



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

---

DLPM 351-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VII legislatura

Any 2009

Núm. 57

## **Presidència** **de l'Honorable Sra. Antònia Gener i Bosch**

Sessió celebrada dia 5 de novembre del 2009, a les 12,30 hores

Lloc de celebració: Seu del Parlament

### **SUMARI**

**COMPAREIXENÇA** de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'explicar el Projecte de llei RGE núm. 13990/09, de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2010.

1114

---

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores i senyors diputats, començam una nova sessió de compareixences. En primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Sí, Sra. Presidenta. Francesc Dalmau substitueix Aina Crespí.

LA SRA. RITA I LARRUCEA:

Cristina Rita substitueix Miquel Gascón.

LA SRA. MORELL I CUART:

Sandra Morell substitueix Francesc Fiol.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies.

**Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'explicar el Projecte de llei RGE núm. 13990/09, de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2010.**

Passam a la compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori per tal d'explicar els pressuposts de la seva conselleria per a l'any 2010. Hi assisteix l'Hble. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Sr. Gabriel Vicens i Mir, acompanyat dels següents alts càrrecs: Sra. Joana Campomar, secretària general; Sr. Bernat Aguiló, director general d'Ordenació del Territori; Sr. Antoni Verger, director general de Mobilitat; Sra. Joana Amengual, directora general de Transport Aeri i Marítim; Sr. Jaume Jaume, gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca; Sra. Immaculada Salamanca, gerent del Consorci de Transports de Mallorca; Sr. Gabriel Riera, gerent de SITIBSA; Sr. Juan Antoni Salas Rotger, gerent de TRAMVIA; Sra. Catalina Nicolau i Nicolau, cap de Gabinet; i Sr. Antoni Contestí i Vives, cap de Premsa.

Té la paraula l'Hble. Conseller per tal de fer l'exposició oral per un temps il·limitat. Quan vulgui.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I ORDENACIÓ DEL TERRITORI (Gabriel Vicens i Mir):

Moltes gràcies, presidenta. Senyores i senyors diputats, molt bon dia, en primer lloc, i abans de fer una exposició dels pressuposts, dels diferents blocs competencials de la Conselleria de Mobilitat, si em permeten em referiré als aspectes pressupostaris més generals.

D'acord amb els pressuposts generals de la comunitat autònoma, el pressupost de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori representa un 3,39% del pressupost global, el total pressupostat el 2010 és de 114,75 milions d'euros, la qual cosa representa una disminució respecte del pressupost del 2009 d'un 14, 97%. Aquest pressupost, com saben vostès, es planteja en una època de recessió i de forta crisi econòmica, de caiguda general dels ingressos de la comunitat i,

per tant, de retall pressupostari que, com saben, s'aplica a les conselleries del Govern, evidentment prioritzant, en uns moments així, aquells pressuposts que tenen més contingut social, ja sigui Educació, Benestar Social, etc., i contingut productiu.

Aleshores, el pressupost de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori va evidentment en la línia de l'estratègia pressupostària conjunta del Govern, i bàsicament diria que se centra en tres aspectes: en primer lloc, un major rigor pressupostari, és a dir una contenció de la despesa pública a través de la prioritització d'objectius, per una banda, i per altra de l'eficiència de la despesa i l'austeritat general; en segon lloc, mantenir les inversions, especialment les grans inversions ferroviàries, parl que s'han pressupostat 52,7 milions d'euros directament al pressupost, el que passa és que aquí encara fa falta registrar la totalitat de la partida pressupostària fruit del conveni ferroviari amb Madrid, per tant en aquest cas el pressupost de la conselleria no pujarà; i, en tercer lloc, garantir i jo diria que fins i tot prioritzar els serveis públics essencials als ciutadans, bàsicament en matèria de transport públic.

Igual que els dos darrers anys, aquests pressuposts, per tant, continuen demostrant clarament el compromís que té el Govern i el suport a eixos de govern tan importants i decisius com són la potenciació i millora del transport col·lectiu per una banda, ja sigui terrestre, aeri o marítim, i per altra banda la planificació i el suport de models territorials que siguin més racional, més equilibrats i que garanteixin la recuperació econòmica, el futur desenvolupament de la nostra comunitat i la qualitat de vida dels ciutadans.

Finalment, a mi m'agradaria destacar tres conseqüències que consider importants d'aquests pressuposts, abans d'entrar en detalla cadascun dels blocs competencials, que serien els següents: en primer lloc, les inversions planificades, moltes d'obra pública, concretament ja he dit la quantia de les inversions, però s'ha de pensar que durant el 2010 s'iniciaran obres d'obra pública per més de 207 milions d'euros, evidentment s'iniciaran, no s'acabaran el 2010, i això suposa, com és evident, una important contribució a la reactivació econòmica i sobretot també a la recuperació de l'ocupació laboral; s'ha de tenir en compte que un sector, el de la construcció està especialment castigat per la crisi i, per tant, aquesta serà una important contribució en aquest sector.

Per altra part, una altra qüestió important que crec que és conseqüència d'aquests pressuposts és que una part important de les inversions es du a terme per la modernització i la millora dels equipaments, de les infraestructures i dels serveis i, per tant, conseqüentment, hi ha una aposta, també, com dic, important per les noves tecnologies i a la innovació, la qual cosa contribueix a un dels altres objectius del Govern, que és un canvi de model econòmic.

I la tercera qüestió, que crec que és ben evident, és que tots aquells projectes que es desenvolupen des de la nostra conselleria, són un ferm compromís a l'accessibilitat social, al transport col·lectiu i al transport públic, la qual cosa, evidentment també, en moments de crisi i de dificultat econòmica de les famílies i dels ciutadans, pot contribuir a alleugerir els problemes econòmics que puguin tenir les famílies.

Per tant, aquestes tres conseqüències crec que s'han de destacar i, com he dit abans, en el cas de les inversions -si de cas ho comentarem més endavant- que es duen a terme pel conveni ferroviari amb l'Administració General de l'Estat, he de recordar que aquest pressupost encara no recull la totalitat que es preveu fixar per a l'any 2010, és a dir l'annualitat del 2010. El motiu és que fins que no siguin aprovats els pressuposts generals de l'Estat concretament, no s'establirà la quantia específica de les inversions estatutàries que aniran a cobrir l'execució dels projectes ferroviaris prevists en el conveni. No obstant això, d'acord amb les estimacions de la Conselleria d'Economia i Hisenda del Govern de les Illes Balears, es preveu, per tant, una partida suplementària entre 75 i 100 milions d'euros, la qual cosa faria augmentar, com és evident, molt sensiblement aquest pressupost general de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori.

Una vegada fets aquests aspectes generals, podem anar a diferents blocs i a les diferents direccions generals de la conselleria.

Comencem amb la Direcció General d'Ordenació del Territori. Aquesta direcció general gestionarà un pressupost global de 7,65 milions d'euros, la qual cosa significa un descens respecte del 2009 de l'11,35%. Aquest pressupost cerca garantir els objectius, molts d'ells que ja estaven anunciats a l'anterior legislatura, com és finalitzar l'avantprojecte de llei reguladora d'ordenació urbanística, la llei del sòl, una vegada s'ha acabat la redacció pel grup de treball i s'hi estan incorporant l'anàlisi, els suggeriments i els informes de les diferents administracions i entitats que han estat consultades; també l'elaboració d'estudis territorials i poblacionals, la promoció de la informació territorial i serveis telemàtics, les mesures de foment que es fan des d'aquesta direcció general, és a dir l'emissió d'informes pel que fa al Pla d'ordenació territorial, el control i la coordinació de la planificació urbanística i també la continuació del Pla Mirall. Per altra part, també es continua amb el desenvolupament de la infraestructura de dades especials i les actuacions diverses en matèria de cartografia i també l'elaboració d'una norma marc d'ordenació de la cartografia.

Del pressupost cal destacar, en tot cas, que en despeses corrents de béns i serveis, capítol 2, hi ha una disminució d'un 22,9%, estan pressupostats 67.073 euros; després d'inversions reals, les inversions de caràcter immaterial també baixen, hi ha un pressupost de 317.000 euros; i en el capítol 7, de les transferències de capital hem de destacar que en el SITIBSA es determina la mateixa transferència de capital que l'any passat perquè pugui dur a terme tots els seus projectes; i al Consorci del Pla Mirall hi ha una quantitat important com són els 5.448.669 euros per acabar tots els projectes que estan prevists en aquest sentit.

Pel que fa a l'empresa pública SITIBSA, que depèn de la direcció general, des d'aquesta direcció, com saben, s'impulsa aquesta empresa pública que té com a finalitat actualitzar i modernitzar tot el catàleg de productes cartogràfics i continuar promovent la utilització i la difusió de la informació geogràfica i totes les seves aplicacions, doncs aquesta empresa pública tindrà un pressupost per al 2010 d'1.573.000 euros i això significa una disminució del 12,11% respecte del pressupost que tenia el 2009. Les inversions es continuen mantenint, es preveuen realitzar i pugen a 753.000 euros, i del seu pressupost destacaríem pel que fa a ingressos, taxes, prestacions de serveis, etc., es mantenen, es mantenen amb 220.000 euros, concretament; les transferències de capital, amb 753.000, com he dit: i pel que fa a les despeses, les inversions reals passen a ser de 753.130 euros que són les inversions que permeten continuar tota una sèrie de línies de treball que ja s'havien iniciat el 2009 i que s'acabaran fent el 2010.

Les principals inversions del 2010 se centraran en cartoteca històrica, 30.000 euros; l'escaneig de vols històrics, 45.000; l'actualització i la producció de cartografia, 455.000; l'ampliació de programari, maquinària i telecomunicacions, que això en el SITIBSA sí que és important, 30.000 euros; l'ampliació de la infraestructura de dades especials, que ja s'està aplicant durant el 2009, 30.000 euros; i una partida grossa de 163.000 euros al Pla nacional de fotografia aèria, que coneixem con el NOA.

Pel que fa a la Direcció General de Mobilitat, té un pressupost global de 101,75 milions d'euros que respecte de pressupost del 2009 suposa una reducció d'un 15,6%. D'aquest pressupost global, 85,19 milions d'euros corresponen a transferències a Serveis Ferroviaris de Mallorca, i 13,21 milions a transferències al Consorci de Transports de Mallorca. L'import que, per tant, gestionarà directament la Direcció General de Mobilitat és d'1,71 milions d'euros. El desenvolupament d'aquest programa, d'acord amb el Pla director sectorial de transports, quant a transport terrestre, permetrà potenciar i millorar la qualitat dels serveis regulars, per una banda; en segon lloc, la promoció de la integració tarifària i la política tarifària que es du ja a terme; després, la implantació de tecnologies que permetin modernitzar i augmentar la competitivitat del sector; la promoció de la mobilitat sostenible i sobretot el desenvolupament i potenciació, per una banda, del Consorci de Transports de Mallorca, i per altra, de Serveis Ferroviaris de Mallorca i tota la seva planificació d'inversions.

Pel que fa, concretament el pressupost directe de la direcció general, podem destacar que durant el 2010 es continuarà amb la concessió d'ajuts econòmics al sector de transportistes, és a dir, el sector regular de viatgers per carretera, al transport discrecional en autobús i també al servei interurbà de transport amb vehicles de turisme. Tot i que es moderen aquestes aportacions, se seguiran prioritant, per una part, el compliment de les especificacions tècniques de l'accessibilitat, i per una altra, intentar reduir el consum d'energia i promoure l'ús d'energies més netes.

Pel que fa a les millores que hi va haver, substancials, acordades el 2009, dels convenis de col·laboració amb els Consells de Menorca, Eivissa i Formentera, aquestes es mantenen, no tenen cap tipus d'alteració i per tant es podran dur a terme actuacions contemplades en el Pla sectorial de transports. Tota la resta d'actuacions de la direcció general van encaminades a afavorir l'eficàcia de la mobilitat, el compliment de la legalitat vigent en matèria de transports, l'assessorament i col·laboració amb les empreses de transport i l'eliminació de la competència deslleial i de l'intrusisme. També es duran a terme actuacions en modificacions tarifàries i interurbanes de taxis, els convenis per millorar la seguretat i la innovació tecnològica que es fan amb alguns ajuntaments; aconseguir el finançament dels projectes europeus. I destacar també la continuïtat de la feina que es fa amb la pàgina web, que permet satisfer la creixent demanda d'informació i de tramitacions telemàtiques per part dels ciutadans. També caldria destacar els esforços que es fan en la integració de la bicicleta en les infraestructures de transport col·lectiu i seguir amb l'activitat de l'Observatori de costos, que permet les seves aplicacions en aquest sector.

Pel que fa al pressupost concret, destacar que del capítol 2 també hi ha una reducció de despesa corrent, a 252.000 euros, un 28,3% de reducció. El capítol d'inversions reals passa a 100.000 euros i més que res, destacar que en el capítol 7 hi ha les transferències de capital, que són 49.615 euros; a Serveis Ferroviaris, 47.000; al Consorci de Transports de Mallorca, 1.050.000 euros, i als consells, per al tema dels convenis, com dic, passen a 970.000 euros.

A empreses privades, el que diríem els actius fixos, passen a ser de 540.000 euros de transferència de capital.

I també, en el capítol 8, com a actius financers, destacar el tramvia de la badia de Palma 380.000 euros d'actius financers. En tot cas, ho comentaré després.

Pel que fa ja a les diverses empreses públiques associades, començant pel Consorci de Transports de Mallorca, aquest consorci, com saben vostès, té l'objectiu de planificar i mantenir tot el sistema comú de transports en l'àmbit territorial de Mallorca; fomentar i potenciar el transport públic en el marc del Pla director sectorial, i establir i gestionar el sistema tarifari integrat. El pressupost global del 2010 és de 26,82 milions d'euros, això implica una disminució de 19,6%.

Amb aquest pressupost volem seguir tota una sèrie de línies de treball, com eren establir millores en la qualitat de servei i informació als viatgers; seguir amb les anàlisis i estudis d'evolució del mercat de mobilitat que es fan anualment; consolidar l'estructuració i organització del propi Consorci de Transports; desenvolupar les directrius sobre comunicació, i informació i relacions amb els usuaris, i la imatge homogènia de tot el sistema global de transport, i potenciar, evidentment, el transport públic, la implantació dels criteris de sostenibilitat i les noves tecnologies en el transport terrestre de Mallorca.

Pel que fa a ingressos, destacar que sí disminueixen a 13,56 milions d'euros, una disminució del 8,9%. Això és el resultat de la progressiva implantació del sistema tarifari i també evidentment de la crisi econòmica. I pel que fa a despeses, destacar que la plantilla en capítol 1 es manté; en capítol 2

també hi ha una reducció del 17,58%, passa a ser de 24,7 milions d'euros. I destacar en aquest capítol que 3,27 milions d'euros de despesa de serveis exteriors, aquí hi ha una important reducció del 15,19%, ens referim a campanyes, al Servei d'Atenció al Client, arrendaments, incorporació a l'intermodal de la gestió del Consorci de Transports, etcètera, és a dir, publicitat i campanyes que sobretot s'havien posat en marxa el 2009, doncs en principi s'hauran de moderar.

Per altra banda, hi ha 21,42 milions d'euros de pagament als diferents operadors, això és una reducció també del 17,18% respecte del 2009. Però destacar que el sistema d'integració tarifària està pressupostat en 14,04 milions d'euros i després les compensacions que es fan al servei, contractes programa i "devil transit", es destinen 7,38 milions d'euros.

Això fa que el Govern, per dir-ho d'una altra manera, dedica 9,38 milions d'euros a potenciar el transport públic regular per carretera i que les inversions reals al Consorci de Transports serà d'1,05 milions d'euros. Bàsicament se centraran en la coordinació dels equips d'informàtica i els equips tecnològics que s'han implantat durant el 2009 i que per tant s'intentaran millorar, coordinar, a part d'altres inversions menors.

Pel que fa a Serveis Ferroviaris de Mallorca, el Govern, a través d'aquesta empresa pública, manté un fort compromís per a la potenciació del transport ferroviari. Jo diria que en tres sentits: en primer lloc, la millora i la modernització dels serveis actuals del tren i de metro, estacions, infraestructures, inversions en seguretat i telecomunicacions, millores en tallers, magatzems, eliminació de passos a nivell, etcètera; en segon lloc, l'electrificació progressiva de la xarxa actual de tren, tenim l'electrificació de la línia per a trams i l'adquisició evidentment aquí de les noves unitats mòbils elèctriques, que han de substituir les unitats diesel, i després, el tercer punt, que és la construcció de noves línies de tren, aquí tenim la recuperació de la línia Manacor-Artà, el tren que anomenam de Llevant, i tots els estudis d'alternatives que es fan per prolongar el tren cap a Cala Ratjada i els estudis d'alternatives cap al tren Migjorn.

Els objectius concrets per al 2010 els resumiria de la següent manera: en primer lloc, hi ha la millora de l'operativitat general fruit d'haver ja inaugurat el desdoblament de via entre Inca i S'Enllaç. Després, seguir amb les obres de millora i seguretat a la via, amb la política de supressió també de passos a nivell; iniciar les obres d'ampliació dels tallers de Son Rullan, ja s'han licitat les obres; iniciar l'electrificació entre Palma i l'estació de S'Enllaç; aquí també, com veuran després, ja s'han licitat obres per al primer tram. També iniciar les obres de recuperació de la línia Manacor-Artà, també hi ha la licitació i es començaran les obres el 2010 del tram més llarg, diguem el que podríem dir el tram interurbà entre Artà i Manacor. I pel que fa a la segona fase acabar la tramitació i redactar definitivament el projecte constructiu del pas en superfície del tren tram per Manacor. Després també continuar el pagament de les adquisicions de les noves unitats elèctriques, sobretot pensant en la línia Palma-Inca i també en el tram tren de Manacor a Artà, i finalitzar la redacció de tots els projectes bàsics d'electrificació de les línies entre S'Enllaç i Manacor i entre S'Enllaç i Sa Pobla, i elaborar també el projecte de prolongació de via i de nova estació de Sa Pobla que deriven del canvi, de la modificació del conveni i que està a punt ja l'addenda de ser signada.

El pressupost total de Serveis Ferroviaris de Mallorca puja a 116,54 milions d'euros, una disminució del 10% respecte del 2009, i les inversions previstes són, com he dit abans, de 50 milions d'euros, la qual cosa representa també una disminució, però aquí sí que s'ha de tenir en compte, com he dit abans, que encara falta per incorporar la partida del 2010 del conveni.

En el cas de les inversions que es duren a terme, com he dit, a Serveis Ferroviaris, comentaré un poc el pressupost en general. A les despeses de personal hi ha una reducció d'un 10,5%, tot i que és a l'únic lloc on hi haurà una política activa d'augment de personal, un concurs oposició, però això, aquesta disminució està prevista perquè hi haurà una disminució del nombre d'hores extres que era, com sabem, molt important en aquesta empresa i que s'estan reduint a poc a poc. L'ampliació de plantilla es fa respecte a l'ampliació de plantilla aprovada pel consell d'administració el setembre del 2008, i ja s'estan fent els concursos i ara concretament s'està iniciant la promoció interna.

Del capítol 2, de despeses en béns corrents i de serveis, hi ha 12,4 milions d'euros. Aquí es produeix una disminució del 15,7% respecte al 2009. Serveis Ferroviaris de Mallorca està fent i continuarà fent un esforç molt important per millorar el control de la despesa i optimitzar i racionalitzar els recursos. Per altra part, si anam al capítol 6 ja, de les inversions reals, com he dit abans, són 50 milions d'euros; el capítol més important del pressupost de Serveis Ferroviaris és aquest. Aquesta xifra inicial és inferior, com he dit, a la del 2009 en un 13%, però això correspon al fet que l'Administració General de l'Estat per a l'any 2010, com he dit, té prevista ara mateix una partida inicial de 25 milions d'euros però que haurà de créixer, d'acord amb les estimacions de la Conselleria d'Economia i Hisenda, entre 75 i 100 milions d'euros per a l'any 2010. A més a més s'ha augmentat l'endeutament previst l'any 2010, que serà superior al del 2009 en un 11,11%. Tot això ens permetrà fer les inversions que he dit anteriorment.

Aquest capítol queda, per tant, pendent de la signatura de l'addenda en el conveni de col·laboració, com dic, amb l'Estat, i el desglossament d'aquest capítol ara mateix estaria de la següent manera: hi hauria la construcció de la línia Manacor-Artà, que hi dedicariem 22,6 milions; l'ampliació de la línia de Sa Pobla, 150.000 euros -són els projectes bàsicament-; l'electrificació de Palma a Son Rullan, Enllaç i projectes entre S'Enllaç-Manacor i Enllaç-Sa Pobla, que s'hi destinarien 5,5 milions d'euros; l'ampliació dels tallers, concretament la primera fase, que seria de 2,3 milions d'euros; la supressió de passos a nivell, que hi hauria previst 6,6 milions d'euros; en telecomunicacions i seguretat a la línia hi hauria prevista una inversió de 3,46 milions d'euros; a altres inversions, tipus reforma d'inversió en sistema d'agulles, etc., etc., 1,3 milions d'euros; l'adquisició d'unitats mòbils, 896.250 euros; assistències tècniques i altres, com per fer els nous corredors, assistències jurídiques a expropiacions, etc., 3.200.000 euros; material mòbil i tallers, maquinària, grans reparacions de manteniment, etc., 1,6 milions d'euros; aplicacions informàtiques i altres instal·lacions, 300.000 euros; i altres, com reposicions i expropiacions, una partida de 2.185.000 euros. Aquestes partides, per tant, i com he dit abans, s'hauran de revisar amb aquesta modificació del pressupost quan s'hagi signat definitivament l'addenda del conveni ferroviari.

Pel que fa al pressupost d'ingressos, les taxes i prestació de serveis i altres ingressos queden igual que l'any passat, 17,5 milions d'euros, i he de destacar en tot cas les transferències de capital de 44,30 milions d'euros, també del capítol 5.

Pel que fa a l'empresa Tramvia de Badia de Palma, saben vostès que el 27 de febrer del 2009 el Consell de Govern va aprovar la creació de la societat anònima Tramvia de la Badia de Palma; la constitució de la societat es va fer efectiva a partir del 24 de juny del 2009; la societat té per objecte el disseny, la construcció i el finançament i la gestió de la infraestructura del tramvia de la Badia de Palma i l'explotació del servei de viatgers quan estigui en marxa. Per a l'any 2010 el pressupost global de la societat és únicament de 380.000 euros perquè just contempla despeses de personal i despeses en béns corrents i serveis, i s'està a l'espera d'aquest conveni que, segons l'Administració de l'Estat, segons Foment, doncs es firmarà abans que acabi l'any. Aquestes inversions, en les inversions reals s'ha de dir que en aquest capítol, un cop liquidat el pressupost de l'exercici 2009 i realitzada l'auditoria corresponent, es preveu que hi hagi un romanent de 500.000 euros i, en cas que es confirmi, se sol·licitarà la modificació pressupostària corresponent i després es destinarien a les inversions necessàries que facin falta per a la tramitació, la implantació i l'execució del projecte, com també, com he dit abans, es farà quan se signi el conveni amb l'Estat per finançar aquesta infraestructura.

I finalment, fent referència ja a la Direcció General de Transport Aeri i Marítim, des d'aquesta direcció general i amb els pressuposts prevists es pretén, quant a transport aeri, assolir els objectius següents, que són l'ordenació dels serveis i les activitats en matèria d'aeroports i transport aeri, amb les inspeccions pertinents de totes les activitats que siguin competència d'aquesta direcció general, i l'elaboració d'una normativa per assumir les competències en matèria no reservada a l'Administració estatal, com sabem tot el que no sigui aeroports d'interès general: aeròdroms, camps de vol, etc. Continuar treballant per la participació de la comunitat autònoma en la gestió de les infraestructures aeroportuàries d'interès general a les Illes Balears, vetllar també per la qualitat del transport aeri entre illes i de les connexions entre les illes i la península, i impulsar l'activitat dels òrgans d'assessorament.

Quant al transport marítim, dinamitzar també la Mesa de Transport Marítim, recentment creada l'any passat; finalitzar l'avantprojecte de llei de transport marítim, una vegada s'han analitzat i en el seu cas incorporat totes les aportacions d'altres institucions i també de determinades entitats, i l'adequació de la normativa existent pel que fa referència a la bonificació de residents i a les titulacions d'embarcacions d'esbarjo. També millorar les comunicacions marítimes amb la intermodalitat, i es continuarà assumint la part autonòmica de les bonificacions, com és evident, i també agilitar i acostar al ciutadà tots els serveis a nivell de serveis telemàtics que aquesta direcció general també ha posat en marxa.

El pressupost global és d'1,33 milions d'euros, 31 milions d'euros, perdó. Baixa un 3,6%, bàsicament per una baixada del 18,7% en despeses corrents i béns i serveis, tot i que les inversions reals pugen un 2,8%, i dins aquestes inversions reals hi ha inversions de caràcter immaterial i una previsió de tots els estudis i tota la tramitació que s'està fent per posar en marxa el comitè de rutes. També s'ha de destacar que hi ha la partida de 500.534 euros que van destinats al vaixell que fa Eivissa-Formentera (...).

Jo crec que amb això s'ha fet un repàs un poc general dels pressuposts i per tant, Sra. Presidenta, esperam la intervenció dels grups.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé, moltes gràcies, Sr. Conseller, per les seves explicacions. Procedeix ara la suspensió per un temps màxim de 45 minuts per tal que els grups parlamentaris puguin preparar la formulació de preguntes o observacions. Hi ha algun grup que així ho sol·liciti? No?

Continuam. I passam a les intervencions dels grups parlamentaris. En primer lloc el Grup Parlamentari Mixt. Sr. Mayans, té la paraula.

EL SR. MAYANS I SERRA:

Gràcies, presidenta. Primer de tot vull agrair la presència del conseller i del seu equip de la conselleria.

Preguntes molt concretes. Ha dit el tema dels convenis per la implantació o per continuar implantant el Pla director de transport terrestre per illes, ha dit que es mantendria allò conveniat l'any passat; entenc jo que les quantitats també seran les mateixes encara que no les hagi esmentat. Era una de les preguntes que li volia fer.

I llavors apareix la memòria, encara que no siguin temes estrictament pressupostaris, m'agradaria saber la previsió que té el conseller o la conselleria quant a la tramitació de la Llei del sòl de cara al 2010. I també hi ha una altra llei que també ha citat; l'any passat va dir, el novembre, quan va comparèixer també pels pressupostos, que dins el 2009 possiblement podria estar la llei, i es referesc a la Llei d'usuaris del transport marítim; a veure també..., ha citat que l'avantprojecte pràcticament està finalitzat, i m'agradaria saber quina previsió hi ha d'implantació d'aquesta llei d'usuaris de transport marítim.

I per la meua part res més, presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Mayans. Intervé ara la Sra. Suárez.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bon dia, senyores diputades, senyors diputats. Gràcies, Sr. Conseller i el seu equip per les seves explicacions.

Bé, nosaltres farem una sèrie de consideracions en relació a les prioritats pressupostàries que vostè ha explicat i també a les prioritats polítiques d'actuació, que moltes vegades no tenen un reflex pressupostari clar. Des del punt de vista, diríem, de la idea general del pressupost nosaltres feim aquesta intervenció essent conscients de les dificultats amb què ens trobam, som conscients de la necessitat de fer aquest pressupost de contenció, d'austeritat, i per tant ens sembla adient i oportú que es faci aquesta contenció de despesa pública, que s'augmenti l'eficiència i sobretot que es mantengui la inversió perquè, com hem repetit en moltes ocasions, en situació de crisi econòmica la inversió pública s'ha de mantenir perquè és un element fonamental.

Passem ara a comentar un poc per parts, per les diferents direccions generals. Pel que fa a Ordenació del Territori aquí és més una qüestió efectivament de prioritat política. Nosaltres des del nostre grup defensar que efectivament fa falta, que ja durant aquest any, perquè si no, no ens quedarà molt de temps, es tiri endavant amb la Llei del sòl; hem de deixar de ser d'una vegada l'única comunitat autònoma que no tingui una normativa general que ordeni des d'un punt de vista territorial i urbanístic el nostre territori.

Pel que fa al transport aeri i marítim nosaltres sempre hem reivindicat aquesta direcció general per la funció que fa, i en aquest sentit també consideram que és molt important que aquest avantprojecte de llei de transport marítim surti endavant. Nosaltres hem vist l'esborrany, hi estam bàsicament d'acord i pensam que s'hauria de dur endavant una tramitació convenient. I pel que fa al transport aeri hem de comentar, i sempre ho hem fet, que ens preocupa, ens preocupa especialment aquesta situació. Pensam que s'ha de continuar lluitant en aquestes dues línies com s'ha fet sempre, el tema de cogestió aeroportuària d'una banda i el tema de la millora del transport aeri sobretot amb la península, la declaració del servei públic, i sobretot o, millor dit, no només pel que fa a la necessitat que tenim els habitants de les illes, especialment les illes menors o mal anomenades menors, sinó també pel que fa a l'activitat econòmica. Pensam que és important una línia que suposam que es començarà a treballar aviat pel que fa a plans de connectivitat i la creació de comitès de rutes, en aquest cas referits a Eivissa.

Passam al tema de mobilitat. Aquí nosaltres..., crec que ho hem fet els darrers exercicis pressupostaris i ho hem de tornar a fer, pensam que és fonamental que s'aposti pel transport públic, pensam que la feina que es fa tant des de Serveis Ferroviaris de Mallorca amb el Consorci de Transport de Mallorca és important, s'ha de continuar en aquesta línia, però sempre surt aquest greuge comparatiu, que sabem que no és exclusiva responsabilitat de la seva conselleria, però que a nosaltres ens preocupa molt. Valoram positivament que es mantengui el pressupost del conveni, que dins aquesta reducció

que s'ha fet del pressupost general no afecti el conveni que es fa amb els consells insulars de Menorca, d'Eivissa i de Formentera, però entenem que es continua agreujant aquesta diferència comparativa en relació a poder fomentar el transport públic. Som conscients que aquí conflueixen dos elements, d'una banda la inexistència d'un conveni de transport públic amb Madrid i, d'altra banda, el fet que s'hagi produït el procés de transferència de competències, però no podem deixar de dir que pensam que en algun moment, i allò desitjable seria que com abans millor, està clar que no serà enguany, s'intenti des del Govern de les Illes Balears pal·liar d'alguna manera aquesta situació.

Bé, amb aquestes consideracions de moment ho deixarem aquí, i si de cas podríem completar alguna altra qüestió després. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Suárez. Per part del Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds intervé el Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, presidenta. Senyors diputats i diputades, en primer lloc volem donar la benvinguda al conseller i a tot l'equip de càrrecs que l'acompanyen.

La meva intervenció serà una intervenció breu i una intervenció bàsicament de suport, tal com ens pertoca com a grup que donam suport al Govern, de suport a l'acció de la conselleria, de suport a les distintes actuacions que ha anat detallant i també de suport, per dir-ho així, a aquest pressupost global, suport a l'actitud que hi ha hagut per part de la conselleria a l'hora de negociar el pressupost global i el seu repartiment per conselleries de ser solidaris amb una estratègia global de govern, tal com ha explicat el conseller, que en un moment de dificultat i en un moment de baixada de pressupost va optar no per fer una baixada lineal de totes les conselleries igual o proporcional de totes, ni per fer una baixada en funció del color polític d'unes i altres, sinó establir unes línies de govern de com fer front a la crisi, i prioritzar que baixassin menys les conselleries de més contingut social, social en sentit ample, és a dir, no només Afers Socials sinó també Educació i Salut, i que també baixassin menys les que suposen un impuls a l'activitat econòmica, i en aquest sentit la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori ha sortit, per dir-ho entre cometes, més perjudicada, però crec que el que em toca és donar l'enhorabona, per dir-ho així, a aquesta actitud de corresponsabilitat, de solidaritat i d'actuar en clau de govern que té la seva manera coherent d'afrontar la crisi.

En qualsevol cas també és veritat que hi ha tot allò que preveuen els convenis, com ha explicat el conseller, particularment el ferroviari, que no està en pressupost i que permetrà un volum d'activitat molt important i permetrà també que aquesta conselleria sigui una conselleria que es destaquï pels projectes, per la inversió, amb la qual cosa també serà una conselleria que contribuirà a la reactivació econòmica, a la creació d'ocupació i a fer aquesta inversió pública que, com deia la portaveu anterior, és necessari en temps de dificultats.

Respecte del detall de les diferents direccions generals o de les diferents actuacions, jo només volia fer dos o tres comentaris, no entraré en una cosa exhaustiva de cada una d'elles, només políticament m'interessa fer alguns comentaris.

Pel que fa a la Direcció General d'Ordenació del Territori jo no puc evitar assenyalar una cosa que ja han assenyalat tant el Sr. Mayans com la senyora Suárez, que és la importància que surtin endavant en un termini raonable però breu la Llei del sòl, i jo crec que ha de sortir endavant en un termini raonable i breu perquè coneixem que ja s'hi ha fet molta feina, que ja fa molt de temps que hi ha un text que s'ha elaborat amb participació de molta gent, que ja ha estat sotmès a moltes consultes per part de distintes administracions i de diferents agents, i que per tant això ja té entenem nosaltres un punt de maduresa perquè pugui anar ràpidament a Consell de Govern i després pugui venir en aquest parlament. Jo crec que tots hem repetit l'argument que és necessària aquesta normativa que aclareixi i unifiqui tota la legislació que hi ha dispersa en matèria urbanística, i tots hem repetit aquesta qüestió que som l'única o gairebé l'única comunitat autònoma que no en té una, i per tant jo crec que en aquest moment ja hi ha una feina feta i ja és el moment de tirar-ho endavant, i per a nosaltres seria mal d'entendre que hi hagués més retards. Per tant en aquest sentit donam l'enhorabona per la feina que s'ha fet i encoratjam perquè surti endavant, i confiam que no sortirà cap entrebanc pel camí perquè surti endavant de manera ràpida.

Respecte de la resta només algun comentari pel que fa a la Direcció General de Mobilitat. Abans d'entrar en la qüestió de projectes, d'un projecte a un altre, d'una nova línia a una altra, jo voldria dir que compartim, i ja ho hem dit en altres compareixences i en altres ocasions en aquesta comissió, aquest èmfasi que es fa des de la conselleria en la millora dels serveis quotidians. És a dir, al costat de les noves línies i dels projectes més estel·lars hi ha d'haver aquesta vigilància a millorar les freqüències i a millorar la qualitat i a millorar la seguretat i en aquest sentit crec que la conselleria fa la feina en la direcció que toca.

Entrant ja a projectes concrets de Serveis Ferroviaris de Mallorca manifestam la nostra satisfacció per l'estat en què es troba ja d'avançat el projecte ferroviari de Manacor a Artà, crec que serà un projecte per poder mostrar que en el costat d'aquesta millora del servei quotidià també hi ha un impuls que es tradueix en noves línies i en més quilòmetres de tren i que això serà una realització i ens felicitem, especialment, perquè aquell tram urbà per Manacor, que havia estat objecte de controvèrsia, finalment s'hagi resolt en la línia que nosaltres, i ho hem manifestat diverses vegades en compareixences al conseller, havíem defensat que aquest tren-tram en superfície és el més idoni al tipus de trajecte, al tipus de servei que es requereix.

Respecte dels altres projectes també estam d'acord amb la solució adoptada per la conselleria per haver optat per derivar cap a l'electrificació de la línia allò que no s'ha destinat finalment al projecte d'Alcúdia. També hem dit altres vegades que no és el final que hauríem volgut per a aquest projecte, però, evidentment, la conselleria no pot anar en contra de decisions unànimes dels consistoris i, en aquest sentit, la capacitat de negociar amb el Govern de Madrid una modificació dels convenis, la capacitat de destinar aquests doblers a una cosa tan necessària i que també va en aquesta línia de millora de la qualitat com és l'electrificació, crec que ha estat la millor política possible, la millor decisió possible amb les circumstàncies que hi ha hagut.

Respecte dels Serveis Ferroviaris de Mallorca només un comentari més que també ha sortit en altres ocasions que és sobre la política de personal dels Serveis Ferroviaris de Mallorca que nosaltres sí entenem i sí compartim la idea que la feina a Serveis Ferroviaris de Mallorca no pot descansar d'una manera abusiva en hores extres, que les hores extres sempre són solucions parcials i per a situacions extraordinàries i no es pot entendre una estructura laboral que això ho faci com a una cosa ordinària, de cada dia i abusiva. En aquest sentit ja vàrem tenir ocasió de parlar-ne. I res més, només volia fer aquests comentaris.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Llauger. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Boned.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Com els altres, també agrair la presència en la compareixença del Sr. Conseller i de tot els alts càrrecs que l'acompanyen. Per a no repetir innecessàriament arguments que ja han exposat els meus companys faré una breu intervenció fent dues o tres puntualitzacions.

Queda clar, no tan sol d'aquest exercici pressupostari sinó també dels anteriors, que, per exemple, en matèria territorial hi ha una clara diferència de tractament i de gestió territorial i que l'únic que hem de desitjar és que la línia que es va començar en aquesta legislatura, aquest pressupost, a pesar de les restriccions, permeti continuar-la perquè crec que és la bona i el tractament que és dóna a la gestió territorial ara és la correcta i no la que teníem abans.

En línies generals volem assenyalar que cal tenir en compte i en consideració els esforços que, per part de la conselleria, es fan tenint en compte l'important tant per cent de reducció del pressupost per a aquest exercici 2010 i l'esforç, també, que amb consonància, pot ser, o que sembla que pot ser un poc contradictori perquè a pesar d'aquesta reducció l'esforç per mantenir la inversió sigui un dels punts claus per part de la conselleria.

Volia fer referència també a la Direcció General de Transport Marítim i Aeri perquè en alguns moments s'ha intentat restar importància a aquesta direcció i jo crec que en matèria de transport aeri i marítim la nostra comunitat té molt a dir, té molt a reclamar i se li ha restat importància i crec que la feina que queda per fer és molta i també, per tant, molt important. No hem d'oblidar que la nostra comunitat autònoma són illes i que, per tant, és aquest, el transport marítim i aeri un punt clau per a moltes qüestions i no només és important i ha de ser important per a la conselleria sinó que la importància va més enllà, és un fet transversal, afecta la gestió i la feina de moltes altres conselleries i sense cap dubte en el dia a dia de tots i cada un dels ciutadans d'aquesta comunitat autònoma.

Finalment em referiré al tema control de mobilitat i més concretament al transport terrestre. La proposta de potenciació o la necessitat exposada també pel conseller avui mateix de potenciar el transport públic, que ve sent una consigna de tots els grups parlamentaris que donam suport al Govern en aquesta legislatura, crec que és correcta i és així. Però, com a diputat de les anomenades illes menors i com ja ha fet algun altre portaveu, crec que sí que he de ressaltar la necessitat de prestar especial atenció a aquesta potenciació del transport públic a totes les illes, sobretot tenint la capacitat de veure les dificultats específiques que poden sorgir per diferents qüestions a les diferents illes de la nostra comunitat autònoma.

S'ha parlat d'algunes xifres, evidentment les millores que hi ha hagut amb les aportacions sobre aquesta qüestió als consells insulars de Menorca, d'Eivissa i de Formentera han estat clarament evidents respecte del que hi havia abans, però també crec que és clarament evident que és més que insuficient.

Nosaltres que som aquí al Parlament, els diputats que ens dediquem a la política, tenim, potser, a vegades més possibilitats o més capacitat d'entendre arguments que poden semblar en alguns moments més polítics o més interns, arguments que moltes vegades a la gent del carrer se'ls escapen. I quan els mitjans de comunicació després reflecteixen en primera pàgina quin és l'import que es pot invertir o quin s'inverteix a un indret i què s'inverteix a la resta això és allò que la societat no acaba d'entendre, i per això jo volia llançar-li el missatge o la petició que aquesta potenciació del transport públic intentem fer-la passa a passa, dia a dia o any a any amb un major equilibri territorial o insular, per dir-ho d'alguna manera.

Donada les circumstàncies de dificultat econòmica no es tracta de reclamar segons què ni d'anar-se'n per les branques, però crec que dins la disponibilitat sí que potser faria falta atendre un criteri una mica diferenciat quant al tema purament de transport públic terrestre, específicament, perquè hem de tenir clar que és cert que a Mallorca, concretament, arribaran molts de milions en inversions, en conveni de tren o de tramvia, que no arribaran a les altres, i crec que val la pena fer l'esforç necessari perquè a la resta de les illes també es pugui potenciar degudament el transport públic, que és molt necessari.

Gràcies.



LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Boned. Per part del Grup Parlamentari Popular intervé la Sra. Morell.

LA SRA. MORELL I CUART:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats. Volem donar la benvinguda i l'agraïment al conseller i a tot el seu equip aquí present per poder donar totes les explicacions i els aclariments necessaris a aquesta cambra perquè tots els grups polítics puguem tenir totes les xifres amb la major claredat possible.

Voldria començar fent un breu repàs de cada una de les seccions per poder fer-li una sèrie de preguntes i que vostè me les pugui aclarir. Per començar, vostè ha dit, referent al capítol 1, en general, fent una ullada a totes les seccions en general, hi ha una pujada, sobretot a SFM, que és l'única política de pujada de personal. Mirant cada una de les direccions generals no és exactament així, és evident que baixa la Secretaria General, però també puja la Direcció General de Mobilitat, puja la Direcció General de Transport Aeri i puja la d'Ordenació del Territori amb més partides de personal. Ens podria explicar a què és deguda aquesta pujada del capítol 1 en aquestes seccions?

Parlant de la Secretaria General veim que hi ha una partida de 226 que puja el doble, és a dir, multiplica les atencions protocol·làries, publicitat i propaganda. També voldríem saber si tenen un objectiu clar, si ja van destinades a qualche campanya específica que vostès tinguin pensat fer. Dins la mateixa Secretaria General hi ha la partida 64000 que són 134.000 euros destinats a immobilitzat immaterial i voldríem saber, també, si té destinada a coses concretes aquesta partida de 134.000 euros.

Dins la Direcció General de Mobilitat veim que disminueix la despesa corrent, entenem que en el temps que passam és necessari aquesta contenció de la despesa corrent i entenem que s'intenti disminuir el major nombre possible de despesa que no sigui necessària, o estrictament necessària, però també veim que hi ha una disminució de la inversió, que aquesta part sí que ens pot preocupar una mica més perquè no sabem si aquesta disminució de la inversió pot veure repercutida una inversió del servei.

Dins la Direcció General de Mobilitat, com deia, hi ha una baixada de partides de transferències a SFM i també al Consorci de Transports, 8 milions menys per SFM i 4 milions menys per al Consorci de Transports. En els darrers mesos dins la mateixa conselleria hi ha hagut diferents notícies dient que podria haver minvat una part del servei, fins i tot el tancament del metro els mesos d'estiu, i voldríem saber si aquesta disminució d'aquestes partides podria afectar, com deim, el tancament del metro o si podria haver-hi serveis on es faci qualche reducció de temps o d'horaris o si hi haurà alguns trajectes que no es facin.

Continuam amb una partida d'inversions immaterials, aquí hi ha 83.000 que no sabem a què es destinen exactament, si ens ho podria explicar també, una altra vegada, inversions immaterials, 83.000 euros, si ens pot aclarir exactament a què van destinats.

Capítol 7, baixen, com deia, les transferències també de capital, el que va a l'SFM una altra vegada, i el Consorci de Transports de Mallorca.

Desapareixen també les partides a ajuntaments, per al 2008 es mantingueren, però per al 2009 ja varen baixar moltíssim, a 90.000 euros i ara desapareixen totalment. A la Direcció General de Mobilitat i també a la Direcció General d'Ordenació del Territori veim que també desapareixen les transferències de capital a ajuntaments. Li faig la pregunta en global i així no hem de mirar cada una de les seccions, però a veure si això correspon a una política de ja no fer cap tipus d'ajut als ajuntaments per altres motius que vostès tinguin, però que fins ara s'havia fet aquesta política d'ajut als ajuntaments per a transport de mobilitat, per a ordenació del territori, per a normes subsidiàries, per a plans generals, si ja no es farà per qualche motiu en concret.

Veim que mantenen les transferències als consells insulars, de quasi 1 milió d'euros. Aquest tema sí que l'han tocat altres companys de grups parlamentaris. Voldrien saber si es milloraran aquests convenis de col·laboració amb Menorca, amb Formentera i amb Eivissa per desenvolupar el Pla director sectorial o si quedaran exactament igual com estan ara.

Passant a la Direcció General d'Ordenació del Territori, té una cosa bastant curiosa i és que duen dos anys destinant importants partides als mateixos objectius que no es materialitzen o que, almenys, no es veuen després. Dins el 2008 es varen pressupostar 9,5 milions d'euros a aquesta direcció general, en el 2009, 8,63, i en el 2010, 7,6, a tres objectius iguals, fer la llei del sòl, fer la llei del paisatge, que vostè no l'ha anomenada en aquest cas, i la llei d'ordenació de la cartografia. És a dir, aquest és el tercer pressupost que vostès fan, ja és la tercera vegada que diuen que destinen aquests doblers a fer aquestes tres lleis, però és evident que aquestes tres lleis no han arribat al Parlament i no sabem en quin estat es troben. Sabem que la llei del sòl sí ha tingut un recorregut més gran, s'ha reconegut pel mitjans de comunicació que estava en estudi, però si ja fa dos anys que estam amb el tema voldríem saber si aquestes tres lleis ja poden entrar en tramitació parlamentària dins el 2010.

Dins la Direcció General de Transport Aeri, paradigma dels grans fets palpables i resultats evidents de millora que hem tingut, tornam a veure qui hi ha una destinació de bastant de pressupost dins els tres anys que li comentava, 2008, 1,4 milions d'euros, per al 2009, 1,3, i ara, enguany, per al 2010, 1,3. Després de la important crisi del sector aeri que hem viscut i la fuga d'importantes empreses nacionals veim que encara vostès no s'han plantejat eliminar aquesta direcció general ja que està buida de contingut i poques coses n'hem pogut treure, però ja que la mantenen, ens podria explicar per què torna a pujar el capítol 1 de personal, augmenta en 76 mil euros, i pel que fa a les inversions reals quasi tot el seu gruix és, una altra vegada, immobilitzat immaterial. Ens pot explicar a què dedicarà

íntegrament el capítol d'inversions?, és tot immobilitzat immaterial?

També li hem de demanar què ha passat amb la llei del transport marítim. Altres companys també ho han apuntat, però és que fa dos anys que es parla d'aquesta llei de transport marítim, que vostè sempre ha dit que considerava que era molt important, nosaltres també ho considerem igual que vostè, però com que fa dos anys que parlem del tema voldria saber si ja podrà entrar ràpidament a tramitació parlamentària perquè l'any passat ja es preveia que dins el 2009 entraria i no ha entrat, com és evident.

Dins el Consorci de Transport de Mallorca, com comentava abans, a la minva de transferències per part de la conselleria, ens preocupa si pot afectar el servei que dona per carretera. Tenen previst, exactament, fer una aturada a l'expansió de rutes i a l'eix d'unió de poblacions? Quina expansió prevista tenen per al 2010 si no és el cas de la minva i tenen previst expandir les connexions, quines connexions tenen previstes per al 2010. Ens pots explicar si es veure afectada la implantació definitiva del servei tarifari integrat?, quan tendrem un servei tarifari total?, perquè en dos anys jo crec que ja podria estar més que totalitzat.

Sobre el tema de bicicleta pública, varen començar un projecte pilot, com vostè el va anomenar, a la Universitat, però pensen expandir aquest projecte a altres estacions dependents d'SFM? Continuen sense fer un quilòmetre de carril bici i vostè sempre diu que vostès no tenen les competències per fer carrils bici i que hem de parlar amb Obres Públiques, però quan parlem amb Obres Públiques diuen que ells no tenen les competències en Mobilitat i, clar, uns pels altres ningú no acaba de voler involucrar-se amb el tema del carril bici. La veritat és que hi ha un pla de vials no motoritzats, que això sí que ja l'involucra a vostè pel tema de la mobilitat i que aquest pla de vials no motoritzats no es compleix.

Pel que fa a SFM vostè ha comentat que hi havia una pujada de capítol 1, però no especifica a la memòria, tal com sí feia altres anys, la modificació de personal. Si ens pot dir quines incorporacions té previstes per categories, perquè per categories l'any passat sí que venia especificat, serveis tècnics, administratius, ... totes les categories venien o personal de direcció. El capítol 6 a SFM, que sempre deim que és el més important perquè és on veim realment a què és dedicarà la conselleria aquest any i com que aquest any ja és el 2010 doncs ja pràcticament podem parlar a què dedica els seus esforços o ha dedicat els seus esforços la conselleria dins tota la legislatura.

Vostè parla moltíssim sobre el conveni ferroviari, és a dir, estan fent un pressupost que depèn, en gran majoria les seves quantitats, d'una firma a Madrid. Les darreres notícies són que les addendes les hi han acceptades; que les partides pressupostàries s'han modificat; retiren el projecte de tren a Alcúdia, aquestes partides del projecte del tren a Alcúdia, en teoria, no s'han de perdre, esperem, i que com que es retira aquest projecte es poden destinar aquests doblers a altres projectes. Nosaltres voldríem saber, exactament, com queda aquesta nova redacció del conveni, a quins projectes i a quines partides es destinarà i també saber quan serà la firma, perquè vostès condicionen molt aquest pressupost per quan arribin aquests doblers, que vostè ha dit que eren entre 75 i 100 milions d'euros. Tant de bo arribin, però estan pendents d'una firma i a

veure si pot ser amb caràcter immediat perquè, evidentment, els pressuposts s'haurien de començar a executar com més prest millor, si no pot ser dia 1 de gener del 2010 com tocaria ser.

Dins el tema de supressió de passos a nivell si ens podria dir quins tenen prevists acabar o fer dins el 2010.

I per acabar, fer una menció molt especial a la nova societat anònima del tramvia de Palma. El seu pressupost és un pressupost de 380.000 euros, recordem que aquest projecte de tramvia de Palma ja té pressuposts anteriors perquè en el 2010 ja hi havia 500.000 pressupostats i en el 2008, 2,5 milions d'euros. Hi ha pressupost suficient per a aquest projecte que continua sent un projecte, però vostès han creat una societat anònima nova que no té cap partida destinada a capítol 6, ni a capítol 4, ni a capítol 7, ni inversions ni transferències, l'únic que vostès pressuposten és per a personal. Ens agradaria saber quin personal, quina categoria i quantes persones estan destinades a aquesta nova empresa pública creada per vostès que no té cap funció encara, no pot executar res perquè no té, ni tan sols, inversió ni transferències, no té doblers per fer absolutament res i si és veritat que arriba imminentment el conveni de Madrid només per a aquesta qüestió, per fer el tramvia a la Badia de Palma, si tenen, també, una data aproximada, perquè tornam a tenir una nova empresa pública creada que només té personal i que no té feines a les quals dedicar-se perquè realment no hi ha doblers per executar res. Ha dit que es firmarà abans que acabi l'any; això vol dir enguany?, vol dir que aquest conveni nou per al tramvia es firmarà dins el 2009? Seria una gran notícia però ens agradaria que ens ho poguéssim dir el millor possible.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Morell. I correspon ara el torn a l'Hble. Conseller per poder contestar totes aquestes qüestions.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I ORDENACIÓ DEL TERRITORI (Gabriel Vicens i Mir):

Moltes gràcies. En primer lloc vull agrair a tots els grups tota una sèrie de preguntes en aquest sentit i sobretot els suports que s'han manifestat en totes les línies de treball de la conselleria.

En primer lloc i contestant ja a qüestions concretes -i disculpin si me n'he deixades algunes, perquè així mateix hi ha una bateria de preguntes però no hi ha cap problema a tornar-hi-, pel que fa al Sr. Mayans crec que m'ha plantejat tres coses concretes; en primer lloc si es mantenia el conveni amb Formentera en tema de transport. Efectivament es manté ben igual, amb la millora evidentment que es va fer el 2009, que suposava un augment del 27% respecte dels convenis que hi havia anteriorment, i estam parlant que hi ha pressupostats per al 2010 70.000 euros pel que fa a mobilitat terrestre, que com saben vostès està transferida als consells. Després per altra part..., per tant es manté, aquí no hi ha cap tipus de variació ni de reducció pressupostària.

Pel que fa a la Llei del sòl i a la Llei de transport marítim, vegem, jo crec que ja podem contestar perquè molts de vostès demanen també per la mateixa qüestió. Bé, la Llei del sòl evidentment ha tengut un retard, però jo crec que aquest retard es deu a la complexitat d'aquesta llei, i que una vegada va acabar la comissió redactora, aquesta comissió a la qual hi havia experts no ja de les diferents conselleries sinó també de l'ajuntament i de cada un dels consells, doncs una vegada acabada aquesta comissió i la redacció s'ha fet durant tot l'estiu tota una sèrie de consultes a entitats, a altres administracions, a associacions, etc., etc., i a partir d'aquí s'estan recollint i analitzant totes aquestes aportacions i la intenció de la conselleria és enguany activar moltíssim aquesta llei de tal manera que la puguem tramitar relativament aviat, perquè entre altres coses està clar que dels comentaris de tots els grups es dedueix que es necessita una llei del sòl, i per tant aquesta llei del sòl podria permetre arreglar moltes coses, no solament del pla de l'ordenació i del mateix urbanisme, que ja falta fa, sobretot en les qüestions derivades d'unificar normativa, que la tenim molt disseminada, i també d'actualitzar tota aquesta normativa, tota la llei del sòl estatal i tota una sèrie de normativa que ha anat sortint, sinó que també jo crec que tendria molta importància, i ho dic perquè ho he vist darrerament per la premsa, tendria molta importància fins i tot per combatre o intentar evitar molts de casos de corrupció política que s'han fet, que al cap i a la fi estan associats a qüestions urbanístiques.

Per tant jo crec que és molt urgent aprovar aquesta llei, igual com altres, i jo crec que el que s'ha de fer és arribar a un consens el més gran possible amb aquesta llei. I vull recordar, ja contestant també a la Sra. Morell, que aquesta llei també incorpora la part de paisatge; la llei que havia de ser de paisatge ha estat incorporada dins aquest avantprojecte. Per tant l'avantprojecte està ja acabat, està obert o ha estat obert a moltes aportacions, encara ara està obert al consens dels grups polítics, i el meu desig és que es pugui tramitar el més aviat possible.

Pel que fa a la Llei de transport marítim, també contesto a alguns de vostès en aquest sentit, la Llei de transport marítim està ja molt avançada. Jo crec que es podrà començar la tramitació parlamentària molt aviat, s'estan fent ja les darreres, amb els grups polítics que donen suport al Govern, s'estan fent ja els darrers matisos i canvis, i per tant jo crec que podrem presentar ja la Llei de transport marítim aviat al Consell de Govern, l'avantprojecte de llei, perquè pugui ser tramitada en el Parlament.

Sra. Suárez, vostè em parlava de la Llei del sòl; acab de comentar un poc com està. La Llei de transport marítim també l'he comentada. En qüestió de transport aeri totalment d'acord amb vostè, és a dir, la prioritat del Govern és mantenir sobretot la connectivitat aèria; és important mantenir-la, de fet l'estam mantenint amb una situació de dificultat molt gran a nivell de la crisi que està patint el sector, no ja per les pròpies problemàtiques que ha tengut el sector, com va ser fa un any la pujada de combustible, sinó que a més a més les repercussions que està fent la mateixa crisi econòmica sobre aquest sector, que al cap i a la fi està baixant molt la demanda, i sembla que l'oferta per ara es manté, per tant el Govern en aquest sentit està tranquil perquè la connectivitat, ja sigui amb la península i entre illes, la veritat és que s'ha mantingut fins i tot per a la temporada d'hivern, per tant això sí que crec que és una cosa que s'ha aconseguit, i vull recordar que s'ha aconseguit a base de moltes negociacions. Allò trist és que s'hagi de fer d'aquesta manera, és a dir, totalment d'acord que el que s'hauria de fer és a través d'una normativa, per exemple declaracions de servei públic amb la península igual que tenim servei públic entre les illes, perquè això permetria una certa tranquil·litat, almenys a la direcció general, que tot i que hi hagi gent que digui que no fa res, gràcies a les seves accions de negociació es poden mantenir tots aquests vols amb Madrid i Barcelona, sobretot de Menorca i Eivissa, que record que la legislatura passada per exemple no es podien mantenir, i alguns d'ells, per exemple per anar a Madrid, s'havia de pernoctar a la mateixa ciutat per fer una tramitació per exemple administrativa el matí, els menorquins quan anaven a Madrid, etc., la qual cosa no té altra cosa que una qualificació de tercermundista avui en dia.

Per tant, jo crec que això sí que ho estam assegurant. Una altra cosa són els preus. Els preus i les tarifes com he dit sempre són molt alts, consider que no hauria de ser així, és un dret tant de les nostres empreses com dels nostres ciutadans que això pugui baixar. Això també es podria solucionar, entenc jo, almanco en part, amb la qüestió de les declaracions de servei públic, i estic content que darrerament en el Senat l'altre dia doncs s'hagués fet una proposta de tal manera que el grup que governa ara mateix a l'Estat, el Govern s'hagi compromès a fer un estudi de la declaració de servei públic entre la península i les Illes bàsicament per destinacions com..., especialment Madrid, Barcelona, tal vegada també València, i sobretot per la temporada d'estiu perquè d'una vegada per totes es pugui analitzar realment la viabilitat d'aquestes declaracions de servei públic i la bondat que pugui tenir sobre la connectivitat. Per tant estam reivindicant sempre això mateix, em consta que des dels consells també, i a veure si l'Estat serà sensible en aquest sentit.

Per altra part em deia vostè que en qüestió de mobilitat plantejava el greuge comparatiu, i també contestant una miqueta al Sr. Boned, ja, que pugui haver-hi amb les altres illes. Bé, vegem, jo sempre li he donat la raó en això i vostè ho sap, però s'han de matisar les coses, és a dir, per una part és evident que ha de quedar ben clar, i supòs que tots vostès ho tenen clar, que les competències en transport terrestre a les illes són dels consells, per tant la conselleria en aquest sentit no hi té competències; sí en transport aeri i marítim, per exemple, però no en transport terrestre, i com s'ajuda?, doncs s'ajuda a través d'uns convenis que com saben vostès ja estaven plantejats des de l'anterior legislatura. El que passa és que vull recordar que o bé no es pagaven, com era el cas de Menorca, que no es varen pagar durant els quatre anys, o bé eren de quantitats molt

inferiors. Tot i així hem fet un esforç i hem augmentat molt aquests convenis. Que no són suficients?, m'imagín que no, supòs que mai no seran suficients, però des del pressupost de la Conselleria de Mobilitat sí li puc assegurar que ha estat un esforç important, ara mateix deia que per exemple el de Formentera ha pujat un 27%, el d'Eivissa va pujar moltíssim, un 89%, perquè no solament es va pujar la quantitat sinó que també es va equilibrar amb la quantitat del conveni amb Menorca. Això per una banda.

Després, per altra banda, sap vostè que l'any passat vàrem fer l'esforç que venia per una partida, la partida 32 del pressupost, de donar 1,5 milions d'euros a Eivissa i a Menorca en qüestió de transport. Això s'ha complit. La nostra conselleria, com sap, i sé cert que li consta, va fer molta feina perquè això fos així, i he de dir que enguany aquesta quantitat s'ha donat via finançament dels consells i li dic així de clar, esper que sigui per a transport públic, esper que sigui per transport públic.

I també per altra banda he de dir que efectivament és cert que des de l'Estat hi ha el conveni de tren i de tramvia, però també és cert que tots aquests convenis vénen via inversions estatutàries i, tot i que personalment he estat a Madrid demanant molt inversions en transport per a Menorca i per a Eivissa i per a Formentera, el que està clar és que després m'he trobat que dins les inversions estatutàries que s'han fet en aquestes diferents illes no hi ha incloses inversions de transport, la qual cosa respect totalment, perquè evidentment no som jo qui ha de prioritzar les inversions que es demanen des dels consells, però he de deixar clar també que m'agradaria que aquestes inversions, igual que per a Mallorca es fan en tramvia, per exemple, doncs per a les illes es poguessin fer també en transport terrestre.

Per tant ja dic tant a la Sra. Suárez com al Sr. Boned que amb això sí que som totalment conscient, i ho he dit altres vegades, que les illes de Menorca, Eivissa i Formentera necessiten quantitats importants d'inversió en transport públic. Sempre que vaig a Foment saben vostès que això ho plantej; s'haurien de traslladar després realment a les demandes dels mateixos consells, i també evidentment consider, i sempre ho he dit, que la transferència de competències cap a consells en qüestió de transport no es va fer a la millor època, de tal manera que probablement sí que estigui desequilibrada respecte a la de Mallorca, que en tot cas, per tant, tot això s'haurà de fer a l'hora de veure el finançament dels consells. Per tant, com dic, que quedi ben clar el meu suport en aquest sentit.

Després pel que fa al Sr. Llauger em plantejava un poc l'esforç que s'està fent des de la conselleria per reduir determinades..., més que reduir per fer aquest rigor pressupostari de la nostra conselleria, i efectivament l'hem fet i molt contents de poder contribuir que el Govern, diguem, tenguí una moderació, sobretot en qüestions de despesa, sobretot en qüestions de segons quina despesa corrent, perquè no hem d'oblidar que altra despesa corrent, per exemple, que feim en qüestió de transport sí que crea, i no solament crea sinó que manté, ocupació i ocupació estable i de qualitat, però bé, més que res en aquest sentit és cert que hem fet un esforç. Ara bé, també voldria dir que no és un esforç com pugui haver vist en determinades declaracions, és a dir, realment s'ha reduït el 14,9%, això com he dit suposa el 3,4% del pressupost global;

ara bé, no deixa de ser, és vera, una disminució respecte del 2009, i jo diria que aquesta disminució ve determinada molt especialment perquè encara no hi ha la inversió total de l'annualitat del 2010, però també he de dir que aquesta inversió, perdó, aquest pressupost és superior al del 2008, que era just de 98.000 euros, i que fins i tot diguem el pes global del que podria ser la mobilitat dins el pressupost general de la comunitat el 2008 era per exemple del 2,9% i enguany és del 3,4%. Per tant és cert que hi ha una disminució però en cap cas no diria jo és una disminució que va adreçada per exemple a perdre serveis, perquè com he dit abans es garanteixen tots els serveis de transport i fins i tot són una prioritat. I també es garanteixen les grans inversions, com he dit, ferroviàries.

Per altra part, bé, de la Llei del sòl ja he comentat la importància que té; ja he dit que no solament per tenir un altre model de territori sinó també per la pròpia regulació de l'activitat urbanística que, com dic, pot tenir importància en la reducció de la problemàtica de corrupció que hagi pogut haver-hi perquè no solament augmenta la disciplina urbanística sinó també perquè per exemple regula la classificació de sòls urbans i tota una sèrie de falsos urbans, etc., etc., que són lamentablement moltes de les qüestions que han servit sempre per fer especulació urbanística, corrupció, etc.

Durant el 2009 efectivament s'han fet, jo diria, Sra. Llauger, que s'han fet tots els estudis, perquè vull recordar que la conselleria just va trobar un estudi, que és el desdoblament..., un projecte fet que és el desdoblament de via entre Inca i S'Enllaç, el fet d'haver-lo trobat i per tant d'haver-lo actualitzat ha estat més ràpid i a posta aquesta estructura ja està acabada i inaugurada. I ara el que es fa, i és a posta que també baixen molt els estudis que es podien produir, que el 2009 eren més grans i ara el 2010 a posta les inversions en qüestions immaterials sí que hi ha un descens, aquí sí que ens trobam que ja el que estam fent és aplicar tota aquesta sèrie de projectes, molts d'ells ja he dit que han sortit a licitació ara durant el 2009, els altres sortiran a licitació a principis del 2010 i, com he dit abans, el 2010 es fa una inversió o s'inicia una inversió molt important de més de 200 milions d'euros. Per tant jo crec que ara és quan es veurà el resultat de tots aquests projectes que es varen haver de fer i que varen crear, diguem, evidentment un esforç pressupostari important, sobretot el 2008 i el 2009.

Pel que fa al Sr. Boned vull agrair-li el suport que fa a la Direcció General de Transport Aeri i Marítim. Compartesc totalment la seva visió en aquest sentit. Jo seguec defensant que és una direcció general de transport aeri i marítim que és totalment essencial, no ja pel que té ara sinó pel que li hauria d'arribar quant a competències. Per exemple esperem que la qüestió de la gestió dels aeroports doncs s'avanci i també esperem que per exemple tota aquesta qüestió de millorar connectivitat, freqüències, etc., doncs es pugui d'alguna manera normativitzar.

Pel que fa a la Sra. Morell, del Grup Popular, ha fet tota una sèrie de preguntes, bastants. N'hi contest unes quantes, no sé si me n'he deixat d'apuntar alguna, en tot cas vostè recordi-m'ho. Del capítol 1 que planteja, miri, realment no és així com ho planteja vostè. És a dir, precisament a Serveis Ferroviaris de Mallorca no puja el capítol 1 sinó que disminueix, el que passa és que sí és vera que puja el personal, és a dir, és allà on hi ha realment un augment de places, perquè es pensa fer un concurs oposició que ja s'està tramitant, i bàsicament, com he dit abans, és d'unes 83 places, crec recordar, si ara no em falla la memòria, i a partir d'aquí el que s'està fent..., ja s'ha fet el concurs de trasllat, s'està fent la promoció interna ara mateixa, i aviat ja es farà la promoció, el concurs extern. És molt necessari, és molt necessari primer perquè vull recordar que a Serveis Ferroviaris de Mallorca la plantilla ja venia curta, per dir-ho d'una manera simple, ja hi havia necessitat d'una plantilla major, i com sap vostè es va posar en marxa el servei de metro sense ampliar-la, i per tant encara va agreujar més aquest fet. Just es fa una ampliació el 2008, que vàrem trobar sense..., gairebé la vàrem haver d'arreglar perquè tenia molts de problemes jurídics, i evidentment era totalment insuficient i per tant s'haurà d'augmentar, bàsicament perquè, com saben, els treballadors estan denunciant una gran quantitat d'hores extres, en les quals estam totalment d'acord, ja hem fet una disminució per poder-les entrar dins el que és legal, perquè jo crec que passaven fins i tot els percentatges que hi havia, i per tant s'està fent un esforç en aquest sentit.

Pel que fa a les altres direccions generals són pujades molt lleus o baixades; per exemple en altres direccions generals sí que hi ha baixades, i són bàsicament per adequació de places, per exemple que una cap de servei passi a cap de departament, o per exemple en el transport marítim s'està plantejant una plaça d'inspector que es necessitarà quan s'aprovi la Llei de transport marítim, que en aquest cas el que es fa és una adequació d'una plaça que hi havia d'economista a una plaça d'inspecció. Per tant jo diria que no hi ha augment de places excepte a Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Després pel que fa a la Direcció General de Mobilitat, la despesa corrent i en altres efectivament disminueix molt. Vostè em diu si afectarà els serveis bàsics que s'estan donant; doncs no, li he de dir, li he de contestar clarament que no. És a dir, si el percentatge de disminució del pressupost de la conselleria hagués estat més gran evidentment sí hagués arribat a afectar, i en aquesta cas ens hauríem d'haver plantejat una disminució sobretot d'aquells serveis que tenen, diguem, manco servei a nivell de transport públic, i a posta es va plantejar per exemple el metro sobretot en època d'estiu i en època dels caps de setmana, que realment du molt poca gent, però això és un problema de disseny en el sentit que ja no s'hauria d'haver per ventura plantejat en aquesta destinació, perquè evidentment a l'estiu a la universitat l'activitat és mínima, i els caps de setmana evidentment també, també en el polígon industrial. Però crec que no farà falta, crec no, estic segur que no farà falta amb aquests números.

Ara bé, sí per ventura alguns serveis especials sí que no es podran donar, és a dir, estam fent un esforç per poder donar tots els serveis especials tan tradicionals com puguin ser per exemple el del Dijous Bo, o per exemple els de fires determinades, o el de Sant Antoni, etc. Ara, altres serveis especials que se'ns pugui demanar per exemple per... jo què sé, concerts, etc., etc., o fires de manco importància, doncs s'haurà de veure si es podran donar amb aquest pressupost. Evidentment, farem el possible per poder-los donar, però no els puc garantir en absolut excepte aquests més tradicionals, però evidentment s'ha de fer una restricció pressupostària i entendrà que en moments en què tenim 81.000 aturats i moments en què, per exemple, sanitat, educació, etc., tenen problemes de pressuposts tan importants, s'han de prioritzar les coses.

Pel que fa a les inversions immaterials, ja li he dit, efectivament baixen gairebé per a totes les direccions generals, això senzillament és perquè molts dels estudis que s'havien de fer ja s'han fet el 2009, per exemple em parlava vostè de la Direcció General d'Ordenació del Territori, molts dels estudis que s'havien de fer, per exemple estudis de la Llei del sòl, d'ocupació del sòl, etc., s'han iniciat el 2009, en gran part s'han pagat el 2009 i senzillament es continuen el 2010, aposta s'ha pogut permetre tot aquest descens.

Els convenis firmats, com he dit, amb Menorca, Eivissa i Formentera es mantenen, no tenen cap tipus de variació en el sentit que no disminueixen, es mantenen i es procurarà també dur a terme aquests petits convenis que tot i que eren petits servien per fomentar la setmana de mobilitat a totes les illes. S'intentarà dur a terme, per ventura d'una manera més moderada, però sí que s'intentarà dur a terme.

Per tant, més que llevar qüestions importants, crec que el que es fa és redefinir un poc els objectius o tota una sèrie d'objectius que són evidentment molt importants com garantir tots els serveis públics que es fan en transport públic i de la resta, doncs algunes coses evidentment s'hauran de reduir, però no llevar i, en tot cas, ajornar.

Pel que fa a la Direcció General d'Ordenació del Territori crec que ja li he comentat la Llei del sòl i la Llei del paisatge. La Llei de cartografia, s'hi fa feina, però evidentment hi ha hagut un retard, és a dir, s'hi fa feina, però encara no està a punt. Per tant, esperem que enguany sí que la puguem ja presentar, no serà evidentment una llei tan important com les altres. Ara realment prioritizam sobretot la Llei del sòl, però bé, servirà almanco per no duplicar costos i per racionalitzar tota la producció cartogràfica que hi pugui haver a les Illes.

Pel que fa a la Direcció General de Transport Aeri i Marítim, el capítol de personal ja li he comentat. Les inversions, aquí bàsicament a les inversions hi ha tota una sèrie de..., tot el que es fa en estudis de suport al sector que com saben a través de la Mesa de transport aeri i també a través de la Mesa de transport marítim es demana de vegades, per exemple quan hi va haver la conjuntura de la pujada de combustible o bé quan hi ha hagut tots els estudis que s'han fet i que es continuaran fent en qüestió de com es pot donar suport al transport aeri i marítim des del Govern evidentment, quan per exemple en transport aeri no hi ha competències concretes. Això són coses que s'han fet i algunes d'aquestes, per exemple la proposta de fer aquesta

comissió de rutes per poder millorar la connectivitat aèria es fa precisament a partir d'aquest capítol.

Pel que fa a la Llei de transport marítim, ja li ho he comentat, crec que la tramitació al Parlament serà molt ràpida, però la tramitació cap al Parlament serà ràpida, després evidentment en el Parlament ja veurem quina cua hi ha de lleis i quan la podríem tenir aprovada.

Pel que fa al Consorci de transport de Mallorca, miri, en això sí que s'ha fet molta feina. Ja li ho he dit, li garantesc totes les línies que hi ha en marxa, no solament això, sinó que continuarem en la política de seguir implantant el sistema tarifari.

El sistema tarifari ha estat molt més lent del que ens pensàvem, això sí que li ho he de reconèixer, aposta el 2008 ja es deia que s'avançaria, s'ha avançat manco, però crec que sí, que ja està molt implantat i de fet, això ja es nota a les zones i a les línies que estan implantades. Per exemple, tenim tot el sistema tarifari integrat, implantat a tot el tren, a tot el servei de metro, a tot el servei de bus + tren, de autobusos llançadores, i crec recordar de 29 línies ja, algunes -i ja ho hem comunicat altres vegades, no en tenc les dades aquí, però ja les hem passades..., ja hem fet rodes de premsa en aquest sentit- han permès i s'ha vist que una vegada establerta la targeta intermodal, evidentment totes les modificacions que es produeixen, que són molt elevades, que van des del 30 fins el 70% dels bitllet senzill, doncs fa que s'augmenti la quantitat de targetes que s'emeten i augmenti la quantitat d'usuaris.

Per tant, crec que hem de seguir en aquest sentit, acabar de fer tota la resta de línies d'autobusos interurbans perquè crec que és molt positiu, sobretot en una època de crisi pel servei que es donen al ciutadà. Tal vegada això no s'ha dit tant com el tren, però li puc assegurar que el canvi sí que és espectacular perquè, és clar, aquí sí que estam en mans de tota una sèrie de concessions. Per tant, el bitllet senzill sí que està, diguem, implantat, però el fet de poder posar la targeta intermodal fa un abaratiment de tarifes molt important, ja li ho dic, va des del 30 fins al 70%.

Per tant, imagini's amb un bitllet senzill una reducció del 50, 60 i 70%, que són bastants freqüents, això és una potenciació del transport públic molt important per carretera i no solament això, sinó que ha permès bonificar directament el 50% a col·lectius sensibles, que també en època de crisi crec que és una mesura que és molt important, parl dels joves, del col·lectiu de joves que té un 50% directe de reducció, també el col·lectiu de tercera edat, pensionistes, etc., i també de famílies nombroses.

Per tant, no solament garantirem aquest transport que es fa per carretera en transport regular, sinó que ja dic és una prioritat mantenir la integració d'aquest sistema tarifari, continuar implantant-lo.

Pel que al carril bici, li torn contestar, el carril bici no és competència d'aquesta conselleria, en tot cas seria de la Conselleria d'Obres Públiques i també, no m'estranya que la Conselleria d'Obres Públiques per ventura no ho faci perquè entre altres coses és una qüestió municipal. Per tant, ja li ho dic, amb això i amb la competència de vials no motoritzats no consideram que tenguem competència. Això no vol dir que no facem molts d'esforços per augmentar allò que anomenam la mobilitat sostenible i ho feim amb la Setmana de la mobilitat, ho feim posant la implantació que també m'ha demanat vostè de la bicicleta pública. El que passa és que la bicicleta pública, la implantam associat a les nostres estacions, no podem fer "bicing" nostres perquè evidentment són competència municipal i em costa que per exemple l'Ajuntament de Palma aviat en té prevists, però sí per exemple hem estat, diguem, els primers que hem posat bicicleta pública a la Universitat, que per cert augmenta el seu ús, hem estat els primers en posar bicicleta pública a la Intermodal i està previst, que crec que es podrà fer abans que acabi el 2009 i si no, a principis del 2010, fer-ho a les principals estacions. Voldríem fer-ho sobretot a Inca i a Manacor, també.

Per altra banda, no hi ha hagut incorporació de personal al Consorci de Transport de Mallorca, les places continuen essent les mateixes, de fet algunes places no es cobreixen per qüestions de rigor pressupostari.

A Serveis Ferroviaris de Mallorca, efectivament, miri, jo tenc la meua preocupació perquè tenc un ministre que em va dir que això se signava aviat, el tema del tramvia, i també que se signaven aviat les addendes del conveni. Vull creure amb la paraula que té evidentment el ministre i sobretot entre altres coses perquè els temes dels convenis la veritat és que per ara han anat bé i esperam que, diguem, de les partides del 2010, en puguem disposar aviat.

En part és normal aquest endarreriment perquè s'espera l'aprovació dels pressuposts i per tant, si em demana una data, li he de dir la que m'han dit a mi, és a dir l'addenda es podria signar el gener, febrer, una vegada haver aprovat ja definitivament els pressuposts. Això per una banda i això ens permetria per tant confirmar no solament les inversions sinó també confirmar aquest canvi que hi pugui haver pel fet de no haver fet el tren a Alcúdia, d'haver-lo ajornat, la qual cosa continuo dient que és una gran errada... per a la Badia d'Alcúdia, però bé, és una cosa que en l'àmbit local així s'ho, diguem, han estimat més, en el sentit que era millor ajornar-lo que no fer-lo pel lloc que tots els estudis deien.

Per tant, ja li ho he dit altres vegades crec que és una errada i crec que és perdre una oportunitat, però també com he dit altres vegades, esper que no sigui perdre-la per sempre, sinó que sigui senzillament un ajornament. Aposta nosaltres tenim el projecte, més que el projecte tot l'estudi d'alternatives fet, per tant, això permetrà que si algun dia realment s'acaba fent el projecte sí que hi haurà un estudi d'alternatives perquè ja estava bé parlar de tren, però no tenir ni tal sols els estudis d'alternatives fet, perquè no solament... és que ja no es podien fer els projectes, és

que els projectes no es podien fer perquè ni tan sols hi havia estudi d'alternatives, no?

Per tant, això sí que s'haurà avançat i es deixarà ben a punt i a més a més es farà una part d'aquest projecte que era l'allargament de la línia i també l'estació de Sa Pobla que quedarà ja preparada per poder anar el tren cap a Alcúdia quan faci falta.

Pel que fa als passos a nivell, miri, no li ho puc detallar, però si vol li ho puc fer arribar, però sap i ja ho he dit altres vegades que hi ha una planificació d'eliminació de passos a nivell que es va fer des del 2008 al 2013, ja n'hem fet alguns, per exemple s'han eliminat tres passos a nivell concretament de Lloseta. També tenim en licitació -crec recordar- tres més també en el terme municipal..., dos en el terme municipal de Lloseta i un dins el terme municipal d'Inca crec que és i també estan bastant avançats altres projectes a altres nivells.

Hi ha una contestació sobretot a zones urbanes d'aquests passos a nivell. Ja he dit altres vegades que s'intentarà consensuar el més possible i per tant, s'aniran fent aquells on hi hagi relativament un acord perquè evidentment sempre hi ha algunes expropiacions, però em referesc a un acord municipal prou ample com per poder-los dur a terme. No hi ha un termini concret d'haver-los de llevar, però és evident que compartesc totalment que aquests passos a nivell s'haurien d'anar eliminant perquè evidentment augmenten la seguretat de la línia i no solament això, sinó que augmenten la tranquil·litat en què els maquinistes realment doncs estan fent aquest transport ferroviari i per tant, ajuden a la rapidesa de poder donar el servei, no?

Pel que fa..., bé el conveni de Madrid ja li ho he comentat, pel tramvia de Palma que vostè em demana, en principi -ja li ho he comentat, però li ho puc comentar amb més detall. El tramvia de Palma, estam pendents que se signi el conveni. És va dir que hi hauria 35 milions crec recordar per al 2009, el que passa és que encara no estan signats. Per tant, la meva preocupació que això es faci perquè està acabant el 2009 i en això sí que don presses tan al Ministeri de Foment com també a la Conselleria d'Hisenda d'aquí, però em diuen que aquest conveni se signarà molt aviat, abans de finals d'any. Esperem que sigui així.

El que passa és que amb el tramvia de la Badia de Palma li he de dir com hem fet feina i crec que de manera impecable. És a dir, per una part tenim demanats 380 milions d'euros de conveni a Madrid per al tramvia de Palma, ara bé, mentre no hi siguin no podem continuar més i dic continuar més perquè ja hem fet tota la feina que havíem de fer i més, en el sentit que tenim el projecte bàsic fet, ja és un projecte bàsic que ja està redactat, el vàrem presentar, l'Ajuntament de Palma va voler fer tota una sèrie de modificacions en aquest projecte bàsic. Les hem incorporades, les que han estat possible i per tant, ja tenim incorporades aquestes modificacions.

Per tant, el projecte bàsic està, el que podríem dir a punt de ser tramitat a consultes prèvies, evidentment primer, i a partir d'aquí tornar incorporar totes les modificacions que s'estimin oportunes, etc. Per tant, el projecte encara està obert evidentment, això per una banda.

Després, s'ha creat aquesta empresa, una societat anònima, bàsicament amb dos objectius, perquè hi pugui haver tot i que serà sempre un servei públic i hi haurà un control sempre d'empresa pública, és a dir, majoritari, perquè hi pugui haver, igual que ha passat a altres bandes, incorporació de capital privat, també s'un soci tecnològic.

Això ha passat a altres bandes i creim que és el millor model que es podria fer, per exemple -com saben vostès- hem fet molta feina en el sistema que hi ha a Canàries, ens hem estimat més no fer concessió perquè la concessió té una trava molt grossa, la despesa és més grossa i a més a més, després hi ha un problema de control públic a l'hora de fer, per exemple, altres línies. Pensin vostès que aquí plantejam el tramvia fins a la Badia de Palma i en un primer tram fins a l'aeroport, però aquestes línies han de seguir després cap a l'altra part de badia.

Per tant, el tema de l'empresa, per això està feta aquesta empresa, per tenir molt més control, per tenir molta més llibertat i sobretot per poder tenir després incorporació de capital privat si és que s'ha de tenir, si és que fes falta. Per tant, estam pendents -com dic- del conveni.

Per altra banda aquesta empresa, segons es va aprovar al Consell de Govern, en principi té les despeses de personal previstes en 349.000 euros i la plantilla aprovada és de 6 persones, un directiu, tres tècnics i dos administratius. Ara bé, senzillament això encara no s'ha fet aquesta contractació i crec que no es farà mentre no hi hagi aquest conveni signat.

Per tant, en principi -com dic- el tema del tramvia, es tracta que la Conselleria de Mobilitat i aquest govern han fet tots els seus deures i estan pendents que realment es firmi el conveni. Quan es firmi el conveni es podran activar moltes de les coses que estan preparades.

Res més, moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller. Procedeix ara un nou torn d'intervencions per part dels grups parlamentaris. Sr. Boned, té la paraula.

EL SR. BONED I ROIG:

Molt breument, gràcies, Sra. Presidenta. Simplement és perquè en aquest diàleg en què coincidim en les necessitats que tenen uns i altres, no m'agradaria que quedàs la sensació tampoc que els consells a vegades de manera forassenyada fan segons quines coses, que crec que no ho fan. Quan parlàvem per exemple de transport aeri crec que coincidiran que els consells intenten treballar conjuntament amb la Direcció General de Transport Aeri i Marítim perquè coincidim en la necessitat d'arribar a acords en matèria de transport aeri i en matèria de transport terrestre crec que és el mateix.

Quan es fa la referència al fet que bona part dels convenis, per no dir quasi tots en matèria de tren o tramvia vénen dependents de... les inversions estatutàries, és cert. És cert, però igualment que això, crec que també hi ha un problema que hem de tenir en compte i és que un dels requisits o exigències de... en compliment del projectes que es presenten a compte d'inversions estatutàries és que aquests projectes han de ser d'inversió productiva, amb la qual cosa bàsicament ens limitam a infraestructures.

En matèria de transport públic, crec que tots coneixem que les necessitats bàsiques no són només en infraestructures, sinó que hi ha una bona part de les necessitats en matèria de transport públic penjant de despesa corrent. Això fa que moltes vegades els consells tinguin les seves limitacions, per no dir la impossibilitat, de presentar projectes a compte d'inversió estatutària perquè seria dependència. Crec que un exemple molt clar és el que figura, i vostè el coneix segur molt bé, i la seva conselleria, el principal ens de gestió de transport terrestre que hi ha a Balears és Consorci de Transport de Mallorca. Si un agafa el Consorci de Transports de Mallorca veurà que en transferència de capital hi va 1.050.000 i en transferència corrent més de 12 milions, queda clar quin és el percentatge de necessitats.

Només era per això i com que l'ànim que té aquesta proposta, aquesta petició és clarament constructiva i no el contrari, potser que algú ho estigui pensant en aquests moments, crec que tal vegada una idea que s'hauria de plantejar des del mateix govern, potser seria intentar que en algun moment les aportacions que puguin arribar de Madrid i en aquest cas - repetesc- aquestes inversions estatutàries, potser intentàssim negociar alguna cosa similar a la que s'ha modificat amb les aportacions per exemple del Pla E, que d'un any per l'altre es manté el Pla E, hi haurà una importantíssima aportació per inversió municipal, però a 2010 hi haurà una petita variació i és que el 20% es podrà utilitzar per part dels ajuntaments per a despesa corrent.

No sé si intentar negociar algun tipus de transacció amb Madrid per a aquestes qüestions quan parlem d'inversions o aportacions pressupostàries que depenen de Madrid podria ajudar a esmenar una mica la problemàtica que té la conselleria i amb tota certesa els consells insulars també.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA.

Moltes gràcies, Sr. Boned. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Morell.

LA SRA. MORELL I CUART:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Senyores diputades i senyors diputats, només és per fer algunes puntualitzacions d'algunes qüestions que no han estat contestades.

Sobre el tema de... li he fet incidència sobre si es retallaran els serveis. Creim que això és una pregunta molt important. Ha dit que en principi no, que si s'han de retallar se n'haurien de retallar alguns concrets per a alguns actes concrets. No m'ha acabat de contestar què farà amb el metro, si realment, el metro, el tancaran a l'estiu o el cap de setmana perquè vostè trobi que no és suficient la demanda, però si no és suficient la demanda, volem saber si el tancaran o no perquè és una cosa molt important a saber i, si no es retallen els serveis, com mantindran un servei complet amb menys inversió? És molt més complicat amb una retallada important d'inversió que hi ha a la majoria del capítol, sobretot a SFM i al consorci, molts de milions d'euros que venen retallats d'inversió, com es mantindrà la mateixa qualitat del servei si hi ha una quantitat tan important inferior de partida cap a inversió? No parlem de 300.000 euros, sinó que parlem de 6, 7 i 8 milions d'euros. Aquesta és un poc la visió o la pregunta que m'agradaria que quedàs una mica més clara.

Sobre la Llei del sòl, voldria recalcar que és ver que fa ja dos anys que hi ha pressupost per a aquesta llei que segueix sense sortir; nosaltres animaríem la conselleria que fes ja el darrer impuls perquè pugui entrar el més aviat millor i si potser ja el mes de febrer, dins el primer període de sessions entri immediatament, perquè ja duim un retard de dos anys i és una llàstima que aquesta llei no pugui sortir endavant.

Sobre les ajudes als convenis amb Menorca i Eivissa, ha puntualitzat una mica això de Formentera, per una pregunta directa del diputat de Formentera, però no sobre els convenis de Menorca i Eivissa; diu que quedaran pràcticament iguals, però si em podria dir la quantitat exacta de doblers que hi ha destinats tant a Menorca com a Eivissa.

Sobre el tema del capítol 1, vostè ha incidit molt en la necessitat de fer aquesta plantilla que falta a SFM, però jo li he dit el que faltava, que hi ha una pujada de capítol 1 a la Direcció General de Mobilitat, de Transport Aeri i d'Ordenació del Territori; llevant la de Mobilitat i Ordenació del Territori, que poden ser partides una mica més petites, la de Transport Aeri sí que puja a 76.000 euros, i vostè m'ha donat una explicació que hi ha una plaça prevista per a un nou inspector, que em pareix molt correcte si vostès ho troben així, però evidentment un nou inspector no costa 76.000 euros a la conselleria, això vol dir que aquí hi deu haver més personal que s'ha de contractar, i si m'ho pot mirar amb més deteniment.

Sobre la partida 64000, li he fet una petita referència en global de què a totes les direccions generals puja la partida 64000 quan el que s'intenta és reduir la despesa corrent, és a dir, intentar reduir totes les despeses que no siguin estrictament necessàries perquè la inversió no es vegi minvada. No seria molt millor també abaixar o intentar abaixar aquesta partida d'immobilitzat immaterial, que no sabem molt bé a què va destinada i que és una mica abstracta? La secretaria general la puja, la direcció de Mobilitat també la té i la Direcció General de Transport Aeri té 275.000 euros només a la partida 64000, si ens podria explicar a què va destinat, si ho tenen ja previst.



Sobre el Consorci de Transports de Mallorca, voldria saber si em pot concretar quines noves línies tenen previstes fer per al 2010, amb la inversió que tenen prevista quines noves línies a implantar el servei tarifari integrat.

I sobre el carril bici em pareix que durant tota la legislatura no ens posarem d'acord, però és que Obres Públiques se'n desentén i la Conselleria de Mobilitat se'n desentén, ni uns ni els altres volen fer carrils bici, tenint en compte que no només els ajuntaments hi tenen competències, sinó que carrils bici fora dels nuclis urbans, com sí es va fer a la passada legislatura, enguany o en aquesta legislatura no se'n fa cap, i sí que s'hauria de potenciar i aquí la Conselleria o de Mobilitat o d'Obres Públiques, qualcú s'hi ha de posar al front i qualcú s'hi ha de posar d'acord, però s'hauria de fer alguna cosa.

Sobre les ajudes als ajuntaments, era una altra pregunta que li havia fet, a veure per què es redueixen totes les ajudes als ajuntaments, vendran d'una altra manera?, via consells insulars?, vostès mantenen les transferències als consells insulars, però no n'hi ha cap a ajuntaments que fins ara sí que s'havia fet.

Sobre la firma dels convenis, la veritat és que aquest pressupost sembla que està molt pendent de com vendran i quan aquestes partides de Madrid, és un pressupost una mica fictici que no es pot aferrar a res fins que no arribi aquest finançament de Madrid. Evidentment depenem moltíssim d'aquest finançament, ha d'arribar el més aviat possible, i ens agradaria que la nostra confiança fos tan bona com la seva, però evidentment Madrid no ha respost sempre igual com altres vegades, ara respon amb molt de retard, tant de bo sigui com vostè diu, que dins aquest 2009, és a dir ens falta un mes i mig perquè firmin aquest conveni de tramvia, però la veritat és que permeti'm que ho dubti.

I sobre els passos a nivell vostè ha dit que hi ha una partida concreta de 6.6 milions d'euros i que no em pot dir exactament quins passos a nivell són, estic segura que si vostès destinen 6,6 milions d'euros, 1 milió més que l'any passat, a suprimir passos a nivell, tenen una previsió de quins o quants, almenys quants passos a nivell poden fer dins aquest nou any. Duim un retard evident en temes de supressió de passos a nivell, només se n'han fet tres l'any passat i se n'haguessin pogut fer moltíssims més, amb la pressa que és la normativa i és la legislació la que ens obliga a suprimir aquests passos a nivell i no només la seguretat, sinó la legalitat.

Aquest és una mica el resum d'algunes preguntes que havia fet abans o i que no m'ha contestat. M'agradaria que en aquest torn me les pogués contestar.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Morell. Té la paraula l'Hble. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE MOBILITAT I ORDENACIÓ DEL TERRITORI (Gabriel Vicens i Mir):

Moltes gràcies. Sra. Morell, vegem, de tot això que em planteja ... Bé, si em permet contestar un moment al Sr. Boned abans, més que res per anar per ordre ... Estic totalment d'acord, efectivament un dels problemes que tenen Menorca i Eivissa és que, en primer lloc, necessiten infraestructures de transport, per tant s'haurien de demanar. Ara, evidentment, on tenen el problema més greu és en la despesa corrent, han posat línies, etc., i això només té dues solucions: o que el pressupost de la comunitat autònoma hi dediquin més doblers que, entre d'altres coses, per exemple, aquest 1,5 milions que hi ha anat sé cert que va molt bé en aquest sentit, o bé que, efectivament, part de les inversions estatutàries de Madrid puguin, d'alguna manera, ser molt més flexibles en aquest sentit i anar cap a despesa corrent. La mateixa línia que deia vostè de (...) el 20% de despesa corrent que pugui venir als ajuntaments. Això estaria bé, per tant em sembla molt bona idea i no es preocupi que la traslladaré. Seria una solució o una de les solucions, perquè no crec que la solució sigui única per poder potenciar més el transport públic a Menorca, a Eivissa i a Formentera.

Sra. Morell, respecte del que vostè em comentava, vegem, el capítol 1 de la Direcció General de Transport Aeri i Marítim, ja li he comentat abans, una qüestió és pel tema de la inspecció, d'un inspector tècnic en qüestió marítima, però sobretot també, com li he dit abans, d'adequació de places; per exemple aquí també s'ha creat la plaça de cap de departament, per tant aquesta suma és la que probablement li fa aquesta petita pujada.

Per una altra part, en la qüestió dels ajuntaments, ja li vaig comentar l'any passat, els ajuntaments bàsicament figuren a la Direcció General de Mobilitat, aquesta direcció general és cert que no ha quedat pressupostada, però hi és, és dins els 540 milions d'euros, aquí sí que ho haurem de fer, perquè és el conveni que es fa amb Palma, concretament, pel tema de la seguretat dels taxis, de les pantalles i el tema de modernització de GPS, etc., per tant això sí que està previst.

El tema dels ajuntaments de la Direcció General d'Ordenació del Territori és que senzillament abans aquesta direcció general tenia convenis amb ajuntaments per qüestió de planificació i ordenació del territori, però tot això va desapareixent a mesura que s'han anat transferint als consells les competències, i just queden alguns romanents, per tant aquí bàsicament enguany ja no n'hi ha, tot i que l'any passat n'hi havia. Aquí tenim ..., és igual que el tema del Pla Mirall.

Això pel que fa a ajuntaments.

El que em diu de les retallades de metro, no em dec haver explicat, no hi haurà retallades de serveis essencials i bàsics de transport, no n'hi haurà. Primera, em semblaria un gran error, com he dit, que en plena època de crisi es retallassin els serveis bàsics, no n'hi haurà. El que sí li he dit, per ventura, és que uns serveis especials que abans es donaven o es donaren perquè es podia, en principi ara s'hauran de moderar o, fins i tot en algun cas, no donar; ara bé, crec que també li puc garantir els serveis aquests essencials o aquests serveis suplementaris que es feien, per exemple, els més significatius Dijous Bo, Sant Antoni, etc.

Pel que fa a la llei del sòl, celebr que al Grup Popular també li sembli que hi ha aquesta pressa per tenir-la, per tant, la veritat és que si tots els grups polítics volen una llei del sòl, és que serà ..., bé, serà molt bo de fer, no?, perquè tenim tots els grups que la volen, jo el primer, per tant crec que no hi haurà problema, a veure si la llei del sòl estarà aprovada abans de qualsevol altra llei, la qual cosa em deixaria molt satisfet. Crec que, efectivament, és molt necessària, coincidesc amb tots vostès que és molt necessària.

Els convenis de Menorca, Eivissa i Formentera, sí, li he comentat, no es mouen, si vol les dades concretes ... miri, a Menorca, per al 2010, eh?, per al 2010 hi ha una quantia de 450.000 euros, per a Eivissa de 450.000 euros també, i per a Formentera de 70.000 euros; en global, com he dit i ho té al pressupost, són 900, gairebé 1 milió d'euros per als convenis amb les illes. A part que després hi ha alguns convenis de menor quantia per a la setmana de la mobilitat i sobretot per al foment de la mobilitat sostenible que també es fan, 6.000 euros d'Eivissa, Menorca i Formentera, a cada una de les illes.

I després, vegem, crec que no em deix res més del que vostè ha plantejat, deixin-m'ho mirar ...

De Madrid, miri, amb Madrid tenim un conveni de tren que fixin o no la quantia el 2010, jo li puc assegurar que pens fer aquestes inversions, perquè tenc la cobertura d'un conveni signat i, com li dic, confio que evidentment les fixaran, clar que sí. Ara hi ha 25 milions fixats i jo crec que, com li han confirmat a la Conselleria d'Hisenda, podem plantejar entre uns 75 o 100 milions d'euros fixats per al 2010, i això ens permetria fer les grans inversions que, com li dic, es posen en marxa el 2010.

I pel que fa al tramvia, el tramvia és una altra cosa, perquè no tenim conveni firmat, per tant la meva preocupació en aquest sentit, i evidentment no podem seguir fent res sense que hi hagi el conveni firmat, per tant ja li dic, ho tenc tot preparat, hem fet la feina que es podia fer, crec que s'ha avançat tota la feina i en aquest cas la Conselleria de Mobilitat ha fet tot el possible i confiem que realment això se signi abans de final d'any, perquè si no, miri, jo seré el primer que em queixaré i, per tant, podem sumar les dues veus.

I respecte dels passos a nivell, no sé, tenc aquí el gerent de Serveis Ferroviaris que em diu que en principi el 2010, de totes formes si vol informació més detallada, en principi, hi ha passos a nivell i passos de vianants a Lloseta, veig que n'hi ha tres; a Consell se'n plantegen dos; després a Palma dos més que seran immediats; a Marratxí dos, dos, dos i dos, és a dir dos de nivell i dos de vianants; a Santa Maria s'està fent el projecte de tres passos a nivell i un de vianants; a Binissalem un pas també a nivell; i a Sineu dos passos a nivell. Després s'estan acabant els projecte de Petra i per ventura algun altre, però si vol una relació exacta, amb una pregunta no es preocupi que la hi passam, eh? En principi s'està fent el projecte d'aquests passos a nivells, molts ja estan acabats i es negocien amb els diferents ajuntaments per poder-os dur a terme.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Conseller, per les seves explicacions i per la seva presència i la del seu equip.

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





**DIARI DE SESSIONS**  
**DEL**  
**PARLAMENT**  
**DE LES**  
**ILLES BALEARS**

---