d'encomana de gestió, ja han estat posades en funcionament les següents: durant l'exercici 2005, la variant de Lluçmajor, Arenal-Lluçmajor, tercer carril de l'autopista d'Inca, variant d'Inca, variant de Manacor i variant de Sant Llorenç; i durant enguany ja han estat inaugurats el desdoblament Inca-Sa Pobla i la ronda sud de Ciutadella. Així mateix abans que acabi enguany està previst que siguin inaugurades la variant de Son Ferriol, el desdoblament de la segona ronda d'Eivissa i l'accés a la Universitat. I també entre finals d'enguany i principis del 2007 estan prevists l'autovia Palmanova-Peguera i el túnel de Sa Mola del Port de Sóller. Així les dues infraestructures viàries que ens quedarien pendents per a l'any 2007 són l'accés a l'aeroport d'Eivissa i la carretera d'Eivissa a Sant Antoni, el desdoblament, encara que es preveu posar en funcionament part de les mateixes abans que acabi enguany i, de fet, d'Eivissa a Sant Antoni distints trams ja han estat posats en funcionament. És aquesta, per tant, la partida prevista de carreteres per a l'any que ve, que ja és una quantitat molt petita.

Quant a les col·laboracions amb els consells insulars en matèria de carreteres, fruit dels convenis signats en desenvolupament de la Llei d'atribució de competències als consells insulars en matèria de carreteres i camins, tenim les anualitats corresponents, que són 7,5 milions d'euros per al Consell Insular de Mallorca, i 1,4 milions d'euros per al Consell d'Eivissa i Formentera i 1,4 milions d'euros per al Consell de Menorca.

Però aquesta direcció general sí té un increment molt important en matèria de transport públic, ja que inclou la transferència en capítol 4 i en capítol 7 al Consorci de Transport de Mallorca, i conté a més un augment molt important de transferència als Serveis Ferroviaris de Mallorca en capítol 4 per la posada en funcionament de la primera línia de metro i de l'estació intermodal.

Així trobam per al Consorci de Transport de Mallorca en capítol 4 un total de 3 milions d'euros a transferir, i en capítol 7 1,7 milions d'euros, és a dir, un total de 4,7 milions d'euros és l'aportació pròpia del Govern de les Illes Balears per primera vegada a la posada en funcionament de la integració tarifària, i crec que és una aposta clara i rotunda per un transport públic modern i de qualitat. Si afegim ja que l'any passat aquest mateix programa pressupostari va pujar amb la

partida de contractes programa, que ens ha permès posar en marxa l'autobús més tren de tota la comarca de Manacor, més tota l'ordenació dels autobusos de les badies de Lluçmajor, més la tornada de l'EMT a Illetes amb la reordenació de la concessió de Calvià i Andratx, més l'autobús més tren de Maria i Ariany o la línia de Campos-Sa Ràpita, crec que el Pla director sectorial s'està complint i ens queda ara la culminació de la integració tarifària, per la qual cosa ja tenim el consorci, tenim també les màquines expenedores que s'estan instal·lant, tenim també la cambra de compensació, i ara tendrem els doblers, que els puc assegurar que no són sempre fàcils d'aconseguir perquè no són inversions, que un cop fetes desapareixen dels pressuposts, sinó que és despesa corrent que un cop incorporada al pressupost queda definitivament.

Però és evident que el concepte del transport públic com a servei públic anirà, evidentment, unit cada vegada més com un servei en creixement dins el pressupost de la comunitat autònoma si apostam precisament per la seva qualitat i modernitat, i crec que aquest pressupost per a l'any que ve així ho consolida i ho deixa per a futurs pressuposts. En aquest sentit, malgrat no figuri ni un cèntim d'euro en el proper pressupost de l'Estat en transport públic, en canvi a nivell de la comunitat de la comunitat autònoma mai no s'havia fet tant ni s'havia apostat tant pel transport públic tant terrestre com ferroviari a les Illes Balears. Ara ja dic que ho consolidam pressupostàriament en despesa corrent, que és molt més important fins i tot que la inversora, perquè vostès saben que és molt més difícil per a un govern treure doblers per capítol 1 i 2.

I a part del consorci ho feim també a Serveis Ferroviaris de Mallorca. La Direcció General de Transports contempla una transferència en capítol 4 per a Serveis Ferroviaris de Mallorca de 30 milions d'euros, 10 més que l'any passat, destinats a la posada en marxa dels nous serveis de metro i de l'autèntica intermodalitat de tren més metro més autobús més cotxe que volem en el centre de la nostra ciutat.

Però deixant de banda el transport terrestre, també en aquest programa pressupostari consten les partides corresponents al transport marítim interinsular i als projectes d'inversió relatius a la Mesa del transport aeri i la Mesa de la cogestió aeroportuària.

Quant al transport marítim hem de destacar que l'augment dels descomptes dels residents, que en compliment de la proposició no de llei que instava el Govern de la nació a aplicar als ciutadans residents a les Illes Balears un increment progressiu de la subvenció en les tarifes dels serveis marítims i aeris a partir de l'1 de gener del 2007 se situarà, com vostès saben, en un 50% el nivell de la subvenció; així doncs d'incrementa el 50% el percentatge vigent de la reducció en les tarifes tant del transport aeri com també del marítim per a viatges realitzats entre la comunitat autònoma i la resta del territori nacional, i s'incrementa al 50% la reducció de les tarifes de transport marítim interinsular i al 89% per als residents a Formentera en els trajectes entre les illes d'Eivissa i Formentera, i en aquest augment evidentment és copartícip la comunitat autònoma en el marítim interinsular entre Eivissa i Formentera, que quedarà en un 89% i està en els pressuposts propers de la comunitat autònoma. També he de destacar que

es continuarà cobrint el servei de les 6 del matí i de les 21,30 del vespre a la ruta Eivissa-Formentera amb la finalitat de garantir aquest trajecte durant tot l'any i que està pressupostat també, per tant, per a l'any que ve, i cal dir que 7.698 persones varen utilitzar aquest trajecte durant l'any 2005, i aquest any 2006 duim 9.558 persones.

I pel que fa al transport aeri, que tenim els projectes d'inversió de la Mesa de transport aeri i de la Mesa de cogestió, vostès saben que darrerament hem presentat, i ho ha presentat el president en el darrer debat de l'estat de la comunitat autònoma, l'estudi de la viabilitat econòmica d'un nou model de transport aeri interbalear a realitzar amb avions regionals que va ser encarregat pel Foment de Turisme de Mallorca, precisament perquè creim que és un model que beneficiaria els ciutadans de les Illes Balears, no només als de la Unió Europea, sinó també que afectaria a tots, fins i tot els residents que no siguin de la Unió Europea, per tant els immigrants. Els avantatges també suposarien un increment de freqüències diàries d'un 12,5% perquè suposarien dues freqüències més i, a part, una cobertura millor dels intervals horaris d'especial protecció establerts a la declaració de servei públic entre les 7 i les 9 del matí i a l'última hora del dia. És a dir, pretenem substituir el sistema de descompte aeri per una transferència de la partida de 18,7 milions d'euros que està pressupostada en el pressupost general de l'Estat per a l'exercici 2007, una transferència que aniria evidentment a càrrec del pressupost de la comunitat autònoma i suposaria així la reducció de les tarifes aèries a 27,50 euros.

Tenim prevista la reunió, ens han convocat ja a la comissió mixta per al proper dimecres dia 15 a Madrid, i hem convocat Mesa del transport aeri dilluns que ve, encara que la Mesa del transport aeri ja per unanimitat va acceptar per unanimitat aquesta sol·licitud d'aquesta transferència de partida. Tenim també suport en aquest sentit del Consell de Menorca, a part que a la Mesa del transport aeri hi ha tots els col·lectius, els sindicats, els empresaris, les cambres de comerç, els consells insulars i també fins i tot a nivell..., també el secretari general del PSOE va determinar que seria bona aquesta implantació i així ho pareix. Esperam idò que a la propera comissió mixta puguem assolir aquest avantatge que suposaria i que assumiria el risc la comunitat autònoma. L'únic que esperam és aquesta transferència d'aquesta partida per nosaltres poder posar en marxa aquest sistema que creim que seria molt beneficiós per a tots els ciutadans de les Illes Balears i que no suposaria més cost per a l'Administració de l'Estat.

I passam ara la Direcció General d'Habitatge. Amb un pressupost de 14,8 milions d'euros suposa l'11% del total de la conselleria, i en termes comparatius el pressupost d'aquesta direcció general per a l'any que ve representa un increment d'un 11,22% respecte de l'exercici anterior.

Com a fet destacat hem de celebrar la gran acollida que ha tengut després d'un any la Hipoteca Jove, una de les iniciatives més importants posades en marxa per aquesta conselleria, l'objecte de la qual és facilitar l'accés dels joves a un habitatge digne i afavorir la seva entrada dins la roda del mercat immobiliari. A data d'avui el nombre d'hipoteques registrades és de 5.382, de les quals 2.254 ja estan avalades pel Govern. La distribució per illes els record que és la següent: a Mallorca

n'hem concedit 1.590, a Menorca 220, a Eivissa 433 i a Formentera 11. Però a part d'aquestes ajudes són moltes les línies d'ajuts que es tramiten des de la direcció general d'acord amb el Decret 90/2005, pel qual es va aprovar el Pla Jove d'habitatge i les ajudes per a la promoció i l'accés a l'habitatge de les Illes Balears 2005-2008, decret que va ser modificat pel Decret 27/2006, de 24 de març, per donar entrada a les ajudes per primera vegada als immigrants.

He de dir que a nivell pressupostari el programa d'ajuts augmenta un 10,99% respecte de l'any passat, la qual cosa s'explica per un increment de quasi 1 milió d'euros, 900.000 euros, a la partida destinada a aquests ajuts -rehabilitació, ajudes a l'entrada, lloguers, etc., etc.-, si bé no hem d'oblidar que és una partida ampliable i que en qualsevol cas aquesta quantitat serà àmpliament superada com ho ha estat en tots els exercicis. Sí vull aprofitar per dir, perquè quan jo vaig entrar al Govern no m'ho vaig trobar així, és que no hi ha cap retard en els pagaments de subvencions, anam absolutament al dia, no deixam expedients als calaixos, i de fet en el compliment d'objectius del Pla nacional d'habitatge som una de les millors comunitats autònomes d'Espanya, en paraules del Ministeri de l'Habitatge.

Però les ajudes en habitatge també tenen traducció en les mesures de caràcter fiscal, que no tan sols es mantenen totes per a l'any 2007 tant a l'impost sobre la renda com a l'impost de successions i donacions, com a l'impost de transmissions patrimonials i actes jurídics documentals, sinó que en aquest darrer impost la Llei d'acompanyament per a l'any que ve introdueix una novetat que millora la fiscalitat. Vostès saben que fa dos anys vàrem reduir per a joves discapacitats i famílies nombroses l'impost de transmissions un 57%, és a dir, al vàrem davallar d'un 7 a un 3%, però el vàrem fer en quatre anys, és a dir, el jove pagava un 7% i després havia de demanar la devolució un punt cada any. Idò ara directament, a partir de l'any que ve, pagarà directament un 3%, no haurà de pagar un 7% i després demanar la devolució, sinó directament un 3%. Crec que és un benefici, i màxim si tenim en compte que en el que duim d'any 2006 la Conselleria d'Hisenda ha tramitat 2.161 sol·licituds, que suposen un cost de 12,38 milions d'euros.

Pel que respecta l'augment del capítol 1 de la Direcció General d'Habitatge, bàsicament aquest augment es deu al fet que el personal que estava en el capítol d'inversió, en el projecte d'inversió, ha passat a estar dins el capítol 1 com a consolidació d'estabilitat de personal que du la Conselleria d'Interior, i bàsicament el petit augment s'ha degut a la posada en marxa de les noves oficines a Formentera i a Ciutadella, la instauració del nou sistema d'atenció al públic que ara funciona amb cita prèvia amb la nova pàgina web, i després s'han fet aquests ajuts ja que s'està elaborant l'Observatori de l'habitatge amb les primeres dades oficials que estam elaborant sobre preus i estadístiques i que esperam treure a finals d'enguany.

Pel que respecta a l'augment del capítol 6 en un 56% es deu bàsicament a l'increment experimental per a la partida destinada als projectes de supressió de barreres arquitectòniques, a la qual s'han destinat 1,5 milions d'euros més que l'exercici 2006. En canvi els plurianuals corresponents als ajuts de patrimoni arquitectònic no n'hi de nous, són

pendents, perquè com vostès saben des de l'aprovació del Decret 58/2004 es va crear la comissió interdepartamental per a la gestió de l'1% cultural, i depèn totalment ara de la Conselleria d'Educació.

I ja per acabar la secció 17, la conselleria, ens queda la Direcció General d'Ordenació del Territori, que no és una direcció general eminentment inversora, sinó tècnica, i que manté un pressupost molt similar al de l'any passat de 9,4 milions d'euros. Els seus pressuposts contenen les transferències en despesa corrent i d'inversió de l'empresa pública SITIBSA, com també contenen els pagaments pendents del Pla Mirall i les subvencions a ajuntaments per a la redacció de la seva normativa de planejament municipal.

Dins els seus objectius per a l'any que ve figuren els següents: en primer lloc l'elaboració d'una infraestructura de dades especials en el context del programa Inspir de la Unió Europea i que permetrà la interoperativitat dels diferents sistemes d'informació geogràfica de les administracions de les Illes Balears; aquest projecte es realitza conjuntament amb la Direcció General de Telecomunicacions i el Consell Superior d'Investigacions Científiques. En segon lloc la gestió del Registre Balear de Cartografia, actualitzant i fomentant la seva difusió. En tercer lloc la gestió de la pàgina web de l'Arxiu central d'urbanisme oferint serveis nous, com és ara l'obtenció de documents certificats mitjançant signatura electrònica. I en quart lloc les tasques habituals de la direcció general relatives al seguiment i l'emissió d'informes dels plans territorials i els plans sectorials, així com de la planificació urbanística municipal; igualment pel que fa a la redacció normativa territorial.

I passam ara a les empreses públiques dependents de la conselleria, i ho feim començant per Serveis Ferroviaris de Mallorca. El 2007 serà també per a SFM l'any de finalització de les grans infraestructures i sobretot l'any de la consolidació de totes les realitzades en aquesta legislatura, perquè tan important és la modernització del transport, objectiu principal d'aquesta conselleria en funció del qual s'han realitzat inversions històriques com mai abans no s'havien produït en aquesta comunitat, com el seu manteniment. De res no servien les inversions milionàries si després d'inaugurar-les, les administracions no ens preocupam de la seva conservació i l'adequat funcionament. Seria qüestió de temps que començassin a tenir problemes i romanguessin ineficients. Per això una vegada entregades les infraestructures s'han de dotar el personal i els mitjans necessaris perquè el seu funcionament sigui l'adequat i el millor possible. Això suposa l'increment de les dotacions de manteniment, de seguretat, de neteja...; en definitiva suposa incrementar les partides corresponents al capítol de despesa corrent i d'explotació, perquè el manteniment és allò que consolida el nostre transport, el que volem.

Així doncs el pressupost de Serveis Ferroviaris per a l'any que ve ha de reflectir aquests fets principals: d'una banda, la finalització de les infraestructures previstes, la qual cosa s'ha de traduir en una disminució significativa del capítol 6, que baixa efectivament un 72,78% respecte de l'any que ve; i, d'altra, un increment significatiu dels capítols 1, 2 i 3, que són els que recullen les despeses corrents. Així és, efectivament: el

capítol 1 té un augment d'un 28,36% i el capítol 2 experimenta un creixement espectacular d'un 134,22% respecte de l'any passat; d'igual forma el capítol 3 té un creixement del 60,03%. En total el pressupost dels Serveis Ferroviaris de Mallorca per a l'any que ve és de 81,9 milions d'euros, el que suposa una variació a la baixa d'un 50,36% respecte de l'any passat, i que s'explica perquè la disminució del capítol d'inversions emmascara l'increment de la resta de capítols. Això succeeix malgrat que les aportacions que realitza la comunitat autònoma per als Serveis Ferroviaris de Mallorca i que els he explicat abans, són les més elevades de la seva història, una aportació de 34,6 milions d'euros i que suposa un increment d'un 53,73% respecte de l'exercici anterior, en el qual ja va ser molt elevada, que va ser de 22,56 milions d'euros.

En qualsevol cas aquest pressupost per a l'any que ve de 81,9 milions d'euros supera sobradament qualsevol dels pressuposts de la història d'SFM, llevat dels de l'any passat. Així podem recordar que l'any 99 el pressupost era de 22,6 milions d'euros, l'any 2000 de 25,5, l'any 2001 de 46,9, l'any 2002 de 47,5, l'any 2003 de 65,4, l'any 2004 de 74 milions d'euros, l'any 2005 de 68,2, l'any 2006 de 165 milions d'euros, i l'any que ve de 81,9.

En capítol 1 contemplam ja el nou personal necessari per a la nova línia a la Universitat, que estimam que comenci a funcionar el mes d'abril. En capítol 2 es contempla tota la despesa de la nova línia, que hem de recordar que serà la primera línia electrificada i hi ha el cost que suposarà l'explotació de vuit noves estacions soterrades, així com l'augment d'un 57% del nombre de trens que tendrem en circulació. També en aquest capítol 2 es contempla la posada en funcionament d'una nova estació intermodal com també la posada en funcionament dels nous tallers per als trens elèctrics, que estaran dins la mateixa estació intermodal -tendrem també tallers a l'estació intermodal-, i en definitiva els contractes de manteniment, seguretat, neteja, més tota la gestió de telecomunicacions i contractes que tenim en aquest casos contractants com Metro Madrid tant de seguretat com de senyalització del nou metro.

Pel que fa al capítol d'inversions ascendeixen a un total de 37 milions d'euros; bàsicament 30 són per finalitzar les obres del soterrament i metro. Però jo destacaria dels plans d'inversions l'esforç constant i en augment que s'ha fet aquests quatre anys en política de seguretat ferroviària i que consolida aquest pressupost. Seguretat en passos a nivell, ja n'hem suprimit 16 durant aquesta legislatura, que es diu molt ràpid, i 2 s'acabaran en breu, un a Consell i un altre a Manacor, en total 18 passos a nivell haurem suprimit durant aquesta legislatura.

Però, sobretot, jo destacaria els contractes de manteniment del corredor ferroviari i el contracte de manteniment de les unitats mòbils. El contracte de manteniment del corredor, que tenim ara, és a nivell d'AVE, invertim cada any 1,9 milions d'euros anuals, la neteja del corredor, el batec permanent de la via, els garrots. Els puc assegurar que la seguretat està avui per avui garantida, com també a les unitats, els nostres tallers, a part del personal propi tenen un servei extern amb un cost anual d'1 milió d'euros i un servei de revisió d'unitats que fan que avui ja no es rompin.

I ara hem instal·lat a totes les unitats el sistema de frenada automàtica que cap unitat no tenia. El personal està en aquests moments en els cursos de formació i a final d'aquest mes entrarà en funcionament, de tal forma que les unitats de tren quan es botin una senyal o excedeixin la velocitat quedaran frenades automàticament. Això no ho tenia cap unitat de tren i les de metro sí que, evidentment, ho duran incorporat.

Aprofit també per indicar que per a la integració tarifària en aquest moment s'estan tancant físicament les principals estacions i s'estan instal·lant les màquines cancel·ladores a les unitats de tren.

Per finalitzar amb l'SFM i respecte als ingressos la previsió per a la venda de bitllets és de 6,7 milions d'euros, que correspon a una projecció basada en el tancament de l'exercici 2005 més la previsió de viatgers de la línia de metro, també inclou 8,1 milions d'euros per la devolució de l'IVA arrel d'una sentència favorable que vàrem tenir amb el tema de l'IVA, que ens és molt favorable i ho serà també com a nous ingressos que podrem generar i que no estan previstos aquí, en una quantitat molt important de les obres del metro. Respecte a l'endeutament el previst és de 20 milions d'euros.

Passam ara a l'IBAVI. L'IBAVI té un pressupost per a l'any 2007 de 62,20 milions d'euros, dels quals 38,37 corresponen a inversions. En termes comparatius ha tengut una variació negativa del 5,62% respecte a l'any passat, però en aquest cas la variació és positiva perquè és a causa d'una disminució dels passius financers, concretament del 20,50% respecte a l'any passat, la qual cosa suposa una menor càrrega financera, interessos de préstec per a l'empresa amb una inversió pràcticament igual que l'any passat, un poquet menor, i que es deu a promocions d'habitatges, del major nombre d'habitatges, que corresponen als prop de 400 d'Es Pil·larí de Palma. Les promocions més petites surten més cares que les promocions més grosses que feim, bàsicament aquestes que ja estan en construcció a Es Pil·larí.

Els objectius de l'IBAVI per al 2007 són un total del nombre d'habitatges en construcció a iniciar o a entregar de 1.029, 380 en lloguer, 649 en compra-venda, d'aquestes les previstes a adjudicar, a entregar són 241 en venda i 220 en lloguer. Tenim actualment 981 habitatges de lloguer, si afegim els 380 de l'any que ve, que farem, fan un total de 1.361 habitatges del parc de lloguer, ha estat una aposta d'aquesta legislatura, tenir habitatges i un parc d'habitatges de lloguer.

És important i per això som la segona comunitat autònoma d'Espanya en el compliment del Pla d'habitatge de VPO de lloguer i en canvi, no ho som en compra. Però creim que amb la manca de sòl de VPO hem de mantenir aquest parc d'habitatges que suposa un esforç pressupostari, perquè no recuperem la inversió, en venda la recuperem, en lloguer evidentment no recuperem la inversió i, a més, ens augmenta el capítol 2 en manteniment, perquè per a l'any que ve el capítol 2 augmenta un 10,33%, però nosaltres creim que és important tenir un parc d'habitatges de lloguer.

Altres objectius són la tramitació i l'aval de 6.000 hipoteques joves i la compra de sòl per valor de 13 milions d'euros que esperam que es concreti sobretot amb la tramitació

del PERI de Son Busquets que està ja en estat avançat a l'Ajuntament de Palma.

Respecte del capítol d'inversions pressupostades, en aquests 33,8 milions d'euros la relació de promocions són les següents: de lloguer, 25 a Maó, 15 a Pollença, 23 a Eivissa El Putxet, 16 a El Castell, 33 a Inca, 4 a Sa Pobla, a Alcúdia 14, a Víctor Pradera 36, a Calvià 90, a Ciutadella 20, a Cala Ratjada 7, a Sant Antoni 15, a La Calatrava 22, al Pil·larí 60 i de compra 10 a Capdepera, 13 també a Capdepera, un altre d'11 que està en construcció a Capdepera, a Cala Ratjada 4, a Sóller 11, a Inca 44, a Son Serra Pedrera 34, a Campanet 4, a Deià 6, a Mancor 16, a Fornalutx 20, a Binissalem 9, a Alaior 6, a Sa Pobla 8, al Coll d'en Rabassa 15, a Es Mercadal 30, a Es Molinar 30, a Fornells 12, a Artà 15, al Coll d'en Rabassa 10, a Sineu 15 i a Es Pil·larí 310, que fan aquest total de les 1.021.

Per finalitzar vull destacar que així com al començament de la legislatura l'IBAVI es va trobar amb una manca total de sòl i la seva subsistència ha estat molt complicada i únicament possible gràcies a la col·laboració dels ajuntaments, aquest govern deixarà en breu aprovat tant en el Projecte de llei de capitalitat de Palma com en el Projecte de llei de règim local, l'obligatorietat de reserva d'un 30% de sòl, que sense cap dubte dotarà d'un patrimoni públic d'habitatge de promoció pública fins ara inexistent i que serà una garantia legal molt important per a futurs governs.

I passam ara als ports de les Illes Balears que per primera vegada aglutina la Direcció General i l'antiga SA portuària i que, per tant, fa difícil comparar amb l'exercici anterior, si bé jo qualificaria aquest any com a la culminació d'una estructura composta d'una autèntica administració portuària professionalitzada en uns ports de gestió directe que, en termes generals, han sofert tots una modernització de les seves instal·lacions portuàries i un embelliment del seu entorn; pel que fa als 28 ports de gestió indirecte, aquests estan en un procés de negociació del nou termini de concessions i el nou cànon a punt, la gran majoria, de consolidar-se. Això es traduirà en una millora d'ingressos cap a l'administració, però també en una seguretat jurídica i en una millora d'inversions a molts d'aquests.

A la vegada les noves tecnologies com la reserva d'amarraments per internet, el turisme nàutic com a referent de les nostres illes, la gestió mediambiental dels nostres ports són aspectes que cada dia incorporen novetats en la seva gestió i que s'incorporen també en els nostres pressuposts.

Però sense cap dubte aquests pressuposts que ascendeixen per a l'any que ve a un total de 27,2 milions d'euros, que jo crec que són els pressuposts del dic exterior de Ciutadella. Un projecte importantíssim per a les nostres comunicacions marítimes, però sobretot per a la seguretat del tràfic marítim de Ciutadella. Hem estat capaços d'aconseguir el consens polític entorn a aquest projecte que ja ha passat el tràmit d'informació pública, que ja està a la Comissió Balear de Medi Ambient i que, a més, paral·lelament, està al tràmit d'adscripció al Ministeri de Medi Ambient.

El compromís és que abans de les eleccions comencin les obres, que tenen un pressupost total de 67,7 milions d'euros.

Aquest pressupost consta d'1 milió per al projecte i 7 per a les obres, a part de 305.000 euros per a l'estudi per primera vegada, i el varem presentar fa una setmana, un sistema pioner de prediccions de rissagues que ja està adjudicat per a dos anys, per tal de determinar quin sistema de tancament hem d'utilitzar en el port de Ciutadella.

A part d'aquestes inversions la resta d'inversions, fins arribar als 18 milions d'euros, és la culminació del projecte de les obres marítimes de Sóller, del dragat de Portocolom, que ja està a punt de culminar-se, i la resta o són pagaments pendents d'obres ja finalitzades o petites actuacions pendents en els distints ports.

Respecte als ingressos hi ha una previsió de recaptació de 10 milions d'euros i 16 d'endeutament avalat pel govern.

I passam ara al Consorci de transports de Mallorca. El Consorci de transports s'incorpora ja al primer pressupost de la seva història, amb un total de 5,7 milions d'euros. El consorci pretén modernitzar el sector del transport de viatgers i per això està prevista la implantació d'un nou sistema tarifari integrat. Aquesta nova organització del sistema tarifari implicarà la divisió de l'illa de Mallorca en corones o zones tarifaris i serà indiferent el model de transport a emprar per a la tarifació del servei.

Es vol aconseguir un sistema més fàcil i senzill d'utilitzar per part dels usuaris. En el mateix sentit es crearà la Targeta de Transport, que a més d'oferir uns preus més competitius per a aquells viatgers habituals del transport públic, permetrà la connexió entre els diferents models de transport, i establirà un temps màxim per a la realització de transbordaments gratuïts entre aquests models.

La targeta incorpora la tecnologia sense contacte i es pot carregar de manera indefinida, per aquest motiu estam aportant un nou element de comoditat, volem facilitar els trajectes dels usuaris incrementant la competitivitat del transport públic. Aquests elements, la Targeta de Transport i el sistema tarifari, signifiquen una passa endavant cap a la modernització del sector del transport públic amb la utilització de les noves tecnologies que ens permetran tenir la màxima informació, i gestionar d'una manera molt més eficaç el sistema de transport públic.

Per capítols tenim les següents partides, capítol 1, 531.000 euros que correspon a la partida del personal que està actualment a la direcció general, més personal de nova contractació, no molt, perquè gran part del personal de la direcció general s'incorpora al consorci. Capítol 2, és el més important, 3,5 milions d'euros, comprèn les compensacions als operadors dels transports. El consorci suposa sense cap dubte un abaratiment del transport públic, les distintes corones fan que quasi totes les concessions surtin molt més econòmiques, com també els transbordaments gratuïts, i això significa compensar als concessionaris. Aquest és el cost previst de 3,5 milions d'euros per compensar als concessionaris.

El capítol 6 és d'1,6 milions d'euros, és bàsicament per a equips informàtics, per al sistema de la cambra de compensació, el pagament de màquines validadores que ja

s'estan instal·lant en aquest moment a tots els autobusos i al servei ferroviari de Mallorca i el subministrament de les targetes sense contacte.

El capítol 7 és una quantitat residual de 50.000 euros per a possibles convenis amb ajuntaments o amb la federació de transports per tal de millorar les condicions del transport.

Respecte als ingressos bàsicament són subvencions del Govern, està prevista una partida d'un milió d'euros de la recaptació que provengui de la Cambra de compensació perquè la recaptadora en aquest moment serà la comunitat autònoma que després serà l'encarregada de compensar als distints concessionaris.

I ja per acabar, ens queda l'empresa de cartografia, SITIBSA, que amb un pressupost de 2 milions d'euros per a l'any que ve continuarà amb la tasca de desenvolupar una infraestructura geogràfica moderna, que doni resposta a les necessitats que en matèria de cartografia i informació territorial tenen les administracions i la societat en general. Així el seu pressupost augmenta un 25% respecte a l'any anterior, es deu sobretot a una major previsió d'ingressos per venda dels productes cartogràfics que ha elaborat durant aquests anys i a comandes realitzades per altres administracions.

Les inversions ascendeixen a un total d'1.040.000 euros, que es destinaran exclusivament a realitzar el mapa topogràfic a escala 1:5.000 de l'illa de Mallorca. Aquesta inversió té caràcter plurianual i es finança amb part del pressupost d'enguany, del 2006, i amb el pressupost de l'any que ve. El pressupost total és de 2,3 milions d'euros. Els anys anteriors ja varem fer els mapes topogràfics de Menorca i d'Eivissa i Formentera i, per tant, amb aquest pressupost i durant tot l'any que ve farem el de Mallorca, que evidentment és molt més gros.

Fins aquí el pressupost de la conselleria i les seves empreses públiques i ara estic a la seva disposició.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera. En primer lloc, algun grup vol fer ús d'allò que està previst al Reglament de fer una suspensió? No, ningú no ho demana.

Idò passam al torn de preguntes o observacions. En primer lloc, té la paraula la Sra. Rosselló, pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, per un temps de 10 minuts. Té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sr. President. Bé, en primer lloc vull donar la benvinguda a la consellera, així com a tot el seu equip d'alts càrrecs que són aquí avui amb nosaltres per explicar-nos aquests pressuposts per a l'any 2007.

A mi, d'una manera molt breu, m'agradaria, prèviament a fer una sèrie de preguntes que supòs que després la consellera em respondrà i fent molt ràpid una anàlisi de la visió que

nosaltres tenim d'aquest pressupost que s'ha presentat, dir que bàsicament és un pressupost que té un alt nivell d'endeutament, que s'han derivat a empreses públiques aquest endeutament i que cada vegada més la conselleria es queda més descapitalitzada, diríem, i sense un control que nosaltres entenem que s'està deixant i s'està traspasant a mans dels quatre ens que s'han creat, bé diríem, tot el que és l'estructura de la conselleria que cada vegada, com dic, està més en mans d'empreses públiques.

En segon lloc, també hi ha un augment molt important de contractació de personal, tot i que la Sra. Consellera ens ha explicat distintes funcions que durà endavant aquest personal, nosaltres sempre hem estat en la línia de defensar que quan fa falta s'ha de contractar personal, però curiosament sempre el grup o el Partit Popular pareixia que el capítol 1 era un capítol en el qual els seus atacs eren absolutament virulents. I curiosament en aquesta conselleria hi ha un augment, jo diria descomunal, de contractació de personal, en molts de casos sense saber molt bé quina és la seva funció. A més, no sabem amb quin nivell o amb quins sistemes de contractació s'han fet, a no ser que ens vulguin deixar una contractació d'alguna forma feta per allò que pugui passar de cara a les properes eleccions.

Per altra banda també ja ho ha dit la Sra. Consellera, hi ha una baixada descomunal d'inversions, vostè ho ha dit, és una conselleria eminentment inversora. En aquest sentit, i per aquests punts que jo he dit, em resulta si més no curiós i li vull dir a la consellera que aquests punts que jo he esmentat ara són els punts que la consellera quan no era consellera i era, diríem la portaveu de l'oposició, criticava totalment com es feien els pressuposts, el que criticava és el que ara fan. Curiosament això crec que, si més no, s'ho hauria de fer mirar.

En segon lloc, també diria que aquests pressupost són precisament el gran resum del que ha estat aquesta legislatura. No són uns pressuposts, diríem, electorals. Electorals ho diré per una qüestió. Són uns pressuposts on realment el que s'ha fet i el que es pensa fer i la política que s'ha tenguda és política d'obres, de grans infraestructures, per una part d'autopistes, i en segon lloc, el metro. La resta d'inversions que hi pugui haver respecte als altres àmbit del quals ha parlat ni hi veim una millora tan important com la que ha volgut demostrar la consellera. I manco, i manco, amb el tema del transport públic. El que veim és que hi ha hagut molta rapidesa per fer segons què i, en canvi, en transport públic, hi ha hagut senzillament una lentitud total i absoluta que demostra que sempre ha estat un tema de segona fila.

Per altra banda i entrant a les preguntes, que és el que interessaria demanar a la consellera si em pot respondre, jo li voldria demanar concretament, al programa 431B, d'arquitectura i habitatge, augmenta molt la despesa de personal i m'agradaria saber si em podria explicar, sobretot augment de personal laboral, quina explicació té, si les funcions d'aquest laboral són de funcionaris o són de contractat laboral i, en aquest sentit, ens agradaria que ens poguéss contestar.

En segon lloc, i respecte també a la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, m'agradaria també que em respongués les inversions reals, sobretot referides a

infraestructures i béns destinats a l'ús general, també per a quines actuacions concretes es pensa destinar aquest augment d'aproximadament 2 milions d'euros més.

Per altra banda, també li voldria demanar o voldria només fer un esment que fan vostès quan en referència als pressuposts, parlen de, sobretot a la Direcció General d'Infraestructures Bàsiques i Transports, en el programa 513D, parlen d'un pla director sectorial de carreteres de Balears. Segons el meu coneixement això no existeix, en tot cas, m'agradaria saber a què fan referència quan diuen que hi ha aprovat un pla director sectorial de carreteres de Balears, perquè en tot cas, hi ha un pla director sectorial de carreteres de Mallorca, però no de Balears.

Per altra banda, també m'agradaria demanar-li, vostè ha dit respecte a l'SFM que hi havia un augment important, bé, un augment important per a una sèrie d'actuacions i que baixaven les inversions, tal com vostè ha dit. Jo li voldria demanar, respecte a l'SFM, a quines actuacions concretes va destinada tota la despesa o allò que no sigui metro, o allò que no sigui el manteniment de la posada en marxa del metro. Perquè m'agradaria que m'explicàs amb quines altres actuacions pensa fer front la conselleria, més enllà de només el metro i el soterrament i les inversions respecte a aquest punt.

Anant a allò que són temes importants que nosaltres, sí que ja he dit, consideràvem, respecte a l'SFM, a mi m'agradaria saber, voldria demanar a la consellera, vostè ho ha dit, les inversions baixen moltíssim, a mi no em cal repetir que bàsicament vostès no han fet inversions en noves línies de tren, almanco no en veiem cap, i únicament i exclusivament la seva gran inversió que han fet és bàsicament per al metro i per a aquesta estació intermodal que curiosament no tindrà massa trens que hi arribin, excepte els de la universitat. I nosaltres veim que no hi ha cap inversió per noves línies de tren.

En tot cas ens agradaria saber per què no es dedica una partida pressupostària a l'electrificació de les línies de l'SFM, tenint en compte que ja a l'anterior pressupost de l'any passat i fins i tot de l'any anterior ja ho deien que electrificarien o anirien electrificant. No veiem cap partida per a això, excepte el metro. Jo estic parlant d'altres línies de tren.

Per altra banda també, jo li faria una contradicció, almanco si no, expliqui-me-la, jo veig que les partides destinades a seguretat i qualitat del servei, referit com dic a l'SFM, baixen. El manteniment del servei és una mica inferior a quan hi ha més actuacions, almanco això és el que diu el pressupost. En segon lloc, en el Pla d'intermodalitat quasi no hi ha inversions. L'única inversió, inversió que pareix que vostès hi dediquen és, suposam, en el nou, no sé si sistema tarifari, però jo li vull recordar que l'any 2006 hi havia 3 milions d'euros, quasi 4 milions d'euros aproximadament, per a l'estació de Sant Antoni i una altra, però ara només hi ha 500.000 euros. Creim que precisament el Pla d'intermodalitat és un eix fonamental del transport públic i veim que baixen d'una manera absolutament increïble les inversions referides a aquesta qüestió.

També li voldríem demanar que les transferències de capital de l'SFM han fet una baixada substancial, ens agradaria que ens ho poguéss explicar d'alguna forma.

Després, també continuant amb l'SFM, m'agradaria que ens explicàs, i més que a l'SFM, perdó, continuant amb el tema de transports i entrant al consorci de transport de Mallorca, li he de fer almanco una pregunta: quines inversions pensen fer quan parlen d'inversions d'1. 650.000 euros? Quines pensen dur a terme concretament? Perquè veim que a les despeses corrents, que efectivament vostè ha dit que han augmentat molt, veim que sobretot, la despesa que ha augmentat molt és la publicitat, que té 1 milió d'euros, a la qual es destina que es farà publicitat, no sabem molt bé si serà del metro o del bitllet únic, però sí que ens agradaria que ens explicàs inversions concretes que farà el Consorci de transports de Mallorca i les despeses corrents més enllà de publicitat a què aniran adreçades.

Entrant a un altre tema, i vaig acabant, Sr. President, entrant al tema de la gran empresa pública que du endavant actuacions importants, que és Ports de les Illes Balears, també he de dir que augmenta de manera molt important el personal, vull dir d'una forma que, si més no, quasi bé ens situam amb 1 milió d'euros més respecte a l'any anterior. Llavors, m'agradaria saber quines funcions tindrà aquest personal perquè, ja dic, francament, ens agradaria saber què faran, quines feines tenen i que ens ho expliqui una mica més.

Per altra banda també li voldria demanar, respecte al tema de ports, l'any passat teníem una inversió, estava almanco als pressuposts -que nosaltres vàrem criticar perquè després no es configurava als pressuposts reals- una inversió de 8 milions d'euros en el dic de Ciutadella. Resulta que enguany es manté la mateixa inversió. Ens agradaria que ens poguéss explicat què s'ha fet amb aquests 8 milions d'euros, ja que no es va fer el dic, a veure si ens pot dir en què s'han gastat aquests doblers, on han anat, o senzillament si va ser una equivocació. Ens agradaria que ens poguéss explicat aquest muntant de 8 milions d'euros, què ha passat, i per què ara hi són.

L'estudi de rissagues, veig que hi ha una partida pressupostària, curiosament, bé, ens crida l'atenció, sobretot, tenint en compte que vostè va dir que un dels elements important per fer el dic era precisament per evitar rissagues, quan no tenen ni tan sols un estudi fent, creim que això, no ho sé, ens agradaria que ens explicàs què pensen ara estudiar i què no tenien estudiat.

Molt breument, el dragat de Portocolom, m'agradaria que m'explicàs també què és allò que no s'ha acabat, perquè teòricament ja havia d'estar acabat. I per altra banda, acabant també amb el tema de ports, el port de Sóller, què pensen fer i què han fet tenint en compte que hi ha la mateixa, pràcticament la mateixa inversió que l'any passat, llavors m'agradaria saber, a veure si ens poguéss explicat què és o quines actuacions han fet.

I ja acab amb l'IBAVI, perquè crec que és precisament un dels temes al qual vostè també o nosaltres li donam molta d'importància. Nosaltres veim que ara per ara el pressupost és bastant continuista respecte al dels anys anteriors i ens agradaria bàsicament que ens contestàs respecte al tema de l'IBAVI, aquest 13 milions d'euros destinats a la compra de sòl, que vostè ha dit que seria bàsicament per a Son Busquets, si ens poguéss explicat si només serà a Son Busquets o si hi ha previstes més inversions a altres llocs, de tema d'adquisició de

sòl, o si d'alguna forma ens poguéss donar una explicació més concreta de la destinació d'aquests 13 milions d'euros.

Per acabar, per tant, Sra. Consellera, efectivament, nosaltres veim que són uns pressuposts que bàsicament són els pressuposts estrella del Govern del Sr. Matas, on el que importa és fer grans obres i on la resta de coses es van fent d'una manera lenta. Nosaltres no negam que hagin fet coses bones, faltaria més!, efectivament, hi ha coses positives, però consideram que, sobretot el tema del transport públic i, fins i tot el tema de l'habitatge, són encara assignatures a les quals nosaltres, en aquest moment, li donaríem un suspens. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Consellera. Pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, la Sra. Maria Antònia Vadell té la paraula, per un temps de 10 minuts també.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, he d'agrair la presència de la Sra. Consellera i les explicacions que ha donat i he de donar la benvinguda o saludar els alts càrrecs que l'acompanyen, amb especial incidència als nous càrrecs representants de Ports de les Illes Balears i del consorci que s'estrenen enguany en aquests pressuposts.

Nosaltres quan vàrem veure aquests pressuposts ja ens va donar la impressió que era com un tancament de llibre. Vull dir, que el Govern, el Govern de les Illes Balears, la Conselleria d'Obres Públiques es varen plantejar uns objectius per a quatre anys i amb aquest pressupost els tanca. La Sra. Consellera, efectivament, assenteix, amb el cap diu que sí, i pareix que es pren el meu comentari com una cosa positiva, en certa manera, és una cosa positiva, però jo record a la Sra. Consellera que ni un govern, ni cap administració, són entitats que comencen i acaben en una data determinada, sinó que tenen vocació de continuïtat. I ha de ser així, perquè tots els governs, tant si són d'un ajuntament com si són d'un consell, com si són del mateix govern, han de seguir servint i han de seguir fent feina per a la societat ininterrompudament. No es poden plantejar les coses d'una manera que comencin i acabin en una data determinada.

Ho dic perquè les inversions que s'han plantejat enguany són un final de qualque cosa i aquest final de qualque cosa, per part nostra creim que té unes mancances importants, sobretot en el tema de transports. Tal vegada la meua intervenció anirà una mica desordenada, però és que les idees em venen d'aquesta manera, sobretot, després de la intervenció de la Sra. Portaveu que m'ha precedit, que ha anat afegint coses al debat i n'ha afegit a la seva informació.

Efectivament, és un pressupost que en línies general davalla, perquè les inversions davallen, però creim que és un error que precisament hagi de davallar justament per les inversions. Un govern, sobretot la seva conselleria, sempre ha d'invertir perquè mai no ha acabat, i vostè s'ha limitat únicament a fer inversions en grans infraestructures, però efectivament es necessita continuar amb aquestes infraestructures.

Nosaltres li hem criticat moltíssim el model d'infraestructures, no les infraestructures en general, sinó el model d'infraestructures que vostè ha fet, tant en matèria de carreteres, sobretot en matèria de carreteres, i en ferrocarril vostè recordarà, i tots els diputats i les diputades que són aquí també ho recorden, que des del meu grup, el PSM-Entesa Nacionalista, les crítiques que li hem pogut fer a les inversions i a la política en matèria de ferrocarril sempre han estat per defecte, mai per excés, exceptuant les dimensions del soterrament, vull dir que el soterrament hem considerat que era una inversió exagerada, però sempre ha estat per defecte, i enguany precisament torna pecar per defecte en les inversions per a ferrocarril. Vostè s'ha limitat a fer el metro, que no estava ni al seu programa, al nostre sí, tot vagi per dit, al nostre sí, la qual cosa ens alegra, però en canvi no hi ha ni una sola inversió més per continuar avançant en les línies de ferrocarril. És una reivindicació que li hem demanat des del primer dia que vostè ha assegut a la cadira de consellera de continuïtat en l'obertura de les línies de tren que estan ara tancades i enguany ja no contempla res més, com si això s'hagués acabat, com si s'hagués acabat la història, perquè ni tan sols no hi ha pressupostat per a nous projectes, o sigui noves intencions, és que no hi ha ni una mica d'indici que hi hagi una intenció per al futur, per al que vengui, tant si és vostè com si és un altre, per al que vengui, de continuar res, sinó que és una porta tancada, el que està fet, la qual cosa a nosaltres ens entristeix perquè en el tema del ferrocarril des de fa molts d'anys sempre hem reivindicat aquest transport com una solució idònia per a les nostres illes, sobretot per a l'illa de Mallorca, que suposaria una millora de la mobilitat molt important.

Bé, la Sra. Diputada que m'ha precedit li ha demanat pel tema de l'electrificació. Nosaltres també li havíem de demanar; aquesta és una de les assignatures pendents que no figura enlloc i que consideram que, vist allò vist, és una mancança important que ha tengut. En el Pla director sectorial de transports figura com a objectiu del Pla director sectorial l'electrificació de totes les línies de ferrocarril, i estam a tres anys vista de la finalització del termini d'aquest pla director sectorial de transports i creim que com aquestes obres són de molt llarga execució i de molta dificultat, que en el darrer any del pressupost d'una legislatura no hi hagi res previst per a aquest tema creim que és una mancança important, i sobretot tenim una pregunta per fer-li, que ja tenen una mica d'experiència vist el que passa a l'estació soterrada de Jacint Verdaguer: com pensen resoldre els problemes que se suposa que tendran agreujats quan s'obri l'estació intermodal de Palma, que suposen els fums i els renous dels trens que hi ha, que fins ara funcionen amb combustible, amb gasoil? Si ja ara hi ha problemes i els trens han d'esperar els passatgers a les fosques i amb els motors aturats perquè no hi hagi una acumulació de fums, com ho faran? És una pregunta, és una incògnita, és un endarrer que tenc perquè no s'ha explicat enlloc i m'agradaria que vostè ens ho explicàs. Si no han pensat en l'electrificació, si els trens no estan electrificats, se suposa que amb la major freqüència de trens i amb l'afegit del metro l'emissió de fums augmentarà i si no hi ha uns sistemes extraordinaris de ventilació, que no hem vist enlloc, llavors s'agreujarà. M'agradaria que m'explicàs com pensen solucionar aquests problemes que a la vista del que passa amb sols una estació se suposa que s'agreujaran.

Una altra cosa que li volia comentar és que ja li he dit abans que les crítiques que nosaltres li hem fet amb la política de transports per ferrocarril sempre han estat per defecte i mai per excés, sí que li voldria dir una cosa, Sra. Consellera, i no és la primera vegada que la hi dic. Vostè ha dit que s'havien suprimit passos a nivell, enguany està previst que s'acabin dos més i un d'ells és el de Manacor. La supressió del pas a nivell de Manacor li repetesc, Sra. Consellera, que és l'obra més absurda que he vist de totes les que ha fet dins aquesta legislatura, l'obra més absurda que s'ha feta en inversió de supressió de passos a nivell que s'ha fet en tota la legislatura. És una obra que s'haurà de tornar desfer, i vostè ho sap, és una obra que s'haurà de tornar desfer i ha costat molts de milions d'euros fer aquesta obra de supressió d'aquesta barrera. Enterrar una avinguda per davall la via quan està previst fins i tot a la modificació del Pla director sectorial de transports que l'estació i les vies han d'anar enterrades per Manacor, quan qualcú es decideixi a fer-ho, que no sabem si es decidiran mai, però quan qualcú es decideixi a fer-ho s'haurà d'enterrar i aquesta obra s'haurà de tornar desfer. És l'obra més absurda, això volia que quedàs en acta i constància que una vegada més li faig aquest comentari, Sra. Consellera.

Tenia més coses a dir d'altres expedients. Una altra cosa de les que em sorprenen és que des del principi de la legislatura i com a objectiu principal -és l'únic comentari que li faré de la Direcció General de Planificació, diríem-, figurava com a objectiu la redacció d'una llei del sòl. Enguany ha desaparegut. L'any passat va fer una llei del sòl que no ha anat bé, la veritat és que ha tengut moltíssimes crítiques, però confiava, almanco, que amb les aportacions que se li han fet de totes bandes, fins i tot dels grups polítics, que ens ha tengut tots els mesos d'estiu fent feina com a bojos fent esmenes a aquesta llei, i les aportacions que ha tengut dels col·legis professionals, almanco poguessin aprofitar qualche cosa i aquesta llei tan necessària es pogués refer, i com a objectiu de l'any que ve almanco aprofitar la feina feta i no tirar-la per la finestra, i com a objectiu de la conselleria tornàs sortir la redacció d'aquesta llei. La veritat és que ens ha decebut una mica.

Una altra cosa que li volia demanar és..., això és del passat, no?, l'1% cultural. Vostè ha dit que des que es va constituir la comissió mixta per a la gestió de l'1% cultural això depèn directament de la Conselleria de Cultura, però no obstant això la Conselleria d'Obres Públiques hi deu aportar una quantitat important de recursos, ja que les inversions més importants de tot el Govern corresponen a la conselleria. M'agradaria saber quina quantitat de doblers hi ha aportat en el pressupost del 2006, perquè no ho sabem i m'agradaria molt saber-ho. A veure quina quantitat ha aportat a l'1% cultural la Conselleria d'Obres Públiques l'any 2006.

I una altra cosa que també li volia comentar i també em preocupa, i supòs que és una curiositat això: en el pressupost d'ingressos de la conselleria figuren 170 i busques de milions per l'aportació de l'Estat; se suposa que encara confien que el Govern porti aquests doblers, no sabem si enguany o qualche any. Aquestes obres estan acabades, la majoria d'obres estan acabades, l'autopista de Lluçmajor, l'autopista d'Inca a Sa Pobla, etc., totes aquestes autopistes que han pagat. Les empreses han cobrat?, i d'on han cobrat? Això m'agradaria saber si el Govern ha avançat aquests doblers i com ho ha fet.

Una altra cosa que m'agradaria consultar-li, i és que..., i passam ja a la Direcció General d'Habitatge, i també va mesclat un poc amb l'empresa pública IBAVI. Vostè ens ha dit que estan fent 1.029 nous habitatges. Jo això ho tenc molt mal d'entendre, i em sap greu perquè cada vegada li faig la mateixa pregunta; aquest 1.029 són nous de trinca, començats d'enguany o que venen d'enrere?, perquè l'any passat eren 1.011, enguany 1.029, i la pregunta concreta és quants d'habitatges nous haurà fet durant tota aquesta legislatura, això és el que m'agradaria saber, perquè cada anys ens va arrossegant habitatges començats d'un any, que estan executant enguany i que s'acabaran l'any que ve. Jo crec que allò important és saber quants d'habitatges nous s'han fet aquesta legislatura. I també m'agradaria que respongués una pregunta que ja se li ha fet, d'aquest 13 milions que pensa invertir en compra de sòl, a veure on l'ha de comprar.

EL SR. PRESIDENT:

Ha d'anar acabant, Sra. Vadell, que ja ha sobrepassat el seu temps.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sí, gràcies, Sr. President. Jo som conscient que m'estic passant de temps. Hi ha moltes preguntes per fer encara, però aprofitaré el segon torn que em correspongui com a rèplica si la consellera té l'amabilitat de contestar aquestes qüestions que li hem plantejat.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Vadell. El Sr. Boned, pel Grup Parlamentari Socialista, té la paraula també per 10 minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, com han fet també els altres portaveus, vull agrair la compareixença de la Sra. Consellera i de tots els seus alts càrrecs avui en aqueixa comissió per dar compliment a l'obligació de cada any d'intentar aportar més llum a allò que serà el pressupost del proper exercici de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports.

Vull assenyalar en primer lloc que tal com s'ha reconegut hi ha una baixada en el pressupost global, i quan la portaveu que m'ha precedit li comentava sobre si tenia relació amb aqueixa política de quatre anys, només, i vostès assentia i deia que sí, ja li ha explicat la portaveu Sra. Vadell, nosaltres coincidim amb aquesta apreciació que és aqueixa una afirmació un tant perillosa, un tant perillosa perquè sectoritzar temporalment un tema com són les obres públiques, que té necessitats constants anuals i que a més a més moltes vegades, i vostè d'això n'és molt conscients, costa molt arrencar la maquinària per fer cada una de les coses que es vol fer perquè el procés de l'administració sol ser molt lent, carregós i carregat de moltes dificultats, és això precisament allò que ens serveix a nosaltres com a crítica, voldria que s'entengués constructiva, no amb un altre aspecte, que paralitzar cada

quatre anys i esperar que l'any vinent en funció d'uns resultats electorals puguem reprendre unes determinades polítiques, reprendre determinats projectes, suposa en certa manera una certa paràlisi temporal d'aqueixa maquinària per recomençar una vegada més, i entenem que això no és bo pel que esperen tots els ciutadans del resultat d'una gestió de govern.

Dit això per al nostre grup es fa evident que és aquest un pressupost d'un any electoral, i vostè ha justificat la importantíssima baixada sobretot en capítol 6 d'inversions en el fet que les inversions més importants, que eren les que estaven previstes en xarxa viària i sobretot en autopistes i autovies, estan pràcticament en la seva darrera fase d'execució i que per tant això fa que es produeixi aquesta importantíssima baixada en el capítol 6, el que ens preocupa també per una raó molt simple, perquè ens dóna la sensació que a la seva conselleria, fora de les autopistes i les autovies, hi ha poca cosa, i jo crec que no és així; la seva conselleria té un amplíssim ventall de gestió. La prova és l'amplíssima representació d'alts càrrecs que té vostè aquí i que n'hi ha molts, la majoria, evidentment, no són de carreteres. Per tant hi ha molt més fora de les autopistes i les autovies. Per això ens preocupa que es faci tal afirmació, que la importantíssima baixada en capítol 6 és sobretot a causa que no hi ha més autopistes ni més autovies a fer, i això pareix que la imaginació es congela i poca cosa més hi ha per fer, quan hi ha moltes, moltíssimes necessitats.

Passem a alguns dels temes importants a tractar. En tema de transports vostè ha fet referència al consorci. Vostè recordarà que ja en el debat de la Llei del Consorci de Transports de Mallorca ja li ho vàrem dir: el nostre grup ha estat des del primer moment d'acord amb el fet que s'havia de buscar una figura que coordinàs tots els modes de transport i que efectivament era la millor manera de rendibilitzar degudament o d'una forma més correcta aqueixa gestió en transport públic. Per tant no entrarem enguany a valorar aquest tema del consorci perquè almenys en el nostre grup pensam que aqueixa valoració l'haurém de fer dins un any, quan tenguem un any de gestió efectiva del Consorci de Transport de Mallorca i llavors farem la valoració. El que sí li volia preguntar és un tema perquè resolgui algun dubte, perquè he pogut llegir que figura aquí l'EMT, però record que quan es va aprovar la llei l'EMT i l'Ajuntament de Palma estaven fora, no estaven encara incorporats; la meua pregunta concreta és si ja s'ha produït la incorporació efectiva de l'Ajuntament de Palma i, per tant, de l'EMT, perquè la rendibilitat econòmica del preu dels bitllets i de la facilitat per a l'usuari del transport públic d'aquest bitllet únic té importantíssima..., té un important lloc si s'inclou o no l'ajuntament i per tant l'EMT dins aquest consorci de Palma.

Potser per defecte, per ser un diputat que no resideix habitualment a Mallorca, jo faré algunes consideracions sobre alguns transports que altres no han fet. Visc habitualment a Eivissa i necessita transport per traslladar-me entre les illes. Jo faré referència al transport marítim i al transport aeri, breument, també, perquè si no em renyaran, si em pas del temps, però he de dir-li que del transport marítim recordar que les propostes que es fan són exactament les mateixes que ja figuraven a la memòria del pressupost del 2006. Li acceptaré que en alguns moments temporals s'ha fet efectiva la proposta que es possibilita que des de les illes menors, per dir-ho d'alguna

manera, de Menorca i Eivissa, existís la possibilitat de fer el trajecte d'anada i tornada en un mateix dia, però vostè també sap que no ha estat així al llarg de tot l'any, ni tan sols al llarg de tota la temporada d'estiu, que era previsible que sí fos així. La meua pregunta és quines són les gestions que té pensat fer, que a més vostè mateixa a la memòria diu que involucrarà les empreses privades, com no podia ser d'altra manera. Però quines són les gestions que té previstes per intentar que això es faci efectiu d'una vegada per totes.

Vostè sap que he estat molt crític amb la seva gestió moltes vegades, però de la mateixa manera també no em costa res reconèixer quan una cosa es fa bé, i li he de reconèixer que una cosa està ben feta, en aquest cas el tema del transport entre illes, entre Formentera i Eivissa, on sí està resultant efectiu el tema de les subvencions concedides a les empreses per poder fer aquests viatges de primera hora i de darrera hora, i que estic segur que tots els ciutadans, especialment de Formentera, li ho agraeixen, i jo en aquest cas crec que tenc l'obligació també de fer-ho constar i que no tot seran crítiques, alguna cosa ha fet vostè ben feta, també.

Quant a transport aeri vostè s'ha centrat en la nova proposta de transport, però jo, llegint els pressupostos, tenc la sensació que el que vostè ens ha explicat aquí no hi figura talment, ni a la memòria, ni a les partides, ni en res. Clar, la meua pregunta és, si la seva intervenció s'ha centrat en aquest nou model de transport que vostès proposen i no figura res aquí, com té previst resoldre aquest fet?, perquè suposant fins i tot que la transferència del ministeri arribàs i s'aprovàs en algun moment i es transferís a la comunitat autònoma, com supliria les necessitats, que evidentment farien falta, d'aportació des del Govern si no figura de cap manera en aquest pressupost, Sra. Consellera?

Continuant amb transport, per no saltar d'una cosa a l'altra, el transport ferroviari les portaveus que m'han precedit ja li han comentat el tema de l'electrificació, que sí, efectivament és important, i se n'ha fet referència alguna altra vegada, i sobretot molt, molt important, i crec que nosaltres -ja va tenir oportunitat de comprovar-ho en el debat del pressupost d'aquest any 2006, quan presentàrem totes les esmenes- feiem especial incidència en la necessitat d'invertir en l'ampliació de les línies actuals. És molt important, i és molt important sobretot tenint en compte la necessitat de fer efectiva la intermodalitat en transport públic. Notam a faltar inversions en aquest cas, i també he de repetir, com ja li han dit, que les inversions més importants són exactament les mateixes que ja ens va comentar l'any passat: estació intermodal de Palma i línia de metro. Llevat d'això, grans inversions..., crec que s'hauria pogut esforçar que si ja no són necessàries inversions en carreteres, hagués intentat aportar alguna cosa més en l'ampliació d'aqueixes línies de tren que estic segur que són molt necessàries, i coincidirà vostè amb jo mateix.

Ordenació del territori. És molt important l'ordenació del territori, i efectivament per diferents motius, perquè a més afecta altres qüestions col·laterals que no són de pura gestió territorial, sinó que tenen repercussió important en greus problemes com el de l'habitatge, i vostè ho sap. Per això ens estranya que si han tengut durant tres anys la promesa de tramitar, com ha dit també la Sra. Vadell, una llei del sòl, i que

es presenta al Parlament, de sobte es retirar del Parlament, i vull pensar que el motiu no és altre més que el que jo li deia al principi, que el 2007 és un any electoral i potser és complicat aventurar-se a prometre una tramitació i aprovació d'una llei com és la Llei del sòl. No sé..., a mi ja em va bé, perquè tenc la sensació que té dubtes que tornin a guanyar i per tant no ho tenen molt clar. Em pareix perfecte però, bé, és una crítica que hem de deixar, sobretot perquè llavors hi ha qüestions com que la proposta que es fa que s'incorporaran algunes mesures que estaven previstes en aqueixa llei del sòl i que afectaran directament o han d'afectar directament el tema dels habitatges VPO, però que s'incorporaran per exemple a lleis com la de règim local. No dubto que sigui possible, que sigui factible i que sigui legal, però no crec que sigui la millor manera de prendre mesures que han de repercutir directament en el futur dels habitatges sobretot per a determinats col·lectius.

EL SR. PRESIDENT:

Ha d'anar acabant, que ha sobrepassat el seu temps, Sr. Boned.

EL SR. BONED I ROIG:

Sí, per anar acabant, Sr. President..., li he de dir que, bé, que en tema de carreteres, i amb això voldria acabar, vostè mateixa diu que s'han acabat els projectes, s'està a la darrera fase de la seva execució, però, clar, en aquest pressupost ens hem trobat amb una partida sorpresa d'ingressos de 174 milions en base a un conveni que, com ja se li ha dit, està resolt. La meua pregunta..., sí, està resolt; no, no, no, en aquest moment està resolt; que vostès el tenguin recorregut és una altra cosa però, resolt, hi està el conveni; que vostès no ho vulguin acceptar estan en el seu dret, però el ministeri directament el va resoldre.

En qualsevol cas, el que li volia dir, Sra. Consellera, aquests 174 milions no estan pendents més que d'un contenciós que el Govern té interposat en el Ministeri de Foment..., no, bé; la resolució d'aquest contenciós difícilment, i per l'experiència que tots tenim en aquest tema, difícilment es resoldrà al llarg del 2007, Sra. Consellera, difícilment, són més llargs els tràmits judicials d'aqueixes coses. Per tant és dubtós, per no dir pràcticament segur, que no arribarà aquest ingrés de 174 milions. Jo li pregunt a vostè, com a responsable de la Conselleria d'Obres Públiques que haurà de fer front, m'imagín, a la despesa d'aquests 174 milions, si ja sap que no arribaran, vostè, perquè nosaltres li he de confessar que el conseller d'Hisenda no ens ha sabut respondre o no ha volgut respondre, la meua pregunta també la trasllat a vostè: vostè ens podria dir com pensa fer front a aqueixa despesa si ja sap certament que no arribarà aquest ingrés previst?

I segurament em deix alguna altra cosa... Ah, sí, sobre el tema d'habitatge, però perquè no em renyin tot allò d'habitatge li ho faré en el segon torn.

EL SR. PRESIDENT:

Utilitzi el torn de rèplica, gràcies, perquè ara ja ha sobrepassat considerablement el seu temps. Per contestar té la paraula la Sra. Consellera.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, en primer lloc vull agrair el to dels distints diputats que m'han precedit en la paraula, i un poquet en broma, Sr. Boned, gràcies a Déu no estam a l'estat absolut ni a la monarquia absoluta, gràcies a Déu hi va haver la divisió de poders i gràcies a Déu no es resolen els convenis perquè ho diu la Sra. Ministra de Foment, sinó que ho diran els jutges, i això és important, és molt important que ho tinguem present perquè, clar, aquí hi ha dues parts, aquí hi ha governs legítims que varen firmar un conveni signat amb tota la legitimitat dels anteriors..., dos convenis, el del 98, que el varen firmar un govern de l'Estat legítim i un govern autonòmic en aquell moment legítim, i un conveni de l'any 2004, que també era un govern autonòmic legítim i un govern de l'Estat legítim, i després efectivament hi ha una resolució d'un ministeri que diu que ell ho dona per resolt, però nosaltres no, i això, com que ja no tenim monarquies absolutes ni poders absoluts i es va instaurar la divisió de poders i es va instaurar l'estat de dret, i això és el que dona les garanties i ho diu la Constitució Espanyola, i la garantia judicial és la que determinarà en el seu cas qui té raó i qui no té raó, i per tant nosaltres estam en el nostre dret de pressupostar les partides pressupostàries dins aquesta resolució, i seran efectivament els tribunals de justícia que determinaran en el seu cas qui té raó o qui no té raó, o si hi ha projectes o no hi ha projectes, però en el seu cas no ho pot resoldre unilateralment un ministeri, i això és el que nosaltres hem dit.

I també trobam greu que després, precisament, d'unes negociacions polítiques al més alt nivell, precisament on va quedar clar que el nou conveni no interferia aquest tercer conveni, on serien a més els consells insulars, no el Govern, perquè nosaltres respectàvem que les competències són dels consells, no s'hagi complert aquesta paraula, hi hagi una clàusula on s'obligui els consells insulars, que no tenen res a veure, i, bé, que es forci la situació d'aquesta manera com s'ha forçat, però jo crec que són altres debats diferents, no d'una compareixença dels pressuposts. Però allò que és lògic és que han cobrat els contractistes, només faltaria, amb la feina i bona feina que s'ha fet a les carreteres de les Illes Balears i en l'execució dels projectes, que també evidentment hem tingut problemes, però hem de recordar que s'han fet unes carreteres amb un trànsit molt intens a moltes d'elles, i per tant des de l'equip de carreteres, que aquí hi ha el director general, i també la directora general de Ports, que va dirigir moltes d'aquestes carreteres dins l'equip tècnic, idò els contractistes han fet una bona feina molt d'ells i evidentment tenien dret a cobrar totes les seves certificacions d'obres i s'ha pagat, evidentment, la seva feina, com al personal d'aquestes empreses constructores, i serà ben normal que constin en el pressupost com a previsió d'ingressos, i d'on s'han pagat, idò serà ja les operacions que tenen el conseller d'Hisenda. Evidentment ja són pressuposts generals de l'Estat, que efectivament ja ho han de demanar més concretament al conseller d'Hisenda. Però en qualsevol cas els comptes de la comunitat autònoma estan complint el nostre pla de sanejament sense cap problema i així ho vàrem determinar.

Jo crec que a la Conselleria d'Obres Públiques el pressupost hagi davallat la inversió és el més normal perquè hem fet la

feina, i ho he dit al començament de la meva intervenció. Nosaltres hem complert el compromís del principi de la legislatura que jo vaig anunciar la compareixença amb els alts càrrecs que m'acompanyen, hem fet la feina i era el compromís electoral del Partit Popular. No hem enganat ningú i és la realitat, i per això al final de la legislatura el més normal és que passi el que passa en aquest pressupost. No és que passi res.

Vostès diuen que la maquinària s'atura; no, és que nosaltres la vàrem trobar aturada, ben aturadeta, així sí, la vàrem trobar molt aturada, sense personal, perquè a més s'havia transferit el personal de carreteres als consells insulars, pràcticament sense equip, i aquesta era la realitat, és com ens ho vàrem trobar, sense els doblers del conveni de carreteres, perquè les anualitats del conveni s'havien perdut, i aquesta és la situació que ens vàrem trobar a la Conselleria d'Obres Públiques. Per tant ara ens trobam les infraestructures fetes, perquè la realitat no és que estigui aturat o no aturat, és que les infraestructures almenys estan fetes i els ciutadans no es queixen, els ciutadans estan contents perquè estam fent coses, la gent ja no està embussada, la gent ja no té risc de sinistralitat en el lloc que tenia a moltes d'aquestes infraestructures, i el que passa, la gent, doncs el transport públic funciona molt millor, el transport ferroviari de la línia Inca-sa Pobla-Manacor funciona molt millor, hi ha més freqüències i el que ens pertoca és deixar; el dic de Ciutadella no l'hem pogut deixar enllestit, el nostre compromís és que estigui iniciat, però és un compromís que no haurem pogut complir com ens hagués agradat, ens hagués agradat tenir-ho enllestit, però el nostre compromís i jo crec que serà possible deixar les obres iniciades.

I tendrem una nova línia ferroviària metropolitana, Sra. Rosselló, no digui que no, tendrem més línia i a més la primera electrificada, nosaltres feim línia electrificada, que és el metro. El soterrament, que era una promesa de molts d'anys, de moltíssims de partits polítics, l'hem fet nosaltres, hem de separar el soterrament i l'estació intermodal d'una nova línia de metro, són dos projectes, no n'és un d'únic, són dos, i precisament el soterrament i l'estació intermodal és el que permetrà la gran projecció de noves línies ferroviàries. Una nova línia que, a més, és metropolitana, que és el polígon de Son Castelló i la Universitat i el que ens pertoca és que aquesta línia entri en funcionament amb condicions, que és la nostra feina en aquest moment. Hi hem posat els doblers, la qual cosa era important, uns doblers que costen, que és el que he volgut transmetre, que són els doblers en despesa corrent, que és el que més li costa a un conseller d'Hisenda, perquè aquests doblers, una vegada que s'hi fiquen, ja no es lleven mai. Els d'inversions es lleven, ho veim aquí, els d'inversions, s'acaba la inversió i es lleven i van a altres inversions que ara veurem d'altres conselleries, que també ho necessiten, però la despesa corrent queda sempre i això és el que volia transmetre, que la despesa corrent el manteniment del tren de la línia metropolitana hi serà sempre i és molt important.

Mai cap govern llevarà aquest personal del metro, aquest manteniment, aquest manteniment de totes les línies que volem que siguin el més modern, al nivell de com tenen el metro de Madrid, el metro de Barcelona, el metro de Bilbao i els metros europeus és el que nosaltres volem i és el nostre compromís.

El consorci de transports, la integració tarifària que és el que ens costarà doblers, suposa les corones, suposa un abaratiment de les concessions, perquè nosaltres partim de la tarifa del tren, que és molt més econòmica que el concessionari del transport terrestre. La gran majoria dels concessionaris de transport terrestre, no totes, però moltes concessions són molt més cares que el transport ferroviari; la integració tarifària ens condiona el transport ferroviari, el preu, realment totes les corones. I això l'usuari ho notarà, quan comenci la integració tarifària, un abaratiment de la gran majoria del transport terrestre, i això és així. Per això ens costa aquests doblers de la integració tarifària que per a l'any que ve serà major, perquè la integració va escalonada i no contempla el seu pressupost total, però l'any que ve els puc assegurar que el consorci serà fins i tot un poquet més car del que és, i també és despesa corrent. És el que he volgut traslladar, que tal vegada el més important d'aquest pressupost és aquesta despesa corrent en transport públic que feim, que tal vegada és molt important pel que significa de consolidació.

Jo crec que, que vostès me diguin que hem complert la feina, doncs sí. I no és que no hi hagi continuïtat o no, és que me sent que hem complert, hem fet molta feina i tenim els deures complerts. En carreteres realment els convenis seran als consells insulars, per tant l'obligació de desenvolupar els convenis de carreteres i el gruix de carreteres ja no serà al Govern de les Illes Balears, ni l'any que ve ni l'altre ni l'altre, per tant no ha de figurar res en carreteres, perquè, a més, es varen transferir, l'any 2001 les carreteres als consells insulars i va quedar els convenis de l'Estat, ara ja no hi haurà ni els convenis de l'Estat. I on sí ha de figurar és el transport públic, tant en manteniment, que ho feim, com en inversió.

En inversió, efectivament, per a l'any que hi ha uns aspectes pendents que és el següent. En primer lloc, per començar noves immersions crec que l'important que ha de fer aquest govern es deixar el soterrament i el metro perfecte. I és o intentaré que sigui el meu compromís com a consellera, i és un esforç important perquè parlem d'unes obres molt importants, que van a un bon ritme, que hem hagut de comptabilitzar amb el transport ferroviari i que no ha estat fàcil, i que no hem tingut en cap moment l'ajuda de l'oposició, i ho he de dir, no me diguin que suport i no sé què, per defecte, li ho he de dir amb tot el meu afecte, Sra. Vadell, amb tot el meu afecte, perquè només que *se pone una taladradora ya tiembla y retumba la ciudad*, li he de dir amb tot el meu afecte, la demagògia ha estat brutal, punt i a part. Però són unes obres importantíssimes, que quan s'han fet a la resta d'Espanya, què vol que li digui, no hem tingut cap tipus de suport, però ja som a la recta final i ara el compromís d'aquesta conselleria és posar en marxa aquesta estació intermodal, la qual no estarà acabada tota sencera, i el metro i tota l'electrificació.

Segon. Projectes del tren de Manacor a Cala Rajada, d'Alcúdia, estan fets, no passin cap pena. Però evidentment, començar físicament nous projectes amb tot el tràmit que s'ha de fer, informació pública, expropiacions, serà molt difícil per a qualsevol govern, però els projectes estan fets. Però depenen de programes electorals i jo no els avançaré el programa electoral del Partit Popular per començar i les noves línies de metro, que supòs que els distints partits polítics duren en els programes electorals.

Una bona notícia per als pressuposts de Serveis Ferroviaris de Mallorca, que va ser la sentència de l'IVA, és que es podran generar nous crèdits, jo, si volen més explicacions, els ho podrà explicar el gerent perquè a mi me costa entendre-ho, però es podrà generar nou crèdit que no està en el pressupost, perquè no es pot posar ni tan sols com a previsió d'ingressos, de 24,5 milions d'euros de l'IVA del metro, que ni tan sols podem tenir en ingressos, doncs que són les liquidacions de les factures, 24,5 milions d'euros es podran generar. I a part tenim tots els avals innominats de la Conselleria d'Hisenda, si es volen engegar nous projectes, que es podria, però crec que no donaria ni temps de començar nous projectes de prolongació, primer punt. A part que jo crec que és l'any de la consolidació del metro, ho crec sincerament, encara que no hi hagués eleccions, crec que les coses s'han de consolidar, també ferroviàriament parlant.

I segon, i ho he de dir, que no hi hagi cap cèntim d'euros en el pressupost general de l'Estat, després de les reunions que el Sr. Antich i la vicepresidenta, a instàncies del PSOE, fa un any i mig, vàrem tenir i vàrem negociar i que fins i tot el PSOE ens digués quin el primer que al Govern li és igual, absolutament igual, amb tota la inversió que s'ha de fer que és moltíssima, ho he de dir sincerament, el Govern ha fet una aposta d'inversió ferroviària molt grossa i jo crec que realment, o sigui, crec que ho hem demostrat i no s'ha demostrat per part del pressupost general de l'Estat. Per tant, estam a l'espera d'aquest conveni ferroviari.

Més coses, en general, del seu plantejament. Respecte de l'EMT dir que efectivament en el primer trimestre s'incorpora l'EMT i estarà dins el consorci, es firmarà el conveni amb l'EMT i per tant no hi haurà cap problema. Del consorci dir també que, evidentment hi ha una partida per a publicitat, per donar a conèixer tot el nou sistema i les targetes, però no es preocupi, no veurà, tenim els doblers ben justs per a la incorporació dels distints operadors, o sigui no veurà, ni es preocupi, gran publicitat del Consorci de Transport, però l'hem de donar a conèixer, com tot el sistema de targetes i la gent on podrà anar a comprar, no a comprar, perquè seran gratuïtes, però la gent haurà de saber on adquirirà, podrà aconseguir la seva targeta, amb la seva foto, amb tot el sistema, la qual després anirà recarregant de forma indefinida en els distints punts, però hem d'informar moltíssim la gent de com funcionarà aquest sistema, perquè és una novetat totalment que no ha existit mai ni dins l'SFM, que serà el primer operador que podrà utilitzar la targeta sense contacte, i de forma gradual s'aniran implantant tots els concessionaris. I és un sistema que mai no ha existit dins el transport terrestre ni dins el transport ferroviari i per tant hem de ser els primers interessats a fomentar que la gent s'incorpori i tenguí la seva targeta, la qual serà indefinida, personalitzada i que la recarregarà indefinidament en els distints punts.

Dir també que respecte de l'IBAVI que m'han demanat, nosaltres a l'IBAVI hem de posar, del pressupost d'inversions a quines corresponen el nombre d'habitatges, tant els que estan ja iniciats, perquè són iniciats, per exemple enguany que acabaran l'any que ve, com les que entregarem com les que iniciam, perquè ens ho mana el nostre pressupost. Si vostè me diu quants n'hauré iniciat nosaltres aquesta legislatura, el gerent m'ha passat les dades, 1.658 habitatges, aquestes són les

dades. I són les dades aproximades normals de l'IBAVI, uns 400, 500 habitatges anuals. I si repassam la història més o manco de l'IBAVI són els normals, perquè és el sòl que tenim. Per això crec que és tan important i crec que, encara que s'hagi retirat la llei del sòl, per motius crec que evidentment pel moment electoral que ens trobàvem i un poquet de demagògia que es volia fer amb aquesta llei, que no és una llei de construcció ni molt manco, perquè no és una llei de creixements, però bé, per a nosaltres el més urgent d'aquesta llei eren les mesures en habitatge i sobretot allò del 30%, i això és una garantia que quedarà aprovat, o pràcticament és una garantia, vostès saben millor que jo la tramitació de la Llei de capitalitat i la Llei de règim local, i jo crec que aquestes dues lleis el més normal és que quedin aprovades abans de Nadal, i això sí que serà una garantia. Té la directora general d'Habitatge fet el creixement d'aquest 30% del principal municipi de les Illes Balears, no sé si ho du a mà, però si ho volen a la rèplica li ho puc dir, ho estam fent ja a distints municipis, és una tasca que fan els funcionaris de la direcció general, però per a futurs governs aquest creixement que es concretarà els pròxims quatre anys i els altres, doncs ja serà una concreció important, perquè som ja la darrera comunitat autònoma d'Espanya, per exemple Palma suposa 912 habitatges, això segons el creixement dels plans territorials evidentment, perquè tenim els plans territorials. Maó, 367 habitatges; Eivissa, 589, Eivissa capital; Calvià, 180, Calvià és poc; Llucmajor, 1.361 habitatges; Inca, 523; Ciutadella, 408.

Bé, són creixements, tenim aquests s'estan fent tots, els de menys de 3.000 estan exonerats; doncs bé, els nostres municipis s'hauran d'avesar a adaptar-se a aquesta normativa, jo crec que era molt important ja d'una vegada per totes implantar aquesta mesura i ja començaran a ser garantia d'aquest tipus, no només seran de l'IBAVI, podran ser promotors privats, però ja tendrem aquest tipus i aquest nombre d'habitatges a desenvolupar en els pròxims anys i jo crec que ja el nombre de creixements començarà a ser una xifra més important, que no resoldrà totalment el problema de l'habitatge, però crec que serà important.

Altres plantejaments, quant al transport marítim, donar les gràcies al Sr. Boned per la línia Eivissa-Formentera.

El transport entre Eivissa i Palma s'ha tornat a restablir. Jo estic en contacte amb Acciona, que és qui presta aquest servei, efectivament ho va llevar aquest estiu; nosaltres, evidentment, si ens podem estalviar haver de subvencionar la línia molt millor, dels doblers públics. I ell m'ha garantit, no sé si ha de fer varada tècnica o l'està fent, me va dir el mes de novembre o octubre, no ho sé, me va dir, però que l'implantava i ja no la tornava llevar, perquè clar, està dins el pla sectorial, nosaltres volem intentar evidentment no haver de subvencionar cap línia ni gastar doblers i ell me diu que no i que el seu compromís és que funcioni tot l'any aquesta línia. I esper que així sigui, o sigui que observem el funcionament d'aquesta línia que hi serà tot l'hivern, menys una varada tècnica no sé si de tres setmanes, el novembre o l'octubre l'ha feta, me va dir.

Respecte d'altres plantejaments que s'han fet de la pujada del capítol 1, crec que la Sra. Rosselló, dir que la pujada ha estat exclusivament, una davallada a la secretaria general tècnica, ha estat exclusivament a la Direcció General

d'Habitatge i a Ports, exclusivament, bé, i a Serveis Ferroviaris de Mallorca, però està justificat pel metro. Bé, clar, el que no podem posar és el metro sense maquinista, sense interventors això jo crec que, o si no, li don la justificació.

A la Direcció General d'Habitatge està pactat entre funció pública i els sindicats que els projectes d'inversió es consolidaven en el capítol 1 i és el que hem fet i supòs que s'ho troben a altres conselleries, perquè són instruccions de funció pública pactades amb sindicats.

I a Ports l'augment del capítol 1, efectivament ha estat motivat per la consolidació del descens a tots els serveis, és bàsicament l'equip de zeladors de tots els serveis que estam donant en els ports, que ha millorat moltíssim a tots els ports i ha estat una aposta dels nostres ports de gestió directa, i aquesta és la motivació.

L'endeutament és molt menor a la conselleria que altres pressuposts, precisament per la davallada d'inversions, perquè el que ha augmentat molt és la despesa corrent, la qual cosa sí que no hi ha endeutament, perquè la despesa corrent és pressupost propi del Govern de les Illes Balears, tant a SFM com al Consorci el pressupost és propi i no a cada endeutament, l'únic endeutament que hi ha són els 20 milions d'euros de Serveis Ferroviaris de Mallorca i els de Ports de les Illes Balears que són 16 milions d'euros, la resta és directament amb pressupost de la comunitat autònoma, per tant és el pressupost que menys endeutament tenim per a l'any que ve perquè no tenim pràcticament inversions.

Pel que fa a les inversions que volem fer a la partida de barreres arquitectòniques, bàsicament són edificis del Govern, en què es va aprovar en el Consell d'Accessibilitat, que ens varen demanar una sèrie de projectes a la Conselleria de Treball a diferents dependències de la Conselleria de Turisme, la Conselleria d'Agricultura i a la Conselleria d'Immigració, que s'està redactant pels arquitectes de la conselleria i que seran els que s'abordaran amb aquesta partida.

I després pel que fa al dragat de Portocolom, es troba ja a la seva fase final i bàsicament el motiu del retard, jo crec que aquest dragat s'ha duit, sincerament, correctament i ha estat degut al tema arqueològic, el qual ha suposat un retard en el temps i doblers que hem hagut d'invertir, però ja ens queda, ara s'està instal·lant una màquina més, una màquina nova, un sistema nou que es va utilitzar amb el model, i ja ens queda el darrer hivern per acabar amb el dragat de Portocolom. Jo crec que s'ha fet amb cura i l'estudi de la rissaga és un tema a part del dic, o sigui bàsicament tant la inversió del dic com a Cala'n Busquets, no és un tema que solucioni les rissagues i nosaltres doncs varem encarregar, feim una inversió durant dos anys, a més el codirector amb nosaltres a l'Institut Nacional de Meteorologia aquí i va guanyar aquest estudi SENER, que ho fa també amb l'IMEDEA i amb la Universitat de Cantàbria i bàsicament és per veure si podem establir quin sistema de tancament, que no importa que sigui físic, veurem quin sistema de tancament seguim amb el port de Ciutadella, perquè encara que els vaixells grossos seran fora, la rissaga és un fenomen meteorològic que causa danys a Ciutadella i que es produeix cada ics temps. I sempre hi haurà a Ciutadella els vaixells, encara que sigui la nàutica recreativa i els comerços i s'hi

instal·laran una sèrie de boes entre el Canal de Mallorca i el de Menorca, amb uns sensors, per veure si la predicció pot ser amb el menor temps possible, per poder tancar, un sistema de predicció, és una inversió d'1 milió d'euros en dos anys. I bé, per avançar, amb l'excusa d'aquest fenomen meteorològic que no sempre és fàcil i per intentar solucionar o almanco causar els menors perjudicis materials quan es produeix aquest fenomen.

Jo crec que més o manco he contestat les seves preguntes i si hi ha qualche qüestió a la rèplica ho contestaré.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé, moltes gràcies, Sra. Consellera. La Sra. Rosselló en torn de rèplica té cinc minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sr. President, Sra. Consellera, per les seves explicacions, tot i que algunes de les preguntes que jo li he fet no me les ha respost, però supòs que evidentment contestar tots els grups de l'oposició evidentment és difícil en una sola vegada, amb la qual cosa no hi entraré massa. Ara bé, si me permet un parell de coses que sí que volia dir.

En primer lloc, efectivament, el compromís del Partit Popular era fer autopistes, això és el compromís, no n'hi havia d'altre, jo per tant li diria que vagin molt alerta quan diuen que han fet per al transport públic. Per al transport públic no han fet gaire cosa, han fet coses, ningú li lleva, però el que han fet són realment autopistes i a més s'han endeutat per fer-les, cosa que no han fet per exemple per fer transport públic, curiosament no hi ha hagut endeutament per això.

Recordar-li també a la Sra. Consellera que aquest compromís que va tenir el Partit Popular, ja se li ha dit, jo no consider que sigui un pressupost electoral, ja ho he dit al principi, és un pressupost efectivament de final d'una etapa que vostès havien d'acomplir. Les autopistes n'hi havia que en el compromís electoral no hi eren, hi havia autopistes que no hi eren, les d'Eivissa algunes no hi eren, no eren en el programa electoral. El metro tampoc no era al seu programa electoral, s'ha fet sense cap ni peus, senzillament perquè se'ls va ocórrer no sé exactament a qui, suposam per fer una espècie d'obra megalòmana, diríem, sense analitzar realment quin era l'estat del transport públic. I mentre es fan obres d'aquestes característiques, amb un cost elevadíssim, s'és incapaç per exemple, d'electricificar la xarxa ja existent, s'és incapaç de pensar en una altra nova línia de tren, Sra. Consellera. Les competències en transport ferroviari vostè ho sap perfectament, el PP ja les tenia des de l'any 1994 i no les va exercir, amb la qual cosa no demani ara que vengui Madrid a arreglar-li les coses, vostès tenen l'obligació de fer-hi feina perquè tenen la competència, en carreteres la tenen els consells, però en tren la té el Govern, per la qual cosa a nosaltres ens sembla que ens dugui un pressupost en què no hi ha ni una pesseta per a una nova línia, com a mínim que estigui en previsió, per dir que Madrid no ens ho dona, i ja veurem els programes electorals, Sra. Consellera, me permeti dir-li que és una falta absoluta i d'un incompliment a més de la seva responsabilitat, que ja li

dic, les competències en tren són del Govern de les Illes Balears, que quedi molt clar.

En segon lloc, també dir-li, Sra. Consellera, que no hi ha ciutadans que es queixen. És que vostè no ha escoltat ningú aquests quatre anys, ha anat a pinyó fix a fer autopistes, a carregar-se el que fos i a endeutar-se fins allà on fos. Ja sé que això no els agrada, sobretot a aquests senyors que tot el temps parlen, però el cert és que ha estat així.

Per tant, jo li diria, Sra. Consellera, bàsicament aquests pressuposts, aquests que vostè ens ha duit avui, ja ni tan sols una valoració política del que han estat aquests quatre anys, en transport públic no hi ha pràcticament res, vostè de l'únic que ens parla és de l'obra del metro i del soterrament que, a més, eren qüestions que ni tan sols les tenien dins el seu programa. El tema del Parc de les Estacions no s'ha dit mai el cost que haurà arribat a tenir.

Jo el que li deman i li torn dir és que en aquest moment i amb els pressupost a la mà, baixa d'una manera brutal les inversions de l'SFM. El 2006 tenia 137 milions d'euros i ara 37, per tant baixa en 100 milions d'euros; vostè diu que evidentment perquè s'acabarà la feina que tenia, que era fer el metro i això. Nosaltres el que trobam és que en transport públic hi ha d'haver més inversió perquè vostè, li torn a repetir, té la competència i té la responsabilitat de fer-ho.

En segon lloc, no hi ha inversions en el pla d'intermodalitat, jo li he dit, en el 2006 hi havia quasi 4 milions d'euros per fer l'estació de Sant Antoni, no ha acabat, i per fer algunes actuacions en intermodalitat. Resulta que enguany 500.000 euros, ha baixat més de 3 milions d'euros en el pla d'intermodalitat. Vostè tot ho deixa per veure què diran els partits polítics per a la propera legislatura? Ja se li ha dit, vostès han de fer pressuposts a més llarg termini i en aquest pressupost no hi ha pressupost per a transport públic i, si no, no sé vostè on el veu.

Manteniment, ha baixat el manteniment, vostè per ventura l'ha posat a una altra partida, però segons aquests pressuposts el manteniment ha baixat. Si hi ha més infraestructures, com així ha baixat el manteniment? Crec que en aquest sentit jo no hi veig resposta a això.

I un altre tema que hi voldria entrar, miri, en el tema de personal mai m'hi he oposat, el contrari, fins i tot quan he tengut la possibilitat de poder tenir qualche gestió, he defensat que el capítol 1 era un capítol important, la que posava problemes era vostè, vostè quan era a l'oposició, que només deia que no s'havia de fer inversió en capítol 1 ni en despesa corrent, i ara ens ho defensa. Jo l'únic que els he dit és que s'ho haurien de fer mirar, perquè teòricament han de defensar el mateix quan governen i quan no, teòricament. I a més deia que les inversions eren importants, amb la qual cosa a mi aquí me crea una situació respecte d'això.

A l'endeutament, Sra. Consellera, jo no li he dit que hi hagi més endeutament nou, sinó que vostès paguen més despeses financeres de l'endeutament que li ve d'enrera i augmenten molt aquestes despeses financeres, per tot, a la seva conselleria, i si no ho sumi, perquè sumant supòs que en aquest sentit, no,

per tant, l'endeutament augmenta perquè vostès han de pagar més interessos, perquè han de pagar més de l'endeutament que han fet aquests anys. I no s'endeuten, per exemple, per fer trens o per fer més línies de tren o per poder dir que, com a mínim, es millora el que ja existeix. És incompreensible que s'hagin gastat la milionada que s'han gastat i no hagin estat capaços de fer per exemple una electrificació de les línies actuals. Quant a doblers, si s'ha fet per a una cosa, s'hauria de fer per a l'altra, i sobretot per una cosa, Sra. Consellera, li torn repetir, les competències ferroviàries són seves, seves, exclusivament de la comunitat autònoma. Una altra cosa és que jo consideri també, com vostè, que Madrid ens ha d'ajudar, no faltaria més perquè evidentment si no els doblers no arriben. D'això en som plenament conscient, Sra. Consellera, i li donaré suport en aquest tema, ara bé, no s'eximeixi de les seves responsabilitats i després resulta que no faci el que toca.

I vaig acabant, Sr. President, ...

EL SR. PRESIDENT:

Sí, la inform que ha sobrepassat ja el seu temps, acabi telegràficament.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Acab només amb un minut, si m'ho permet. Només li volia una cosa o dues cosetes si les me pot explicar ara a la segona rèplica. D'on treuran els doblers per pagar les autopistes a Eivissa? Si aquests ingressos, ja se'ls ha dit, són inexistents, perquè ara per ara no les pagarà el Govern de l'Estat, no entraré en més consideracions per falta de temps, com es faran aquests pagaments? És a dir, ja ho tenen tot aclarit o ho tenen a qualche banda?

Peatge a l'ombra, ja ho sabem, però el peatge a l'ombra a veure ... I un altre tema, no m'ha contestat, els 8 milions d'euros que vostè va pressupostar per al dic de Ciutadella no m'ha explicat on havien acabat aquests 8 milions d'euros que no varen invertir, no les varen invertir perquè encara no està fet, o jo no l'he vist, ni l'han inaugurat i supòs que ens n'haguéssim assabentat, sinó que m'agradaria saber: han posat la mateixa quantitat i en què s'ha invertit?

I el segon, i acab, això de les rissagues a mi me sembla molt bé, Sra. Consellera, que facin estudis d'aquests, el que no me pareix bé és que vostè i el Sr. Matas se'n vagin a Ciutadella quan hi ha hagut una rissaga i diguin que si fan el dic evitaran les rissagues. Jo el que li deman és una mica de responsabilitat, perquè el que vostès varen dir no era cert i evidentment, supòs que per la conseqüència d'això, fan un estudi de rissagues. Vagin alerta al que diuen perquè vostès al cap i a la fi són els que representen la ciutadania o la majoria.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Sra. Vadell, també en torn de rèplica, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sr. President. Sra. Consellera, bé, en primer lloc, dir-li que vostè troba que hem estat durs a l'oposició, jo li he de dir que crec que només faltaria que l'oposició no pogués dir el que troba de les coses que fa el Govern, sobretot quan té errors i grossets.

En el tema de carreteres no li discutiré, hem estat i serem durs perquè no correspon a un model que nosaltres considerem l'adequat per a les nostres illes, però en temes de ferrocarril, Sra. Consellera, no ens podrà dir que no hagi tengut suport, perquè les crítiques que li hem fet han estat molt puntuals. I sobretot, només ens faltaria que no li haguéssim pogut dir que no estàvem d'acord o que ens queixàvem fortament per l'esbucament del pont del tren o que quan hi havia tremolors, sobretot en el Col·legi Santa Isabel, no li poguéssim dir o que no ens queixàssim agafant la veu dels veïnats, que les obres i les màquines estiguessin en funcionament a hores que no són adequades per a les obres. Només faltaria que no li poguéssim dir tot això i altres coses que li hem dit quan hem trobat que la seva conselleria ha fallat.

Però repetir-li que en temes de ferrocarril sempre hem estat queixant-nos per defecte, que no per excés, del que ha fet. I aquest defecte és precisament això, l'electrificació de les línies, sobretot per una cosa que en el seu moment li vàrem donar suport, que era quan la conselleria, fa dos anys, va decidir comprar més màquines per poder augmentar les freqüències, totes funcionant amb gasoil i bé, ara supòs que no electrificaran fins que no hagin amortitzat aquestes màquines, no ho sabem. Per tant, és una despesa que tal vegada, si s'hagués pensat millor, si s'hagués planificat d'una altra manera, si s'hagués començat primer per l'electrificació del que hi havia abans d'investir a altres coses, tal vegada hagués estat una despesa que no s'hagués fet d'aquesta manera sinó que s'hagués pogut fer molt més rendible.

I això va en relació amb què li he demanat, supòs que, efectivament, contestar totes les preguntes i totes les qüestions que se li plantegen totes d'un bloc és difícil, però no m'ha dit com té pensat resoldre el tema dels fums de l'estació, és una de les preguntes que havien quedat sense contestar.

Una altra cosa que no havia comentat en un principi, no he fet cap referència ni a l'empresa Ports de les Illes Balears, perquè és una empresa nova i hi ha moltes dificultats per poder comparar, i l'altra l'empresa del Consorci. El Sr. Boned, no obstant això, ha fet una de les preguntes que jo tenia pendents de fer que era el tema de Palma. Ja ho ha contestat.

Però tornant a Ports de les Illes Balears, hi ha unes obres que són continuació d'altres iniciades ja al principi, sobre millora de molls i coses d'aquestes que estan començades, però el que ens ha cridat l'atenció i tal vegada no és propi de la seva conselleria, però li volia comentar, a la llei d'acompanyament hem vist que hi ha uns articles que modifiquen les tarifes d'ocupació d'espais als molls i sobretot dels amarraments que són competència de Ports de les Illes Balears, un augment aproximadament d'un 30%, més o manco calculat d'una manera molt aproximada, però també ens ha cridat l'atenció veure que canvien el calendari, o sigui la temporada forta diríem, la temporada alta la limiten a dos mesos, que és quan hi ha les tarifes més altes i, en canvi, la resta d'any són tarifes més

baixes. Ens sorprèn que només limitin la temporada alta, que és quan hi ha més demanda, a dos mesos, juliol i agost. Ens ha cridat l'atenció, la veritat, tal vegada com que això no està dins la seva conselleria, sinó que és a la llei d'acompanyament dels pressuposts, així com abans a la llei vigent o a la Llei de tarifes i taxes és vigent que hi ha mig any de temporada alta amb unes tarifes i mig any de temporada baixa amb unes altres tarifes, a partir de l'any que ve només hi haurà una temporada alta dels mesos de juliol i agost amb les tarifes altes, tota la resta de l'any serà bastant més econòmic. M'ha cridat l'atenció i li volia comentar. No sé si em podrà contestar per quins motius està fet així.

A la fi hem sabut quants d'habitatges s'han fet durant tot l'any, són 1.658 que s'hauran començat i acabat. Ho dic perquè cada any, a principi d'any, veim titulars de diaris que diuen "Hi ha pressupostats mil i busques d'habitants" i tenim la sensació que en tota la legislatura se n'haurien fet 4.000 i busques, vull dir que és bo posar les coses al seu lloc i que anem clars en aquests aspectes. El tema de l'habitatge és una problemàtica que no és bona de resoldre, el tema del sòl és una assignatura pendent, nosaltres considerem que un 30% fins i tot és poc, perquè això vol dir que un 70% de la resta de sòl és d'habitatge lliure, vull dir que això és el mateix que deïem, que hi havia una comparació dels accidents de trànsit que un 30% dels accidents mortals són perquè no es du el cinturó de seguretat, però això vol dir que el 70 el duïen, dels morts, això ve a ser el mateix.

Per cert, no sé si vostè ha sabut d'una reivindicació antiga que tenim des del nostre partit, que li hem fet diferents propostes, que són les baranes de seguretat de les carreteres, va tenir una manifestació importantíssima, això vol dir que hi ha una preocupació, i tampoc no hem vist cap tipus de solució per a aquesta problemàtica i, fins i tot, creim que no s'hauria de deixar de banda, ja que no s'ja previst a les carreteres noves que s'han fet, que es pugui fer un pla d'inversions en aquest sentit per corregir aquests defectes que tenen les carreteres antigues i noves de les baranes de protecció per evitar els accidents mortals i les mutilacions a motoristes.

Bé, no sé si hi ha res més a dir, supòs que sí, que hi ha moltíssimes més coses, però una vegada llegit amb tranquil·litat el *Diari de Sessions* on hi haurà més xifres, podrem fer una sèrie d'esmenes que esperem que en algunes puguem arribar a un acord per tal de millorar entre tots els pressuposts, els darrers pressuposts d'aquesta legislatura que sembla que estan fent pensant que no hi haurà continuïtat d'aquest govern, la qual cosa ens alegra. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Vadell. Sr. Boned, pel Grup Parlamentari Socialista, també cinc minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sr. President. Sí, m'ajustaré a aquests cinc minuts, breument. Sra. Consellera, seguint el seu comentari anecdòtic sobre el tema de la democràcia, li he de comentar que hi ha democràcia i hi ha divisió de poders, no gràcies a Déu, com ha dit vostè, sinó gràcies a molta gent que creia en aquesta

democràcia, va lluitar per ella i en molts de casos hi va deixar la vida, encara que, tristament, el seu grup parlamentari ahir mateix no volgués reconèixer tal fet i votàs en contra d'una proposta que només buscava aquest reconeixement.

Dit això, entrem en alguna cosa que m'havia quedat de la primera intervenció sobre el tema de l'habitatge. Ja els altres portaveus han comentat algunes coses i vostè ha respost també algunes altres, però jo volia comentar algunes xifres que vostè ve aportant un any rera l'altre, perquè aporten un cert grau de confusió, perquè si un llegeix la memòria dels pressuposts de l'IBAVI, per exemple, veurem que diu que es promouen per aquest exercici, els situa en 1.029; si agafam la del 2006 veurem que també diu "que es promouen per a aquest exercici, 1.008; si un agafa aquestes xifres fredes, ha d'entendre que s'han promogut i, per tant, estaran en marxa, 2.037 habitatges, quan vostè acaba de dir que 1.658 en aquesta legislatura. Jo he parlat de dos anys, clar, si miram fins i tot més enrera, si anàssim al 2005 o al 2004, es podria entendre que han estat entorn als 4.000 els habitatge promoguts, i no és així, perquè cada any entenc ..., quan es parla que són habitatges en construcció, a iniciar o a lliurar, es mesclen aquí moltes coses que fan que la realitat de cada un dels anys no s'ajusti exactament a la xifra que aquí figura.

Dit això, volia passar a un altre tema. Quan parlàvem de maquinària aturada i vostè ens deïa que vostè sí l'havia trobat, jo només li dic una cosa, si hi ha un canvi de govern, veurem què ens trobam, i llavors ja li diré què ens hem trobat, no es preocupi, ja en parlarem.

Sobre el tema també aquest conveni de tren pendent, d'inversions, és cert, i jo només li puc dir una cosa, intentarem, pel que a nosaltres ens correspon, que es faci realitat a un moment o a l'altre i estic segur que serà així, Sra. Consellera, n'estic segur, no en tenc cap dubte, però també és fàcilment comprensible que davant les dificultats nombroses que han envoltat un altre conveni, com ha estat el de carreteres, s'ho pensi el ministeri a l'hora de tancar segons què i segons de quina manera. Sobre la legitimitat del conveni de carreteres, Sra. Consellera, no discutiré, potser és veritat que és legal, perquè si no, ja s'hauria denunciat i tendria les seves conseqüències, legalitat potser sí, ètica no, perquè vostè sap tan bé com jo que es va firmar aquest conveni amb un govern en funcions, i això no és el pitjor, sinó que els efectes reals de la situació provocada, provocada, no, no, escolti'm i veurà com sí que tenc raó, el primer conveni tenia, si no m'equivoc, tres o cinc, ara no n'estic segur, projectes que tenien encomana de gestió, l'encomana de gestió que, segons vostè, els permet fer tot el que vostès han fet i empara la seva actuació, és clar, el conveni es va firmar dia 12 de març, les eleccions varen ser el 14, però és que la modificació d'aquest conveni que passava de cinc projectes amb encomana a tretze, va ser dia 5 d'abril, crec que això sí que és un govern en funcions, per tant, aquí és allà on queda molt clar que ..., per això dic jo que èticament és dubtós, legalment no dic que ho sigui, però èticament és dubtós.

No m'ha contestat el tema dels 174 milions, també crec que li ha preguntat el Sr. Rosselló, sabem que no arribaran, com pensa fer front a la despesa d'aquests 174 milions que haurà de fer ara, al 2007, és la pregunta.

Una cosa sí li volia comentar sobre el tema de l'SFM que abans se m'ha obligat. M'ha semblat entendre que deia que hi havia una partida de capítol 4 de 30 milions que és transferències en despesa corrent, m'ha fet la sensació que d'alguna manera es mesclava un tant l'objectiu que persegueix la inversió d'aquests 30 milions amb l'objectiu que perseguien determinades inversions en torn al Consorci de Transports de Mallorca, quant a aquest transport i inversió, no sé si ha estat una sensació meua o si vostè m'ho pot aclarir a aquest darrer torn.

I, per acabar, sobre el tema dels endeutaments. Vostè ha parlat de dues empreses, em sembla que ha dit SFM i (...), se'n deixa un, l'IBAVI també s'endeuta amb 12 milions d'euros aquest exercici, puja un poquet més l'endeutament de les empreses o dels ens de dret públic vinculats a la seva conselleria i fa que sigui una de les que més col·laboren en aquesta opaca gestió pressupostària a què alguna vegada ens hem referit i que és en aquest sistema de gestionar el pressupost en caixes B, defugint d'alguns controls que són molt necessaris. JO crec que la seva conselleria n'és un bon exemple. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Boned. Sra. Consellera, té la paraula per contestar.

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

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. Sra. Rosselló, crec, sincerament que vostè està admirada de tot el que hem fet en transport públic i, per això, insisteix tant, i li ho dic sincerament, i em fa entrar en un debat que no és pressupostari, però de transport públic que vull fer, vull fer perquè la feina que hem fet en transport públic aquesta legislatura ha estat magnífica, Sra. Rosselló, li ho vull recordar i li ho recordaré.

Pressupostàriament no hi ha color. Els Serveis Ferroviaris de Mallorca, perquè després parlarem de la Direcció General de Transports, any 99, 22,6 milions d'euros; any 2000, 25,5; any 2001, 46,9; anys 2002, 47,5; any 2003, 65,4; any 2004, 74 milions; any 2005, 68,2; any 2006, 165 milions d'euros, més de 25.000 milions de pessetes; any 2007, 81,9 milions d'euros. Per tant, és el segon pressupost d'SFM de l'any que ve, el segon pressupost, eh?, el primer va ser de l'any passat, per tant, cap des de la seva història, de qual vostè formava part d'un govern com a consellera. I, què hem fet aquesta legislatura a SFM?, perquè després parlarem de la part de transport terrestre, que també ha estat molt important, perquè per a vostè el metro no és res, ni el soterrament, jo ho entenc, per a una diputada d'Els Verds, el metro, res, un metro, res, un metro, un metro, senyores i senyors diputats, no és absolutament res, un metro elèctric, res; un soterrament, res; una estació intermodal per a busos, per a tren, metro, cotxes, bicis, res, absolutament res. Però, a part de tot això, li he de recordar que vàrem haver de tancar el tren de Manacor i arreglar-lo sencer, que ha quedat magnífic, Sra. Rosselló, res, això no és res. Obrim una estació nova, l'estació de Sant Joan, que la gent de Sant Joan està contentíssima amb bus més tren, però això tampoc no és res per

a la Sra. Rosselló. Comprar noves unitats de tren, que varen augmentar freqüències fa un any, tampoc, tampoc no li importa que augmentem les noves unitats, les freqüències amb 10 noves unitats de tren. El nou baixador de Festival Park que obrirem aviar, el mes que ve, tampoc no li importa, i tampoc que vàrem canviar tota la via del tren fins a Inca, que la via estava que queia, tampoc no li importa. I la supressió de passos a nivell, que li puc dir tots els passos a nivells, els passos de Balmes i Son Oliva, tres passos a Binissalem, dos passos a Sa Cabana, a Marratxí, un pas al Camí de Can Mayol, dos passos a Es Figueras i a Es Caülls de Marratxí, tres passos més a Marratxí, Son Sureda, Son Bomba i el del punt quilomètric 12,160, un pas a l'Avinguda de Germanies d'Inca, un pas a l'estació d'Inca, un pas entre el futbol del Constància i La Salle, un altre en obres a Manacor i un altre a Consell, en total 18 passos a nivells, i vostès zero, Sra. Rosselló. Què vol que li digui? Però per a vostès aquesta feina en tres anys i mig, en el tren, res, no hem fet res en transport ferroviari, absolutament, res.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Sra. Consellera, perdoni, jo no li he dit ...

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

No, no, no, vostè m'ha encès la meua cueta de palla, i jo li contest. I continuaré, Sra. Rosselló.

(Remor de veus)

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

Bé, bé, ...

EL SR. PRESIDENT:

No interrompi, ara té la paraula la Sra. Consellera. Sra. Diputada, vostè ha d'entendre que aquest president procura no cridar a la qüestió als diputats perquè crec que som responsables suficientment per no parlar fora de to, i tampoc no ho farà amb els consellers, al marge que vostè pensi el que vulgui. Continui, Sra. Consellera.

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

I hem posat un manteniment de 1,9 milions d'euros anuals, a nivell (...) del tren, que crec que és important tenir un manteniment com cal a SFM i un manteniment de les unitats amb 1 milió d'euros, que vostè deia que havia baixat, no davalla res en manteniment, que no s'espennen, les unitats, ja no queda la gent penjada entre Santa Maria i Binissalem, que havíem d'enviar altres unitats i la gent no podia baixar, i una senyora quedava dins la unitat, ... i tot això, Sra. Rosselló, em va tocar patir tota aquesta història del transport ferroviari, que em cridaven cada dia mil vegades, i era un patiment que havia de sofrir, que aquest senyor em cridava cada vegada, no sé

quants de dies i a quants de moments. I aquesta era la història del transport ferroviari que jo havia de patir cada dia durant ics temps. Per tant, no li ho consentiré.

A part, dir que duim per posar en marxa un metro amb totes les condicions, que és el que m'agradaria, que arrancàs un metro amb condicions, perquè no va passar el mateix amb el tren de Manacor, que eren continus els retards i les avaries.

En transport terrestre també hem posat molts de doblers, i el darrer és el tren més bus de Manacor, que ens costa pràcticament 600.000 euros cada any, cada any, amb una concessionària, que no és fàcil, i a més s'han incorporat nou busos, són moderns, són minibusos moderns, jo crec que la Sra. Vadell ho pot dir, són nous, són guapos, no és ver, Sra. Vadell?, eh?, estan bé els busos, no són vells, estan molt bé els busos de la comarca de Manacor, i això és molt important, perquè a Manacor sempre eren busos que queien, i no és així ara, i és molt important, i això ho hem fet i ens costa molts de doblers. I la línia d'Illetes, que es va llevar de l'EMT perquè vostès varen donar una concessió molt rara a Calvià i a Andratx, l'EMT es va treure d'Illetes i era un desastre, perquè on passaven busos cada deu minuts, després passaven cada tres quarts d'hora, i la gent d'Illetes estava enrabiada, i ara no, va tornar la línia 3 d'Illetes, de l'EMT, que ens ha costat també molts de doblers i ha tornat fa un any, amb tota la reordenació dels busos d'Andratx i Calvià, que a S'Arracó ha tornat entrar el bus dins S'Arracó, són cosetes, Sra. Rosselló, però que ens costen també doblers, i a la seva època tot això també es va desbaratar. I també tenen bus més tren a Ariany i a Maria de la Salut, que per a ells també era molt important, i hem reordenat Badies de Lluçmajor, a Lluçmajor les Badies no tenien servei de transport com cal, i també hi ha una secretària general tècnica que és de les Badies de Lluçmajor i ho sap perfectament, i també hem posat Campos-Sa Ràpita que tampoc no en tenia. Per tant, en transport públic terrestre també ho hem fet. I ara ho culminarem amb la integració tarifària que és la modernitat en el transport públic i tenim els doblers. Per tant, li he de dir, amb tots els meus respectes, que no compartesc, i crec que en el fons a vostè li fa ràbia perquè sap perfectament que el transport terrestre i ferroviari hem fet un esforç, una inversió pressupostària i també en el comportament.

Pel que fa a les carreteres d'Eivissa, el sistema no és de pagament normal, ja varen quedar fora precisament dels convenis, va assumir el Govern el seu pagament, amb un peatge a l'ombra, per tant les constructores de moment no han cobrat res absolutament d'aquestes carreteres, començaran a cobrar quan finalitzin aquestes carreteres i hi hagi una primera partida prevista en els propers pressuposts, perquè està previst que finalitzin i començaran a cobrar durant 25 anys segons el nombre de vehicles que hi circulen amb unes quantitats màximes que estan previstes al pressupost de l'any que ve. I així és com està previst el pagament de les carreteres d'Eivissa.

Els 8 milions d'euros del dic de l'any passat no es gastaren, no es va fer el dic i no es varen gastar, estan dins la liquidació dels pressuposts de la Conselleria d'Hisenda com a quantitat no gastada. I respecte de si el Sr. President del Govern, el Sr. Matas, vàrem dir que el dic evitaria la rissaga, no és ver, no va ser aquest el comentari, sí que en aquell moment que va ser un moment molt delicat, perquè va ser a part del moment tràgic de

Ciudadella, hem de recordar que mitja hora abans, no arribava, del dic de la rissaga va sortir el vaixell d'ISCOMAR carregat de passatgers, en aquell moment era el que hauria pogut passar si hi hagués estat el vaixell, en aquell moment era sobretot de la rissaga la imprudència que els vaixells comercials operin perquè una cosa és que la rissaga produeixi danys materials, i una altra és que hi hagi un perill cert de danys personals. I aquest és el problema, però no que el dic evitarà la rissaga, la rissaga es un fenomen meteorològic molt mal de predir, ho sabem, i el que hem de veure amb aquest sistema i el que hem d'estudiar si ho podem predir, molt millor que amb l'Institut Nacional de Meteorologia, avui amb els mitjans que tenim que no ho podem predir.

Pel que fa a la Sra. Vadell, agrair el seu to i dir-li bàsicament que no podíem esperar a la compra de les noves unitats del tren a l'electrificació de la via, aquesta és la realitat, la situació de les unitats que tenien les avaries era que no donaven a l'abast i ja ens va costar passar els anys perquè les unitats, entre que vàrem fer la compra i el que tarden a fabricar-se, pràcticament dos anys, el mateix que les unitats de metro, que ara començarà a arribar la primera, prevista per al mes de desembre, però fa quasi dos anys que férem el concurs de les unitats de metro, idè igual amb aquestes, no es podia esperar, perquè no podíem sostenir més els tallers sense les freqüències de Manacor i la manca de previsió que tenguérem en aquell moment i, per tant, fer tota l'electrificació de totes les línies amb les unitats i mantenir les freqüències, era impossible.

Els fums de l'estació. Mai no hi ha hagut fums contaminants a l'estació de Jacint Verdaguer de cap tipus, Sra. Vadell. Mai no hem tengut cap perill de cap tipus, ni per a ningú ni per a cap persona, ni cap detector, ni cap informe que posi cap risc a ningú, cap. Ni contaminant, ni perillós ni de cap tipus. Val. Vàrem obrir l'estació de Jacint Verdaguer, perquè és una part més d'el'obra, per fer la part de superfície, com vàrem obrir l'estació provisional en un moment en superfície, ara és inferior, la feim servir com a terme, quan no és terme, per tant no reuneix com serà l'estació intermodal, molt més grossa, més magnífica del que és ara, evidentment, no té l'andana de davant feta, l'andana del metro, perquè Jacint Verdaguer tindrà el mateix davant, serà molt més ampla, per tant tenia la pols de les obres de davant on es fa l'andana, tenia més polseguera d'obra que no fums contaminants i tot això, perquè quan vàrem fer el projecte del soterrament, en tot moment sabíem que funcionari amb diesel, i el projecte contempla els ventiladors, la ventilació, tot, el projecte està ben fet, perquè si no, no s'hagués fet el soterrament, per tant tot això està molt previst, però molt, no hi ha cap imprevisió de cap tipus, ni hi ha contaminació ni hi ha res, el que hi havia era pols de les obres, per tant quan vàrem veure ..., i s'ha exagerat d'una forma perquè jo crec que l'estació de Jacint Verdaguer és una estació magnífica, de les millors soterrades que tindrà el metro, perquè és una de les més guapes de totes les que hi ha soterrades, el que passa és que ara està funcionant com una de terme quan no ho és, perquè estam en una fase més d'el'obra i, a més que no té la part de davant acabada, simplement, clar, hem procurat combinar les obres de l'andana de davant amb l'horari de menys aflluència de públic, perquè hi hagi menys polseguera de les obres, ho hem procurat fer i ho pactarem amb els sindicats; quan vàrem obrir l'estació vàrem veure la polseguera de les obres i hem procurat intentar, sobretot pensant més que en

l'usuari, que l'usuari va i ve ràpid, en el personal que hi ha, que hi està les vuit hores, ens preocupava més el persona que l'usuari que, al cap i a la fi hi passa ràpid i hi està poc, per dir-ho d'alguna manera.

El tren no està ni més aturat ni menys que com estava quan era a dalt, és que funcionam amb trens que hi són mitja hora abans esperant, per donar comoditat, perquè sabem que encara no estam en la situació definitiva quan tenguem la intermodal. Què és el que realment interessa a l'usuari? Per a l'usuari, l'estació funciona amb perfectes condicions, arribar a la Plaça d'Espanya, això és el que realment interessa a l'usuari, com més aviat millor arribar a la Plaça d'Espanya, perquè nosaltres feim enquestes, tenim cura de l'usuari, li demanam, intentam..., i sabem que la prioritat número 1 de l'usuari avui per avui és arribar com més aviat millor a la Plaça d'Espanya, perquè aquesta és la màxima comoditat, i ja queda poquet. Crec que ha passat el pitjor, els queda molt poc per arribar-hi, i és el que hem d'intentar, com més aviat millor arribar a la Plaça d'Espanya. I jo crec que si vostè és usuària del transport públic, ho celebri, crec que aquesta és la prioritat i vostè ho deu saber, de la gran majoria de gent, que sigui el més cèntric possible com més aviat millor, que és arribar i el que hem de procurar, però el servei que es dona és el millor possible en les condicions de combinar i d'haver combinat durant dos anys el soterrament amb el servei ferroviari que no ha estat fàcil, fent una obra d'aquestes característiques.

El tema de les tarifes aquestes de ports de les temporades, no sé exactament de què em parla, però no és un tema, si de cas, nostre, nosaltres duim el tema de pescadors, que els hem rebaixat, que estan contents, conjuntament amb la Direcció General de Pesca, unes bonificacions, però no és un tema nostre.

I de les baranes de les autopistes o de les noves carreteres, ho compartim, jo sé que hi ha projectes nous nostres, per exemple la carretera de la Universitat que ja ho incorpora, la ronda sud de Ciutadella ho incorpora, o sigui, moltes de les nostres ja incorporen el que ells volen, i de noves, moltes antigues corresponen a competències dels consells insulars.

Pel que fa al Partit Socialista, dir bàsicament que als pressuposts de l'IBAVI el que ens correspon pressupostar el que..., o sigui, clar, els nostres pressuposts, perquè si no les auditories ens ho retraurien, hem de dur el que hi ha a despesa, promocions que duen despesa, tant siguin en tràmit plurianual, hi han de ser, i no és que hi siguin o no, hi han de ser una a una, i es mesclen perquè hi ha de plurianuals, efectivament és així, és per això, però no és que hi hagi cap intent o no intent, de fet les xifres són clares, no?, jo entenc que entre les dades que publica el Ministeri de l'Habitatge, les que hi ha al pressupost, són de vegades complicades, a mi també em costen, no?, aquestes xifres, però són dades distintes cada vegada, efectivament.

Del conveni del tren li he de dir, sincerament, que jo no crec que arribi prest, li he de dir sincerament, perquè clar, jo m'ho creia quan a instàncies del Sr. Antich, fa un any i mig, vàrem fer una reunió amb la vicepresidenta i vàrem demanar hora conjuntament, i el problema és que no ens han donat ni hora, ni hora. I quan vàrem fer la reunió de carreteres, el març,

amb els consells insulars, la vicepresidenta li va dir al Sr. Morlán, li va insistir i li va dir que "*bueno, ahora dependía de Hacienda, ya no depende de Fomento, ahora depende de Hacienda*"; i ara enviam cartes al ministre d'Hisenda i no, jo crec que vostè parla de carreteres per posar excuses, però no ens enganin més, no ens enganin, no ens facin perdre el temps, que no hi hagi ni una partida, ni un cèntim d'euro al pressupost general de l'Estat, aquesta és la realitat, no hi ha conveni del tren i punt, i ja està. Aquesta és la realitat, perquè ni hora, ni hora per parlar.

El tema del Consorci de carreteres i els 30 milions d'euros del tren són diferents, hi ha 4,7 milions per a Consorci de Transports i 30 milions en despesa corrent per a SFM, són pressuposts diferents.

I pel que fa a l'IBAVI, per ventura té un endeutament, però és un endeutament en patrimoni propi de l'IBAVI, quan jo parlava d'endeutament era endeutament avalat pel Govern, que és un endeutament en certa forma carregat amb càrrec al pressupost general de la comunitat autònoma. L'IBAVI mai no ha tengut a cap època cap tipus d'endeutament a càrrec del pressupost del Govern, sempre s'ha hagut de menjar el seu propi endeutament, recuperar-lo amb els seus ingressos i en aquest moment ho fa amb el seu propi pressupost, conseqüència de les majors promocions que feim en lloguer i bé, realment recuperar menys inversió perquè feim les promocions en lloguer i, de moment, no té cap risc pressupostari, ho va assumint, però mai a càrrec dels pressuposts del Govern, o sigui que ho fa ell mateix.

I res més. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Consellera. Pel Grup Parlamentari Popular el Sr. Font i Rosselló té la paraula.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. Bé, molt breument, només per agrair un pic més la presència de la consellera i del seu magnífic equip de govern per venir a presentar, defensar i explicar els darrers pressuposts d'aquesta legislatura, uns pressuposts pels quals jo personalment en nom del Grup Parlamentari Popular li vull donar l'enhorabona i als quals ja avanç que el Grup Parlamentari Popular donarà suport.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Font. Vol...?

(Remor de veus)

Un moment, per favor, per favor, senyores diputades, senyors diputats, un moment, no s'ha aixecat la sessió. Sra. Consellera, vol intervenir per tancar aquest debat? Sí, només agrair la brevetat de la intervenció, que s'agraeix.

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

Idò moltes gràcies als diputats i als distints portaveus pel
seu to. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies. I esgotat l'ordre del dia hem d'agrair, com
no pot ser d'una altra manera, la compareixença de la Sra.
Consellera i dels acompanyants presents en aquesta sessió, i
gràcies a tots per la seva col·laboració i s'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS