



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

DLPM 351-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VII legislatura

Any 2007

Núm. 8

Presidència de l'Honorable Sr. Antoni Garcías i Simón

Sessió celebrada dia 14 de novembre del 2007, a les 12.30 hores

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'explicar el Projecte de llei de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2008 (RGE núm. 2885/07).

98

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats començam la sessió d'avui. En primer lloc deman si hi ha substitucions?

EL SR. HUGUET I SINTES:

Cristóbal Huguet substitueix el Sr. Joan Huguet. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Miraran els micròfons, es veu que hi ha problemes.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

President, Francesc Dalmau substitueix Josep Lluís Carretero.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Miquel Àngel Llauger substitueix Gabriel Barceló.

EL SR. PRESIDENT:

Hi ha més canvis?

(Remor de veus)

Posau el nom del substitut devora i serà més curt.

Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'explicar el Projecte de llei de pressuposts generals de la comunitat autònoma de les Illes Balears per a l'any 2008 (RGE núm. 2885/07).

Bé, mentre es van acabant d'apuntar les substitucions a la comissió, donam la benvinguda al conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Gabriel Vicens i Mir, acompanyat de la Sra. Joana Campomar Orell, secretària general tècnica; Sr. Antoni Verger Martínez, director general de Mobilitat; Sr. Bernat Aguiló Siquier, director general d'Ordenació del Territori; Sra. Joana Amengual i Bibiloni, directora general de Transport Aeri i Marítim; Sr. Jaume Jaume Oliver, director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca; Sr. Joan Alorda i Vilarrubias, director gerent de SITIBSA; Sra. Immaculada Salamanca Rosselló, gerent del Consorci de Transports i el Sr. Joan Antoni Salas i Rotger, cap de Gabinet.

Té la paraula el Sr. Conseller per fer l'exposició oral del pressupost de la seva conselleria.

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

Moltes gràcies. Senyores i senyors diputats. Bé, la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori té previst dur a terme l'any 2008 el començament de tot un seguit de projectes que es compliran a mitjà termini i alguns a més llarg termini durant aquesta legislatura. I si em permeten abans de fer l'exposició del pressupost prevists direcció general per direcció

general, faré referència un poc als aspectes més generals dels pressuposts.

La Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, segons els pressuposts de la nostra comunitat, representa quasi un 3% del pressupost total, concretament un 2,97%. El total pressupostat per al 2008 per a aquesta conselleria és de 98,5 milions d'euros, la qual cosa representa un increment de 41,62 milions d'euros respecte l'any 2007, o sigui un augment d'un 73,1%. Aquestes xifres, encara que sempre són insuficients pel que seria desitjable assignar al transport públic a una comunitat com la nostra, reflecteixen l'esforç, entenc jo, del Govern per desenvolupar una nova manera de fer política seriosa de mobilitat. Vull remarcar que en el proper any es considera prioritari incidir en el desequilibri existent actualment en el repartiment modal del transport de les illes, conseqüència de les polítiques anteriors i el que es vol és prioritzar i potenciar tot el transport públic, inclòs el transport marítim i aeri com a mitjans estratègics per a la nostra comunitat.

D'altra banda, treballarem ferm en la creació d'un model territorial de racionalització i de sostenibilitat, a través de l'elaboració de tot un seguit de normatives unificades, coherents, que regulin els usos del sòl, la protecció del paisatge i la política d'habitatge de la comunitat autònoma. S'ha de tenir en compte també en la qüestió dels pressuposts, que ateses aquestes prioritats, bàsicament de transport per una banda i d'habitatge per l'altra d'aquest govern, l'anterior Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports s'ha organitzat en dues conselleries, per tant, quan es fan comparacions respecte altres anys això s'ha de tenir en compte. I que es crea per tant, l'estructura administrativa adequada per fer front als principals eixos programàtics d'aquest govern i disposar de les eines i instruments adients per poder-los desenvolupar.

Per començar, la Direcció General d'Ordenació del Territori, que és el programa 511. La Direcció General d'Ordenació del Territori gestionarà un pressupost total de 9,5 milions d'euros. I aquest direcció general amb aquest pressupost vol fer el següent, d'una manera molt ràpida perquè crec que els eixos ja són coneguts. Es vol elaborar una llei reguladora de l'ordenació urbanística, la Llei del sòl. L'elaboració d'una Llei del paisatge, que determini els diferents instruments d'ordenació i de coordinació de les distintes institucions de la comunitat pel que fa al tema de paisatge. L'elaboració d'una Llei d'ordenació de cartografia, per tal de promoure la producció i la utilització de cartografies actualitzades, etcètera. Després, la realització dels estudis territorials i poblacionals que se solen fer a partir d'aquesta direcció general. La promoció i el suport de les diverses actuacions en matèria de cartografia que es duen a terme a través del SITIBSA.

Continuar el control i el seguiment de la redacció dels plans d'ordenació de consells, Govern i també del planejaments dels ajuntaments i que es fa mitjançant una tasca d'emissió d'informes. I també, això és una partida important, la continuació del Pla Mirall. De fet, remarcar que dins els pressuposts del 2008 hi ha una partida important d'aquest 9,5 milions, són 5,7 milions que són la continuació del pagament dels compromisos adquirits fa molts d'anys del Pla Mirall. Del

pressupost total, com dic són de 9,5 milions, jo aquí voldria destacar el capítol 6 d'inversions reals, en què hi ha una quantitat de caràcter immaterial de 895.000 euros, quasi 900.000 euros i que és allà on hi haurà unes partides per fer els estudis i les assistències tècniques per poder dur a terme tota aquesta labor d'elaboració de lleis. I també, com no pot ser d'altra manera, la transferència de capital del capítol 7 al SITIBSA, que és de 700.000 euros.

Passam ja a l'empresa pública del SITIBSA. Com saben vostès des d'aquesta direcció general el que es fa és impulsar aquesta empresa pública perquè vagi actualitzant i modernitzant tot el seu catàleg de productes cartogràfics, així com promoure la seva utilització i la difusió com eina fonamental. Per al 2008 el pressupost del SITIBSA és d'1.570.000 euros. I les inversions que es preveuen realitzar ascendeixen a 800.000 euros. D'aquestes inversions, concretament hi ha potenciar i difondre en general la informació geogràfica produïda per la mateixa institució. Seguir amb el desenvolupament de la infraestructura de dades especials. Desenvolupar i promoure la creació de sistemes d'informació geogràfica. La signatura de convenis i altres sistemes de col·laboració amb consells insulars, ajuntaments, administració estatal i altres serveis públics. Disposar d'una cartografia actualitzada i de qualitat, donant prioritat a les cartografies 1:1000 i 1:5000. L'edició de mapes generals i específics. I la publicació de la màxima informació a internet. I la pàgina web del SITIBSA. Aquests objectius es fan per tant, amb un pressupost total d'1.570.000 euros. I aquí destacar, per no anar partida per partida, que pel que fa als ingressos del SITIBSA, la venda de productes i comandes suposen 290.000 euros. I pel que fa a despeses, destacar el capítol 6 d'inversions reals, allà on tots aquests objectius que he anat dient, alguns són anuals i altres són plurianuals, es fan amb una quantitat de 800.000 euros.

Pel que fa a la Direcció General de Mobilitat i Transports, el programa 513, la Direcció General de Mobilitat disposa de 83,78 milions d'euros de pressupost total, dels quals 57,86 són transferències fetes a Serveis Ferroviaris de Mallorca; 22,05 milions d'euros són per al Consorci de Transports i per tant, del pressupost total de la direcció general, en queden disponibles 3,86 milions d'euros. En el desenvolupament d'aquest programa s'ha de tenir en compte evidentment les previsions del Pla director de transports de les Illes Balears pel que fa a transport terrestre i els següents objectius que hem anat explicant i que ara pas concretament a dir. Potenciar i millorar la qualitat del servei regular per carretera. La fidelització dels viatges mitjançant una política tarifària que incentiva l'habitualitat i l'ús del transport per carretera. L'adquisició i implantació de tecnologies que permetin modernitzar i augmentar la competitivitat del sector. L'impuls també en el transport no motoritzat i les actuacions i mesures que avancin en la mobilitat sostenible. La promoció de la integració tarifària, això serà una cosa important dins aquests pressuposts. I l'harmonització de les tarifes vigents. El desenvolupament i la potenciació del Consorci de Transports de Mallorca, que s'ha d'estructura i desenvolupar. I la potenciació del transport ferroviari, aquí com element importantíssim i per tant, de l'empresa pública SFM. Aquí hi ha inclòs la millora dels serveis existents i molt especialment el servei de metro i també la projecció i construcció de les noves línies de tren a Alcúdia

i Artà i la instal·lació de la doble via entre Inca i l'Enllaç. En tot cas després ja passaré a concretar aquestes actuacions.

El pressupost total del programa de la Direcció General de Mobilitat i Transports he dit que és de 83.783.000 euros. I destacar en tot cas del capítol 4 de transferències corrents a SFM és de 35 milions i en el Consorci de Transports de Mallorca és de 18,8 milions i aquí s'hi han d'incloure totes les compensacions als operadors i que després en tot cas destacaré. Després en el capítol 7 hi ha transferències de capital a SFM de 22.550.000 euros, això suposa un augment molt important de les transferències de capital que es fan des del Govern a SFM. I al Consorci de Transports hi ha una inversió calculada de 2.319.000 euros. En tot cas això ho veurem millor quan ho plantejem empresa per empresa.

Per tant, si els pareix passam a SFM (Serveis Ferroviaris). El transport ferroviari és una de les alternatives que aquest govern vol impulsar pel que fa a transport públic i el ple desenvolupament d'aquestes infraestructures, la seva millora i adequació doncs és un dels objectius bàsics d'aquest govern. Aquesta conselleria i l'actual Govern de les Illes Balears fa una forta aposta per millorar aquestes infraestructures i el pressupost ascendeix dins Serveis Ferroviaris a 115.917.000 euros. Dels quals s'han de destacar que per a inversions previstes són de 61,5 milions, la qual cosa representa un increment de 64,7% respecte a les inversions de l'exercici anterior. I un augment de 46,8% respecte el pressupost del 2007, de l'anterior exercici.

Destacant un poc les coses més importants a les despeses. Destacar sobretot el capítol 6, inversions reals. Les inversions reals que es fan són de 61,5 milions d'euros, com dic, això representa el 64,7% d'augment respecte l'exercici anterior. I aquest capítol per tant, és el més important i reflecteix clarament entenem nosaltres la intenció de la nova direcció d'impulsar el transport ferroviari, d'acord amb els objectius que s'ha fixat el Govern de les Illes Balears. I si desglossam un poc aquest capítol, crec que és d'interès, tendrem que quant a potenciació i millora de serveis es destinen 32 milions d'euros i que se separen en dues àrees, àrea de seguretat que serien 13,9 milions d'euros, això suposa un increment d'un 87,8%. Això es destina sobretot a rehabilitació de passos a nivell, automatització de passos a nivell i supressió de passos a nivell.

Després pel que fa a serveis, es destinen 18 milions d'euros, aquí m'agradaria destacar l'actuació que es fa amb el desdoblament del corredor Inca-Enllaç, com hem dit altres vegades es tracta de posar doble via. Aquí hi ha una partida de 16,5 milions per poder-ho fer. Això és important perquè el que fa és eliminar el coll de botella que suposa tenir entre Inca i l'Enllaç una única via. Això es destaca sobretot per freqüències i també per la mateixa seguretat. Després pel que fa a l'apartat de construcció de noves infraestructures hi ha 24 milions d'euros destinats. Dels quals destacar la millora i corregir deficiències de l'actual línia metropolitana, 1 milió d'euros destinats. Després el corredor Sa Pobla-Alcúdia, el corredor Manacor-Cala Ratjada, bé Artà i Cala Ratjada si és possible, és a dir, les ampliacions de les línies de tren. I també a noves infraestructures hi ha una partida de 4,5 milions d'euros i aquí contemplam els primers estudis previs i la redacció del projecte per unir Palma amb l'aeroport i la Platja de Palma a través d'un

tramvia i la construcció de noves instal·lacions. Això fa referència sobretot, són 2 milions d'euros que fan referència sobretot als tallers de metro que s'han de fer, són inexistents. Després tenim un apartat, que és la recuperació de línies fèrries i sobretot actuacions a estacions. Aquí s'hi destinen 2,5 milions d'euros.

Després en el capítol 9, variació de passius financers. Destacar també que aquí tenim una partida de 12,5 milions d'euros. Això són crèdits del metro que es varen renegociar durant l'anterior legislatura i que per tant, ara s'ha de fer el pagament.

Pel que fa a ingressos de taxes i prestació de serveis i altres ingressos de SFM, hi ha destinats 5 milions d'euros. Aquí hi ha una diferència respecte els altres anys, senzillament perquè durant el 2007 es varen quantificar els ingressos previstos per devolució de l'IVA dels exercicis anteriors, per tant, la comparació és més baixa. I després destacar de capítol 7 el que crec que és més important, la transferència de capital que com he dit fa aquest govern, directament, és a dir, la voluntat inversora d'aquest govern, de 22,5 milions d'euros per poder fer els nous projectes.

Pel que al Consorci de Transports de Mallorca. Les despeses totals del consorci previstes per a l'any 2008 són de 38 milions d'euros, aproximadament. I dels objectius d'aquest consorci, saben vostès que es tracta de desplegar totalment la seva estructura i organització, implantar el sistema tarifari integrat, això serà una qüestió molt important durant el 2008 per al conjunt d'operadors i per als serveis i l'estudi de l'evolució del mercat global. Després la redacció i establiment de plans de qualitat del servei. Estructurar i desenvolupar els òrgans consultius que preveu la mateixa llei, la Llei 8/2006, m'estic referint a la ponència d'operadors i a la ponència d'usuaris. Millorar l'atenció al client, evidentment, comunicar i potenciar la comunicació del transport públic. I després tot un seguit d'actuacions en la implantació de noves tecnologies com a eina imprescindible perquè el servei del transport públic i col·lectiu sigui ben eficaç. Per exemple, posada en funcionament d'un SAE, implantació d'un portal de sistema integrat, elaborar un pla per a les instal·lacions de dispositius d'informació i comunicació al viatger, etcètera.

El pressupost total del consorci és de 38 milions i la partida més important destacar-la, són 31,2 milions d'euros del capítol 2, que va destinat a despeses externes i és en aquesta partida allà on s'inclouen els pagaments als diferents operadors del transport. Concretament, això crec que val la pena explicar-ho, el sistema tarifari integrat està pressupostat en 25,6 milions d'euros, als quals s'hi han d'afegir els programes-contracte signats, increment d'expedició, etcètera, que serien uns 5,7 milions d'euros. Per tant, com dic la partida seria de 31 milions. La posada en funcionament d'aquest nou sistema tarifari integrat a l'illa de Mallorca comporta un canvi molt important respecte el tractament de la venda de títols de viatges de transport públic, així com la seva distribució entre els diferents actors del sistema. Des del moment de la posada en funcionament d'aquest sistema tarifari integrat, serà el Consorci de Transports de Mallorca el titular de la recaptació global del sistema. Per tant, al consorci li correspon el manteniment dels ingressos presents dels operadors de transport, degut a la

implantació d'aquest sistema integrat. La recaptació real es preveu que mostri una tendència a la baixa, degut a la reducció del preu unitari i mitjà dels bitllets, ja que s'introdueixen nous títols multi-viatges. Així s'ha de tenir en compte per tant, les compensacions que haurà de fer front el Consorci de Transports a causa d'aquest fet, les compensacions que es fa als operadors.

Per tant, si tenim en compte els ingressos previstos, derivats de la venda de títols de transports, això són 16 milions d'euros, es pot afirmar per tant, que aquest govern el que fa és una aposta decidida per impulsar el transport públic perquè injecta directament 9,4 milions d'euros al Consorci de Transports per poder abaratir les tarifes. És a dir, per poder abaratir de manera molt significativa els costos als usuaris, tan de transport regular per carretera i de tren a través de títols multi-viatges, despenalitzant els transbordaments i millorant la coordinació dels diversos modes. A part d'això, les inversions reals són de 2,27 milions d'euros. Aquí s'inclou la incorporació dels nous pals d'aturada, la reposició dels no operatius, altres elements d'informació i la dotació dels resultats d'informatització de molts de processos. Això suposa un increment també d'un 37,6% respecte l'exercici anterior.

Per acabar ens queda la Direcció General de Transport Aeri i Marítim. Això està dividit en dos programes, el programa 515 de regulació, gestió i inspecció de transport marítim. Aquest nou programa té per objectiu l'exercici de les competències del Govern pel que fa a les Illes Balears en matèria de transport marítim interinsular i les titulacions nàutiques esportives. Una part important del pressupost va destinada sobretot als descomptes en transport marítim regulada a residents, el 50% per a residents a les Illes Balears i 39% addicional per a residents de Formentera. També cal tenir en compte l'atorgament de les llicències d'activitats, arrendaments d'embarcacions d'esplai. I l'elaboració d'exàmens i expedició de les titulacions nàutiques. El pressupost total del programa és de 963.000 euros, dels quals jo destacaria aquí en el capítol 2, despeses corrents de béns i serveis, que hi ha una partida molt important de transports de 528.450 euros, que això correspon a les barques de Formentera que va implantar aquest govern a la primera hora del matí i darrera de l'horabaixa entre Eivissa i Formentera.

Per altra banda el programa 515 de cogestió aeroportuària i política de transport aeri. Bé aquest és un programa nou, a una nova direcció general, la Direcció General de Transport Aeri i Marítim. Les seves prioritats, com saben vostès, són desenvolupar l'estructura de la nova direcció general, materialitzar les transferències pel que fa a les competències exclusives en matèria d'aeroports i heliports no qualificats d'interès general. Seguiment i valoració de la declaració i obligació de servei públic. Vetllar per unes comunicacions aèries dignes i de qualitat per als ciutadans de les Illes Balears. I finalment, impulsar la cogestió aeroportuària en el marc competencial del nou Estatut d'Autonomia, fent possible, és el que voldríem tots, la participació de les institucions públiques de les Illes Balears en la gestió dels aeroports d'interès general. El pressupost total d'aquest programa és de 460.000 euros, dels quals destacar les inversions de caràcter immaterial per assistències tècniques, per fer estudis, etcètera, que són gairebé 200.000 euros.

Això és un poc el pressupost de la nostra conselleria i en principi atndrem a les preguntes que facin falta.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Procedeix ara a la suspensió de la sessió per un temps màxim de 45 minuts per tal que els grups parlamentaris puguin preparar la formulació de preguntes o observacions. Deman als portaveus si podem continuar? Continuem doncs.

Aleshores donam la paraula al Grup Mixt, intervenen tots dos. En primer lloc el Sr. Mayans.

EL SR. MAYANS I SERRA:

Gràcies, Sr. President. Primer de tot agrair la presència del conseller i del seu equip directiu de la conselleria. I breument fer tres preguntes molt concretes. Dins el programa 513C de transport terrestre, m'agradaria que ens especifiqués, hi ha una partida de 760.000 euros de transferència a consells insulars. A quins consells si es pot desglossar un poc més aquesta partida.

Després en el programa de transport marítim 514C. El conseller ha apuntat que el Govern ha posat en marxa el tema de les barques a la demanda de primera hora del matí i darrera de la nit, el que ha posat en marxa aquest govern és la pròrroga d'una actuació que ja es duia fent fa un any i mig i que té molts bons resultats. Allò que no he trobat i tal vegada m'ho pot especificar és la partida corresponent al contracte d'enguany, es va prorrogar per 2 anys i m'agradaria saber a quina partida està la que correspon al 2008.

I després una darrera pregunta, si hi ha cap partida finalista en alguna actuació o programa concret respecte al foment del transport públic a l'illa de Formentera, la primera part. I una segona part, si hi ha també alguna actuació, o alguna partida finalista també per al foment del transport públic, ecològic en el parc natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Mayans. Sra. Suárez.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc gràcies al Sr. Conseller per les seves explicacions i la presència dels membres de la conselleria. Bé, jo més que preguntes faré un seguit d'observacions sobre l'exposició i la lectura de la memòria d'aquesta conselleria. En primer lloc ens congratulam de l'important augment d'inversió en aquesta conselleria, de l'augment del pressupost, i sobretot ens congratulam pel fet que aquest nou pressupost tindrà un objectiu o uns objectius diferents dels que tenien les conselleries a la legislatura passada. Per tant sempre és bo que les bones intencions polítiques vagin acompanyades de pressupost per poder dur-les endavant; si no queden simplement en simples exposicions.

En segon lloc crec que, per l'exposició que ha fet el Sr. Conseller, es demostra que la nova reestructuració de la conselleria, de la qual ja hem parlat en diverses ocasions, és una bona organització, que atén aspectes diferents i necessaris per a la nostra comunitat, i també, per tant, donam suport a aquesta nova estructura de la conselleria.

I ja passant a qüestions puntuals de les diferents direccions generals, pel que fa a la Direcció General d'Ordenació del Territori pensam que és important que durant aquesta legislatura es pugui plasmar que realment apostam per un nou model territorial, i que aquest nou model territorial és diferent. M'agraden els dos qualificatius amb què vostès defineixen aquest nou model territorial, com de contenció i sostenible, i està clar que això passa per una regulació normativa bàsica que s'ha de dur endavant, tant pel que fa a la Llei d'ordenació urbanística com a la Llei de paisatge, fonamentalment.

En segon lloc, pel que fa a la Direcció General de Mobilitat, aquí tal vegada és on podria fer quasi l'únic emperò, però sé que no és un problema d'aquest conseller, sinó que és un problema, diríem, competencial; en refereixo que quan parlam de la Direcció General de Mobilitat pràcticament tot el contingut queda reduït a l'illa de Mallorca, i pràcticament la presència de les altres illes, Menorca, Formentera i Eivissa, queda reduïda a potenciar els convenis de col·laboració per tal de poder desenvolupar el PDST. No sabem exactament quin ha de ser el sistema, però sí que voldríem que, a part de convenis amb l'Estat, que esperam arribin aviat, es pogués donar una major participació inversora, pressupostària del Govern pel que fa al transport i a la mobilitat a les altres illes que no són Mallorca.

Pel que fa, en quart lloc, al transport marítim, ens congratulam també que hi hagi aquestes partides per poder assegurar el transport entre Eivissa i Formentera, que són fonamentals perquè hi hagi una fluïdesa sobretot pel que fa al transport de passatgers. I finalment, en relació al cinquè punt, de la cogestió aeroportuària, nosaltres pensam que és molt important que es pugui dur endavant el desenvolupament o allò que està recollit a l'Estatut en aquesta matèria, i també ens congratulam de sentir que hi ha una intenció per part del Govern de donar un impuls a la participació d'Eivissa, de Formentera i de Menorca, que tal vegada pot servir un poc com una certa autocrítica pel que fa a moments anteriors, que aquesta participació no ha estat prou important.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Pel Grup Parlamentari Unió Mallorca té la paraula el Sr. Melià.

EL SR. MELIÀ I QUES:

Moltes gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, en primer lloc també des del nostre grup agrair al conseller i als seus alts directius i alts càrrecs que l'acompanyen la compareixença en el dia d'avui per explicar-nos les línies mestres del seu pressupost. En segon terme manifestar que compartim aquestes línies mestres, que ens congratulam dels anuncis i de les intencions que se'ns manifesten, amb doblers pressupostats i per tant amb coherència i amb ganes de tirar endavant i amb recursos suficients per fer-ho.

Volem destacar per part del Grup Parlamentari d'Unió Mallorca les inversions en tren; crec que serà un exercici, el del 2008, molt destacable en aquest nivell. Pensam que l'eliminació de passos a nivell és una aposta important per la seguretat de tots els usuaris i de totes les persones que transiten al voltant de les vies del tren. El desdoblament d'Inca a s'Enllaç farà molt més ràpida i molt més fàcil la combinació dels trens i per tant més competitiva la nostra xarxa. També, evidentment, les noves línies que se'ns anuncien, que probablement, si tot va bé, es podran iniciar, que sobretot la línia Sa Pobla-Alcúdia ens pareix estratègicament molt destacable. I evidentment els tallers del metro, necessaris perquè aquesta infraestructura funcioni en condicions adequades.

En segon terme, a més de les inversions del tren, destacar l'esforç en el consorci de transport. Pensam que la integració tarifària és un objectiu compartit políticament i que és molt important que es faci efectiu. També en aquest sentit aquesta integració tarifària farà molt més competitiu el transport públic, que és evidentment un dels objectius del seu departament, perquè en la mesura que el transport públic sigui competitiu podrem restar viatge privat a les carreteres.

I després, finalment, destacar les previsions en transport aeri. Ens pareix molt interessant que hi hagi previsions pressupostàries per fer estudis tècnics sobre les condicions per assumir, per part de la comunitat autònoma, aquesta competència tan important, que com a grup nacionalista reclamam, que són els aeroports i el transport marítim. Pensam que és molt bo preparar aquest camí i intentar fer-ho possible, aplanar-ho en la mesura de les nostres possibilitats. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Melià. Pel Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds té la paraula el Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, president, i la benvinguda també al conseller i al seu equip.

Bé, jo també vull mostrar la coincidència bàsica amb les línies d'actuació que ha explicat el conseller, i felicitar-lo també per aquest augment tan important de pressupost que té la seva conselleria respecte dels anys anteriors, perquè jo crec que un 73% d'augment en una matèria com és la mobilitat, perquè aquesta conselleria bàsicament és mobilitat -ja ho vàrem dir durant la compareixença i encara es posa més de manifest quan s'expliquen els nombres del pressupost-, aquesta conselleria bàsicament a efectes de competències és mobilitat, i jo crec que per tant un 73% d'augment pressupostari posa de manifest que més enllà del que faci aquesta conselleria aquesta és una prioritat del Govern, i que aquest govern tenguí com una de les seves prioritats la mobilitat sostenible ja marca un canvi de signe molt important, i molt desitjable i molt necessari respecte del que havien estat governs anteriors.

En especial en el capítol ferroviari aquest augment de més del 50% que ha destacat en el tema de les inversions és una cosa que nosaltres saludam i consideram absolutament necessària. De totes maneres quan es parla d'inversions ferroviàries hi ha un tema que, quan es posen els nombres damunt la taula, es posa de manifest: que, tot i que aquest esforç tan important i que nosaltres aplaudim, fer tot allò que volem fer en matèria de transport públic i de manera singular de tren fa necessari el finançament estatal; ho dic perquè encara que avui el tema sigui el pressupost de la comunitat autònoma jo crec que no es pot parlar de tren sense remarcar aquesta necessitat, i en aquest sentit nosaltres remarcam un finançament el millor possible, el més complet possible. Nosaltres reivindicam i repetim la reivindicació que el finançament estatal sigui proporcional a la població; ho dic perquè l'altra dia en el plenari del Parlament hi havia una proposta en aquest sentit, que hi va haver una esmena per part del nostre grup per tornar aquella proposta als termes exactes de l'acord de l'any 2004, l'acord unànime d'aquest parlament; finalment l'acord no va ser possible però nosaltres, lògicament, reiteram la demanda que la inversió estatal en matèria ferroviària sigui exactament proporcional a la població de les Illes Balears, perquè és de justícia i perquè a més hi ha un dèficit crònic en matèria ferroviària en aquest país.

Lamentar d'altra banda...

EL SR. PRESIDENT:

Un moment, Sr. Llauger, un segon. Per favor, vol sortir a parlar per telèfon fora de la sala? Gràcies.

Pot continuar, Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Lamentar d'altra banda que una part d'aquest pressupost se n'hagi d'anar en arreglar el que està espanyat del metro, però supòs que és inevitable, i esperam que amb la rapidesa adequada es pugui arreglar i el pressupost es pugui destinar a inversions noves.

Tal com ha dit el portaveu d'Unió Mallorquina també destacam la importància d'allò a què ha fet referència quan parlava del consorci de transports, sobre el sistema tarifari integrat, en la línia que, perquè el transport públic realment tenguí implantació i sigui utilitzat per la població, tant important és fer noves línies o noves infraestructures o nous serveis, com tenir un sistema tarifari que convidi a utilitzar el transport públic, i en aquest sentit tenir títols intermodals i un sistema modern i potenciador del transport públic també és una prioritat.

Finalment, respecte de la Direcció General de Transport Aeri i Marítim, només dir que jo crec que l'exposició que s'ha fet avui posa de manifest allò que ja vàrem dir l'altra vegada perquè també s'havia qüestionat, que la seva creació com a direcció general és del tot pertinent perquè té objectius tan importants com a país com el d'assolir la cogestió en una qüestió d'importància tan estratègica com és la dels aeroports.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Llauger. Pel Grup Parlamentari Socialista m'han comunicat que es reparteixen el temps. No limitaré el temps a cadascun, reparteixin-se'l vostès. Sr. Boned, Sr. Ribalaiga.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sr. President. Agrair la compareixença del Sr. Conseller i de tots els seus alts càrrecs. En primer lloc, em referiré molt breument a qüestions d'ordenació territorial, i del tema de mobilitat serà el Sr. Ribalaiga qui en parli. Voldria dir en primer lloc que ja tendrem l'oportunitat d'entrar en el debat de partides pressupostàries concretes, de programes i objectius puntuals, i aquí només voldria assenyalar i constatar que conseqüència directa de la continuació de la gestió territorial, ja iniciada en aquest mateix exercici, on es prenen ja una sèrie de mesures i està prevista l'aprovació d'algunes propostes que permetran recuperar un cert ordre en matèria territorial en aquesta comunitat autònoma, hem d'esperar que l'exercici del 2008 sigui aquest primer exercici on es pugui començar a visualitzar aquest canvi en la gestió territorial que ha de venir marcada per l'inici de la tramitació d'algunes de les propostes legislatives que vostè mateix, com a conseller, en una anterior compareixença, explicant el seu programa ja va tenir oportunitat d'exposar.

Entre aquestes propostes legislatives cal destacar evidentment la Llei del sòl, que ha de ser aquest marc normatiu que la nostra comunitat autònoma necessita, cal recordar que és l'única que no en té, que ha de permetre aportar-hi tota l'actual normativa dispersa, però no només això, sinó que ha d'anar més enllà, perquè ha de recollir l'actual normativa i ha de permetre aportar-hi totes les noves propostes, les noves idees i aquesta nova normativa que ha de regular en un futur l'ordenació territorial a les nostres illes. No hem de restar importància tampoc a una altra llei que ens ha anunciat vostè per al proper exercici, que és la llei de paisatge, perquè és complement, un dels complements d'aquesta llei de sòl en matèria de gestió territorial.

I, llevat d'això, molt breument i ja per acabar, només voldria fer un comentari destacant un fet puntual, i és que definitivament s'hagi pres la decisió i que sigui una realitat la potenciació del SITIBSA, ho dic perquè jo mateix he vingut reclamant durant passats exercicis i a la passada legislatura, la necessitat que el SITIBSA tenguí el suport real i també pressupostari que necessita, perquè entenem que la seva potenciació ha de permetre, i així ho hem manifestat sempre, que la resta d'administracions de les nostres illes tinguin al seu abast unes eines millors, més modernes, més efectives, i no tan sols les administracions sinó també el ciutadà normal podrà fer ús de totes aquestes millores que en temes d'ordenació territorial també podem venir de la mà del SITIBSA.

Poca cosa més, simplement esperar que realment aquest exercici 2008 sigui reflex del nou model de gestió territorial de les nostres illes, i, com he dit, ja tendrem oportunitat d'entrar en el debat de partides concretes en un altre moment.

Moltes gràcies.

EL SR. RIBALAIGA I BRIONES:

Gràcies, Sr. President. Vull manifestar al conseller que compartim objectius i prioritats quant a mobilitat, ens satisfà tot el que hem sentit, entenem que sota l'epígraf de potenciar el transport públic ha anat desgranant el conseller una sèrie d'activitat i actuacions que entenem que compleixen perfectament amb aquest epígraf de potenciar el transport públic, una cosa que es diu molt fàcilment, però s'ha de realitzar a través d'actuacions concretes, i entenem que aquesta idea que el transport públic només serà possible potenciar-lo si li donam qualitat, competitivitat, facilitat d'ús i, per tant, en feim un transport emprable i que cada vegada sigui de més difusió dins la ciutadania. En aquest sentit, les iniciatives desgranades pel conseller de prestar atenció pressupostària i de gestió a l'atenció al client, integració tarifària, competitivitat, fidelització, qualitat, totes aquestes coses, ens semblen encertades per als objectius que es pretenen.

Igualment celebrem l'augment d'inversions quant a Serveis Ferroviaris. Entenem que el tren ha de millorar en inversions en seguretat fonamentalment, noves inversions en noves línies i molt especialment ens agrada la idea de la línia aeroport i Platja de Palma.

És obvi que esperam i desitjam que les millores i definitives obres del metro acabin com més aviat millor i es pugui posar en marxa aquesta infraestructura que esperam que doni bons resultats quant a mobilitat sobretot per als ciutadans de Palma.

Respecte del transport aeri, entenem que la prioritat hauria de ser la declaració pública del transport aeri, és fonamental, i aquí sí que podem dir i el que els parla és un ciutadà d'una de les illes menors, que entenem que açò ha de ser la prioritat de la conselleria, perquè estam, els ciutadans de les Illes Balears, crec que castigats per un tema injust de concepció que el transport aeri és un luxe, per a nosaltres és una necessitat, ho sap el conseller, crec que compartim els objectius i, per tant nosaltres només volem remarcar aquesta prioritat quant a la declaració de servei públic per part d'aquesta nova direcció general que creim encertat haver constituït.

Finalment i per acabar, vull dir al conseller que entenem que a Menorca, Eivissa i Formentera on no hi ha transport ferroviari hi ha d'haver l'atenció adequada i compensada del que seria la inversió a Mallorca, entenem que Menorca, Eivissa i Formentera requereixen una atenció especial per part de la conselleria quant que només es basa en transport terrestre d'autobús o d'autocar.

Finalment també, encoratjar-lo a recaptar recursos externs, creim que les inversions marcades són adequades, però pensam que ha de fer un esforç per recaptar diners externs, vinguin de l'Estat a través del REB, a través del que sigui, a fi de poder ampliar, si és possible, totes aquestes inversions i aprofundir en les línies que s'han marcat.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, senyors Boned i Ribalaiga. Pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, en primer lloc, agrair la compareixença del conseller i del seu equip que l'acompanya. La Conselleria de Mobilitat, efectivament, com ha dit el conseller, constitueix una secció nova, la núm. 25, fruit de la divisió de l'antiga secció 17, en dues conselleries i mitja, perquè hi ha la Conselleria de Mobilitat, la d'Obres Públiques i després la part de Ports, que s'ha incorporat a la Conselleria de Medi Ambient. Per tant, és una conselleria difícilment comparable a la de l'any passat en termes comparatius del que seria despesa de personal, despeses corrents o serveis comuns. Més fàcil és la comparació de les empreses públiques, però molt menys la de la mateixa conselleria, perquè fins i tot dins les antigues direccions generals, hi ha hagut també divisions. Així, el que abans era una direcció general, ara són tres, han de recordar que la Direcció General d'Obres Públiques i Transports ara és tres direccions generals: la de Mobilitat, la de Transport Aeri i Marítim i la de Carreteres que, a més, aquesta depèn d'una altra conselleria.

Sembla, per tant, a primera vista, que un fraccionament en dies conselleries i mitja suposa evidentment per si mateix un augment de consellers, de secretaris generals tècnics, de caps de Premsa, de caps de Gabinet, d'assessors, de caps de Serveis Jurídics, de caps d'UGE, i no importaria, creim i, més augments d'alts càrrecs que aquests que ja de per si són importants perquè, de fet, passen tots a tenir molta menys feina de la que tenien. Però realment no ha estat així i malgrat que la Direcció General de Transports té menys feina o els mateixos consellers, o els caps del servei o els caps de Gabinet, també trobam duplicacions d'alts càrrecs en les seves empreses públiques, com és el fet que hi hagi dos gerents a Serveis Ferroviaris de Mallorca, dos gerents al Consorci de Transports de Mallorca i, a més, una coordinadora general que no sabem molt bé quines funcions té.

Per tant, Sr. Conseller, la primera crítica al seu pressupost que volem fer des del Grup Parlamentari Popular és l'augment, al nostre judici, injustificat del capítol 1 amb menys competències, per tant és tot el contrari del que és la racionalitat i l'eficiència financera dins un pressupost.

Dit això, hi ha també una altra partida la 64.000 que comporta uns augments considerables. En concret aquesta partida ascendeix a 1,5 milions d'euros, molt superior al que era l'antiga conselleria fins i tot sumant tot el que era l'antiga conselleria. Què amaga aquesta partida 64.000 perquè sigui mal vista? Idò és el que s'anomenen inversions immaterials i que han d'estar més que justificades perquè solen amagar despesa corrent, solen amagar viatges, dinars, estudis, etc., etc., i també després el de personal. Per tant, vist aquest augment molt considerable a la Secretaria General Tècnica, que passa de 26.000 euros a 155.000; o a la Direcció General de Transports, on l'antiga, que incloïa transport per carreteres i transport aeri i marítim, era de 150.000, i ara només amb transport per carretera puja aquesta partida de 217.000 euros; o la nova Direcció General de Transport Aeri que té una nova partida d'inversió immaterial de 233.000 euros. Ens agradaria, per tant, que ens justificàs i ens detallàs què pensen fer amb cadascuna d'aquestes partides.

Del programa de la Secretaria General Tècnica, a part del que és la inversió immaterial, que vostè no ha dit res de la Secretaria General Tècnica i ens agradaria aquesta justificació, a part d'haver-hi més personal, més despesa de personal, res més a destacar.

De la Direcció General de Mobilitat, hi ha una continuïtat important, llevat de les transferències, efectivament, en capítol 4 i en capítol 7 a Serveis Ferroviaris de Mallorca i al Consorci de Transports, amb la qual evidentment estam d'acord encara que, com veurem més endavant, quan parlem de l'SFM, torna a endeutar-se considerablement amb més de 50 milions, concretament 51,5 milions d'euros. Dir a més que dins aquesta direcció general no hi figura cap previsió per ingressos en matèria de conveni ferroviari amb l'Administració de l'Estat, cosa que lamentam profundament, duim molts d'anys de càstig de l'Administració de l'Estat, ahir tampoc no va ser possible arribar a un acord i mantenir la coherència dels 2% que consideram que ens pertoca, i no hi ha cap previsió d'ingressos que es materialitzarà aquest conveni ferroviari dins la propera legislatura, i ens preocupa aquesta manca de previsió. Tampoc no hi trobam cap inversió en matèria de carril bici, nosaltres creim que seria important continuar invertint, nosaltres vàrem fer a moltes de les carreteres la previsió del carril bici, per exemple a Peguera, a la Universitat, i ens agradaria, evidentment, que hi hagués alguna previsió dins el que és el pla de vehicles no motoritzats que forma part del Pla de transports.

Pel que fa a la Direcció General d'Ordenació del Territori, ens agradaria que ens explicàs la pujada per despesa corrent en 150.000 euros, d'aportació de la direcció general a l'empresa SITIBSA, que és per despesa corrent, així com també que ens explicàs la pujada de la partida de transferències als consells insulars que passa de 263.000 euros a 473.000 i que no sabem a què es deu aquest augment. No hi veim cap previsió de subvencions als ajuntaments per a la seva redacció de normes subsidiàries o plans generals, i sobretot ara que estam en fase d'adaptació als plans territorials, bàsicament perquè des del Consell de Mallorca de vegades s'ha assenyalat que es faria des de la Conselleria de Mobilitat i no trobam cap previsió en aquest sentit i ens agradaria saber si n'hi ha.

I tampoc no trobam cap previsió, cosa que evidentment ens sorprèn molt, perquè és un tema molt important, en aquest moment tema de debat, en matèria de desclassificacions urbanístiques. Si realment hi ha voluntat d'aprovar una llei de desclassificació urbanística no entenem per què no hi ha cap previsió pressupostària de pagament d'aquestes desclassificacions. Evidentment parlem de quantitats econòmiques importants i a mi m'agradaria saber si vostès tenen quantificat què costarà aquesta llei als ciutadans de les Illes Balears. Jo he sentit els socis seus de govern, en concret Unió Mallorquina, que ha dit que aquesta llei era una improvisació, això ho he llegit als diaris, no s'ha aprovat, ens trobam en una situació, jo crec, d'una irresponsabilitat important perquè, evidentment els promotors d'aquestes suposades urbanitzacions consolidaran més drets de cara a una futura indemnització, i no li he sentit dir res d'aquest tema ni tampoc a altres portaveus que m'han precedit, i creim que és un dels temes més fonamentals del cost que tindrà aquesta llei i de la previsió i que com més aviat millor s'aprovi per no generar majors expectatives de drets indemnitzatoris que és el que en aquests moments ens podem trobar amb aquests promotors que coneixen pels mitjans de comunicació la informació del text legislatiu, però no s'ha aprovat aquest decret-llei, per tant seria important que com més aviat millor es materialitzassin almenys aquestes mesures cautelars per evitar majors perjudicis a les arques autonòmiques.

I passam a la nova Direcció General de Transport Aeri i Marítim, que nosaltres consideram que és una subdivisió d'una direcció general que a la vegada ja s'havia subdividit i que, per tant, alguna és innecessària. M'ha de disculpar que torni a incidir-hi, però crec que aquesta és la realitat. De fet, aquesta direcció general té un pressupost d'1,4 milions d'euros, per tant una excessiva despesa al meu judici que és bàsicament per a personal, per a despesa corrent i per a inversió immaterial que no amaga més que despesa corrent. Per ventura, nosaltres creim que aquests doblers, aquests 1,4 milions d'euros destinats directament al transport aeri serien molt més efectius que no estudiar el que ja està reiteradament estudiat i sobretot si és per acordar una pujada de tarifa de 82 a 85 euros, i després, la tarifa flexible, un 25% per damunt i per davall que arribarà la tarifa aèria a més de 110 euros per trajecte, cosa respecte de la qual nosaltres estam en contra i abans tots els grups parlamentaris també estaven en contra d'aquesta tarifa flexible. En definitiva no compartim un augment de despesa que, a més, no es materialitza en cap benefici social, com tampoc apareix la cogestió aeroportuària que la ministra ahir o abans d'ahir va anunciar a l'estand de Balears que no es complirà aquesta

promesa electoral dins aquesta legislatura de la famosa cogestió aeroportuària, o tampoc no apareix la declaració de servei públic amb la península, que ara sembla que no la volen dur endavant per part del Ministeri de Foment.

Passant a les empreses públiques, jo evidentment començaria per Serveis Ferroviaris de Mallorca. Experimenta una pujada de pressupost respecte del 2007, no evidentment respecte de l'any 2006, que va ser de 165 milions d'euros, dels quals 137 milions d'euros varen ser per a inversions. Per tant, aquest de l'any que ve és el segon més gran de la seva història, però no el primer, que ho vàrem fer a la legislatura passada. Però aplaudim aquesta pujada del pressupost respecte de l'any passat.

No aplaudim l'endeutament, el qual nosaltres també teníem, evidentment, per manca d'inversió de l'administració de l'Estat, en concret 51,5 milions d'euros és el nou endeutament de Serveis Ferroviaris de Mallorca. Crec que l'important d'SFM és centrar-nos bàsicament en el capítol d'inversions i, en aquest sentit, m'agradaria demanar-li una sèrie d'aclariments.

L'any passat hi havia una partida d'1,9 ...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Cabrer, vagi acabant.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Sí, acab. ... d'1,9 milions d'euros per a manteniment de corredor ferroviari, una partida que no apareix, com tampoc no apareixen 900.000 euros per al manteniment de material mòbil; era un manteniment molt important el qual no apareix a cap partida, que ens agradaria que ens explicàs.

Hi ha 2,7 milions d'euros per a supressió de passos a nivell, els quals ens agradaria que ens concretàs quins són els que es pensen suprimir l'any que ve.

El desdoblament Inca-Enllaç, la memòria dels propis pressuposts diu que s'havien de començar les obres aquest darrer trimestre del 2007, i ni tan sols s'ha tramitat administrativament la seva licitació. Per tant, ens agradaria saber el motiu d'aquest retard.

I evidentment, si contemplarà el soterrament del tren d'Inca, perquè jo crec que aquest desdoblament Inca-Enllaç s'ha de contemplar en un futur soterrament del tren d'Inca i no ha invertit 16,5 milions d'euros i tenia aquesta previsió, la qual no va tenir, per exemple, el tren de Manacor, amb una via única i sense electrificar; la qual cosa implicarà ara fer uns transbords a la prolongació del tren a Cala Rajada.

Del tren a Cala Rajada hi ha 10,5 milions d'euros i preveu el soterrament per dins Manacor, cosa amb la qual hi estam d'acord; però ens agradaria saber a quina es troba el projecte. El mateix de sa Pobla-Alcúdia, i saber també si inclou el tramvia a Ca'n Picafort i a Pollença.

Pel que fa al tramvia a la badia de Palma, diu que en el pressupost del 2008 s'iniciaran els estudis i preveu 2,5 milions d'euros només per a estudis, em deman si no és molta aquesta inversió només per a un estudi, si tenim present que, a més, hi ha una altra partida de 2,5 milions d'euros en assistència tècnica a les inversions, la qual ha pujat moltíssim, ha passat d'1,8 a 2,5 milions d'euros. Per tant, parlem de 5 milions d'euros en estudis, la qual cosa creim desproporcionada i ens agradaria que ens explicàs.

I ja per acabar, dir que del Consorci de Transports doncs hi ha una continuïtat amb la feina iniciada, tant en la integració tarifària, com en el Portal de Transports o en l'obtenció en temps real d'informació de la flota de vehicles, que evidentment compartim. Crec que la targeta única, la seva materialització, amb l'abaratiment del transport públic que conduirà és molt important, serà una passa molt important dins el transport públic per carretera. De totes formes, dels 25 milions d'euros d'integració tarifària, uns 15 es recuperaran, però la resta és inversió de la conselleria; m'agradaria saber quina està prevista per a l'EMT, quina part si saben ja que està prevista d'aquests 25 milions d'euros per compensar l'EMT.

I en definitiva, i per acabar, amb SITIBSA, hi ha bàsicament una davallada d'inversions en capítol 6. En capítol 6, en concret, passam d'1 milió d'euros que hi havia, 1.040.000 a 800.000, i d'aquests 800.000, 250.000, a més, són per a treballadors, per a personal laboral, el qual es computa com a capítol 6, en què nosaltres no hi estam d'acord. I per tant, no compartim aquesta davallada en inversió per part de l'empresa pública SITIBSA.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Recordar-li que ha utilitzat quasi quatre minuts més del temps establert, però bé.

Té la paraula el conseller, per contestar.

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

Sí, moltes gràcies. Bé, contestant algunes de les coses, que evidentment n'hi ha tantes que no crec que tenguem temps, almenys material, d'anar contestant tot això, però bé.

Anem al que sembla més important, en primer lloc al Sr. Mayans, qui em plantejava tota una sèrie de qüestions concretament de Formentera i dels convenis amb els consells. El convenis amb els consells, com veu, una previsió, com bé ha dit vostè, de 760.000 euros, la qual cosa es tracta de continuar, bé continuar, és a dir, el de Menorca fer-lo viable, perquè fins a aquest moment saben vostès que a Menorca no varen pagar cap tipus de doblers del conveni, per tant està prevista enguany

una inversió de 358.000 euros, aproximadament. I després, del conveni amb Eivissa i Formentera, el qual va junt, una quantitat de 301.444 euros.

Això suposa, després hi ha una partida, de tal manera que pot suposar, perquè evidentment algunes de les coses intentam millorar-les, un augment del 15% en aquests pressuposts amb els consells.

Tot i així, estic molt d'acord amb la Sra. Suárez i també amb els diputats d'Eivissa que aquestes partides als consells s'hauran de mirar de millorar en el transcurs d'aquesta legislatura, perquè és cert que, tot i que tenen les transferències, s'haurà de fer un esforç en aquest sentit i també, evidentment, quantificar tota una sèrie d'inversions per intentar-les incloure en el conveni que es pensa fer amb Madrid, el qual també ha sortit a algunes de les seves intervencions, que no hauria de ser just un conveni de tren, ferroviari, perquè si no passaria que, evidentment, les illes de Menorca, Eivissa i Formentera no tendrien inversions en transport. Per tant, com ha dit, crec jo, el president repetides vegades, aquí anam a fer amb Madrid un conveni de transports i per tant hi inclouríem tota una sèrie d'inversions que m'imagín que els consells insulars ja tenen previstes i que aviat podrem quantificar, quan es faci el conveni.

Pel que fa al Sr. Melià i al Sr. Llauger, senzillament estic totalment d'acord amb les seves preocupacions pel transport públic i crec que, més o menys, amb aquests pressuposts, com a primer any, evidentment, apunten cap aquí. Jo destacaria sobretot l'impuls que es fa en el transport públic respecte de la integració tarifària, la qual cosa afecta tots els modes, tant el bus, com el tren, com el metro, com els bus llançadora, això sí que serà un increment considerable, ja he dit que és de 9,4 milions d'euros. Per tant, és una voluntat d'inversió del Govern important i això durà un abaratiment de les tarifes viable i que, a més a més, els ciutadans ho podran notar molt bé. Per tant, això és un poquet la idea aquesta que del transport públic, efectivament, no just se n'ha de parlar sinó que s'han de posar doblers damunt la taula.

I després la inversió ferroviària, la qual, efectivament, és de 61 milions d'euros i que suposa un increment important.

Pel que fa a la Sra. Cabrer, bé, vostè m'ha plantejat moltíssimes coses, anem a veure un poquet; en primer lloc, el que diria, la filosofia precisament de fragmentar les conselleries i dividir-les no és ni molt menys perquè les persones que estiguin al capdavant hagin de fer menys feina, tot el contrari; és a dir, si la intenció és -i ho he dit abans- que aquest govern té molt d'interès en l'habitatge, com sap vostè, té molt d'interès en l'ordenació territorial, a fer un canvi de filosofia territorial i també, sobretot, en el transport públic, precisament el que hem fet ha estat dividir aquestes conselleries i això el que fa és donar més importància a aquestes conselleries, i també una nova direcció general, que és la Direcció General de Transport Aeri i Marítim, però sobretot de transport aeri, precisament per donar-li més importància. Per tant, aquesta fragmentació jo no li veig aquest caire que diu vostè, tot el contrari, es tracta de donar-li un impuls i, per exemple, amb el transport aeri, el qual és estratègic per a les Illes Balears, i supòs que en això estarà d'acord amb mi, es tracta, en lloc de no tenir cap unitat

administrativa i de no comptar amb cap persona que es dedicàs concretament a això, excepte algunes partides o algunes persones que feia una persona contractada per la conselleria, crec que és molt millor, ja que estam totalment d'acord, esper, que és estratègic per a les Illes Balears, donar-li una unitat administrativa precisament a això. Per tant, crec que la crítica, crec quasi quasi que li tornaria.

Les partides d'1,5 milions d'euros per a inversió immaterial bàsicament estan fetes per poder fer en el primer any de legislatura tota una sèrie d'estudis, precisament en qüestions de temes de mobilitat no motoritzada, de mobilitat en qüestió de transport sostenible, etcètera; que precisament per aquí crec que és una de les coses a què la conselleria ha de donar un impuls, el qual sembla que abans no existia.

I pel que fa a la manca de convenis de Madrid o amb el Govern de l'Estat i que no estan inclosos, evidentment no estan inclosos perquè aquests convenis ni tan sols estan fets. És una cosa que, com ha anunciat el president repetides vegades, es farà abans de primavera i que, per tant, hem d'esperar, efectivament, a veure quin tipus de conveni es fa. Tot i manifestar una altra vegada i recalcar que aquests convenis no haurien de ser just per a ferrocarril, sinó de transport en general i per a totes les Illes Balears.

Els carrils bici, sap vostè que nosaltres no tenim ara competències en qüestió de carreteres, per tant aquí és una cosa que, en tot cas, el que hem de fer són col·laboracions amb les administracions que puguin dur a terme aquest tipus d'activitats, i per tant, evidentment, hi col·laborarem. El que sí fem, tota una sèrie de projectes tenim, el que passa és que no estan concretats, per exemple de la implantació de *bicing*, per exemple parlam ja amb la Universitat per intentar fer un projecte allà i també, el Sr. Mayans ja se n'ha anat, però m'havia demanat també concrecions d'això, per al parc natural de Formentera, en què dins el propi parc natural volem fer un sistema d'aquest tipus i nosaltres estàvem estudiant a veure si es pot connectar amb la població més propera.

Pel que fa a SITIBSA, perdó, respecte del que comentava vostè de les desclassificacions urbanístiques, aquí no pot haver-hi cap partida de desclassificacions urbanístiques perquè, per començar, no he dit jo quines desclassificacions urbanístiques, que més que desclassificacions, serien requalificacions, i que això serà qüestió del tema de la llei que pugui sortir, però que no estan especificats els llocs, per tant no aniré a concretar cap tipus de lloc. Tot i que crec que aquestes quanties per poder fer indemnitzacions, en principi no faran falta.

Després, més coses, SFM em comenta vostè les pujades d'altres anys. Miri, amb SFM el que he de fer, com a primer any, és la comparació respecte de l'exercici anterior; evidentment, si anam a veure altres anys, doncs hauríem d'anar a veure mitjanes i no es preocupi vostè que, després de quatre anys, també podrem fer les mitjanes amb el que faci falta.

Les inversions d'Inca-Enllaç, que em diu vostè que tenen un retard; sí, efectivament, tenen un retard, un retard molt relatiu perquè amb 140 dies de govern aquest retard evidentment és molt relatiu, però el que sí efectivament té un retard és que vostès, crec que a la legislatura passada, varen plantejar aquest mateix projecte, i a més el raonaven vostès per una qüestió de seguretat i per una qüestió d'importància de comunicacions i per poder tenir freqüències, amb la qual cosa estic totalment d'acord; però crec que des del 2004 vostès el tenien plantejat, per tant el retard crec que seria molt més gros i per ventura l'haurien de contestar vostès a la legislatura passada.

Les fases del projecte del tren, concretament dir-los, vol saber exactament el corredor per on va i quin tipus, això no li puc dir perquè la redacció dels projectes encara no està feta, tot i que la tendrem relativament aviat. I els doblers que es posen aquí, en els diferents corredors, són doblers que es fan per als estudis i per a l'elaboració, precisament, i la redacció dels projectes.

Pel que fa a l'EMT en el Consorci de Transports, no està, tot i que vostès la pressupostaven, com l'EMT en principi no està dins el Consorci de Transports no l'hem pressupostat i en principi quan hi hagi d'haver aquesta incorporació ja ho tractaríem això.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Per un torn de rèplica, Sra. Mayans.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Sra. Suárez, crec, Sr. President, de moment, tot arribarà, però no sé.

(Algunes rialles)

EL SR. PRESIDENT:

Perdoni, perdoni.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Això de compartir grup és que pot suposar coses impensables.

(Més rialles)

EL SR. PRESIDENT:

Perdonin, perdoni la confusió, el Sr. Mayans m'ha comunicat que tenia Junta de Portaveus i com que també és del Grup Mixt i l'he vista a vostè ..., perdoni.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Està vostè perdonat i un poc d'humor també està bé en aquestes comissions.

Bé, simplement dues qüestions molt breus: en primer lloc, agrair la predisposició del conseller en relació amb potenciar i afavorir aquest transport públic a totes les Illes, amb el seu suport a les illes que no tindrem conveni ferroviari.

I en segon lloc, com que, quan parlava de mobilitat l'única observació que vaig fer va ser justament aquesta crítica, no vull deixar passar l'ocasió per donar el suport absolut a la nova mobilitat que està impulsant aquest govern. Ja ho hem dit en altres ocasions i torn a dir-ho, nosaltres esperam que aquesta legislatura sigui realment la del transport públic envers la legislatura de les autovies que vam patir amb el Partit Popular.

Simplement això, gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Sr. Llauger? Sr. Ribalaiga? Sra. Cabrer?

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Sr. Conseller agraeisc els seus aclariments, encara que n'hi ha alguns que han quedat damunt la taula i en els quals tornaré incidir. Ha de comprendre que des del Grup Popular no ens convencen les seves raons d'augment d'alts càrrecs, que ja he dit que, a part de duplicació de consellers, secretaris generals tècnics, caps d'UGE, etcètera, que comporta més conselleries, la qual cosa és una facultat del president òbviament, no comportaria que, a més, duplicassin a les empreses públiques que no els ha passat res més, que és el que no entenem; doble a SFM, doble al Consorci de Transports, una coordinadora, etcètera. El mateix, no tant que hi hagi o no Direcció General de Transport Aeri, com que una s'hagi dividit en tres, una que es divideixi en tres doncs ja és massa l'escassa importància de competències que arriba a tenir i més quan, de moment, la traducció en transport aeri pareix que és una pujada de tarifes, *no a la cogestió aeroportuària, no a la declaració de servició públic con la península*; ha d'entendre que els objectius i els estudis, quan estava tot fet, doncs no ens agrada, ens agrada més la tarifa de 27,5 euros i evidentment que el model de declaració amb la península i el model de cogestió estiguessin ja implantats.

Per això, tampoc no compartim la justificació de la inversió immaterial que vostè mateix no ha pogut justificar, sinó dir generalitats i que amaga realment més despesa corrent. Vostè té més del que tenia tota l'antiga Conselleria d'Obres Públiques.

Ens diu que en carril bici no té competències, però que sí hi haurà col·laboracions econòmiques. Evidentment vostè està obligat pel Pla de vials no motoritzats, però no trobam la partida de convenis amb els consells insulars o amb els ajuntaments per fer aquest carril bici; el problema és que ens agradaria saber on és la inversió per complir amb el Pla de vials

no motoritzats i continuar amb una línia i amb unes inversions que ja estan fetes i que són de molta utilitat per a aquests ciutadans que utilitzen aquests vehicles no motoritzats.

Desclassificacions urbanístiques, que ens diguin que no faran falta, que seran reclassificacions, requalificacions. Requalificacions les fa el Sr. Carbonero, això ja ho sabem, requalificar rústic, vostè desclassifica. Diu que no ho ha dit però ha sortit a tots els mitjans de comunicació, una a una, les urbanitzacions; però no sabem, doncs, qui ho ha dit, ho haurà dit qualcú del Govern, supòs jo, per tant la responsabilitat solidària i en aquest sentit és una irresponsabilitat que avui per avui els promotors puguin estar demanant llicències, fent tràmits per consolidar més drets indemnitzatoris. Si és desclassificació urbanística hi ha dret a indemnització, sinó és que és fum la seva llei, o és fum o hi ha dret a indemnitzacions. I vostès duen la partida d'indemnitzacions per desclassificació de sòl urbanitzable, però hi posen 6 euros. Evidentment, jo crec que vostès tenen, no ens digui que no hi ha una partida, perquè una partida hi és evidentment, per tant és previsible, però el que no entenem és que vostès no tinguin avaluats econòmicament els costos de la llei.

Jo crec que evidentment, doncs és molt guapo desclassificar, però s'ha de saber també el cost que hi haurà en aquest sentit. Per tant, pareix que del que l'acusaven els seus socis de govern d'improvisació, doncs per ventura és així, per ventura és així; perquè evidentment tots els expedients que es varen pagar per la primera llei de desclassificacions varen moltíssims dins la Conselleria, dins la Direcció General d'Ordenació del Territori, varen ser moltíssims, alguns d'acord amb l'administració com ha existit i alguns després amb sentència judicial, però evidentment els costos econòmics són elevats i nosaltres creim que hi hauria d'haver, primer, l'avaluació del que costarà aquesta llei per als ciutadans de les Illes Balears, perquè crec que tenim dret a saber-ho dins aquest Parlament; i en segon lloc, doncs que hi hagi una partida adient, precisament ja que es vol donar aquesta passa, per indemnitzar i perquè si no, evidentment, anirà a càrrec d'altres llocs de l'administració i per tant els pressuposts no estan ben formulats i no estan ben materialitzats en aquest sentit. Si parlem d'una de les activitats que diu més important, que és ara per ara el tema d'actualitat, i que no hi hagi aquesta previsió, doncs nosaltres creim que evidentment és una improvisació i que els pressuposts no estan ben elaborats.

Del tema Inca-Enllaç, en què vostè, com sempre, fa oposició a l'oposició, no som jo qui diu que havia de començar en el 2007, són vostès; la memòria d'SFM del pressupost, diu: "Sobre les inversions per a l'any 2008 per a l'ampliació de les línies ferroviàries existents, el present pressupost contempla una part del desdoblament de la via entre l'estació Inca i la de s'Enllaç. Aquesta obra, el començament de la qual, com a primera inversió de l'actual direcció, està prevista per al darrer trimestre del 2007, serà una millora molt important els corredors Inca-s'Enllaç, s'Enllaç-sa Pobla i s'Enllaç-Manacor". Per tant, em pot culpar de la seva memòria pressupostària, però jo no l'he feta, és vostè que du aquesta memòria i jo és la documentació que tenc, que, evidentment, aquesta obra vostès tenien prevista començar-la aquest trimestre i jo li he demanat, ni tan sols hi ha l'expedient administratiu en marxa, ni informació pública, etcètera. I tampoc no sabem si inclou el

soterrament del tren a Inca, perquè crec que s'hauria de tenir aquesta previsió de fer el soterrament del tren a Inca i aquest projecte hauria de tenir aquesta previsió, més que res perquè després ens trobam, precisament, que amb el tren de Manacor tenim via única, que no està electrificat i que, evidentment, pareix que vostès volen fer una continuació del tren fins a Cala Rajada, la qual implicarà un transbord que és molt poc competitiu en una política de transport públic.

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Cabrer, ha esgotat el temps.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Ja acab, només dues coses. Del manteniment del tren no m'ha contestat; hi havia 2,8 milions d'euros en seguretat, 1,9 milions d'euros al manteniment dels corredors ferroviaris, precisament va ser una inversió molt important que nosaltres vàrem posar en marxa, perquè volíem un manteniment a nivell d'AVE, i 9 milions d'euros per al material mòbil. I aquesta partida que és molt elevada, 2,8 milions d'euros, ha desaparegut, i crec que és un greu perjudici en seguretat, si és que és cert. Per tant, ens agradaria que ens ho especificàs.

No ens ha dit res dels estudis, de l'augment de 2,5 milions d'euros per a un estudi d'un tramvia a Palma creim que és excessiu. I la pujada de l'assistència tècnica a les inversions, la qual puja quasi un terç, 10,8 milions d'euros a 2,5 i que ens agradaria que ens explicàs aquesta pujada.

No ens ha concretat quins passos a nivell volen suprimir, concretar la inversió de 2,5 milions d'euros. Suprimiran el de Petra l'any que ve? El pas a nivell que es va crear nou amb el tren de Manacor?

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

I tampoc no m'ha concretat la davallada d'inversió a SITIBSA.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Sr. Conseller té la paraula.

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

Sí, moltes gràcies. Bé, tornar insistir Sra. Cabrer en la importància que aquest govern dóna a la divisió de les conselleries, crec que tanmateix vostè i jo no ens posarem d'acord en això. Jo continuo mantenint que quan un govern vol fer qualque cosa ha de tenir la unitat administrativa adequada per tenir-la i, que jo sàpiga, no hem fet cap tipus, per cert, com diu vostè, de duplicar càrrecs; nosaltres tenim exactament els mateixos càrrecs que pugui haver-hi a la darrera legislatura,

però si vostè opina que no és la seva opinió, la meua és que tenim exactament el mateix. A l'SFM ben igual, el que passa és que si hem posat, per cert, no tenim dos gerents a SFM, tenim un gerent i un subgerent, però la qualificació que donam nosaltres a les persones, evidentment és una cosa que a nosaltres ens ha paregut millor aquesta que no una altra; vostès tenien una sèrie d'assessors, etcètera, i nosaltres ho hem organitzat d'aquesta manera. Les persones són exactament les mateixes, fins i tot menys.

Pel que fa a les desclassificacions, no, jo li he volgut precisar que una persona com vostè que ha duit ordenació territorial, vostè sap que desclassificar vol dir una cosa i el que fem, en tot cas, amb aquesta llei, que evidentment es diu desclassificar i entenc que a nivell mediàtic s'hagi de dir així, però és una reclassificació; és a dir, la proposta que tenim nosaltres és que algunes de les àrees que nosaltres en principi estam estudiant, i ja veurem quines són, que s'han de protegir perquè no es pugui fer un creixement, doncs això es tracta de reclassificar-les a través de fer-les ANEI o ARIP i per tant una extensió d'aquesta figura. Més que res era una precisió que, supòs vostè que coneix el tema, la pot admetre perfectament.

Pel que fa a la irresponsabilitat, miri, ja parlarem del que diu la llei quan surti la llei, per tant no em faci parlar abans de la llei quan tenc dit a molta gent, periodistes i premsa, que evidentment tothom ho vol saber, no pretindrà vostè que aquí li digui els llocs que s'han de reclassificar o desclassificar, com diu, i per tant les indemnitzacions evidentment, si és que n'hi ha, perquè això vostè sap que, segons la jurisprudència que hi ha hagut fins ara això dependrà molt dels drets que tenien els constructors o qui havia de fer la urbanització, i per tant això s'ha de veure en tot cas. Per tant, no tenim per què tenir-les en compte per ara.

La llei de mesures urgents no és fum, li puc assegurar que no és fum i, si no, ja ho veurà, es tracta que tenguí una miqueta de paciència i veurà les zones en què feim aquesta classificació o aquesta reclassificació o desclassificació, si li vol dir vostè així; i també tota una sèrie d'actuacions que trobam nosaltres que són urgents, com per exemple llevar l'urbanisme a la carta que varen fer vostès a la passada legislatura, crec jo que reproable políticament, i que, per tant, necessita una certa urgència per poder-ho anul·lar o tirar-ho enrera. I a més a més, després, alguns dels acords de govern que tenim presents i que per tant ja trauríem en aquesta llei.

El projecte de l'estació de s'Enllaç, no figura el soterrament d'Inca entre d'altres coses perquè el soterrament d'Inca s'ha de fer un estudi i un projecte a veure si és viable, això per començar. I això sí que ens comprometem a fer-ho enguany; aquest estudi es farà a veure aquesta viabilitat, perquè d'aquest estudi no hi havia res, a part de quatre idees. Per tant, el primer que s'ha de fer és això. I el que no podem endarrerir més, així com es va fer l'altra legislatura, i no es tracta de fer d'oposició a l'oposició, sinó senzillament dir que fa quatre anys que es parlava d'això i nosaltres ho durem a terme, i que, per tant, amb cent i escaig dies que tenim, no crec que es pugui dir un retard, el que sí farem és fer aquesta actuació perquè és molt important i és molt important per una qüestió de seguretat, però també per poder augmentar les freqüències i per poder augmentar en principi l'operativitat.

Pel que fa a aquestes inversions de tren que vostè em demana, supòs que es refereix a això, de la potenciació de millores i de serveis, que he dit que era de 32 milions d'euros, en qüestió de seguretat hi ha 13,9 milions d'euros, els quals van destinats de la següent manera: la rehabilitació de passos a nivell, hi ha 150.000 euros; de l'automatització de passos a nivell, hi ha 75.000 euros; de la supressió de passos a nivell, hi ha 2.745.000 euros. Això suposa respecte de l'any passat un augment del 38,07%.

I després, com a serveis, tenim la rehabilitat integral d'estacions i abaixadors, en què hi ha 1.500.000 euros. Després, del desdoblament de corredors Inca-s'Enllaç hi ha aquests 16.500.000 euros del projecte Inca-Enllaç. I així aniríem seguint, la resta crec que ja li he comentat.

Pel que fa al tramvia, nosaltres hem pressupostat 2,5 milions, perquè aquí hi ha, efectivament, els estudis, però no just els estudis, també hi ha la redacció del projecte i les primeres passes en aquest sentit. Per tant, no és just fer un estudi sinó que es farà ja la redacció del projecte aquest mateix any.

I crec que ja no em deix res més. El que sí m'agradaria destacar, com a pressuposts, si em permet el president, és que aquesta Conselleria de Mobilitat, bàsicament dues idees molt clares i és que hi ha un impuls efectiu i decidit al transport públic, per impulsar els autocars, el tren, el metro, els busllançadores; això es farà amb el sistema d'integració tarifària, el qual crec que aviat podrem anunciar exactament els preus, perquè ens passarà per la comissió de preus i les mesures concretes que es faran. Aquí hi ha una injecció de gairebé 10 milions d'euros del Govern. I després una inversió ferroviària la qual és bastant notòria, de 61,5 milions d'euros; és un increment de més del 60% respecte del que passava a l'anterior exercici, i que hi ha una transferència que es pot veure en els pressuposts ben clara, de transferència del Govern, a través de la nostra conselleria, a Serveis Ferroviaris, per una inversió directa de 22,5 milions d'euros. I que això respon, evidentment, a les idees del Govern de voler promoure i impulsar tot el sistema de tren i el sistema de transport públic.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT.

Gràcies, Sr. Conseller. I una vegada acabada l'exposició i el debat dels pressuposts de la Conselleria de Mobilitat, queda només agrair la presència del conseller i dels seus acompanyants. S'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS