



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

---

D.L.P.M. 351-1992

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1995

Número 19

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

Sessió celebrada dia 15 de novembre del 1995, a les 18 hores.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

### **I.- COMPAREIXENCES:**

- 1) De l'Hble. Sr. Conseller d'Obres Públiques, Ordenació del Territori i Medi Ambient i dels responsables de l'Institut Balear de la Vivenda (IBAVI) i dels Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), en relació al Projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1996 (RGE núm. 2669/95).

306

---

**I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller d'Obres Públiques, Ordenació del Territori i Medi Ambient i dels responsables de l'Institut Balear de la Vivenda (IBAVI) i dels Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM), en relació al Projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1996 (RGE núm. 2669/95).**

EL SR. PRESIDENT:

Comença la sessió de la Comissió d'Hisenda i Pressuposts, de sessió informativa sobre el Projecte de llei de pressuposts generals de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears per a l'any 1996. Compareix l'Hble Conseller -per favor, deman als presents en aquesta sala que guardin silenci per a un bon desenvolupament de la sessió-, deia que compareix l'Hble. Sr. Bartomeu Reus i Beltran, conseller d'Obres Públiques, Ordenació del Territori i Medi Ambient, acompanyat dels alts càrrecs següents: II•Im. Sr. Bernat Salvà i Alloza, secretari general tècnic de la conselleria, II•Im. Sr. Gabriel Le Senne i Blanes, director general d'Obres Públiques; II•Ima. Sra. Catalina Terrassa i Crespí, directora general d'Urbanisme, Costes i Habitatge, II•Im. Sr. Lluís Alemany i Mir, director general d'Ordenació del Territori i Medi Ambient, II•Im. Sr. Alexandre Lacour i García, director general de Transports, II•Im. Sr. Isidor Marcos i Sanz, director gerent d'IBAVI i II•Im. Sr. Joaquim Campuzano i Casasayas, director gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Abans de començar amb el torn d'intervencions, deman a les Sres. i Srs. Diputats si hi ha intervencions.

Sí?

EL SR. GONZÁLEZ I ORTEA:

José María González por Manuel Jaén.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias.

EL SR. ROVIRA I DE ALÓS:

Mauricio Rovira por Juan Verger.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau per Pere Palau.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

LA SRA. ALBEROLA I MARTÍNEZ:

Carlota Alberola per Antoni Juaneda.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

EL SR. ANTICH I OLIVER:

Sí, Francesc Antich per Mercè Amer.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

Sr. Conseller, té vostè la paraula per fer la seva exposició.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. President, Sres. i Srs. Diputats. Demanaria permís perquè el conjunt de directors presents poguessin fer una exposició separada i conjunta per un temps màxim de 35 minuts de temps, són set persones, 5 minuts per persona, intentarem ser breus. Si és possible fer-ho així, els ho agrairia molt.

EL SR. PRESIDENT:

Jo els concediré la paraula, vostè mateix els la va donant, però sí que els prec que no tardin més de cinc minuts cadascun, si no, jo els pararé el temps.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Ho farem així. Cinc minuts, serem breus. Gràcies.

El Sr. Salvà, per favor.

EL SR. SECRETARI GENERAL TÈCNIC DE LA CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bernat Salvà i Alloza):

Moltes gràcies, Sr. President. En primer lloc, els he de dir que l'estructura dels programes dels pressuposts de l'any 96 és idèntica a la de l'exercici anterior. Els senyors diputats podran trobar a la memòria de la conselleria un resum succint de cadascun dels programes. La meua intervenció consistirà a fer un comentari general i explicar els capítols 1 i 2 a nivell global, així com les inversions referides al programa 5111 que pertanyen a la Secretaria General Tècnica.

Com a comentari general, cal dir que el pressupost és netament inversor i també condicionat, principalment per qüestions en relació als programes de carreteres, a la vista de les obres en curs, així com les seves incidències. En xifres globals puja un 12,66% respecte de l'exercici de l'any anterior, no obstant això, hem de tenir en compte que en el pressupost de despeses de l'any anterior, hi havia una sèrie de despeses provinents de l'Estat xifrades en 457 milions, motivades per dos fets fonamentals, per una part pel conveni que teníem subscrit amb Gesa per fer la variant d'Alcúdia, que ens aporta 510 milions de pessetes, l'any passat al pressupost de despeses en teníem pressupostats 298 que aportava ell, i també perquè, com a inversions del Ministeri, teníem pressupostats 159 milions de pessetes que corresponien, per una part al Pla quadriennal d'habitatge, que estava vigent, a 50 milions pel conveni que teníem subscrit d'aluminosi, que era un conveni a tres anys, pel qual cada administració aportava 150 milions de pessetes, i que finalitza l'any 96. Aquest any, l'única despesa aliena al pressupost de la CAIB és una quantitat de 53 milions de pessetes que ve a ser la resta del conveni que Gesa ha d'aportar com a cofinançadora de les obres relatives a la variant d'Alcúdia. Per tot això, podem afirmar que el creixement real de la Conselleria puja un 18,45%.

Entre els increments parcials més significatius que seran explicats més detalladament per cada director general, cal destacar 400 milions de pessetes en expropiacions, passant de 800 a 1.200; 207 en la conservació ordinària de la xarxa de carreteres que tenim, passam de 1.218 a 1.415 milions de pessetes; un increment també substancial en ports que el podem xifrar en 17 milions de pessetes; i per altra part un increment a la Secretaria General Tècnica de 62 milions de pessetes. Es venen mantenint els pressuposts relatius a habitatge, medi ambient i costes, així com el de transports. En aquest aspecte, també cal dir que pel que fa referència a la subvenció que aporta la Conselleria a SFM, entitat dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, puja 545 milions de pessetes, si nosaltres recordam l'any 94, que va ser el moment de la transferència, el Ministeri ens va aportar 500 milions, que actualitzats, més o manco, venim mantenint i actualitzam la xifra que en el seu dia ens va aportar el Ministeri.

Pel que fa referència al capítol 1 global, es produeixen dues circumstàncies, una és un creixement pròxim al 9%, que està motivada bàsicament perquè hi ha hagut un traspàs d'unes partides que estaven els anys anteriors al capítol 2, com a serveis nous, i que, com que feia dos anys que hi estaven, i la llei ens permetia tenir un màxim aquesta quantitat al capítol 2, enguany es duen al capítol 1 i té un increment substancial a part del 3,5%. També es produeixen, entre programes, certs moviments, uns baixen i puja substancialment el de la Secretaria General Tècnica; això ve motivat perquè el nou catàleg aprovat el juny de l'any passat ubicava la totalitat de llocs base a la Secretaria General Tècnica, és a dir, dependent directament del conseller.

Quant al capítol 2, crec que no val la pena entrar-hi a fons, baixa un 2,7, en xifres absolutes, en realitat no baixa pel precedent que els he anticipat anteriorment, perquè els serveis nous passen, i el que s'intenta des de la Conselleria és atendre mínimament les despeses ordinàries de la Conselleria.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES,  
ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT  
(Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. Salvá, moltes gràcies. Sr. President, si no hi ha inconvenient passaria el torn al Sr. Le Senne, director general d'Obres Públiques.

EL SR. PRESIDENT:

D'acord. Sr. Le Senne, té la paraula.

EL SR. DIRECTOR GENERAL D'OBRES  
PÚBLIQUES (Gabriel Le Senne i Blanes):

Gracias, Sr. Presidente. Lo primero que tengo que decir es que me voy a referir al capítulo 6, inversiones reales, tanto de carreteras como de puertos, que son los dos departamentos o servicios que están dentro de la Dirección General de Obras Públicas.

En carreteras, el capítulo 6 prevé un gasto de 5.747 millones de pesetas y supone un incremento muy importante con respecto al mismo capítulo en el ejercicio pasado, que eran 4.802 millones de pesetas, de modo que debemos felicitarlos de que por primera vez damos un paso que yo creo verdaderamente importante en el tema de la inversión en carreteras. La inversión en carreteras contempla dos programas, el 5131 que es construcción de infraestructura de carreteras con una inversión prevista de 4.321 o 22 casi, millones de pesetas y el programa 5132, conservación y explotación de la red de carreteras, con una inversión prevista de 1.425 millones de pesetas. Lógicamente y a medida que vayan pasando años y la red de carreteras de nuestras islas esté en mejores condiciones, el peso de este segundo programa irá siendo superior en porcentaje frente al del primer programa de construcción de infraestructuras, esto todavía no es así porque todavía nos queda mucho por hacer, aunque se ha hecho mucho, y quiero también decir que estos presupuestos son obtenidos de los ingresos de los presupuestos de la Comunidad Autónoma y no contemplan de ninguna manera todavía desafortunadamente el posible convenio que algún día pudiéramos firmar con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, que para ello estamos dando una serie de pasos que todavía no han fructificado.

Dentro del primer programa de construcción de infraestructuras de carreteras hay 1.200 millones de pesetas previstos para expropiaciones, como ha señalado ya el secretario general técnico en su exposición, y supone también un incremento importante porque entendemos que tenemos que hacer un esfuerzo para, de alguna forma ir disminuyendo el tiempo que pasa entre la ocupación efectiva para las obras de carreteras y el momento en el que por lo menos citamos a los propietarios para levantar las actas de mutuo acuerdo. Yo creo que con esta cantidad prevista para este año, podremos dar también un paso gigante para disminuir esta, yo digo que mal llamada deuda, porque lógicamente la actividad que genera un departamento como el de carreteras, lógicamente siempre genera obligaciones de pago, lo que hay que intentar es que estas obligaciones de pago no se demoren demasiado.

Al capítulo de cambio de servicios se van a dedicar 125 millones de pesetas, y dentro de las obras plurianuales, es decir, obras ya iniciadas en ejercicios anteriores, debo citar el acondicionamiento de la carretera Santa Margarita-Can Picafort, obra muy importante puesto que pretende unir toda la zona este de Mallorca con la zona de la Bahía de Alcudia, con una anualidad de 146 millones de pesetas; el tercer carril de la autopista del aeropuerto, con una inversión para el año 96, de 280 millones de pesetas, no tengo que hacer énfasis en lo necesario que es este aumento de capacidad en la autopista del aeropuerto que algunos días rebasa los 100.000 vehículos; las vías lentas en la carretera C-715, de Palma a Cala Ratjada, carretera Manacor, inversión de 234 millones de pesetas; y las vías lentas también de una carretera con muy alta densidad de tráfico en Ibiza, que es la de Ibiza-San Antonio, con 172,5 millones de pesetas de inversión para el año 96. Asimismo, la ronda de Mahón, también iniciada ya, con una inversión de 162 millones de pesetas, y por fin un modificado en la autopista central con una inversión de 140 millones de pesetas. En total, este capítulo de obras ya iniciadas, de anualidades tendentes a continuar estas obras ya iniciadas, asciende a 1.136,4 millones de pesetas.

Hay otro capítulo, que es el de obras nuevas, al que desafortunadamente todavía este año sólo podemos dedicar 144,4 millones de pesetas, porque van a ser obras que vamos a iniciar durante el año 1996, pero que su desarrollo, es decir la gran parte de su gasto se va a producir en los años sucesivos, entonces vamos a iniciar con pequeñas anualidades el acceso a Sóller, es decir desde el túnel, desde la salida norte del túnel de Sóller hasta Sóller, una obra de 295 millones de pesetas de presupuesto a la que dedicaremos 10 millones de pesetas en el año 96; al tercer carril de la vía de cintura dedicaremos 50 millones, es una obra de 407 millones de pesetas; a la Palma-Universidad, posiblemente podamos empezar la obra, en este momento el proyecto está en proceso de revisión con el fin de minimizar los impactos medioambientales que pueda haber, es un proyecto que el departamento de carreteras está estudiando con mucho cariño, siempre lo ha hecho, es posible que podamos reducir algo el impacto, pero no hay más remedio que abordar esta carretera, puesto que tenemos un tráfico muy importante, sobre todo en horas punta, por la mañana y por la tarde, el proyecto que teníamos es de 1.111 millones de pesetas, y empezaremos con una anualidad de unos 30 millones de pesetas para este año 96. Después tenemos la obra Montuiri-Porreres, acondicionamiento de una carretera, que es una carretera muy estrecha, con una serie de curvas que hay que mejorar y un presupuesto de 235 millones de pesetas, dedicaremos 20 millones de pesetas durante el año 96 para iniciar esta obra. En Menorca tenemos el acceso a Es Migjorn, una obra que su proyecto está aprobado desde el año 91 y que siempre en la cola; yo creo que este año podemos empezarlo con un presupuesto de 166 millones de pesetas, dedicaremos 20 millones durante el año 96. Y por fin la carretera Maó-Fornells, el final de la carretera Maó-Fornells, allá desde Maó hasta el Faro Favaris ya acondicionado, y nos queda desde el Faro

Favaris hasta un poco antes de Fornells, presupuesto 481 millones de pesetas, dedicaremos 14'4 y esta obra no tiene todavía, la aprobación está pendiente del informe de la Dirección General de Medio Ambiente.

Y la idea es que podamos anticipar la contratación de otra serie de obras, que podrían ser de Palma al Túnel de Sóller, de la ronda de Son Servera, tramo I, el cierre del segundo cinturón de Palma, el desdoblamiento de la carretera C-715 Palma-Son Ferriol, el acceso a Alaró, el acceso a Lloseta y la variante Vilafranca y la variante sur de Andratx, esto en Mallorca. Y en Eivissa podríamos, tal vez, iniciar la ronda norte de San Antonio, el acondicionamiento de Santa Eulalia a San Rafael, el acondicionamiento Eivissa-San José. Y en Menorca, el carril lento de la ronda de Maó y la ronda norte de Ciutadella.

Esto es un catálogo, en fin, de esperanzas y esperemos que pueden fructificar y que no haya problemas.

Paso al segundo programa de carreteras, que es el de conservación y explotación de carreteras. He dicho que dedicamos 1.425 millones de pesetas; de ellos en Mallorca a la mejora de firmes vamos a dedicar 225 millones; a la seguridad vial 250; a la conservación ordinaria 350; a la explotación 150 y a la maquinaria 25 millones de pesetas. Esto suma un total de unos 1.000 millones de pesetas.

Y en Menorca y en Eivissa una cantidad semejante de 212'5 millones de pesetas para conservación de red de carreteras en Eivissa y en Menorca.

Y paso muy rápidamente a la gestión de instalaciones portuarias donde el presupuesto del capítulo VI, de las inversiones, son 235 millones de pesetas, de las cuales las obras más importantes previstas son el dragado y el pantalán en el Puerto de Pollença, con una inversión de 30 millones de pesetas; el acondicionamiento de la Colonia de Sant Jordi, la explanada 20 millones de pesetas; un pantalán en el Puerto de Andratx con 15 millones de pesetas -me refiero a valores de anualidad del año 96 no al presupuesto que el algo mayor, son obras que se desarrollarán el año 96 y 97 y alguna en el 98-; el acondicionamiento de un escar en Cala Bona 10 millones; la reconstrucción de edificios en Portocristo y en Andratx 10 y 4 millones respectivamente; la remodelación de un pantalán en el Puerto de Sóller 4 millones de pesetas; el Moll de la Riva de Portocolom 5 millones de pesetas; una pequeña obra en Sant Elm 4 millones de pesetas; el Puerto de Ciutadella, la iluminación, 5 millones de pesetas de un presupuesto total de 20. Y en Eivissa dos actuaciones en Sant Antoni de Portmany de muelle flotante una y muelle adosado al espigón con 30 millones y 8 millones de pesetas respectivamente; y luego la conservación ordinaria de los puertos, que sube a 80 millones de pesetas, más una adquisición de vehículos de 5 millones de pesetas. Eso completa los 235 millones de pesetas del capítulo VI, de puertos.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Muchas gracias, Sr. Le Senne. Sr. President, intentaré ser més ràpid encara, però és un pressupost difícil, són pressuposts importants i intentarem amb cinc minuts cadascun acabar...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Conseller, vostè m'ha dit cinc minuts.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Estam parlant d'un pressupost, Sr. President, que puja a 13.000 milions de pessetes, és mal de fer precisar tant en aquest tema. Si vostès volen no feim debat i passam ràpidament a les preguntes, m'és indistint, si tenen interès ho explicam i, sinó, passam al debat, el que vostè digui.

EL SR. PRESIDENT:

Tenim interès, per descomptat.

EL SR. DIRECTOR GENERAL DE D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Lluís Alemany i Mir):

Moltes gràcies, Sr. President. Els 172 milions que corresponen al capítol VI, d'ordenació del territori i medi ambient, es divideixen en dos grans blocs: ordenació del territori, 109'5 milions de pessetes, i medi ambient 62'5 milions de pessetes. D'ordenació del territori, 99'5 milions van dirigits al que és la redacció de l'avanç, la finalització de l'avanç i aquells instruments d'ordenació del territori, és a dir, plans territorials, així com tots aquells treballs complementaris i exposicions, jornades i llibres per poder presentar tots aquests documents.

Així mateix hi ha unes partides pels sistemes d'informació geogràfica, complementàries a aquests documents: 10 milions de pessetes van dirigits a la redacció de plans especials o plans de medi natural dels ANEIS de les tres illes.

Pel que fa a medi ambient, 25 milions de pessetes van dedicats a l'apartat d'educació i promoció ambiental, que es divideixen en la campanya escolar, les aules de la mar i un programa que iniciam l'any que ve de municipi medi ambient, dedicat a tècnics municipals, concretament un programa de jardineria municipal. 25'5 milions de pessetes és qualitat ambiental, bàsicament el que és la ecoauditoria turística, completar bases de dades ambientals, estudis complementaris sobretot de paisatge i neteja i millora d'espais naturals.

El tercer punt de medi ambient és enginyeria ambiental, amb 12 milions de pessetes, que farem la tercera fase del pla de ..., la campanya anual del laboratori dedica a creació i control d'afluents i a una assistència tècnica per començar un inventari i caracterització d'abocaments a totes les Illes Balears. Gràcies.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. President, pren la paraula la Sra. Terrassa, directora general d'Urbanisme, Costes i Habitatge.

EL SR. PRESIDENT:

D'acord.

LA SRA. DIRECTORA GENERAL DE D'URBANISME, COSTES I HABITATGE (Catalina Terrassa i Crespi):

Gràcies, Sr. President. El pressupost d'aquesta direcció general, capítol 6 i 7, té una quantitat global d'uns 728 milions de pessetes, que encara que paregui que té una reducció en relació amb el pressupost de l'any passat, aquesta reducció ve definida per la manca de quantificació encara del futur pla d'habitatge 96-99 que, com saben, fa l'Administració de l'Estat. Una vegada que aquestes quantitats estiguin quantificades s'aniran ampliant les partides d'ajuda a l'habitatge.

Els programes més importants o a destacar són, dins urbanisme, a capítol 7 hi ha pressupostats 31 milions per a transferències de capital a corporacions locals per a redacció de planejament, amb la finalitat que aquestes corporacions locals tinguin totes el planejament adaptat a la legislació en vigor. En el pressupost de costes i litoral, dins el capítol VI, hi ha pressupostats 53 milions de pessetes, dels quals 38.360.000 pessetes es destinaran a assistències tècniques per a elaboració de projectes tècnics per a actuacions a litoral, dins el marc del conveni subscrit amb l'Administració de l'Estat. Encara que la denominació de la partida en el projecte de pressuposts aparegui per a adquisició de terrenys, en realitat dins aquesta partida hi tenen cabuda les assistències tècniques i aquests 38 milions van destinats a redacció de projectes d'obres que després realitzarà l'Administració de l'Estat dins el litoral balear. A més hi ha 10 milions pressupostats per a la redacció de plans d'ordenació del litoral dins la normativa fixada pel decret d'ordenació del litoral, que encara està pendent de sentència del Tribunal Superior de Justícia, però immediatament que hi hagi la sentència es redactaran aquests plans. I, per últim, hi ha 5 milions pressupostats per a balissament de costa, quantitat que pareix petita per les obres a realitzar, però són unes obres que es fan en coordinació amb l'Administració de l'Estat i les corporacions locals, perquè aquestes obres es fan dins domini públic marítimo-terrestre que és competència estatal, amb la qual cosa únicament es fa una col·laboració, una petita col·laboració econòmica.

I, per últim, dins el pressupost d'habitatge, en el capítol 7, que és el capítol més important, en el qual hi ha pressupostats 632 milions de pessetes; s'ha de destacar el programa de rehabilitació de patrimoni arquitectònic en el qual es donen ajudes tant a ajuntaments com a famílies i a institucions sense ànim de lucre. Per a ajuntaments per a enguany es pressuposten 52 milions de pessetes, dels quals s'ha de remarcar que, com que això són ajudes que es fan en dues anualitats, ja hi ha unes quantitats compromeses de l'any anterior que pugen a 33 milions de pessetes; i per a famílies i institucions sense ànim de lucre hi ha 97 milions pressupostats per a enguany, dels quals ja 19 milions estan compromesos per actuacions de l'any 95.

A més s'han de destacar els 225 milions per a ajudes a rehabilitació d'habitatge, el que denominam rehabilitació balear, emparat per un decret autonòmic; i els 250 milions d'ajudes a habitatge a càrrec del Pla quadriennal, que aquests 250 milions corresponen a l'aportació que ha de fer la Comunitat Autònoma dins aquest Pla quadriennal. Ja està, moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Terrassa. A continuació, el Sr. Alexandre Lacour, Director General de Transports, té la paraula.

EL SR. DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTS (Alexandre Lacour i García):

Gracias, Presidente. Los presupuestos del año 96 comprenden actuaciones normativas y de gestión de la Dirección General de Transportes en materia de transporte terrestre, ferroviario y marítimo.

El transporte por carretera comprende transporte regular y transporte discrecional. En el transporte regular continuamos con el proceso de convalidación de las concesiones de servicio regular de viajes por carretera, que debido a su complejidad se ha demorado en el tiempo, sin embargo se ha avanzado de forma importante habiendo determinado ya en todos los casos las estructuras básicas de las concesiones; estando en condición de finalizar el proceso de convalidaciones en Menorca, Eivissa y Formentera este año; y en Mallorca esperamos en los primeros meses del año 96.

Debido a la entrada en funcionamiento del nuevo hospital de Manacor, se está estudiando la forma más adecuada de comunicar dicho centro con la zona de influencia, por lo que se ha iniciado contacto con las concesiones de la zona.

Para racionalizar los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, se pretende durante el año 96 centralizar todos los servicios en una estación de autobuses, que estará ubicada dentro de la futura estación de ferrocarriles que esperamos en Palma, ya que en estos momentos se encuentran los mismos dispersos por la ciudad. En cuanto al transporte discrecional, el régimen jurídico que estableció el Decreto 123/94, que plasmaba unos criterios a seguir, los cuales pueden resumirse en dos fundamentalmente: el primero, la liberación de las autorizaciones, y el segundo, la supresión de las limitaciones cuantitativas y su sustitución por unas diligencias cualitativas para el acceso al mercado. En concreto las diligencias cualitativas se han concretado en una dimensión mínima de empresa, que de viajeros supone una disposición de unas 150 plazas por asiento, y en mercancías, 60 toneladas de peso máximo autorizado. Podemos decir que Baleares es pionera en este tipo de planteamiento ya que otras soluciones parecidas están siendo propugnadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como otras comunidades y por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

En cuanto a la inspección. La inspección del transporte terrestre continuará con las inspecciones tendentes a mejorar e intensificar el control para el cumplimiento de la normativa vigente; incidiendo principalmente en intrusismo, el transporte turístico, tiempos de conducción y descanso, mercancías ... y transporte escolar. El año 95, a 31 de agosto, se han iniciado 1.741 expedientes sancionadores, por un total de 108 millones. Se han levantado 184 actas de infracción y se han realizado 315 visitas de inspección. Han sido controlados, a 31 de agosto, 3.524 vehículos, de los cuales 349 han sido denuncias, siendo el porcentaje de infracción de un 10%, un 5% menos que el año anterior.

En transporte marítimo, por Real Decreto 113/95, de 27 de enero, se traspasó a la Comunidad Autónoma la asunción y servicios en materia de transporte marítimo. La actividad administrativa en esta materia se ha circunscrito a las líneas regulares de ámbito balear y a la actividad de alquiler de embarcaciones de recreo. Es propósito firme de esta conselleria la elaboración de una norma de rango suficiente que establezca un régimen jurídico a que queden sometidas las actividades en esta materia de competencia de la Comunidad Autónoma. El tiempo para que esta norma vea la luz será el mínimo compatible con las garantías de calidad técnica y de consenso con el sector.

En cuanto al transporte ferroviario, las partidas del presupuesto del año 96 atienden trasferencias corrientes por un valor de 310 millones, que van destinados a sufragar el déficit de explotación; y 260 millones en transferencias de capital en los cuales va parte a la inversión a realizar por SFM en el año 96. Son de especial atención las cuestiones relativas a la seguridad y la comodidad, de forma que el resultado sea una mejora en la calidad del servicio. Las nuevas unidades de tren puestas en servicio han evidenciado un incremento en los pasajeros transportados, que se ve reflejado en más de un 10% desde el mes de julio hasta estos días y en el acumulado del año llevamos un 4'5 de aumento. Nada más, muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Lacour. A continuació, té la paraula el Sr. Campuzano, Director Gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

EL SR. DIRECTOR GERENT DELS SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (Joaquim Campuzano i Casasayas):

Moltes gràcies. El presupuesto que presentamos para Serveis Ferroviaris de Mallorca para el ejercicio 96 totaliza un importe de 1.500 millones de pesetas, con lo cual vemos que la variación con respecto al año anterior sufre una disminución del 4'77% en términos nominales. Si analizamos el presupuesto administrativo de Serveis Ferroviaris vemos que la estructura no difiere mucho con la presupuestada el año 95, si bien me gustaría hacer una serie de matizaciones en una serie de capítulos.

Concretamente, si cogemos el capítulo 2 de compra de bienes y servicios, vemos que sufre una variación a la baja de 11'31% en términos nominales. Si además a eso le añadimos que la partida del capítulo 5, de ingresos patrimoniales, del presupuesto de ingresos hay una partida de aprovisionamientos que, en realidad, debería restar o exceptuarse como gasto de explotación, esa partida de aprovisionamientos que minora los ingresos de explotación suponen una disminución muy importante en Serveis Ferroviaris y, concretamente, se establece en un 27'87%. Ello nos da que el capítulo 2, en su conjunto, sufre una disminución del 20'2% en términos nominales. Si después pasamos al capítulo VI, de inversiones reales, vemos que estaba presupuestado en el año 95 1.163 millones de pesetas y en el 96 1.030 millones de pesetas, lo cual supondría una disminución del 11'47%. Si bien, la realidad es que en el año 95 se presupuestó un proyecto que por causas externas a Serveis Ferroviaris no se ha ejecutado y que estaba presupuestado en 310 millones de pesetas. Por lo que si detraemos o sacamos estos 310 millones de pesetas el presupuesto del año 95 se nos queda en 852 millones de pesetas, frente a 1.030, lo cual supone un incremento en el capítulo VI de inversiones reales del 20'8%.

Si analizamos o, mejor dicho, me gustaría distinguir lo que es el presupuesto de Serveis Ferroviaris de Mallorca, la parte del presupuesto de explotación de lo que es el presupuesto de inversión. Si analizamos el presupuesto de explotación y cogemos las partidas que conforman dicho presupuesto, vemos que el capítulo I sufre un incremento del 7'76% motivado fundamentalmente por la revisión de la masa salarial del 3'5% que se ha presupuestado acorde con la Ley general de presupuestos del Estado. Si además le sumamos la contemplación de seis nuevos contratos motivados porque están fijados en el convenio que tiene suscrito Serveis Ferroviaris de Mallorca, y sobre todo por la necesidad de que el día que nos traslademos a los talleres y oficinas en Son Rullán, esas seis personas van a ser necesarias, con lo cual, posiblemente, sea necesario contratarlas, pero en fin aquí hemos tenido quizás un criterio de prudencia y se ha estimado presupuestarlo.

Si cogemos, entonces, el capítulo 2, que vemos que pasa de 85 millones a 76 millones y vemos que disminuye un 11'31 y aprovisionamientos un 27'87%, la disminución total, como ya he dicho, es del 20'2%. Considerando todos los gastos de explotación en su conjunto vemos que sufren una disminución, en términos nominales, del 0'13%, por lo que la disminución en términos reales será bastante superior.

En cuanto a inversiones y al igual que el año anterior, el Gobierno balear, a través de Serveis Ferroviaris de Mallorca, triplica los recursos que recibe del Estado en concepto de transferencia y los destina a inversión, hasta alcanzar la cifra de 1.030 millones de pesetas para 1996. En materia inversora y siguiendo los objetivos marcados por SFM, se está realizando un ambicioso programa motivado por la obsolescencia de material e instalaciones con que se encuentra la Comunidad Autónoma en el momento de asumir las competencias en materia de transporte por ferrocarril y la prioridad de seguir potenciando la seguridad en materia circulatoria que, para el próximo ejercicio, consiste en las siguientes actuaciones: la partida más importante es la compra de material rodante, las nuevas unidades de tren, que esta cifra refleja en el presupuesto del 96 corresponde a los dos últimos pagos que se deberán realizar en el primer semestre de dicho año conforme a lo estructurado en el contrato. Por otro lado, y relacionado con la compra de dichas unidades de tren, destinamos una partida a la compra de piezas de parque por un importe de 89 millones de pesetas; supone la compra de piezas de material y de repuesto de las nuevas unidades, constituyendo un stock imprescindible frente a averías, accidentes, desgaste de material y otras eventualidades. Asimismo, y siguiendo con la línea trazada en el 95, continuamos con las mejoras en seguridad, dotando el presupuesto con un importe de 87 millones de pesetas, dando prioridad a las inversiones en esta materia, se prevé incidir en la automatización de cruces o pasos a nivel en caminos o carreteras de carácter público o bien en la supresión de ejes conflictivos, en los casos que sea posible. Asimismo se contempla en esta partida, continuar con las actuaciones iniciadas en el 95 en el sentido de modernizar los mecanismos de pasos a nivel y automatizarlos anteriormente. Otra actuación que está presupuestada es la finalización de la remodelación de andenes y estaciones, destinando 62 millones de pesetas. El proyecto que se está finalizando consiste, por una parte, en el elevamiento de los andenes para adecuarlos a la altura de las nuevas unidades, y por otra, al alargamiento de los mismos con el objeto de facilitar el uso simultáneo de varias unidades.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIO DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. Campuzano, moltíssimes gràcies, pens que ja basta d'exposició, és suficient.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Campuzano. A continuació, té la paraula el Sr. Isidor Marcos, Director Gerent de l'Institut Balear de la Vivenda.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE L'IBAVI (Isidor Marcos i Sanz):

Moltes gràcies, Sr. President. Yo tendría que hacer un par de observaciones generales respecto al presupuesto del Instituto Balear de la Vivienda, la primera es que el presupuesto ha sido elaborado bajo una hipótesis de prórroga del actual Plan cuatrienal de la vivienda o de continuísmo del actual Plan cuatrienal. En cualquier caso, en los momentos actuales, estamos un tanto condicionados respecto a la ejecución del año 1996 por lo que resulta definitivamente de la aprobación del Plan cuatrienal estatal de vivienda. Y en segundo lugar, una observación también similar a la de Serveis Ferroviaris de Mallorca, que es la de que el presupuesto administrativo no es particularmente significativo respecto al volumen real de actividad del Ibaivi, es decir, un total de 2.262 millones de pesetas significa, en términos nominales, una disminución respecto al presupuesto del año 1995, pero como digo esta disminución, que tiene su sentido contable y quizás económico, no lo tiene en tanto en cuanto volumen de actividad del Ibaivi, puesto que realmente el volumen de inversiones se incrementa cerca de un 30%, pasando de 1.500 millones de pesetas a unos 1.800 millones de pesetas aproximadamente.

Creo que entonces las cifras más significativas son del Plan de actuación, inversiones y financiación que están expuestos en la memoria del presupuesto y que, como digo, ascienden a un total de 1.868 millones de pesetas, y cuyos objetivos fundamentales para el próximo año son, aparte de continuar y terminar las promociones actualmente en curso, y ejecutar, evidentemente, el programa de vivienda cuatrienal, en particular lo que hace referencia a las viviendas de protección oficial en régimen especial y viviendas de promoción pública, en particular se otorgará prioridad durante el próximo año a la promoción de suelo edificable mediante la elaboración de un plan estratégico de suelo, que abarcará los próximos años, puesto que hemos detectado que evidentemente esta materia prima empieza a escasear en esta comunidad, lo mismo que en el resto del Estado, y puede ello condicionar, evidentemente, la promoción de todas las viviendas sociales. En segundo lugar, se concentrará en este plan estratégico de suelo y la consiguiente promoción de las viviendas en los municipios que tienen una mayor población y que han tenido un mayor incremento poblacional en los últimos cuatro años, de manera que esté fijado un objetivo inicial de unas 1.500 viviendas sociales para los próximos cuatro años; para el próximo año se iniciaría la construcción de unas 375 viviendas. Estos municipios, en principio, aparte evidentemente de Palma que consumiría aproximadamente la mitad de los recursos, pues se centran en la isla de Mallorca, en Manacor, Calvià, Inca, Lluçmajor, Felanitx, Pollença, Marratxí, Sóller y Sa Pobla y Alcúdia; en la isla de Menorca los municipios de Maó y Ciutadella; y en Eivissa Santa Eulàlia y Sant Antoni.

Y por último, como objetivo también prioritario para el próximo año, pues se potenciará la promoción de viviendas en alquiler, de acuerdo con las directrices del Plan estatal cuatrienal en el municipio de Palma que es donde realmente tiene una mayor demanda este tipo de viviendas. Los 1.868 millones de pesetas, prácticamente están comprometidos ya con inversiones en curso digamos en el 80% y únicamente quedarían por determinar unas 150 nuevas viviendas, cuya promoción ya quedaría iniciada en el próximo año. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Marcos. Sr. Conseller, ha acabat? Bé, jo li he d'agradir el respecte estricte del temps que havíem pactat. Deman a les Sres. i als Srs. Diputats si volen interrupció o si podem continuar. Demanen cinc minuts d'interrupció. Vostè ha demanat cinc minuts, Sr. Grosske? D'aquí a cinc minuts recomençarem la sessió.

Sres. i Srs. Diputats, recomença la sessió. Pel Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la diputada Sra. Maria Antònia Munar i Riutort.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Gràcies, Sr. President. Agrair a totes les autoritats de la Conselleria d'Ordenació del Territori i Medi Ambient l'assistència avui a aquest acte, demanar al Conseller Reus que no hi ha dins les previsions del 96 cap traspàs de competències en matèria ni de carreteres ni de serveis ferroviaris, competències, com molt bé vostè sap que, per l'article 49 de la Constitució, són competències perfectament transferibles al consell insular. Ens agradaria saber quina és l'opinió personal del conseller sobre aquesta matèria, si dins aquest any o posteriors hi ha res previst en aquesta matèria?

I pel que fa al tema d'expropiacions se'ns ha dit en aquesta compareixença que s'havien augmentat les partides pressupostàries destinades a les mateixes, demanar si seran aquestes suficients per a tots els temes, totes les obligacions de pagaments contretes i totes aquelles que de qualque manera es contreuran, si es volen dur endavant totes les carreteres, autopistes, previstes en la numeració que ens ha fet el Sr. Le Senne.



I també demanar, en matèria de millora d'habitatge rural, les quantitats destinades al Pla de Mallorca i també quines previsions hi ha en habitatges de protecció oficial en el Pla de Mallorca?

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Munar. Sr. Conseller, té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. President, Sra. Diputada. Avui en dia està de moda en política dir que els polítics han d'acomplir els programes electorals. En el Partit Popular s'està parlant de transferències en matèries com puguin ser agricultura, etc., però no parla de moment de transferències en temes com serveis ferroviaris i temes de carreteres. En aquest sentit puc tenir un punt de vista particular, però com a devot afiliat a un partit faré silenci, considerant que hi ha un programa a la vista.

En expropiacions, la xifra de 1.200 milions de pessetes per a mi és baixa perquè jo havia volgut arribar als 1.500 milions enguany; no obstant, els ajusts pressupostaris finals ens han conduït a una xifra un poc més baixa. Vaig explicar l'altre dia aquí, en aquesta Cambra, que el tema d'expropiacions és una xifra mòbil, és una xifra activa en el temps, considerant que l'obra pública determina un procés expropiatori determinat. Per altra banda, és mal de fer quantificar d'una forma decidida i clara el que és el pendent perquè estam constantment amb debats jurídics via Jurat Territorial d'Expropiació o via Sala del Contenciós. L'altre dia vaig apuntar que possiblement el deute, entre cometes, que no és deute, sinó que és una fase molt determinada del procediment d'expropiacions, pot estar envoltant els 2.000 milions de pessetes, amb un marge d'error de 500 milions de pessetes.

El Govern balear, respecte d'habitatge rural, té una línia d'actuació, que dona suport amb 125 milions de pessetes a la recuperació d'habitatge, la rehabilitació d'habitatge sigui a nuclis aïllats, sigui a zones ja consolidades, determinant un nivell d'ajuda que va del 25% a zones d'Objectiu 5B al 12'5% a zones no incloses en aquesta fase.

I després hi ha una darrera pregunta que m'excusi, però no he pres una nota clara, me la podria ...

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Sí, el que fa referència als habitatges de protecció oficial en el Pla de Mallorca.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sí. Vostè pensi que no hi ha un règim diferenciat dins el Pla quadriennal pel que són habitatges ubicats a una zona o una altra. És un pla nacional que no distingeix i això és un cert defecte, que ja hem criticat qualche vegada, no fa una referència expressa a un territori en particular, unifica el territori nacional amb una política global d'habitatge. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sra. diputada, si vol replicar.

LA SRA. MUNAR I RIUTORT:

Sí, Sr. President. Dir que agraïm les respostes bastant clares i entenem que les polítiques dels partits són les que són, però també que recordam que a l'Estatut d'Autonomia, com a carta magna d'aquesta comunitat, de qualche manera hauria d'estar per damunt de polítiques partidistes, i si l'Estatut garanteix la possibilitat de la transferència de competències quan es donen unes determinades circumstàncies, circumstàncies que es donen en aquests moments en el tema de carreteres i matèria de tren, s'hauria d'estar per damunt d'interessos partidistes o de programes de partit i estar per a programes de govern i, sobretot, de finançament d'autogovern; almanco aquesta és l'opinió d'Unió Mallorquina.

Pel que fa a les expropiacions he entès que realment no hi ha la quantia encara suficient com perquè es pugui dur endavant el pagament de tots els compromisos. I pel que fa als habitatges de protecció oficial no sabem exactament quines es podran ubicar al Pla de Mallorca, però seria d'agrair un petit esforç, de qualche manera aclarir-ho l'abans possible, atès que dins el Pla del Pla hi ha unes previsions determinades i seria interessant poder coordinar els esforços de les diferents conselleries en aquesta matèria.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Sr. Conseller, per torn de contrarèplica té vostè la paraula?

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Fent un poc de polític, li diré que aquest programa ha estat convalidat per una majoria de vots, amb la qual cosa pensam que té una certa validesa i força.

Respecte d'expropiacions mantinc que no és un fenomen aïllat, el tema d'expropiacions genera un contret d'obligacions a favor de tercers que té una fórmula de pagament molt determinada. Si els particulars, en principi, no posassin resistència a les valoracions que fa l'Administració hi hauria pagaments més ràpids, però estam sempre amb discrepància respecte a valors.

Quant a habitatge oficial a zones com el Pla de Mallorca, és un poquet la política que tinguin els propis promotors d'habitatge, a no ser el públic que és l'Ibavi quant que actua en règim especial, la qual cosa pot motivar una implantació major o menor de règim general dins el Pla de Mallorca. No obstant, tenim un problema que hem d'anar amb molta cura perquè un fenomen molt desenvolupat d'habitatge de protecció oficial al Pla de Mallorca, pel mòdul edificatori no entronca de forma ben definida en el que és el nivell de qualitat i tipologia que ens interessaria per defensar aquesta zona. Hem d'anar amb prevenció, hem de trobar un camí que ens ajudi a saber que hi ha d'haver un nivell d'habitatge amb un nivell de preus, però també amb una tipologia constructiva molt determinada. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Se'm comunica que hi hauria acord amb els diferents portaveus dels grups i a causa de problemes d'horari, que es canviàs l'ordre d'intervenció. Aleshores, donaria la paraula a la diputada Sra. Joana Maria Barceló, del Partit Socialista, té vostè la paraula.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. Una sèrie de preguntes molt concretes respecte a l'execució pressupostària sense entrar massa en valoracions polítiques. En matèria d'inversions, inversions respecte a expropiacions i ens agradaria saber si en aquesta xifra que ha donat en resposta a l'anterior pregunta de deute en matèria d'expropiacions, 2.000 milions amb 500 milions de diferència, que també ja ens sembla com a molt, si es comptabilitzen aquí els interessos dels pagaments pendents a fer o és una xifra sobre la valoració dels terrenys expropiats que, estant a una determinada fase, n'hi haurà que, evidentment, no entren en quantificació d'interessos o n'hi haurà que sí, però si inclouen o no inclouen la quantificació d'interessos?

També en inversions a carreteres, saber la partida destinada a liquidacions i revisions de preus, vull dir, s'ha especificat l'obra nova a les partides anteriors, però sí voldríem saber aquesta quantificació.

En matèria de ports, una pregunta obligada. Compromís del Govern de la Comunitat Autònoma amb l'ampliació del Port de Ciutadella, compromís quantificat i, sobretot, específic en una qüestió, la construcció dels molls. Una cosa és el compromís del dic, l'altra és la valoració del pressupost sobre els molls i el compromís concret damunt els molls que té el Govern de la Comunitat Autònoma en aquesta qüestió.

Respecte a inversions també i potser, encara que sigui un altre capítol respecte a habitatge, sí voldríem saber i també a causa de la resposta que ha donat el conseller, és quan es parla que no es poden especificar els objectius per a habitatge perquè són dins un pla estatal, hem de recordar que els objectius els marca la Comunitat Autònoma respecte a la quantificació dins un marc general; dins aquest marc general hi ha l'habitatge de protecció oficial. Voldríem saber la quantificació de necessitats que té feta el Govern de la Comunitat Autònoma respecte de l'habitatge social, és a dir, quina quantificació de necessitat s'estableix en aquest moment i quin és el programa previst perquè es cobreixi possiblement aquesta demanda per després poder avaluar si s'ajusta el programa del Govern a resoldre aquesta problema, que creiem prioritari a solucionar?

Respecte a carreteres, i sí això és un comentari polític un poc malèvol, però se'ns ha posat com a molt bé per dir-ho. Des de l'any 91 hi havia, com s'ha assenyalat, uns projectes de la carretera cap Es Migjorn, de cop i volta al Pla de carreteres açò no era prioritari, hi va haver molt de debat, nosaltres creiem que és prioritari aquest accés a Es Migjorn, però curiosament és prioritari quan es canvia el color polític d'un municipi. I, per tant, sí ens preocupa que les prioritats del Govern passin per unes eleccions o passin per uns colors polítics d'un moment o altre. Per tant, si el compromís de què aquest és prioritari, però bé ens agradaria poder comptar amb el Pla de carreteres, i si se'ns pogués assenyalat quan serà la informació pública o l'aprovació definitiva d'aquest Pla que controli les prioritats en inversió.

Respecte del programa habitatge i arquitectura, la quantificació dels projectes sol·licitats per ajuntaments, restauració i rehabilitació d'edificis i noves construccions d'interès social, si hi ha projectes pendents o partides compromeses ja amb projectes i, per tant, quines partides estan compromeses respecte als pressuposts, si coneixen les sol·licituds, si ja hi ha projectes o si és encara una partida lliure que els ajuntaments poden presentar?

Actuacions en barreres arquitectòniques, quina és la quantificació i quins són els projectes? Activitat en patrimoni artístic, quines són les actuacions, quines són les previsions específiques en projectes?

En relació als nous planejaments urbanístics també ja se'ns ha assenyalat un poc quin era el compromís o quins estaven compromesos, voldríem saber quina partida encara queda lliure d'aquests 31 milions per ajudar als planejaments municipals?

I en relació a les activitats de medi ambient, la veritat és que molt poca cosa podem dir, perquè veiem que totes les activitats es van repetint d'una manera greu, per exemple, per a la planificació dels ANEIS hem passat a 10 milions, l'any passat ja n'hi havia 69, però no tenim cap constància que amb els 60 milions de l'any passat s'hagués fet res, si s'ha avançat si no s'ha avançat, veure exactament quins són els compromisos d'executar aquest pressupost dins medi ambient, més que de demanar explicacions perquè, francament, es posen unes partides que cada any són les mateixes i que cada any veiem que segueixen igual. En tot cas, la concreció quan es parla de Menorca reserva de la biosfera, quines són les activitats previstes?

Açò serien un poc les preguntes. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sí, moltes gràcies. Respecte a expropiacions, aquesta xifra inclou, la xifra pressupostada 1.200 inclou el pagament d'interessos. La xifra de 2.000 o 2.500 és deute de principal. I sempre envoltarà més els 2.000 que els 2.500.

La quantificació dels pressuposts de carreteres en un desglossament pot ser ràpidament: 1.450 de manteniment, conservació; 1.200 expropiacions; 850 entre liquidacions complementàries, canvis de serveis; la resta ha d'anar a obra nova amb un percentatge baix d'assistència tècnica.

El Port de Ciutadella, el compromís del Govern és aportar 600 milions de pessetes al que és el dic d'abric i el compromís de vestir el moll comercial es farà per fases a la vista de demandes portuàries.

En el tema d'habitatge hi ha un marc general que podria passar la paraula, perdó, les quotes que faríem no estan calculades a nivell percentual, estarien envoltant, el règim general se'n duria de l'ordre del 40% de les quotes -estic fent números ara de cap, m'han de perdonar perquè no tenc els percentatges fets-; el règim especial se'n duria el 20%; ... se'n duria el 25%; rehabilitació se'n duria de l'ordre del 5% i operacions de sòl la resta. Però estic improvisant perquè no tenc una calculadora i tampoc no som tan ràpid fent els números, m'han de perdonar.

No, no hi ha hagut una decisió política respecte al Migjorn. La conselleria planifica obres molt a llarg termini, vostè pensi que per llançar una carretera hi ha d'haver unes fases prèvies molt determinades i, gràcies a Deu, avui en dia començam a parlar de llançar un nivell d'obra significatiu. Jo voldria pensar que aquest conveni de carreteres que amb l'ajuda de tots podem aconseguir, sigui del Govern actual o del futur que governi, ens pot ajudar a llançar un pla d'inversions que suma la xifra, fins a l'any 2.001, una xifra visual de 36.000 milions de pessetes, sense expropiacions; que és una xifra que el mateix dia que hi hagi un conveni a la vista jo estaré més que satisfet d'exposar al públic, on es marquen prioritats en el temps. També el pla de carreteres voldríem tots nosaltres, a la conselleria, que els mesos de març, abril, fos una bona data per fer exposició pública. No obstant, sempre el tema de prioritats el marquen disponibilitats pressupostàries i, a la vista dels recursos, són bons de fer els càlculs. Hi ha dues opcions: amb pocs recursos fer obres molt importants, poques obres però molt grosses, o fer petites obres. Estam en una fase de definir una xifra d'uns 15.000 milions de pessetes, de forma separada per complet dels

pressuposts intentant que sigui una xifra assumible de cop inicial per l'Estat. Són obres, diguem, de certa envergadura que voldríem que fossin declarades d'interès general.

Respecte a barreres arquitectòniques hi ha un tema que ho hem d'entendre així, hi havia una previsió de 30 milions de pessetes en el pressupost de despesa que, a nivell d'ajust, es va passar a ... però ampliable, en base a demandes. Nosaltres pensam que serà la pròpia comissió de barreres que ha de determinar una política d'actuació i, com a Govern, el compromís està dins enguany d'aportar 30 milions de pessetes a actuacions que estiguin determinades per la comissió; comissió formada pel Govern i per entitats interessades en la matèria.

En el tema d'ANEIS ja vaig explicar l'altre dia que s'han de fer dos tipus d'anàlisis dels ANEIS. Hi ha un conjunt d'ANEIS molt important, molt substantiu que afecten finques privatives. En aquest sentit el que es pot esperar d'un pla especial ha de ser molt distint al que es pugui imaginar el lector d'un pla especial referit a una zona on hi hagi una demanda pública important, intensa. En aquest sentit estam avaluant un procés ràpid que ens pugui donar la cobertura quant a plans especials d'aquells ANEIS que tenen molta incidència d'ús públic, ús públic no significa de l'Administració, sinó dels particulars que accedeixen allà, com pugui ser la part sud de Ciutadella, La Vall, com pugui ser Sa Calobra a Mallorca, com pugui ser Ses Salines a Eivissa, ho podem comentar també. I en aquest sentit, confio que en aquest any 96 veurem aprovats, mitjançant el procediment de la LOT i no de la Llei del Sòl, plans especials ja definitius a Mallorca i a Eivissa. I confio que dins Menorca el consell insular farà aprovació via Llei del Sòl dels plans especials de la zona sud.

Respecte del suport del Govern balear al tema de la biosfera menorquina, volem aportar un doble nivell de recursos. Recursos a nivell d'ajudar a fer planificació territorial, hi ha una base analítica ja molt definida, que pot ajudar a concretar un pla territorial de l'illa de Menorca, que complementi els estudis de la reserva de la biosfera; així com, sobretot, dins Menorca, gràcies a Deu, hi ha un equilibri tan important amb factors ambientals que jo pens que la gran obra que hi ha per fer en aquest moment és l'obra de Maó Es Castell; que ja l'altre dia, en aquesta Cambra, vaig anunciar que el compromís del Govern balear està en finançar la part que el Govern central no pugui finançar, que tenc el convenciment que finançarà un tram substantiu. Però que no obstant si pel que fos aquesta obra no es pogués fer, el Govern balear cobriria el 100% d'aquesta inversió. El medi ambient és un concepte molt ampli, però que a nivell de Balears es tradueix en aigua, territori, flora i fauna. No tenim problemes d'emissions eòliques, no tenim problemes reals de sòls contaminats, hi ha uns problemes residuals a Menorca quant a la bijuteria, que és un problema de tractament d'aigües on avui en dia el Govern balear està articulant la figura d'un consorci amb els empresaris del sector per fer un tractament específic dins l'Itep, d'aquest problema.

És a dir que el suport del Govern balear al que és la reserva de la biosfera el quantificaria amb una xifra que ha d'envoltar un màxim dels 1.000 milions de pessetes que pot costar la planta de Maó Es Castell, complementada tal vegada amb 25, 30 milions de pessetes per a estudis precisos, més els 15 milions de pessetes que pot anar via conveni amb l'Itep als efectes d'un tractament específic al que són el tractament de les aigües que duen metalls pesants.

En matèria de flora i fauna no som la persona indicada per contestar aquesta qüestió, és competència de la Conselleria d'Agricultura, però no obstant s'aprecia un equilibri molt important dins l'illa de Menorca; la biodiversitat menorquina és un tema reconegut, s'està mantenint francament bé i en aquest sentit el que hem de fer entre tots és ajudar a mantenir aquest factor d'equilibri. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sra. Barceló, en torn de rèplica té vostè la paraula.

LA SRA. BARCELÓ I MARTÍ:

Gràcies, Sr. President. Tan sols apuntar tres coses. Primera, respecte a la reserva de la biosfera, m'agradaria que en ares a la concreció i al rigor del debat, jo demanava la partida específica dins aquest capítol, vull dir que supòs que deuen ser aquests 15 milions de pessetes, respecte a conveni he de suposar. Evidentment, qualsevol inversió de depuradores o qüestions d'aquestes es pot considerar de medi ambient, i aquesta aportació del Govern pot ser evidentment superior al que és pròpiament el concepte de reserva de la biosfera. Però bé, tampoc no és correcte assenyalar, crec, dir que hi ha 1.000 milions quan es presenten uns pressuposts d'obres públiques que, evidentment, encara que creguem en la voluntat, evidentment, del Govern de la Comunitat Autònoma d'invertir en la depuradora de Maó-Es Castell, cofinançada amb l'Estat, que creiem que ha de ser així, que bé, vull dir tampoc no facin volar com a molts de coloms; exactament era concretar dins el pressupost de medi ambient, que medi ambient no arriba als 1.000 milions, encara que puguem entendre un concepte de medi ambient ample; senzillament per rigor a nivell de pressupost, perquè si no després ens trobam que les xifres no són massa reals.

Respecte a la depuradora, que vostè ho ha assenyalat, nosaltres insistirem via esmena que es concreti una partida pressupostària per part del Govern de la Comunitat Autònoma.

Respecte a carreteres, assenyalar que evidentment estam i justament hem de lamentar i hem de demanar al conseller que la paralització de la tramitació pressupostària no afecti que es tiri endavant aquest conveni, i més quan assenyalam de canviar-se el color polític tampoc no es farien uns pressuposts nous, amb la qual cosa això quedaria més congelat. Vull dir que, per tant, sí haurem d'instar al conseller a què pressioni al seu partit, amb totes les mesures evidentment necessàries per tal que aquest conveni es pugui tirar endavant.

Respecte a habitatge s'ha contestat i tant just una concreció, voldria establir quines són les ajudes amb el que era la rehabilitació de patrimoni de projectes presentats per ajuntaments, era una qüestió que sí havíem demanat la concreció i que esperàvem que se'ns pogués contestar. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Diputada. Sr. Conseller, en torn de contrarèplica té vostè la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sí, amb molt de gust. Hi ha una sentència publicada el 28 de juny que ajuda a entendre el concepte de medi ambient, perquè fins ara pareixia un concepte abstracte carregat de sentiment i avui en dia, gràcies a Deu, jurídicament hi ha un concepte acunyat i taxat. El medi ambient a Balears són matèries molt concretes que s'expressen amb territori, amb aigua, amb el que pugui ser flora i fauna i després hi ha conceptes que també són medi ambient, però que la seva incidència no és tan operativa a les Balears com ho pugui ser a altres regions, emissions eòliques, residus contaminants.

Jo he de dir que el Govern balear, dient que té l'interès un cop que l'Estat determini el seu nivell d'aportació, acudirà a l'Ibasan que té un sistema pressupostari ampliable respecte de despeses via increment de dotació d'ingressos, via endeutament -valgui la redundància- cobrint aquesta partida. No hi ha una partida de despeses dotada o pressupost administratiu del que és Junta d'Aigües o Conselleria, hi ha la visió d'anar a una ampliació de crèdit quant a despesa, via dotació de més endeutament, a l'Ibasan per fer front a això. Tècnicament i jurídicament és factible i és possible, i així ho han d'entendre. Durant dos exercicis hem arrossegat una xifra de l'ordre de 250 milions de pessetes a l'Ibasan per cobrir el 85% d'aquesta inversió.

Tenc el convenciment, fer volar coloms, crec que no ho he fet jo, pens que dues visites a Menorca del ministre, explicant que vol finançar aquesta planta i trobar-nos avui en dia que aquesta planta no arranca, no som jo qui fa volar coloms. Per altra banda, he de dir que amb els batles de Maó i Es Castell, Bartomeu Reus, com a conseller d'Obres Públiques, té un enteniment perfecte, ho manifest i ho farem així. Anirem a ampliar crèdit de despesa a l'Ibasan, per fer front a aquesta planta, planta que serà una obra que no es pot fer en un any, aquesta obra si ara la duiguéssim endavant, serà una obra que tindrà una execució d'almanco dos anys i busques, és una inversió molt important.

El Govern balear en medi ambient a Menorca inverteix en temes com per exemple Maó-Es Grau, 50 milions de pessetes en una fase inicial, ha fet una millora respecte de Ciutadella sud amb una obra que significa un reenviament d'aigua depurada cap a dalt perquè la pagesia pugui fer un aprofitament i deixi de fer explotació d'aigua de qualitat. El medi ambient, el concepte, el podem discutir un a un, jo repetesc, des d'Obres Públiques tocam aigua, proveïment i depuració, tocam el tema d'aigües contaminades respecte de plantes bijuteres, tocam el tema de planificació territorial i jo pens que amb aquesta perspectiva feim una actuació que ataca de rel els problemes més substancials del medi ambient parlant en terminologia tecnificada, no en base a conceptes abstractes.

El tema de carreteres, el tràmit pressupostari ..., aquest conveni de carreteres és en aquest moment vinculat a l'aprovació, per part del Govern central no, del Parlament, d'una llei, sigui la pressupostària o una altra, que modifiqui la Llei general de carreteres, més que dotació pressupostària, que existeix, que en pròrroga pressupostària hi ha (...) disponible, fa falta que es modifiqui la Llei de carreteres per poder fer interès general i un conveni amb Balears modificant un concepte. Balears és una regió insular com Canàries on no hi ha traçats interregionals, farà falta modificar aquest concepte que durant tants d'anys, durant exactament deu anys ha estat perjudicial per al Govern balear. El Govern canari, via (...) va aconseguir un precepte jurídic que ha determinat un conveni que significa aportació pressupostària estatal de l'ordre de 150 milions de pessetes. Si hi ha voluntat, en aquest moment, si hi ha la voluntat del PSOE, del PP i d'EU, jo no he desconfiat de ningú, hi ha hagut un acord polític a nivell de Parlament nacional que reconeix una circumstància i un fet, que durant molts d'anys a les Balears hem estat molt mal tractats. I he de dir i he de reconèixer que aquest canvi de criteri obeeix en part a batles socialistes que han fet veure a Madrid que una política que des de Mallorca, Menorca i Eivissa es donava a nivell d'estructura de partit polític PSOE, no afavoria els seus ajuntaments, i he d'agrair a aquesta batles i també a la classe política del PSOE dirigent, un canvi de criteri que ha ajudat molt a aconseguir un acord.

Respecte de temes de rehabilitació, en mans de proporcions locals, hem de dir que obres compromeses ja a l'any 95, hi ha una actuació a Can Bordils, 29 milions de pessetes, Escola de Ses (...) a Sant Joan, 1.330.000 pessetes, Torre a Portopetro, 1.196.000, Plaça Major de Sa Pobla, 569.000 pessetes, i Ca N'Apol·lònia, a Sant Llorenç, 837.000 pessetes. Sumat, un compromís ja de 33 milions de pessetes respecte de proporcions locals. Podem anar, si vostè vol, a institucions sense ànim de lucre, fent una referència molt ràpida, Sr. President: Santa Maria la Major, Inca, 1.300.000; Palau Episcopal a Eivissa, 928.000; Ermita de Sant Honorat a Algaida, 1.231.000; Església Santa Eulàlia a Alaior, hi ha un recurs interposat i no es pot iniciar; Església dels Valors a Ciutadella, 1.094.000; Es Seminari a Ciutadella, 6.600.000; Rectoria de Santa Margalida, 1.500.000; Parròquia de Sant Andreu, etc., etc., és un poc llarg.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida de les Illes Balears, té la paraula el diputat Sr. Eberhard Grosske.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Plantejaré set o vuit coses molt concretes, amb la idea que fins que se m'aportin les dades corresponents, amb la major precisió possible.

Quant al tema de la despesa prevista en el tema de les expropiacions, efectivament s'ha de constatar, jo crec que amb satisfacció, l'esforç de pràcticament un increment d'un 50% respecte de la partida pressupostària de l'any 95, el que passa és que em sorgeix una certa confusió, perquè quan el tema dels retards en els pagaments de les expropiacions va ser plantejat a una compareixença, en aquest cas a la Comissió d'Ordenació del Territori, al conseller titular, al conseller d'Ordenació del Territori, crec recordar que la resposta va ser que els retards sobretot eren deguts no tant a una manca de pressupost, com a uns problemes de caràcter administratiu, és a dir que la tramitació administrativa dels expedients expropiatoris, llarga i farragosa i complexa, com tothom sap, feia que en definitiva les ordres de Tresoreria s'haguessin de donar dins uns terminis que no eren de la satisfacció dels expropiats. No obstant això, a l'exposició del pressupost que avui s'ha fet per part dels alts càrrecs de la Conselleria, se'ns explica que afortunadament aquest esforç en la consignació pressupostària en matèria d'expropiacions, permetrà que hi hagi una major rapidesa i satisfacció per part dels propietaris o ex-propiataris, és a dir les persones expropiades, no m'acaben de casar els dos criteris, i ho constato així per si un cas se'm pot aclarir.

Respecte del tema de la despesa de manteniment de carreteres, volia saber si d'acord amb les noves xifres i amb

l'obra nova feta, se'm pot facilitar una ratio de despesa de manteniment per quilòmetre, i si es podria, que és una altra qüestió, si se'm podria territorialitzar per illes la despesa en manteniment de carreteres.

Una quarta qüestió que volia plantejar és que, si no estic confús en la recollida de les dades, el capítol de transferència de capital d'habitatge i arquitectura pateix una minva de l'any 95 al 96 que passa de 697 milions a 632 milions de pessetes. Si això és així i no m'he equivocat a l'hora de recollir les dades, em crida molt l'atenció, perquè dins un context de pressupost expansionista dins l'àmbit general de la Conselleria, relativament expansionista de la Conselleria, em crida l'atenció que un capítol d'aquesta importància pateixi una minva en termes nominals de 60 i busques milions de pessetes, i voldria saber si hi ha qualche explicació en aquest sentit.

Una qüestió que volia plantejar eren les actuacions bàsicament en neteja d'espais naturals, s'ha donat una xifra però englobada amb altres conceptes, i en concret m'agradaria saber per poder establir una comparança amb les xifres de l'any passat o millor dit, amb les xifres pressupostades per a l'any 95, si es té la xifra en concret de neteja d'espais naturals prevista per a l'any 96.

Després, en tema d'activitats inspectores sobre transport terrestre, s'ha fet una exposició de les actuacions dutes a terme durant l'any 95, jo volia saber simplement si hi ha un increment dels recursos, any 96 respecte de l'any 95 en aquest terreny, dels recursos d'inspecció en aquesta matèria, si hi ha un increment previst per a l'any vinent.

La setena qüestió. En matèria de ferrocarrils he cercar ansiosament alguna inversió en noves línies, no l'he trobada, no puc dir tampoc que m'hagi sorprès, la veritat, però acabam de fer una compareixença de la consellera de Governació que dedica així mateix 15 milions de pessetes a estudiar noves fórmules de joc a nivell autonòmic, no?, si ens fan una lota o una cosa d'aquestes que es graten o una cosa així. No he trobat tampoc cap consignació pressupostària destinada a fer un estudi sobre la viabilitat d'ampliació de noves línies de ferrocarrils, estudis se suposa que no una valoració estimativa, sinó un estudi dins un marc general d'una planificació dels transports, que permetés, amb la major solvència possible, efectivament aclarís la viabilitat d'una possible ampliació de la xarxa ferroviària a l'illa de Mallorca. M'agradaria saber si és que no he sabut trobar el que sí està en el pressupost o si és que no és voluntat política de la Conselleria destinar una petita partida pressupostària a elaborar un estudi seriós en aquesta matèria.

I finalment, en l'aspecte de les inversions de l'IBAVI, aquests 1.868 milions de pessetes, llevat la part de participació en empreses i de sòl, diguéssim, el quadre que figura al

pressupost ens permet fer una territorialització en matèria d'habitatge i així mateix es fa una divisió a posteriori sobre aquella inversió en habitatge destinat a lloguer i aquell habitatge destinat a compra-venda, però, tal com està fet el quadre, és impossible creuar les dues dades i, per tant, saber des del punt de vista territorial, quines actuacions a cada territori van lligades a compra-venda d'habitatges i a lloguer d'habitatge, per tant, malgrat fos a nivell general, d'illes que se'm facilitàs aquesta informació o d'una altra manera, que les diferents actuacions d'inversió que aquí s'especifiquen es digués també què és el que correspon a habitatge de lloguer i què a habitatge destinat a compra-venda, la veritat és que ja donaria satisfacció a la meua demanda.

No tenc res més a dir. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Grosske. Sr. Conseller, té la paraula per contestar.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Moltes gràcies, Sr. President. Expropiacions, el Govern dedica enguany els mateixos doblers a expropiacions que a inversió nova en carreteres, sumant el contret i sumant el disponible, són 1.200 milions de pessetes que pesen el mateix que els 1.100 i busques d'obra compromesa, més les 114 disponibles. El Govern no demora pagaments, el Govern aconpleix uns requeriments tècnics que hi ha processals on moltes vegades els particulars es queixen de demores que ells mateixos creen, en aquest sentit, nosaltres el que volem és atendre els pagaments el millor possible tan aviat possible, qualche vegada ens ha passat i és ver que no podem acomplir els pagaments en un termini de tres mesos que hi pugui haver a partir d'una resolució ferma, però ho intentam fer. L'esforç econòmic és intens.

La ratio de manteniment de carreteres pot ser un milió de pessetes per quilòmetre, hi ha una coincidència numèrica, tenim una xarxa de 1.400 quilòmetres amb un nivell d'inversió de manteniment de 1.425. Per illes, a Mallorca podem ser 1.000 milions de pessetes, i a Menorca i a Eivissa, més o manco igual, 215 milions de pessetes, més o manco igual.

No és comparable el pressupost d'enguany d'habitatge, el capítol 7, no és comparable el d'enguany amb el de l'any passat. Pensi vostè que l'any passat hi havia un nivell de xifra que era aportació de l'Estat dins el Pla quadriennal, enguany consideram que el pla futur no està aprovat, únicament apareixen dotacions pressupostàries del Govern balear, no són xifres homologables.

Per a neteja d'espais naturals hi ha un pressupost de 3.500.000 pessetes, tres milions i mig.

El pressupost de capítol 1 de transports respecte d'inspecció es manté constant el 96 respecte del 95. I el

ferrocarril, aquest estudi de viabilitat, n'hi ha un de fet que va aportar el Govern central amb la transferència on posa de manifest el nivell de dèficit previsible amb una ampliació de línies. Jo pens que n'hem de fer un altre d'estudi, nosaltres, pens que ens convindrà fer un estudi per saber si el que diu aquest estudi és cert o no, no obstant això, com que sabem que fins que passin cinc o sis anys a partir d'ara serà impossible econòmicament afrontar una nova inversió, tenim un temps prudencial per estudiar demandes, tal vegada aquest estudi seria molt oportú fer-lo en un espai de tres anys a partir d'ara, perquè l'interessant és saber quina és la demanda real potencial en uns anys pròxims. Ara, en aquests moments, és evident que podem discutir tres dies seguits, però el tema és que els recursos que tenia el Govern balear per al tren, estan assignats al cent per cent al que és el tema de la línia Palma-Inca.

Li farem un desglossament per illes i fins i tot per pobles del que és lloguer i compra respecte a actuació de l'IBAVI. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Sr. Grosske, en torn de rèplica.

EL SR. GROSSKE I FIOL:

Moltes gràcies, Sr. President. Agrair al Sr. Conseller les seves respostes, jo crec que ha passat una mica de punta sobre el tema de les expropiacions, en tot cas al Diari de Sessions figuren les explicacions de la compareixença anterior i figuren les explicacions donades per l'alt càrrec responsable de la Conselleria, i, en definitiva, vaja, després hi ha la realitat que també és un element a contestar. Però vaja, no vull entrar en més detalls sobre aquesta qüestió.

Sobre el tema de la neteja en actuacions a espais naturals, home, ja em sembla coherent que s'hagi donat la xifra englobada amb una altra perquè la veritat és que hem passat de 8 milions a 3.500.000 de pessetes, que si ja 8 milions no semblen gaire cosa, 3.500.000 d'entrada semblen bastant manco i voldria saber, en fi, si això és una qüestió que ja estan totes les necessitats cobertes, si ja està tot net, com diuen per aquí, o si hi ha qualque, en fi, qualque altre criteri que no hagi estat explicat.

Per últim, respecte del tema de l'estudi sobre la viabilitat d'ampliació de la xarxa de ferrocarrils, home, ja em sembla prudent que el Sr. Reus indiqui la necessitat d'escometre aquest estudi des de la Conselleria, perquè lògicament l'estudi que acompanyava la transferència no estava fet ni insert dins una planificació dels transports i de les carreteres i de tota la qüestió fins i tot d'Ordenació Territorial que afecta la nostra comunitat. Jo discrep, en tot cas, sobre el fet que aquest estudi s'hagi d'ajornar perquè, en definitiva, ara no hi hagi possibilitat d'inversió, primera perquè és evident que aquí s'ha fet un pla de carreteres sense que hi hagi possibilitat de finançament per a aquest pla de carreteres, però s'ha estimat oportú tenir el pla com una espècie de desideràtum i després ja trobarem el finançament. Jo crec que, de la mateixa manera, es pot fer aquest estudi de viabilitat d'una ampliació de la xarxa ferroviària que a més, amb els seus resultats, ens pot incidir dins una planificació global dels transports i fins i tot en el tema de les carreteres. Per tant, jo crec que el coneixement de la realitat mai no ha de ser a posteriori d'unes possibles vies de finançament, sinó que, en tot cas, el coneixement de la realitat i de les possibilitats de cada mitjà de transport i de la planificació de les infraestructures ha de ser una cosa sempre prèvia i després s'ha de cercar el finançament d'acord amb les prioritats polítiques que es marquin a cada moment. Per tant, celebrar que es vegi la necessitat de l'estudi, lamentar que no hi hagi voluntat d'endegar-ho l'any 96 i fins i tot fins que no hi

hagi unes previsions pressupostàries suficients per afrontar l'ampliació de la xarxa viària.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Grosske. Sr. President, en torn de contrarèplica?

EL SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES, ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT (Bartomeu Reus i Beltran):

Sí, moltes gràcies. Amb molta rapidesa, el tema d'expropiacions és un tema recurrent. He de dir que el Govern balear fa un màxim esforç, que aquí hi hagi aspectes de procediment i aspectes econòmics, de vegades es mesclen, constantment, el que he d'expressar és que qualsevol administració pública espanyola, avui en dia, o per aplicació d'aquesta llei té uns problemes molt similars. També és evident que tenint més disponibilitat podríem fer algunes vegades un poc més de via, però creguin-me que és ver, que basta veure quina és la ratio de pagaments d'expropiacions respecte del volum d'inversió per comprendre que feim un esforç molt important. Tenim sensibilitat en això.

Quant al tema de neteja d'ANEIs, hem de saber que el Govern balear actua amb altres conselleries respecte de temes com reforestació, Agricultura i Pesca, Sefobasa, el tema d'ANEIs amb incidència a zona marítimo-terrestre és cosa de l'Estat que ve obligat a fer la cura i control d'aquestes zones de platja, és a dir, nosaltres pensam que hem d'actuar dins ANEIs a zones no incides per costes de l'Estat, per Sefobasa, Agricultura, i aquesta xifra, que és insuficient, evidentment, ens sembla ajustada en base a les necessitats. Podria ser molt superior si hi hagués recursos, no obstant això pensam que amb això alguna cosa podem fer.

Vostè ha volgut comparar el Pla de carreteres amb un pla ferroviari, pens que no és el mateix. El Pla de carreteres a part d'una previsió d'inversió, és un pla amb una component urbanística molt substantiva, una reserva vial determina per al (...) municipal una autèntica imposició. En el tema ferroviari fins ara molta gent sempre s'ha imaginat que el dia que s'hagi de pensar a fer nova inversió, s'ha de pensar exclusivament a reobrir línies, jo pens que el debat de futur que s'ha de fer aquí, a Mallorca, en el tema del tren, és saber si el més rendible és reobrir línies, les antigues, o anar a noves destinacions, a algunes bandes el tren mai no hi ha arribat, tal vegada el debat està a saber si el més convenient és reforçar els nòduls de costa importants centrals, Palma-Alcúdia en tren, jo no ho sé en aquests moments. Vostè em diu que convendria començar a estudiar això, jo, com que sé que fins d'aquí molts d'anys, cinc o sis anys no hi ha possibilitat de despesa, jo crec que el nivell d'estudi s'ha de fer en base a estudi de demandes, i les demandes per ser clares s'han de fer quasi quasi al moment de la inversió. D'aquí a sis anys, pens, en base a un calendari financer, el Govern pot començar a escometre un nivell d'inversió, ajustadet, que a poc a poc serà cada vegada superior, perquè anirem amortitzant la inversió productiva que avui en dia està feta. Reobrir línies, sabem que la línia Palma-Inca és la línia més rendible d'Espanya o una de les més rendibles, si sumam al que és el dèficit d'explotació, l'amortització de la inversió productiva, ens n'anam a unes xifres que poden espantar, anam a xifres reals que poden rondar els 600 milions de pessetes. Aleshores, comencem a comptar amb el que és reobrir línies o noves línies sabent que mai no hi haurà una població assistida tan important com hi ha ara al

Palma-Inca. L'administració pública ha de fer un fort benefici per abordar aquesta qüestió. Jo ja ho dic, crec que d'aquí tres o quatre anys serà el moment de fer un bon estudi de demandes, i també possiblement a nivell de directrius es pot definir el servei ferroviari si el que ha de fer és anar a Artà o a Alcúdia o ha d'arribar només fins a Manacor. No ho sé. Pens que és un tema que s'ha d'estudiar amb molta precisió, i tal vegada el tren ha de ser un element més de transport real que no d'estimació o un sistema que tots usam, però que té un cost molt important.

Això és tot, gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari Nacionalista-PSM, té la paraula el diputat Sr. Sampol.

EL SR. SAMPOL I MAS:

Gràcies, Sr. President. No feia comptes entrar en debat, perquè ja és tard i ha estat un dia molt llarg, però el tema del tren és fascinant, fascinant i a més a més don fe que preocupa una part important de municipis de Mallorca. Jo no compartesc la idea que es pugui separar un pla de carreteres d'un pla integral del transport, perquè, evidentment, ara imaginem-nos que es tancàs la línia Palma-Inca, això evidentment tendria una repercussió sobre el trànsit per carretera, aleshores, jo crec que obeeix a una planificació conjunta, i evidentment el que hem de superar és la concepció tradicional del tren, el tren antigament unia els nuclis d'activitat econòmica, que evidentment no eren les voreres de mar; si avui ens plantejàvem el tren evidentment ens hauríem de plantejar arribar a Alcúdia, arribar a Cala Millor, és a dir arribar als nuclis turístics i als nuclis d'activitat econòmica. Bé, serveixi aquest comentari, perquè també he d'il·lustrar el Diari de Sessions, perquè a aquestes hores crec que no debatrem gaire cosa més.

De totes maneres, voldria saber, se'ns ha parlat que l'actual línia té un dèficit d'explotació de 310 milions de pessetes, jo voldria saber el nombre d'usuaris que va tenir l'any passat i la previsió com evoluciona, m'imagino que s'està incrementant,

desitj que s'estigui incrementant, i aleshores podríem calcular el dèficit més els ingressos, els ingressos per ús del tren, aleshores podríem saber què costa en total cada bitllet, i seria molt útil de vegades fer una comparació, el que ens costen les carreteres per cada usuari, des de la inversió al manteniment, a l'amortització del vehicle, al pagament del carburant, a la vigilància de la Guàrdia Civil de Trànsit, el cost social dels accidents mortals, etc. Jo crec que una conselleria que abasta tot aquest aspecte tan ample, crec que seria apassionant fer aquest estudi comparatiu i aleshores serien arguments per valorar una futura inversió o descartar-me.

Respecte dels temes de pressuposts ja s'han tocat molts de temes, però des de la neutralitat, és a dir que no som ni del PP ni del PSOE, li voldria fer una pregunta.

(Rialles)

Em situaré equidistant. Bé, es parla, ens diuen que fan unes inversions en carreteres d'uns 5.400 milions de pessetes, quan es va pactar, quan es negociaren i pactaren els darrers acords de finançament, 92-96, es va pactar un finançament addicional d'uns 15.000 milions de pessetes que varen repercutir com a finançament incondicionat, aleshores, quin càlcul fa vostè d'aportació d'ingressos al pressupost d'enguany, via participació d'ingressos de l'Estat en matèria de carreteres, per quantificar d'una vegada què és el que ens costen les carreteres, quin és el dèficit que tenim quant a ingressos per carreteres.

No he sentit a parlar, tampoc, d'un tema que per a nosaltres és més que sentimental, també és una demanda social i possiblement una activitat econòmica de cada dia més de futur, parl del turisme esportiu i parl del carril de bicicletes. També és una demanda que ens fan molts d'ajuntaments, dins aquesta inversió nova o conservació de carreteres, hi ha cap actuació prevista per al carril de bicicletes?

Bé, medi ambient, ja s'ha parlat de l'ímfima aportació, que aquest comentari no serveixi per obrir més debat.

Hi ha una petita partida, relativament, de 31 milions de pessetes, per a ajudes a redacció de planejaments municipals, amb quins criteris es donen aquestes ajudes per a redacció de planejaments municipals i si donen divulgació



o si fan algun tipus de convocatòria per acollir-se a aquestes ajudes.

Bé, ens donaria un altre debat el tema de l'habitatge i a nosaltres també ens pareix, voldríem que ens ho confirmàs, la quantitat destinada a rehabilitació, pareix que són 225 milions de pessetes, això aproximadament seria un 10% de tota l'actuació per al concepte d'habitatge.

Ha fet un comentari que compartim plenament sobre les necessitats de vigilar les actuacions que es facin al Pla, hem vist actuacions de promoció que han fet xalets adossats a algun poble que desgracien l'entorn. Jo crec que la via als pobles de l'interior, és la rehabilitació, sobretot pobles que s'estan despoblant i sempre consideram insuficient aquesta partida.

I finalment el tema de patrimoni, bé, jo sé que vostè se sent més un tècnic que no un polític, i en aquest moment apel·laré a la seva mentalitat de tècnic, és comprensible que es dupliquin tant les actuacions en matèria de patrimoni?, sap que des de l'any passat els consells tenen transferides les competències en matèria de patrimoni, aleshores en aquest moment hi ha una Comissió del Patrimoni que fa unes actuacions, a part d'això la Copot també fa unes actuacions en matèria de patrimoni, no sabem amb quins criteris, les comissions dels consells insulars tenen una ponència tècnica que fixa uns criteris tècnics i unes prioritats a l'hora d'invertir, no sabem amb quins criteris actua la Copot, en tot cas hi ha una duplicitat o triplicitat d'actuacions, perquè llavors hi ha els convenis per rehabilitar el patrimoni de l'Església, el Consell Insular, a més a més, té part en el *cepillo* de la Sang, que també permet de fer actuacions amb el patrimoni de l'Església. Això no és lògic, jo crec que aquests temes s'haurien de replantejar i fer una ampliació de les competències, perquè, realment, tocam molts de botons i feim molt poca feina.

I llavors hi ha una vella reivindicació, o vaja, nova, perquè les competències són noves als consells insulars, però jo no sé si ens durà a un contenciós, i és si l'1% de les obres superiors a 50 milions de pessetes, si les ha d'administrar el Govern balear o les han d'administrar els consells insulars, i el Reglament de la Comissió del Patrimoni del Consell Insular de Mallorca preveu l'administració d'aquest 1%. Com ho veu vostè?

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Sampol. Sr. Conseller, per contestar, té la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES,  
ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT  
(Bartomeu Reus i Beltran):

Moltes gràcies, Sr. President. El tema del tren és un constant debat i pareix que des del Govern no tenim la voluntat de pensar en aquesta qüestió, i el Govern té una definició financera ben clara, molt ben expressada en el sentit que d'aquí a uns anys el futur governant podrà prendre decisions. Jo aportaré unes dades, unes dades que no són formulats en base a estudis, sinó en base a interpretacions que fan els gestors públics, i són dades que posen els pèls de punta; vostès pensin que, per exemple, el tren d'Inca a Palma té en una xifra rodona 1.300.000 passatgers anuals, l'EMT té 24 milions d'usuaris anuals, però aquest 1.300.000 de passatgers que hi ha al tren possiblement siguin 2.500 sempre els mateixos, i una massa fluctuant de 500 o 700 volàtil, a l'EMT hi ha un càlcul fet de forma intuïtiva que calcula que la població assistida ronda de 28.000 a 30.000 persones que constantment els mateixos usen el servei públic; parlam del transport en raó que sempre determina dèficits a l'administració, i ho hem de saber. Jo aquest gran estudi de veure impactes pressupostaris per xarxa viària de carreteres respecte als usos quant a serveis públics, siguin regulars o ferroviaris, el veig mal de fer, perquè es tracta de combinar dues xifres distintes, els dèficits que hi ha avui en dia en línies regulars, o que hi pugui haver en tema ferroviari vénen derivats de forma molt important pel que és explotació. En canvi, m'hauríem d'anar a una interpretació de com amortitzam la xarxa viària per saber realment com equilibrar les xifres, no és bo de fer. No obstant això, el que sí sabem avui en dia és que la demanda d'usuaris ve pel tema de carreteres, pel tema viari, tal vegada ho podrem canviar entre tots, tal vegada els anys indiquen que la pauta ha de canviar, però avui en dia aquesta és la dada, la població assistida que demanda servei públic és molt important, s'ha de cobrir, però en realitat és baixa pensant en el conjunt de residents, no obstant això, des d'administracions públiques, local i autonòmica, suportam aquest dèficit estructural mantenint un servei públic que pensam que és necessari. Jo ho dic, en un parell d'anys, no massa, el govern que pugui actuar prendrà decisions de reobrir línies o obrir-ne de noves, avui en dia, l'altre dia ho vaig dir i varen riure, és somniar truites, normalment el meu caràcter m'indica quan no puc entrar a un tema i no hi perd el temps, en aquest moment el Pla de carreteres, per a mi, defineix reserves viàries, hem d'entrar-hi amb molta rapidesa, perquè, si no, ens trobarem que en un espai d'anys a molts de municipis on està planificat fer una circumval·lació, serà impossible considerant que els temes urbanístics haurà omplert aquestes zones.

En tema de carreteres ha fet una pregunta molt interessant. Vostè diu que hi va haver un conveni d'aportació estatal que pujava 15 milions de pessetes, això en pessetes d'aquest exercici poden ser, quantificat amb (...) pot rondar els 2.800 o 3.000 milions de pessetes. La inversió

en carreteres quant a inversió nova i manteniment està en 5.700 milions de pessetes, però vostè pensi que el debat que hem de fer conjuntament tots nosaltres és saber per què Balears ha hagut de perdre de l'any 85 a l'any 95 una xifra de recursos, vaig al 93, perquè el 93 me'l sé perfectament, del 85 al 93 el Govern balear ha rebut de l'Estat 6.000 milions de pessetes, sempre ho repetesc, regions com Cantàbria o Múrcia han rebut xifres que van sempre de 85.000 a 90.000 milions de pessetes, el nostre esforç, ha de ser entre tots, ha de ser recuperar aquesta inversió no feta i quedar posicionats perquè d'ara al futur el Govern balear, directament o indirectament, pugui executar obres que signifiquin el percentatge que superfície i població es pugui ponderar respecte del conjunt nacional, que estam a un 2%. Jo som més ambiciós, evidentment, i demanaré una reponderació quant a població assistida visitant, trob que ho he de fer, i ho hem d'aconseguir i vostès m'han de donar suport. Jo voldria que el Govern central aportàs a les Balears una xifra de recursos constant cada any, que no fos un conveni que acabàs a una data determinada, sinó saber que d'ara a futur podem comptar amb aquesta massa de recursos.

Carril de bicicleta. El que pens i opin és que el fenomen de turisme, ciclistes tal i qual està arrelant, però pens que, gràcies a Deu, a les Balears hi ha una xarxa secundària, en mans de consells insulars que és el més òptim per poder, no, no, no, ho estic dient de cor; és a dir, sincerament trob que és absurd voler induir al ciclista a què vagi per carreteres de primer ordre, no tenen el caràcter lúdic i paisatgístic que pugui tenir una carretera de segon ordre, no transferesc això a un consell insular, ... entre setmana aquests vials estan molt poc utilitzats. Crec que tenim una demanda clara perquè hi ha aquesta xarxa que és seva, que està ben cuidada i que avui en dia representa per a molts de ciclistes que ja vénen anar per aquests vials; la gent no va per l'autopista, la gent no va per vials de màxima intensitat perquè impliquen riscos de seguretat. No obstant, hi ha petites actuacions, ara hi ha una actuació a l'àrea de Ca'n Picafort, el Pont dels Anglesos, fent un carril bici, però pensam que el suport a aquest fenomen de demanda turística ha de venir aprofitant una xarxa viària que és òptima a aquests efectes.

Ajudar al Govern d'una forma molt limitada, però cobrint les demandes als ajuntaments que vulguin modificar planejament. Hi ha cada any una convocatòria i realment estam cobrint les demandes. El que està passant és que els ajuntaments tenen molts de problemes per cobrir els terminis, i constantment ens trobam que no poden consumir la despesa pressupostada. I sempre anam igual, és a dir, els ajuntaments estan queixosos perquè no han pogut complimentar obligacions respecte a calendari i després nosaltres aquests doblers han anat a liquidació, però més o menys estam cobrint aquestes demandes.

Sí, quant a rehabilitació d'habitatge estam parlant d'una xifra d'uns 125 milions de pessetes, que és insuficient, però pens que està donant un bon resultat. El Govern balear va fer un decret molt flexible, molt ampli, molt còmode, que ha significat en certa forma que a x nuclis de població hi hagi una activitat inicial en rehabilitació.

El futur del Pla i el futur de Mallorca, Menorca i Eivissa és aquest, recuperar el bon patrimoni que tenim i tan de bo sigui en política puguin tenir més ressonància. Jo li faig una qüestió que és simple, aquest conveni de carreteres és un somni per a nosaltres perquè ens pot ajudar per resoldre el tema viari, però pot crear també un espai econòmic-financer per fer polítiques més reals en altres temes. Vostès pensin que en habitatge el Govern balear no ha tengut una transferència més que de capítols 1 i 2, no ha tengut assignació de recursos per a inversió, ni per 4 ni per 7; estam parlant de competències on el Govern central, que no té avui en dia cap competència residual, ha fet un *spending power* i té una reserva de crèdit, ens implica un Pla d'habitatge i ens obliga a passar per unes pautes determinades. És curiós però és així.

Jo som més polític que altra cosa, jo duc en política més anys que vostè i duc 13 anys en política ja, no sé; i crec i ho he de dir així que el que fa la meva conselleria respecte a recuperació de certs elements ho fa la perspectiva d'arquitectura. Per exemple, un cas, trob que vostè i jo hem de parlar del tema de Sant Joan que hi ha un teatre, on jo puc recuperar el que és l'estructura i vostè pot recuperar altres elements d'aquest teatre; nosaltres actuam en un tipus d'elements distints en el que és merament patrimoni amb la consignació que tenen vostès. Jo no tenc el poder per discutir l'1% cultural i tampoc ... aquesta qüestió, jo no ho sé. Jo tenc el problema que aquests doblers me les lleven a mi, i jo, evidentment, he de consentir que hi ha una llei aprovada, ara no em faci dir si això ho ha de fer el Govern balear o ho ha de fer el consell insular, jo no ho sé en aquest moment, perquè és un tema de debat a un altre nivell amb altres persones. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. No? Sí o no?

EL SR. SAMPOL I MAS:

Agrairé les informacions. Evidentment podríem entrar en debat, però a aquestes hores ja estam un poquet cansats i de totes maneres el vull felicitar perquè de totes les compareixences i crec que només me n'he botat una o dues, és la que ha aportat més informació. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Sampol. Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES,  
ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT  
(Bartomeu Reus i Beltran):

Agrair el comentari, perquè de tot cor hem preparat aquesta intervenció d'una forma més o menys exhaustiva, amb un temps molt curt, però la motivació era explicar als Srs. diputats el contingut d'una conselleria amb un pressupost molt ampli. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Pel Grup Parlamentari del Partit Popular, té la paraula el Sr. Guillem Vidal.

EL SR. VIDAL I BIBILONI:

Sí, gràcies Sr. President. Agrair la compareixença del conseller Reus, igualment dels alts càrrecs del seu departament i tenir el suport que sempre ha mantengut el Grup Popular.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vidal. Sr. Conseller?

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES,  
ORDENACIÓ DEL TERRITORI I MEDI AMBIENT  
(Bartomeu Reus i Beltran):

Sr. Diputat, moltíssimes gràcies per tot. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Si puc demanar un minut de silenci, després de les nou del matí que estam aquí dins, jo els vull agrair a tots; en primer lloc al Conseller d'Obres Públiques el Sr. Bartomeu Reus i Beltran i a tots els alts que l'han acompanyat, el Sr. Bernat Salvà i Alloza, el Sr. Gabriel Le Senne i Blanes, la Sra. Catalina Terrassa i Crespí, el Sr. Lluís Alemany i Mir, el Sr. Alexandre Lacour i García, el Sr. Isidor Marcos i Sanz i el Sr. Joaquim Campuzano i Casasayas.

I, acabada aquesta fase de la tramitació pressupostària, agrair també, com no, tota la col·laboració que hem tengut tant dels membres del Govern com de tots els diputats membres d'aquesta Comissió d'Hisenda i Pressuposts que jo, en nom de la Mesa, vull que quedi constància de l'agraïment pel bé que han anat totes aquestes compareixences. Moltes gràcies.

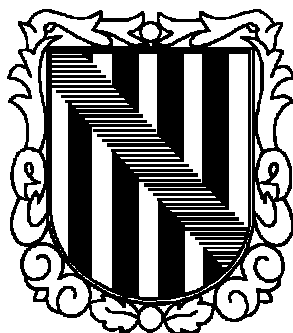
S'aixeca la sessió. Ah! Sí, Sr. Quetglas, per què?

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Per una qüestió d'ordre, Sr. President. Jo volia, en nom del Grup Parlamentari Socialista, a més d'agrair la presència del Conseller Reus i els alts càrrecs, lògicament, també deixar constància de l'agraïment del grup parlamentari cap al President i a la Mesa d'aquesta comissió, per la seva paciència i pel seu bon tarannà, especialment en el que fa referència a la tolerància en l'abús del temps que moltes vegades hem tengut al llarg d'aquestes compareixences. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies a tots. S'aixeca la sessió.



**DIARI DE  
SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES  
BALEARS**

---

**PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ**

Un any .....	2.000 pessetes.
Sis mesos .....	1.000 pessetes.
Tres mesos .....	500 pessetes.
Preu de l'exemplar .....	100 pessetes.

Redacció i Administració  
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS  
C/ Palau Reial, 16  
PALMA DE MALLORCA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma