



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

V legislatura

Any 2003

Núm. 49

Presidència de l'Honorable Sra. Catalina Mercè Amer i Riera

Sessió celebrada dia 5 de març del 2003

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PREGUNTES:

- 1) **RGE núm. 264/03**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella. 738
 - 2) **RGE núm. 265/03**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella. 739
 - 3) **RGE núm. 266/03**, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella. 741
 - 4) **RGE núm. 372/03**, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a grau de complexitat del projecte modificat del tren al seu pas per Petra. 743
 - 5) **RGE núm. 373/03**, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a perjudicis socials derivats del nou traçat del tren al seu pas per Petra. 746
-

6) RGE núm. 374/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a canvi de criteri del conseller en relació amb el traçat del tren de Petra. 747

7) RGE núm. 375/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a justificació de l'interès general en relació amb la modificació del traçat del tren al seu pas per Petra. 749

8) RGE núm. 376/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compra de terrenys vora la via del tren de Petra. 750

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores i senyors diputats. Benvingut Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports. Començarem amb l'únic punt de l'ordre del dia, però abans passarem a demanar si es produeixen substitucions.

LA SRA. CAPÓ I ABRINES:

Sí, Sra. Presidenta, Margalida Capó substitueix el Sr. Marí Calbet.

LA SRA. PRESIDENTA:

No hi ha més substitucions. Per tant, començarem aquesta sessió d'avui amb el debat de l'ordre del dia relatiu a les preguntes RGE núm. 264, 265, 266, 372, 373, 374, 375 i 376. Assisteix l'Hble. Conseller d'Obres Públiques Sr. Francesc Quetglas, acompanyat pel Director General de Transports el Sr. Rodríguez.

1) Pregunta RGE núm. 264/03, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella.

Per formular la primera pregunta, la 264, relativa a l'estació d'autobusos de Ciutadella intervé l'autor de la mateixa el Sr. Huguet del Grup Parlamentari Popular té la paraula.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bones tardes senyores diputades i senyors diputats. Sr. Conseller, benvingut i també bones tardes, igualment al seu director general que ens acompanya. El motiu de la pregunta són notícies dels mitjans de comunicació, és a dir, nosaltres i em referesc al grup de diputats o de consellers del Partit Popular, no hem tengut cap comunicació oficial respecte d'allò que demanam, sí que coneixem dins allò que és el projecte en matèria de transports subscrits pels partits que varen firmar el pacte de Govern, el compromís d'elaborar i aprovar un pla de transports que contempli simultàniament les distintes modalitats de carretera, ferrocarril, transport amb vehicle privat, etcètera.

Coneixem també la documentació que té divulgada mitjançant les pàgines web de la conselleria, n'hi ha una referida a l'estació d'autobusos que parla de l'objecte del projecte, etcètera, referida a Maó. Una altre que parla d'un pla de transports de les Illes Balears cap a un servei públic de futur amb la presentació de més transport públic més a prop, referit a les illes d'Eivissa i Formentera. I als mitjans de comunicació vàrem poder llegir que planificaven o proposaven una terminal amb una inversió de 500.000 euros a Ciutadella. Ens agradaria un poc encaixar dins aquesta visió, o compromís, o objectiu polític del Pla de transports la situació d'aquesta terminal de Ciutadella i d'on surt que hagi de ser, açò una terminal enlloc d'una estació.

En definitiva Sr. Conseller quins són els motius pels quals el Govern considera que Ciutadella resulta suficient d'una inversió de 500.000 euros per a una terminal enlloc d'una estació d'autobusos.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula l'Hble. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports el Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Bones tardes, gràcies per les seves paraules de benvinguda. Sr. Diputat, en relació a la seva pregunta, lògicament la resposta és una mica òbvia. El Govern no ha fet altra cosa més que fer seva la proposta que els tècnics que han elaborat el Pla de transports han fet. Aleshores raons dels estudis previs que són estudis de mobilitat, estudis de necessitat, estudis de demanda present i futura de mitjans de transport públic, aconsellen una instal·lació del tipus de la recomanada a una estació terminal d'autobusos a Ciutadella. Fins i tot, la quantitat programada és exactament la que proposen i han fet els tècnics que han elaborat el Pla de transports, que per cert, jo crec que és d'una excel·lent qualitat perquè de moment totes les coses que s'estan fent a l'empara de les previsions d'aquest pla, realment estan funcionant molt bé i responen a una diagnosi molt

encertada, en el meu judici, de la realitat. Per tant, nosaltres tenim un elevat grau de confiança en les propostes dels tècnics del Pla de transports i aquesta és la raó per la qual hem fet nostra aquesta proposta.

Després hi ha més preguntes sobre ubicació i aquest tipus de coses i ja..., però en definitiva es tracta d'això. Hem fet nostra la proposta que està elaborada pels tècnics en el propi Pla de transports. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica Sr. Huguet té vostè la paraula.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies. Sr. Conseller, jo ho he entès, fins i tot li puc dir que ho comprenc, que vostès han feta seva la proposta dels tècnics, és a dir, que aquesta és una solució tècnica que políticament s'assumeix, ara l'instrument d'assumpció de la proposta dels tècnics sembla que no hauria de ser només la decisió dels responsable de la conselleria respecte de la inversió, sinó que hauria de ser la formalització del Pla de transports, de tal manera que no es pugui produir, o que si es produeix allò que s'ha produït en aquest cas, que són discrepàncies sobre la ubicació, després en parlarem més extensament, una certa confrontació social respecte de si basta o no basta. Tampoc podem analitzar de quina manera els tècnics han tengut en compte la necessitat de Ciutadella de tenir present el trànsit marítim o no i el destí i origen interior del trànsit que ve...

És a dir, la meua pregunta jo la faria extensa Sr. Conseller, a veure si està d'acord o no respecte que la solució que proposen els tècnics ha de ser confrontada i en tot cas no basta que la materialitzi vostè com a autoritat màxima de la conselleria, sinó que hauria de ser el Pla territorial que és alguna cosa més que una decisió d'un conseller, perquè hi ha una important participació ciutadana, hi ha un decret, hi ha tot un procediment. Jo no sé què opina vostè, però jo ho veig així Sr. Conseller.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. En torn de contrarèplica intervé el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Be, miri jo en relació a la qüestió de l'estat de tramitació del Pla de transports, el Pla de transports com vostè sap no està aprovat, no pot estar aprovat entre altres coses perquè les Directrius d'Ordenació Territorial marquen un marc molt estricte d'aprovació d'un Pla de transport que fa referència a tots els àmbits de transport i un pla de coordinació entre ells i això fa que l'elaboració, la redacció i l'aprovació siguin molt complexa perquè hem de tenir tots els elements de

transport marítim, aeri, terrestre, ferrocarril, transport no motoritzat, etcètera i després fer una coordinació. Això és allò que ens obliguen les Directrius d'Ordenació Territorial i clar allò que des de la conselleria varem prendre la decisió de fer és que el Pla de transport per carretera que és allà on diguéssim les deficiències prèvies eren més acusades, era anar anticipant aquelles qüestions que el Pla de transport anava descobrint com a necessàries a compte, fins i tot, de la seva aplicació.

Per tant, una situació així lògicament totes aquestes feines anticipades s'han de fer amb el màxim consens de les institucions implicades i jo li puc dir, crec que és així, no hi hagut cap problema ni amb l'Ajuntament de Ciutadella, ni amb el Consell Insular de Menorca en relació que el Pla territorial ha assumit les propostes del Pla de transports i estan incorporades i totes les qüestions relatives a la ubicació i a les característiques de la terminal d'autobusos de Ciutadella han estat consensuades amb l'ajuntament. Per tant, no crec que hi hagi cap mena de conflicte institucional entre la conselleria, el Consell Insular de Menorca i l'ajuntament en relació a aquestes qüestions.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller.

2) Pregunta RGE núm. 265/03, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintès, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella.

Per formular la pregunta RGE núm. 265, relativa a l'estació d'autobusos de Ciutadella té la paraula el Sr. Huguet portaveu del Grup Parlamentari Popular i autor de la mateixa.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé Sr. Conseller, no podem evitar enllaçar d'allò que hem parlat fins ara i allò que li he de demanar a continuació. La meua opinió és que la complexitat d'un pla de transports, és a dir, aquesta relació entre el trànsit marítim, el trànsit terrestre i el trànsit aeri, que són bàsicament els tres models o tipus de transport que s'interconnexionen damunt el territori de qualsevol de les nostres illes. La complexitat, repetesc, no ve donada per allò que diguin les Directrius, és obvi que aquesta és una situació real, física que tenen els ciutadans quan s'han de moure d'un lloc cap a un altre, sobretot entre les illes, sigui per la mar, o sigui per aviació o sigui per terra.

Per tant, que la planificació de les infraestructures que han de donar servei als ciutadans tendran la complexitat de combinar aquests trànsits, independentment que ho diguessin o no la Llei de Directrius. Almanco aquesta és la meua opinió i açò té a veure amb la següent pregunta que és la que formul, quants d'usuaris procedents del trànsit regular marítim del port de Ciutadella, naturalment, quants de les línies regulars d'aquella població, o de les discrecionals entre aquesta ciutat de Ciutadella a les seves urbanitzacions o la resta de les

destinacions contemplen els estudis, no sé si del Govern que és allò que vaig escriure, o dels tècnics a qui vostè s'ha referit per considerar que Ciutadella resulta suficient una terminal d'autobusos? Jo encara que parlem de Pla de transports, Sr. Conseller vostè ho ha dit, jo no he volgut atacar aquesta qüestió, no podem parlar de pla perquè el pla no existeix, en tot cas existeixen estudis o treballs però el pla no existeix. És a dir, em sap greu que vostè em digui i em sap greu que el PTI ho recull amb aquestes mateixes paraules, que es farà allò que diu el Pla de transports perquè el Pla de transports formalment és un document inexistent. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports el Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. No tenc cap inconvenient en reconèixer-li que el Pla de transports no està aprovat, allò que sí li dic és que el Pla de transport terrestre està absolutament elaborat i si no fos perquè existeix l'obligació de què s'han d'aprovar tots els plans de transport en el seu conjunt, aquest ja podria estar aprovat, perquè ja està absolutament resolta aquesta qüestió. Però això no es tracta més que d'una qüestió formal.

Miri, jo no som un expert en estudis de transports. A mi la nota que em passen els serveis tècnics, em diuen que quan s'estudia aquest tipus d'instal·lacions no es fa un estudi en funció de la procedència de cada un dels passatgers, el càlcul es fa per uns altres sistemes a partir de l'evolució mitjana del trànsit, de l'evolució de la demanda, de previsions d'avaluació de demanda futura, etcètera. I aleshores aquestes són les projeccions i les perspectives que es fan i això és allò que determina un número esperat de passatgers, que en el cas de la terminal d'autobusos de Ciutadella és d'1.300.000 passatgers l'any i que no justifica una instal·lació més enllà d'una terminal. I això és bastant lògic perquè així com a Maó hi ha una atracció de trànsit de passatgers procedents de l'aeroport i la que es distribueix per tota l'illa, a Ciutadella és diguéssim una estació que recull el trànsit procedent de Maó i de les urbanitzacions dels voltants de Ciutadella, més un servei a la demanda, incloent el trànsit generat per el propi port, perquè vostè sap que en el Pla de transports hi ha prevista també una terminal d'autobusos a l'estació marítima.

Per tant, el disseny que es fa contempla una interconnexió de caràcter global a Ciutadella i atès el número de passatgers i la funcionalitat de les instal·lacions és suficient una terminal d'autobusos de les característiques que el propi Pla de transports en els annexes descriu com a la tipologia adequada per a aquest tipus de trànsit, per a aquesta quantitat i qualitat de trànsit. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula el Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Manco expert som jo Sr. Conseller i per açò deman i per açò li faig preguntes amb la confiança que aquesta prospecció d'1.300.000 passatgers els tècnics ens diguessin com l'han feta, perquè no deu ser mitjançant una fórmula matemàtica d'alguna cosa que davalla del cel. És a dir, realment només s'han referit al trànsit de passatgers terrestres? És a dir, no s'ha tengut en compte el trànsit marítim que arriba a Ciutadella i que per tant, arriba el que ve per la mar en destinació cap a l'interior o les urbanitzacions i el que ve de l'interior i ha de sortir, naturalment també té unes necessitats.

Jo crec Sr. Conseller, som manco expert que vostè, però em sembla de sentit comú que hauríem de saber per conèixer aquesta magnitud quines són els previsions, o millor dit quines dades hi ha actualment per poder fer prospecció de futur, que sempre és difícil i si un no és profeta i la majoria no ho som, és molt difícil d'endevinar, però vaja el contar fins avui que és allò que dona resultats segurs semblava que seria una feina que els estudis tècnics per fer aquest Pla director sectorial terrestre, millor dit, aquesta part del Pla de transports que es refereix al transport terrestre hauria d'estar inclosa. Jo no sé si estic equivocat o no, però en qualsevol cas em costa molt, molt poder estimar que la prospecció li hem de donar credibilitat i és vàlida, si no sabem actualment quin és el trànsit que utilitza el transport públic per a les distintes modalitats que arriben a Ciutadella i sobretot, quines són les possibilitats.

És a dir, jo el que he llegit per exemple d'Eivissa, que es passarà d'un 5 a un 25% d'usuaris en transport públic, carai són xifres, a més a partir del 2006, vull dir són xifres realment molt ambicioses. Açò de Ciutadella ho poden dir? És a dir, estam en un 5, estam en un 10, a quin percentatge passarem, no ho sabem Sr. Conseller, no ho sabem perquè no ho tenim. És a dir, només tenim que serà una terminal, que no serà una estació, a Maó serà una estació perquè són 1.800.000 les previsions o les prospeccions. Aquí mig milió manco, però bé jo sé que avui dia hi ha més passatgers marítims a Ciutadella, entrades i sortides, que a Maó per exemple i açò no pot influir en les necessitats, no només de si ha de ser una terminal o una estació o fins i tot de la ubicació? Són preguntes que li agrairia vostè que és més expert que jo, encara que s'ha declarat també inexpert, ens ho digui. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Ja en torn de contrarèplica té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports el Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Miri, jo tenc por de no haver-me explicat suficientment bé. Allò que jo li volia dir era que els estudis de prospectiva, d'allò que manegen els tècnics que fan

les previsions d'evolució, no utilitzen una sistemàtica d'origen, destí de passatgers i jo no em sent capaç de discutir tècnicament si això és correcte o no, vull dir si els passatgers vénen d'una urbanització o els passatgers vénen del port, o utilitzen uns altres tipus d'elements com són l'evolució mitjana de les IMD a partir d'estacions d'aforament i d'estudis d'aforaments concrets que es fan. El nombre de passatgers existents i l'evolució dels darrers anys esperant el transport públic. El fet que la pròpia incidència del Pla de transports pugui tenir en la generació de passatgers, no hem d'oblidar que segons el Pla de transports a Menorca la línia Maó- Ciutadella passarà de 6 freqüències diàries a 15. Aquest fet és un fet generador de demanda, generador de passatgers.

I naturalment quina serà l'evolució de la taxa de creixement del transport públic en relació a l'evolució de la mobilitat general i tot això, lògicament, finalment es fa una previsió en gros, és a dir, no quedar curt amb les infraestructures en un termini que és el previst de 20 anys. Aquesta és la sistemàtica que s'ha utilitzat, no es fa una qüestió concreta d'origen- destí de passatgers. De totes maneres li voldria recordar que en el propi Pla de transports de Menorca l'estació existeix a l'estació marítima del port de Ciutadella una terminal d'autobusos específica també, per tant, aquests passatgers tenen una atenció específica i un punt específic de càrrega i descàrrega que no està lligat a la terminal central de Ciutadella.

En qualsevol cas em passen la nota de..., no estic segur d'entendre-ho, o sigui que m'estic més no dir-ho.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller.

3) Pregunta RGE núm. 266/03, de l'Hble. Diputat Sr. Cristòfol Huguet i Sintes, del Grup Parlamentari Popular, relativa a estació d'autobusos de Ciutadella.

Passam a la pregunta RGE núm. 266, relativa també a l'estació d'autobusos de Ciutadella. Per formular-la té la paraula el portaveu Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Conseller, jo tenc por que davant nosaltres no, però que quan acabem el seu director general el renyí, jo crec que el renyarà. La pregunta que jo li he de fer ara és quins estudis ha realitzat el Govern per decidir on construir una estació d'autobusos a Ciutadella. Vostè m'acaba de contestar fa un moment, encara que era d'una altra pregunta que l'estació d'autobusos prevista a l'estació marítima i l'estació o terminal central, no estaven relacionades. Jo estic molt enfora de tenir els coneixements del seu director general, bé està enregistrat, justament no ho podem sentir, però açò és allò que hem entès jo crec que tots, que no tenia relació la terminal de l'estació marítima amb l'estació central.

Açò són paraules que vostè ha dit fa un moment. Jo vull creure que s'ha equivocat i que açò és impossible, açò és impossible Sr. Conseller, perquè si tenim un Pla de transports i una planificació de la comunicació i d'allò que a tothom li agrada de dir quan parla d'aquestes coses d'intercanvi modal, és a dir, de passar del mode de transport marítim al mode de transport terrestre, és imprescindible, vaja em decebria profundament que en la distància que hi ha entre els Pins de Ciutadella i la zona de l'estació marítima que facin falta dues estacions o dues terminals, tal vegada la connexió amb una línia del port aquí on s'hagi de fer l'estació o la terminal de Ciutadella basti, no emporta atracar o conregar les dues, no ho sé, no ho sabré mentre no tenguem el Pla de transports per poder veure, analitzar i discutir.

Però Sr. Conseller, jo supòs que sí em podrà dir quins estudis ha realitzat els redactors o el propi Govern, vaja baix la responsabilitat del Govern per decidir com varen decidir que el punt millor de la terminal d'autobusos de Ciutadella era a la plaça dels Pins. Vostè sap, supòs en aquestes alçades, açò està demanat des del mes de gener, que el regidor que havia fet la proposta ja ha fet anques enrera, com diuen i la pressió dels ciutadans de Ciutadella els ha fet rectificar. En qualsevol cas serà útil poder saber la resposta de si hi ha estudis i per què es recomanava aquí i jo què sé, si tècnicament ha de ser aquí perquè els estudis ho recomanen com el millor lloc o realment hi ha la possibilitat de canviar-ho. I encara li vull afegir en relació a allò que vostè ha assenyalat que el fet que hi hagi més freqüències o més oferta genera més oferta o més demanda, més demanda en el sentit de més passatgers.

És cert, jo reconec que sense ser cap expert fa anys que a la meva feina vaig aprendre que per exemple les mercaderies és un trànsit captiu, en funció del nombre d'habitants hi ha un volum o un tonatge de trànsit de mercaderies aquí on sigui. En canvi el passatge no és un trànsit captiu sinó que com més oportunitats hi ha per poder utilitzar el transport públic, més passatgers hi ha. Per tant, aquesta és una raó de les que hem fan pensar quant a les xifres que hem dit abans, que Ciutadella que té un dels percentatges més alts de presència turística durant tota la temporada d'estiu o d'activitat turística. Insistesc en aquesta època perquè està molt acumulada dins les èpoques de bon temps hi ha una gran aflluència de passatger que ve per la mar i a més cada vegada hi ha més gent de l'interior de l'illa que va al port de Ciutadella per la comunicació, sobretot amb l'illa de Mallorca. Si aquesta opinió que hi ha que només seran 1.300.000 és la que limita l'oferta d'una estació o d'una terminal i no seria més recomanable que aquesta fos com més ampla millor per assegurar una major ocupació i un major trànsit de passatgers en línies regulars de transport terrestre. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. Per contestar té la paraula el Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. No miri, no és només el número de passatgers és la funcionalitat també del punt de l'intercanviador, de l'estació, o del terminal, el que determina les característiques que ha de tenir. Lògicament si ens trobam amb una instal·lació que per definició és redistribuïdora i concentradora de passatgers, requereix un tipus d'instal·lacions distinta d'una estació o d'un punt que sigui origen i destí exclusivament. O sigui que no només són el número de passatgers el que determina les característiques de la instal·lació, sinó la funcionalitat dins l'esquema de transport de l'illa que tenguí aquesta instal·lació. I clar la funcionalitat, lògicament, de l'estació de Maó no és la mateixa dins el Pla de transports de Menorca que la funcionalitat de la terminal de Ciutadella. Per tant, aquesta és la raó de la diferència.

La pregunta en definitiva ens demana sobre com hem decidit la ubicació de l'estació d'autobusos. Miri, vostè mateix ho ha dit, nosaltres aquest tema per la pròpia llei, la Llei de transports i per prudència política, és una qüestió que lògicament es fa d'acord amb l'ajuntament i la ubicació de les instal·lacions urbanes de transport, lògicament l'ajuntament hi té moltes coses a dir en relació a aquest tipus d'instal·lacions. Per tant, hi ha una sèrie de factors que han aconsellat la ubicació proposada. Primera, és la ubicació actual de la terminal d'autobusos, per tant, no significa un trasbals en relació a la situació existent. Segona, és un punt estratègic, cèntric i d'una facilitat d'accés. L'ajuntament ens va proposar, això és la veritat, dues alternatives, la plaça dels Pins o la plaça de Sant Pau. Al final es va decidir, d'acord amb l'ajuntament que la ubicació seria aquesta, seria la plaça dels Pins, que tampoc no significava una ruptura o un trasbals en relació a la situació actual.

És veritat que ha sorgit algun tipus de moviment veïnal, posant en dubte aquesta ubicació. Jo li puc dir que la conselleria està oberta a qualsevol tipus de reconsideració, de totes maneres la ubicació de Sant Pau, em comuniquen els tècnics, és més complicada, és més difícil per accedir-hi els autobusos, que obligaria a sacrificar una gran quantitat de places d'aparcament i que l'accés no seria tan còmode. Per tant, baix el punt de vista de la funcionalitat, la comoditat i la facilitat d'accés s'estimen més els tècnics la ubicació de la plaça dels Pins, que fins ara no havia tengut discussió. Però en qualsevol cas ja li dic, si hi ha un error pel qual s'hagi de procedir a un tipus de reconsideració perquè l'ajuntament reconsidera la seva postura, etcètera, nosaltres no en feim una qüestió de principis d'això, però en qualsevol cas en principi la conselleria efectivament s'estima més la ubicació proposada actual. De totes maneres estam oberts i tenim previst parlar amb les associacions de veïnats que estan en aquest moments plantejant una alternativa i una oposició a la ubicació proposada, i a veure si trobam una solució consensuada, però no crec que sigui un element d'extraordinària crispació. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica intervé el diputat Sr. Huguet.

EL SR. HUGUET I SINTES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Jo -aquesta és la meua darrera intervenció en aquesta qüestió- he d'arribar a conclusions com per exemple..., no sé molt bé, perquè l'excusa de les Directrius naturalment no té valor, estam en una situació encara no criticable per part de l'oposició, que és el que em toca en aquest moment, sinó d'incompliment del compromís que tenen vostès subscrit en el punt 3.4 del pacte: elaborar i aprovar un pla de transports que naturalment, quan ho van escriure, les Directrius estaven en vigor i deien el mateix que diuen ara, Sr. Conseller. Jo sé que vostè ni ho va firmar, ni era en aquell moment conseller, però és el seu compromís.

Per tant, en aquesta mancança d'execució o de compliment d'un compromís públic, he tingut i tenc la sensació, Sr. Conseller, que, a més, el tractament que es dona al problema de Ciutadella en matèria de fer l'estació d'autobusos del que es dona a Maó, no només és una qüestió de quantitat de passatgers des del punt de vista de prospecció, que és l'únic que hem sabut aquí, perquè no sabem els números ni les xifres reals perquè no me'ls ha pogut contestar, que era un dels temes que li demanàvem explícitament a una de les preguntes, sinó que també és una qüestió de funcionalitat. No ha sabut la resposta, Sr. Conseller, joestic fent el resum del que li he demanat i del que vostè m'ha contestat, i no m'ha sabut contestar açò, no ha sabut aquestes xifres, òbviament. Però és que, a més, quant a la funcionalitat, Sr. Conseller, li insistesc que, encara que Ciutadella estigui més concentrada en època turística, hi ha una necessitat d'atenció funcional respecte de les urbanitzacions, respecte d'un trànsit portuari i respecte d'una comunicació cap a l'interior de l'illa, tant en un sentit com en un altre, tan gran com pugui tenir Maó, que a més a Maó vostès li donen un edifici, una capacitat d'habitatge, uns serveis, que d'aquí ni tan sols no en parlen.

Jo crec, no vostès, sinó el Pla de transports ha de tractar els ciutadans amb equitat, i l'equitat es veu en els projectes i el contingut també que siguin similars. Són a temps a definir un bon espai, a millorar aquestes propostes i que els ciutadans que han de transitar des d'una terminal o des d'una estació a un lloc i a l'altre del cap de ponent i de llevant de l'illa de Menorca, tenguin un tractament similar, que no siguin les afinitats i simpaties polítiques les que facin actuar o incorporar solucions d'una manera jo diria més benèvola a un cap que a l'altre.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Huguet. En torn de contrarèplica té la paraula el conseller Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Sr. Huguet, en to amable li diré que jo comprenc que per a vostè és difícil trobar arguments per fer una línia d'oposició a un pla de transports que està canviant el panorama del transport a les Illes Balears, que està introduint

un element de donar una importància que durant 16 anys de govern del Partit Popular no va tenir mai el transport públic, i que realment està aconseguint fer un eix fonamental de l'acció de govern la revalorització del transport públic, i comprenc que davant aquesta situació a vostè li és difícil trobar arguments per oposar-s'hi, i al final tot es redueix al típic argument d'anar a cercar qüestions tècniques que no tenen absolutament cap solvència.

Miri, ja li ho he dit. El nombre de passatgers que està previst a Ciutadella, l'hi he dit exactament: 1.300.000. No em digui que no ho he sabut contestar perquè és així.

Que la funcionalitat de la terminal de Ciutadella i l'estació de Maó és diferent, jo crec que, això, tothom ho pot entendre, és bastant senzill d'entendre i, per tant, no té discussió, i en qualsevol cas aquest govern no ha pres cap decisió, cap decisió, en relació al Pla de transports que no hagi estat avalada i proposada pels equips tècnics redactors del pla. No n'ha imposat absolutament cap perquè, entre altres coses, el Pla de transport jo crec que és senzillament excel·lent.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller.

4) Pregunta RGE núm. 372/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a grau de complexitat del projecte modificat del tren al seu pas per Petra.

Passam a la pregunta RGE núm. 372, relativa al grau de complexitat del projecte modificat del tren al seu pas per Petra. Intervé per formular-la el diputat Sr. Llamas. Té vostè la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Muchas gracias por su comparecencia, Sr. Conseller i Sr. Director General. Desde hace aproximadamente un año la modificación del trazado del tren de Petra, del antiguo trazado del tren de Petra, ha venido produciendo constantes y continuas noticias en la prensa con problemas por parte de los propietarios, con una gran alarma social en la población, y con una serie de irregularidades que hemos venido denunciando desde el Partido Popular, irregularidades que se han contenido en la redacción del proyecto técnico con informes desfavorables, que se han contenido en la tramitación de este mismo proyecto técnico, por lo visto con falta de un estudio de impacto ambiental, según nos comunicaron en la misma conselleria, y con diferentes propuestas y con diferentes actuaciones por parte del Ayuntamiento de Petra y de gente muy interesada, familiares directamente relacionados con el municipio de Petra, que nos interesaría que el conseller nos fuera dando alguna luz respecto a cuáles eran sus conocimientos respecto a toda esta casuística.

En primer lugar, y para comenzar este turno de preguntas, si nos gustaría saber si en el momento de la aprobación inicial de este proyecto el Sr. Conseller era conocedor o tenía alguna intuición o algún dato que le hiciera prever todo este problema, toda esta problemática que ha surgido con el proyecto del cambio del tren, el tema de la trinchera, de la gran afección medioambiental que se ha producido, el problema del estudio de impacto ambiental, si realmente el estudio de impacto ambiental contenía -si lo había- o no contenía, digamos, alguna cuestión medioambiental para limitar este impacto. ¿Qué es lo que ha pasado con el paso a nivel?, ¿por qué se incumple la Ley de transporte terrestre?

Y en esta dirección va dirigida nuestra primera pregunta: ¿era conocedor el Sr. Conseller, de toda esta problemática? Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. Per contestar té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transport, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Miri, Sr. Llamas, jo no puc admetre que vostè doni per bona una sèrie d'afirmacions que ha fet que són absolutament incorrectes.

En primer lloc l'expedient no té cap irregularitat, i si vostè troba que hi ha irregularitats hi ha mecanismes administratius i judicials per resoldre'ls. No hi ha cap irregularitat a l'expedient.

Vostè diu que manca l'avaluació d'impacte ambiental. Miri, el projecte està exonerat d'avaluació d'impacte ambiental, i la Comissió Balear de Medi Ambient no es caracteritza precisament per tenir una màniga ampla en relació als estudis d'impacte ambiental dels projectes. El projecte tenia l'avaluació d'impacte ambiental i, la modificació prevista, la Comissió Balear de Medi Ambient va considerar que no necessitava altra cosa que una sèrie de recomanacions que va fer sobre les correccions que s'havien d'introduir perquè la modificació fos ambientalment correcta, i això és el que es va fer. Per tant vostè diu que falta, que s'ha produït la irregularitat que no hi ha avaluació d'impacte ambiental. Mentida, mentida. El projecte va anar a la Comissió Balear de Medi Ambient, la Comissió Balear de Medi Ambient va dictaminar, i va dictaminar que s'havien d'introduir una sèrie de correccions i s'estan fent. Punt. Per tant... Clar, sobre la base d'estendre ombres, de dir afirmacions no demostrades, d'estendre afirmacions que no són realitat, jo no les puc donar per bones, i aquesta n'és una altra.

Com tampoc no puc donar per bona la seva afirmació del fet que s'incompleix la Llei de transport terrestre en relació al pas a nivell, perquè vostè sap perfectament, perquè segur que ho ha llegit més de deu vegades, que la llei preveu en circumstàncies excepcionals el manteniment d'un pas a nivell sempre que sigui amb caràcter provisional i es prevegin les mesures correctores en el futur, i vostè sap, perquè li ho he dit

en seu parlamentària repetides vegades, que el projecte de supressió del pas a nivell que es fa amb caràcter provisional està ja en redacció. Per tant, el compliment de la Llei de transport terrestre en relació al manteniment del pas a nivell és escrupolós. Ara, si vostè vol continuar dient que s'incompleix, allà vostè, però també estarà dient coses que no són correctes, que no són veritat.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica, Sr. Llamas té vostè la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Bien, yo no digo que..., yo no digo mentiras. Simplemente, y los datos los tenemos aquí. Usted nos ha acusado montones de veces de que no tenemos datos. Yo le puedo asegurar uno: que el informe se aprueba inicialmente con informes desfavorables del gabinete técnico. No hay absolutamente ninguna duda. El primer informe del día 20 de junio del 2002: "De acuerdo con la Ley de contratos sólo se pueden introducir modificaciones debidas a nuevas necesidades o causas imprevistas. Se habrá de justificar la necesidad del proyecto que se presenta. Informe desfavorable". No hay ninguna justificación para hacer la modificación. Informe número 2, del día 28 de junio del 2002: se ratifica en la necesidad de que el proyecto tiene que mantener esta justificación; se ratifica en el informe anterior; advierte del incumplimiento del paso a nivel, incumplimiento de una ley estatal, y propone que no se apruebe. El 28 de junio del 2002 es el mismo día que se aprueba inicialmente el proyecto. Luego no se aprobó con un informe técnico favorable. El informe técnico favorable viene el día 30 de julio del 2002 sin haberse modificado absolutamente nada del proyecto. El mismo proyecto que va a aprobación inicial es aprobado un mes después con un informe técnico favorable, eso sí, firmado por otro jefe de gabinete técnico: el Sr. Quetglas ha destituido a su anterior jefe de gabinete y ha nombrado a otro para que pueda hacer un informe favorable. Esto con respecto a los informes técnicos. Esto está aquí, está en la poca documentación que tenemos, está así de claro.

Si comentamos algún otro informe, que es importante, que creo que es necesario, sobre todo a la vista porque es otro informe técnico desfavorable, es un informe técnico de SFM, dónde deja muy claro que en la aprobación inicial se podía prever perfectamente cuál era la afección de esta modificación del trazado, y lo deja muy claro el día 13 de diciembre del 2001, y se lo leo, porque seguramente usted lo conoce pero lo debe haber olvidado: "En el caso de la vía en terraplén, la diferencia de altura necesaria sería de más de 6 metros, lo que originaría unos terraplenes de 10 metros a cada lado de la plataforma, lo cual, unido a la necesidad de respetar las zonas de dominio público de ambas vías, haría inviable el paso entre el cementerio y la carretera, al precisarse mayor anchura que la existente. Estudiada la opción de vía en trinchera resultó igualmente inviable". Esto es un informe de SFM a una de las

propuestas que se habían presentado ante el ayuntamiento. "Estudiada la opción de vía en trinchera -que es la que se está ejecutando a día de hoy- resultó igualmente inviable al concurrir los condicionantes anteriores, a los que se añade la falta de seguridad vial que origina la creación de un profundo desnivel junto a la carretera y que, en el caso de accidente de vehículos y sus ocupantes, podrían precipitarse en él". Éste es un informe de SFM cuando usted estaba a favor del tren por dentro.

"Es importante indicar que se han llevado a cabo reuniones de trabajo con los responsables de los departamentos de carreteras del Consell Insular de Mallorca i del Govern, los cuales han coincidido en desautorizar la unión de ambas infraestructuras", i se refiere a la carretera, digamos, paralela a la vía del tren que se pretende, "por lo motivos legales y técnicos antes enumerados, y, en concreto, porque la solución de terraplén junto a la carretera supondría, además de una barrera física y visual importante, un peligro evidente". Esto, informe suyo firmado por el señor José Antonio Santos Hierro el 13 de diciembre del 2001, informe desfavorable.

Tres informes desfavorables y un informe favorable para la aprobación inicial un mes después de la aprobación inicial por el Consell de Govern.

Si seguimos hablando del estudio de impacto ambiental, efectivamente la información que yo tenía de su conselleria era que se había exonerado del estudio de impacto ambiental, lo cual no deja de ser absolutamente increíble, porque no encuentro, y la gente con la que, digamos, he consultado, no encuentra cuál es el grado de exoneración. Tal vez no sea usted el responsable de que se exonere del estudio de impacto ambiental, pero bueno, yo le puedo decir, y la verdad es que estamos hablando de unas cuestiones técnicas pero creo que son unas cuestiones que también son de lógica y de racionalidad. La Ley de impacto ambiental, perdón, el Decreto de impacto ambiental -luego hablaremos de la ley- nos dice que todo aquello que presumiblemente tenga una fuerte incidencia ambiental merece tener un estudio de impacto ambiental. "El decreto es de aplicación a todas aquellas actuaciones relacionadas con los anexos 2 y 3 que se sometan a la aprobación de autorización de la administración autonómica después del día 1 de julio del 86. Se considera que generan impactos ambientales aquellas actuaciones que producen una alteración sensible en el medio o en algún componente del medio". Usted me puede decir que no, que los dos kilómetros de trinchera que se han producido en Petra con 9 metros de profundidad no es una alteración sensible del medio; a lo mejor la Comisión de Medio Ambiente, que dice usted que es difícil, efectivamente, de que no se les pase una cosa de éstas, pues sí, se les ha pasado que esto no tiene impacto ambiental, que efectivamente no necesitaba estudio de impacto ambiental. Se les ha pasado que vaciar dos acuíferos tampoco necesita un estudio de impacto ambiental. Pero si están pidiendo un estudio de impacto ambiental hasta para modificar un artículo de unas normas; algo pasa aquí, clarísimamente algo pasa.

Yo le diré algo más: las únicas obras, además es una administración pública, las únicas obras que podrían..., bueno,

que tienen la necesidad de hacer un estudio de impacto ambiental que viene en el decreto son las que están en el anexo, y en el anexo lo único que podría estar ciertamente exonerado, entendemos, sería algún tipo de carreteras o algún tipo de desviaciones de alguna carretera. Los nuevos ferrocarriles claramente está aquí que necesitan un estudio de impacto ambiental.

Evidentemente yo le puedo hacer a usted responsable de que si le ha exonerado del estudio de impacto ambiental Medio Ambiente, pues efectivamente no le haré a usted responsable de ello. No obstante, mostrar nuestra sorpresa, nuestra sorpresa importante. Mire usted, con la nueva ley de impacto ambiental, con el nuevo proyecto de ley de impacto ambiental, que efectivamente exige, igual que exige el anterior, unos estudios de impacto ambiental para todo este tipo de actuaciones, este acto sería declarado nulo, directamente, por no tener estudio de impacto ambiental, porque efectivamente, al no tener estudio de impacto ambiental tampoco ha podido haber una información pública de cuáles eran los impactos de esto, y además podría haber sido su conselleria, pues bueno, hasta 400 millones de multa le podrían haber puesto con el nuevo proyecto de ley.

En cuanto al incumplimiento que hemos dicho de la Ley de transporte terrestre, ¿qué quiere que le diga? Resulta que sí, efectivamente le puedo comentar. Hay en el artículo 235 de la Ley de transporte terrestre: “Los cruces de carreteras y otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento de la modificación de unas otras, deberán en todo caso realizarse a distinto nivel. Excepciones: Con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso de nuevos pasos a nivel, debiendo estar protegidos con (...)”, etc., etc. Con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas. ¿Dónde constan en el expediente el carácter excepcional y las causas absolutamente justificadas?, porque tienen ustedes destinada una buena partida de dinero en su conselleria para quitar todos los pasos a nivel. Resulta que hacen una trinchera de 2 kilómetros y 9 metros de profundidad para pasar a la entrada de la carretera de Petra, para no hacer un cambio de nivel, y sin embargo en la otra resulta que no es necesario. No está justificado en el expediente, entre otras cosas porque no está en el expediente, no está justificado, y eso es con carácter obligatorio por la Ley de procedimiento administrativo, ni el carácter excepcional ni que esté absolutamente justificado.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. En torn ja de contrarèplica té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Aquest és un debat que ja hem tengut moltes vegades i l'únic que feim és reiterar arguments, i l'hem tengut en seu parlamentària. Vostè el que no pot fer és

agafar informes intermedis, informes que assenyalen deficiències en un projecte, que després es corregeixen i que després es converteixen en un informe favorable, i agafar aquell informe intermedi i dir: “aquí s'assenyalava un defecte i vostè el va aprovar”. Aquí s'assenyalava un defecte, es corregeix el defecte i després s'aprova. Això, vostè que és tècnic, sap que és el nostre pa de cada dia en l'elaboració i aprovació de tots els projectes de l'administració pública. El Gabinet Tècnic assenyalava que hi ha defectes, que hi ha mancances, que hi ha coses que no quadren, s'han de corregir i després, una vegada corregits, s'aproven. Clar, si vostè diu que hi ha un informe que diu que això no està bé i, malgrat tot, jo el vaig aprovar, vostè fa trampes, com sempre.

Més mentides. Jo no he destituït cap funcionari, cap, mai. No he destituït cap funcionari.

En relació a les qüestions de l'amplada i de la connexió amb la zona de servitud de la carretera, és evident que això era un dels problemes fonamentals que tenia a priori el traçat actual, és a dir, el problema de la coincidència de zones de servitud ferroviària i de carretera. Aleshores les dificultats que hi havia, a més des del moment que a partir d'1 de gener de l'any 2002 l'administració competent en matèria de carreteres ja era una altra, ja no era la comunitat autònoma sinó que era el consell insular, hi havia una dificultat addicional, però..., i efectivament això va fer que durant molt de temps nosaltres intentàssim, procuràssim evitar la sortida per fora perquè hi havia un problema. Els tècnics i els jurídics varen estar treballant sobre aquest tema fins que varen trobar una solució que permetia compartir la superposició de les dues zones de servitud i la introducció d'elements de seguretat que impediessin l'efecte que en principi existia, de l'efecte del terraplè devora la carretera. Una vegada resolt els problemes jurídics i resolt els problemes de disseny que permetin la trinxera amb tota la seguretat, l'alternativa que en aquest moment s'està fent va ser viable. Que és físicament viable és obvi, s'està fent, que és físicament viable és obvi. Per tant era un problema jurídic de superposició de les dues zones de servitud que està resolt.

Exoneració de l'estudi d'impacte ambiental. Quan parlem d'exoneració de l'estudi d'impacte ambiental no estam parlant de l'exoneració del projecte, sinó del modificat. El projecte va passar a avaluació d'impacte ambiental. Estam parlant del modificat, que és el que s'ha exonerat. No!, vull dir, perquè clar, vostè treu l'annex i diu “Obres ferroviàries, han de passar avaluació d'impacte ambiental”. És que l'obra havia passat avaluació d'impacte ambiental. Quan s'introdueix una modificació la Comissió Balear de Medi Ambient diu que aquesta modificació no requereix una nova avaluació d'impacte ambiental, sinó la introducció d'una sèrie de mesures correctores. Per tant no és veritat que, tal com vostè insinua, la Comissió Balear de Medi Ambient hagi exonerat un projecte ferroviari d'avaluació d'impacte ambiental. La Comissió Balear de Medi Ambient va dir que per al modificat no era necessària una nova avaluació d'impacte ambiental, sinó simplement la introducció d'una sèrie de mesures correctores.

Després vostè em treu un argument que aquest sí que ja és d'acudit. Diu que amb la nova llei d'impacte ambiental que

s'està tramitant en aquest parlament això no passaria. Però és que aquesta llei no està en vigor; vostè no pot demanar l'aplicació d'una llei que no està aprovada, i clar, vostè surt aquí prenent que l'administració anticipi les lleis encara no aprovades i les apliqui amb caràcter de precaució. Això vostè sap que seria una il·legalitat.

Un altre punt. Vostè diu que no hi ha justificació a l'excepcionalitat del fet del manteniment del pas a nivell amb caràcter provisional. N'hi ha una i és la més òbvia: que el pas està devora l'estació i, per tant, si està devora l'estació no es pot fer un pas subterrani. Per tant s'ha de fer un pas elevat que es farà després, que el projecte ja s'està fent, un pas elevat a la carretera, amb la qual cosa ja quedarà a diferent nivell. El projecte s'està elaborant. Per tant, les característiques de provisionalitat i excepcionalitat que vostè mateix acaba de llegir estan absolutament presents en aquest cas, i vostè mateix ha hagut de reconèixer que no hi ha cap vulneració de la Llei de transport terrestre. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller.

5) Pregunta RGE núm. 373/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a perjudicis socials derivats del nou traçat del tren al seu pas per Petra.

Per formular la pregunta RGE núm. 373, relativa als perjudicis socials derivats del nou traçat del tren en el seu pas per Petra, intervé el diputat que l'ha formulada, el Sr. Llamas. Té vostè la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Lo cierto es que se ha producido una alarma social, se han producido errores en la ejecución del proyecto, errores que han detectados los vecinos, evidentemente, y los afectados. Se ha producido la intervención de la fuerza pública en varias ocasiones; efectivamente tuvieron que pedir a Delegación de Gobierno, mandar el expediente a Delegación de Gobierno para que constatará si realmente en un principio los terrenos que se estaban ocupando habían sido legal o ilegalmente ocupados. En un principio se constató que efectivamente estaban dentro de los expropiados; en una segunda parte efectivamente fue así, invadieron propiedades privadas, y nos gustaría saber, Sr. Conseller, si realmente es consciente de la división y de la crispación que ha producido en la gente del pueblo de Petra este cambio del trazado del tren por fuera, y a la vista de la magnitud de la obra, también lo que ha ocasionado, el impacto ya no tanto sobre el medio ambiente, que lo hemos dejado antes y ya volveremos en su momento, sino el impacto y el problema social que ha ocasionado en Petra. Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Per contestar té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Coincidesc amb vostè en una cosa. És evident que hi ha un grau de crispació social en el poble de Petra derivat d'aquesta qüestió. En allò que no estic d'acord és que això es degui al canvi de criteri o a la modificació del projecte. El grau d'enfrontament, de divisió de l'opinió pública, etc., etc., existia amb anterioritat. I clar, aquí el problema és que aquesta no és una qüestió de blancs o negres, és a dir, les dues alternatives tenen els seus avantatges i tenen els seus inconvenients, i jo som capaç d'entendre i de posar-me dins la pell de la gent que, a pesar que jo en un principi, perquè a més vaig entendre que això era la meva obligació com a gestor del ferrocarril, defensava i he defensat el traçat antic, jo som capaç de posar-me dins la pell de la gent que viu a un costat de la via i que a l'altre costat té el poliesportiu i té una escola, i per tant els allots han de passar el tren. I som capaç de posar-me en la pell d'aquesta gent i comprendre que estan preocupats. No és una qüestió de blancs o negres, és una qüestió que qualsevol de les dues solucions té els seus avantatges i els seus inconvenients.

I vostès també ho varen entendre així: la seva postura inicial va ser manifestar-se a favor del tren per fora; després varen fer pivotar la construcció del Partit Popular a Petra sobre la base d'una persona obsedida pel tema del tren -vostès sabran què fan quan fan de les obsessions personals un programa polític, això ja és el seu problema- i aleshores varen canviar radicalment de postura, i ara són paladins d'exactament del contrari que defensaven fa un parell de mesos.

Miri, jo no som paladí ni d'una cosa de la contrària, i a més ho vaig dir en seu parlamentària, està en el *Diari de Sessions*, a preguntes del Sr. Pastor quan el Sr. Pastor va afirmar que el Partit Popular era partidari pel tren per fora de Petra i mai no defensaria l'opció per dins, aquell mateix dia jo li vaig dir que estàvem estudiant les dues opcions, els avantatges i els inconvenients, i la viabilitat de les dues opcions, i la veritat és que quan es desbloqueja la viabilitat del tren per fora és quan veim que és possible fer-ho, i a la vista del posicionament unànime de l'ajuntament decidim tirar endavant la modificació. Però jo no crec, en el que no estic d'acord amb la formulació de la seva pregunta és que la crispació, la divisió social vengui derivada de la modificació. Existia ja abans.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica intervé el diputat Sr. Llamas.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. En parte ha pasado a la siguiente pregunta, Sr. Conseller, pero bueno, intentaremos recuperar otra vez el hilo.

Yo creo que efectivamente las prisas son malas consejeras, y más cuando uno tiene la necesidad imperiosa de, bueno, la que tienen ustedes de llegar a Manacor con el tren, lógicamente. Hay al menos 40 ciudadanos que han interpuesto un recurso al hecho del expediente administrativo, de cómo se ha tramitado el expediente administrativo; no solamente lo que hemos comentado antes, sino incluso el tema de las expropiaciones, ¿no? Todos estos errores que se han producido vienen claramente, desde nuestro punto de vista, influenciados por un tema, y es que se aprueba un proyecto y se ejecuta otro. Inicialmente se aprueba un proyecto, no se modifica tampoco para la aprobación definitiva y se está ejecutando otro proyecto. Incluso los ingenieros de caminos han comentado el tema de que es imposible poder ejecutar un proyecto cuando el proyecto que se expone es un proyecto de trazado y no llega a ser ni un proyecto de obras. Esas son las consecuencias. No se reconoce muy bien dónde están las expropiaciones, la contrata no es capaz de hacer un buen replanteo del tema y, efectivamente, se acaban metiendo en terrenos de los vecinos, y esa ha sido la provocación, en principio, de que la Guardia Civil haya tenido que actuar, que intervenir dos veces. Incluso ustedes han reconocido este mismo error en prensa, han reconocido este error de que, efectivamente, la contrata pues ha invadido unos determinados terrenos.

Yo entendería perfectamente que haya un informe que diga: hay que corregir estas cosas; se corrijan, o haya una deficiencia, pero una deficiencia nunca es una prescripción, nunca es un incumplimiento de la ley, para empezar, nunca. Y usted quiere hacer creer que los informes son de paso, son informes intermedios, no son informes intermedios, cuando usted aprueba, aprueba con un informe desfavorable y no es un informe intermedio, el informe final viene un mes después, clarísimamente. Y luego, claro, pasa lo que pasa, lo vuelvo a repetir, digamos, la alarma social viene del hecho de que el proyecto que se está ejecutando no son los proyectos aprobados; incluso el tema del paso a nivel que comentábamos antes no está contenido en el proyecto, ustedes están redactando un proyecto después de haber aprobado definitivamente.

Y el estudio de impacto ambiental, por lo que me ha comentado, también lo están redactando ahora, aunque les hayan exonerado.

Muchas gracias, Sr. Conseller.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. En torn de contrarèplica, intervé el conseller Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Només algunes precisions, quaranta ciutadans han posat recursos contenciosoadministratius, estan en el seu perfecte dret i vostè sap perfectament que això, pràcticament a totes les obres una mica potents, ambiciosos i que tenen un impacte

sobre propietats, expropiacions, totes elles provoquen recursos i contenciosos. Vostè és gestor i sap perfectament que això és així, per tant l'administració està perfectament acostumada, això és un mecanisme de garantia que atorga l'Estat de dret als ciutadans i està molt bé que sigui així, i els ciutadans tenen tot el seu dret a posar els recursos contenciosos que trobin oportú.

En qualsevol cas, jo li voldria recordar que quan davant un intent, molt suau, no era cap aldarull extraordinari, d'impedir l'execució de les obres, i vàrem demanar precautòriament a la Delegació del Govern la presència de la força pública, per si era necessari, per desenvolupar el projecte, la Delegació del Govern ens va exigir la demostració del compliment de tots els tràmits relatius a les expropiacions, prevists a la Llei d'expropiacions. I en el moment que es va acreditar es va posar la força pública al servei d'això. Per tant, diguem que hi ha el suport de la pròpia Delegació del Govern en relació amb el compliment dels tràmits prevists a la Llei d'expropiació.

Voldria donar una explicació, que val la pena, a l'error que es va fer, efectivament, invadint uns terrenys privats; no té res a veure ni amb les presses, ni amb el projecte, ni res d'això, va ser un error derivat d'una cosa molt simple: els tècnics varen donar per suposat que aquells terrenys eren zona de domini públic de la carretera quan la zona de domini públic de la carretera ja havia estat ocupada i utilitzada amb anterioritat i, per tant, es va fer un amidament i es va pensar que allò era zona de domini públic i no ho era. Però va ser un pur error de fet, no és una qüestió derivada ni de presses, ni d'incorreccions del projecte, perquè, a més, no es referia a l'obra ferroviària, sinó a una obra complementària que s'havia de fer a la carretera, no tenia res a veure amb l'obra ferroviària aquesta qüestió. I venia derivada del fet que hi havia hagut una prèvia ocupació i utilització de la zona de domini públic.

Res més, gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, conseller.

6) Pregunta RGE núm. 374/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a canvi de criteri del conseller en relació amb el traçat del tren de Petra.

Per formular la pregunta número de registre 374, relativa a canvi de criteri del conseller en relació amb el traçat del tren de Petra, intervé el diputat que l'ha formulada, Sr. Llamas, té vostè la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Efectivamente ahora sí viene cuál es la justificación para esos cambios de criterio. Digamos que a partir de febrero del año 2000, o hasta aproximadamente el día 10 de mayo del año 2000, prácticamente todos los grupos políticos, digamos, que están en Petra, asumen claramente que el tren vaya por dentro; incluso en ese mismo momento hay pendiente de ejecución una obra del Plan Mirall para ajardinar

el tren por dentro, que el ayuntamiento lo deniega pensando en que efectivamente el tren volvería a pasar por dentro. Es decir, el año 99 está prevista una obra de ajardinamiento de la antigua vía del tren y en un momento determinado el Ayuntamiento de Petra, el 5 de octubre del año 2000, anula este proyecto del Plan Mirall, considerando que el tren pasaría por dentro. Estamos hablando de octubre de 2000, principio de 2001, que es cuando se crea la plataforma del tren por fuera y el año, digamos, el 2 de febrero de 2001, que son unos datos que tenemos, que yo tengo aquí, el Ayuntamiento de Petra pide el soterramiento, están convencidos de que el tren debe de pasar por dentro y piden el soterramiento para evitar pues algunos problemas de seguridad, como son, digamos, como es evidente. El 17 de octubre del año 2001, se insiste, el Ayuntamiento de Petra insiste en que ese soterramiento se siga produciendo.

Hasta este momento, tanto usted era partidario, el Sr. Pastor también lo era, por tanto usted era partidario de que el tren siguiera estando por dentro. Usted nos ha recriminado varias veces el tema de una pregunta parlamentaria y, sin embargo, usted en la misma pregunta parlamentaria contesta, diciendo: yo me he manifestado partidario, personalmente, del trazado por el interior. Es innegable.

Entonces aquí viene esta pregunta, en un momento determinado hay un cambio claro, que usted ha justificado a veces por el tema del acuerdo plenario, pero sí nos gustaría cuáles son las verdaderas razones, porque el tema del acuerdo plenario seguimos sin creerlo, Sr. Quetglas.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. Per contestar té la paraula el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies. Jo m'he manifestat partidari del tren per dins, però no som un talibà del tren per dins, no som un obsés del tren per dins; és a dir, com a gestor del ferrocarril, el meu objectiu fonamental és fer l'obra i acabar-la de la millor manera possible, amb el màxim consens i amb la màxima viabilitat, tenint el mínim de problemes, com vostè es pot imaginar.

Perquè a un determinat moment, efectivament, hi havia moltes dificultats, ja li he dit, la possibilitat que el tren passàs per fora, hi havia les dues alternatives damunt la taula, tren per fora, tren per dins, i la veritat, com li he explicat abans, hi havia moltes dificultats, algunes jurídiques, altres d'encaixar l'obra, a passar per fora. I aleshores no era fàcil. Mentre això estava així, jo personalment vaig fer tot el possible, no m'ho he amagat mai, no me descobreixi aquí ara com si jo amagàs una realitat, vaig fer tot el possible per intentar convèncer l'Ajuntament de Petra que, posant totes les mesures possibles, miràssim la viabilitat que el tren passàs per dins. Però al mateix temps, s'estudiaven les alternatives i llevar els obstacles que el tren passàs per fora, per tenir les dues possibilitats. En el moment

que els obstacles al tren per fora, insistesc, jurídics, de seguretat i tècnics, aleshores, davant la meua incapacitat, ho reconec, de convèncer l'Ajuntament de Petra que el tren anàs per dins, es va optar per modificar el traçat en funció d'un acord plenari unànime de l'ajuntament, que demanava el tren per fora.

I aquesta és la raó per la qual es va fer aquesta modificació. Perquè les decisions a la Conselleria d'Obres Públiques, Sr. Diputat, no es prenen en funció dels criteris personals del conseller, sinó de moltes altres qüestions, de valoracions tècniques, jurídiques, relacions amb els ajuntaments, etcètera, no és el meu estil imposar el meu criteri com a una veritat inamovible.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Quetglas. En torn de rèplica, té la paraula el diputat Sr. Llamas.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Efectivamente, estaría de acuerdo con usted en que no es el criterio personal del conseller, serán criterios técnicos y criterios sociales, efectivamente. Pero claro, usted, ni lo uno ni lo otro, ni a los criterios técnicos ni a los criterios sociales, porque, de acuerdo que el día 26 de octubre hay un acuerdo plenario del Ayuntamiento de Petra, de 2001, hablamos de 2001, hay un acuerdo plenario del Ayuntamiento de Petra que votan todos a favor del tren por fuera, pero ese consenso se acaba rompiendo un mes después; el primero que lo rompe es usted con el informe técnico de SFM desfavorable al tren por fuera, bueno, usted, sus técnicos. Pero también hay una promoción, a partir de ahí se empieza a mover el PSOE en Petra, se crea la plataforma por dentro y se empiezan a mover todos los resortes en la junta local de Petra del mismo PSOE; se empieza a hacer la posibilidad de que haya una consulta popular, denegada siempre por el PSM en Petra y, sin embargo, pedida por el resto de los partidos, la asociación de agricultores y por Unió Mallorquina. Esta consulta popular, desde luego con el enfrentamiento continuo del Partido Socialista de Mallorca en Petra, es hecha y acaba con un resultado de 1.300 firmas a favor del tren por dentro. Que usted, efectivamente, siga insistiendo, no es su voluntad únicamente, aquí hay una voluntad popular que se está incumpliendo constantemente.

Yo creo que hay algo más, Sr. Quetglas, está claro que hay algo más, hay una presión política detrás del Sr. Sampol y del PSM. El día 23, sí, el día 22 de marzo de 2002 es la comisión ejecutiva del PSM y se hace en Petra. A partir de esa fecha empiezan a cambiar muchas cosas. Ya saben ustedes en ese momento o consideran en la junta local del PSOE en Petra de que algo está pasando, de que hay gente que está empezando, que es benefactora o que se beneficia de la modificación del trazado del tren, y esa gente está presionando, esa gente, el PSM y el Sr. Sampol está presionando al Partido Socialista para que el tren se desvíe por fuera y el paseo ajardinado se haga por dentro, donde muchos familiares de militantes han comprado terrenos desde el año 99 y desde año 2000.

Al mismo tiempo, se está produciendo una modificación puntual del plan, con un polígono de servicios que, en un principio, y en una de las propuestas del tren cortaba por en medio, se tiene que alejar el tren hacia la carretera para no afectar, no sólo al cementerio, sino también a ese polígono de servicios que casualmente también gestiona el Sr. Sampol, en donde compra a 15 euros, cuando usted está expropiando a 3, a cinco veces el valor que usted expropia. En realidad, si hubiera tenido que expropiar, pues mire lo que ganaba.

A nosotros nos consta, y usted sabe y la prensa también, que hemos dado documentación y localización de todos y de cada uno de estos, digamos, de estas claras ventajas que se producen en todos estos ciudadanos de Petra; y consideramos que efectivamente es una de las grandes razones que a partir de esa fecha el criterio se modifique, no por los criterios técnicos ni por unos criterios sociales, sino por beneficiar a ocho ciudadanos de un partido, del PSM de Petra. Muchas gracias, Sr. Conseller.

LA SRA. PRESIDENTA:

En torn de contrarèplica, Sr. Conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Sr. Quetglas, té la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, aquesta discussió ja l'hem tenguda i l'hem tenguda en seu parlamentària, però li tornaré repetir el que ja li vaig dir en el plenari. Les relacions de la conselleria i dels Serveis Ferroviaris de Mallorca en relació amb aquesta qüestió són institucionals amb l'Ajuntament de Petra. Aquest és l'interlocutor institucional i d'alguna manera, d'alguna manera no, absolutament, els representants dels interessos locals del poble de Petra, perquè és el seu representant legítim i democràtic.

Vostè diu, juntament amb algunes informacions als mitjans de comunicació, que aquesta decisió de l'Ajuntament de Petra està viciada perquè hi ha interessos, hi ha algun tipus de qüestió que fa que l'acord del plenari sigui un acord pres no en funció d'interessos objectius sinó d'interessos subjectius i, per tant, seria il·legítim; la meva contesta és la mateixa que li vaig fer: la responsabilitat política d'una qüestió semblant com aquesta es dirimeix a l'Ajuntament de Petra, i les responsabilitats d'un altre tipus, judicials, si és que n'hi hagués, al Fiscal, però el Govern no té absolutament res a veure en això, absolutament res a veure. Si vostè creu que hi ha raons suficients perquè alguna persona, segons he llegit, fa sis anys va comprar un terreny pensant que quan passaria el tren per un lloc seria capaç de fer-lo passar per un altre perquè es revaloritzàs i, en base a això, pot establir una acusació de prevaricació, endavant, ho faci, jo no tenc res a veure amb aquesta història.

Ara, vostè me demana, ara i a la següent pregunta, quan vaig tenir jo coneixement d'aquests fets? I li contest el mateix que li vaig contestar, coneixement no en tenc, rumors, notícies no confirmades, això n'he vistes, n'he sentides i n'he llegides;

proves no n'he vista ni una, vostè no n'ha presentada ni una de prova. Si en tenguessin, si en tenen, jo els convit i fins i tot els anim amb entusiasme que dirimeixin el tema davant els tribunals. Però, en qualsevol cas, això no tendria res a veure amb el tema de les relacions entre el Govern i l'Ajuntament de Petra, res a veure, i supòs que el tema ja està prou clar.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller.

7) Pregunta RGE núm. 375/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a justificació de l'interès general en relació amb la modificació del traçat del tren al seu pas per Petra.

Per formular la pregunta número de registre 375, relativa a justificació de l'interès general en relació amb la modificació del traçat del tren al seu pas per Petra, intervé el diputat que l'ha formulada, Sr. Llamas. Té vostè la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Lo cierto es que son muchas coincidencias para justificar la modificación del trazado, 6 millones de euros, 1.000 millones de pesetas, el coste más unos 100 millones de pesetas, unos 600.000 millones de euros de expropiaciones, eso es lo que le cuesta al Govern o, mejor dicho, a los ciudadanos de estas islas, la modificación del trazado. Esto, seguimos insistiendo, porque usted, creo que lo ve desde un punto de vista que no es el que realmente toca, es decir, el punto de vista real, del beneficio real de estas personas y la necesidad de estas personas es de defender que por dentro no pase el tren, porque, efectivamente, esos terrenos pierden, y ganarían con un maravilloso paseo ajardinado por dentro. Estas personas lo que hacen es presionar, son personas del PSM del ayuntamiento, y presionan para que el tren no pase por donde ellos han comprado las propiedades. Esto es el caso y creemos que es un caso realmente claro.

Aquí hay más de 1.100 millones de pesetas gastados para pasar el tren por fuera para beneficiar a 8 o a 10 personas. Realmente, en Petra consideramos que sí que hay un verdadero progreso, sobre todo de algunos ciudadanos muy ligados al PSM y al Ayuntamiento de Petra. Pero bueno, imagino que estos 1.100 millones tampoco es que sea una cantidad excesiva, al fin y al cabo es lo que se gastan ustedes, poco menos de lo que se gastan ustedes en publicidad cada año, pero vamos, dejando aparte esto, la pregunta viene por aquí: ¿considera como justificación del interés general de la modificación del trazado del tren un gasto público de 6 millones de euros, más 600.000 aproximadamente de expropiaciones, 50 afectados, los perjuicios ocasionados por la misma obra, que está produciendo en Petra unos perjuicios clarísimos a la población, que ya salió publicado, públicamente también, de que se están produciendo grietas en las casas, el intenso consumo de territorio que produce el impacto ambiental, etcétera?

Gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. Per contestar, té la paraula el conseller, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Bé, jo crec que ja no puc afegir nous arguments, perquè d'alguna manera tot això ja, al llarg d'avui hora baixa i d'altres ocasions, ja ho hem parlat. En qualsevol cas, ja li dic, és a dir, la determinació d'un concepte jurídic abstracte i no precis com l'interès general té molt a veure amb la precisió i el punt de vista; és a dir, jo ja li dic, crec que aquí l'alternativa, la disjuntiva del pla, pas del tren per dins o per fora, no és una alternativa de blancs i negres, que una sigui totalment bona i l'altra sigui totalment dolenta, crec que és una qüestió d'avantatges i inconvenients relatius d'un a l'altre, el pas del tren per dins té l'avantatge d'acostar el tren a la població i per tant posar un mitjà de transport públic el més acostat possible al centre, i per tant donar un servei molt millor; i en canvi, té l'inconvenient que significa una cicatriu a la realitat urbana del poble, una desconexió i la possibilitat de l'existència d'accidents, de perills, etcètera. És a dir, té avantatges i té inconvenients, no és una qüestió que es pugui resoldre dient aquesta solució és totalment bona i aquesta és totalment dolenta, no és el cas.

Quin és l'element, per tant, que ha de manejar la Conselleria d'Obres Públiques, que ha de manejar el Govern per prendre una decisió? Doncs, un element essencial, un element fonamental d'aquesta qüestió és l'expressió de la voluntat del poble de Petra, expressada a través del seu ajuntament. I clar, lògicament, si hi ha una declaració clara i després es produeix una viabilitat de la possibilitat d'una alternativa, efectivament, existeixen raons d'interès general suficients per produir la modificació. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica, Sr. Llamas pot intervenir, té la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Sí, gracias, Sra. Presidenta. La verdad es que sorprende, y usted se sigue enganchando al acuerdo del mes de octubre del Ayuntamiento de Petra de 2001 para seguir justificando el interés del Ayuntamiento de Petra. Le vuelvo a repetir, un mes después se rompe este consenso, el resto de los acuerdos municipales vienen en el sentido de hacer una encuesta en la que el pueblo pudiera reconocer y pudiera realmente votar, y esta encuesta, salen 1.300 votos a favor, es decir, es una encuesta pública hecha en Petra que clarísimamente demuestra que el pueblo estaba en contra. Los siguientes acuerdos plenarios que quieren ratificarse sobre el tema del tren por fuera, el único que vota a favor es el PSM, el resto de los

partidos, incluso el PSOE, están votando a que se pueda hacer la consulta popular y que se adscribirían a la consulta popular, esto lo dice el PSOE y está en las actas de los acuerdos municipales. No solamente las actas de los acuerdos municipales, yo le presento aquí un documento de los socialistas de Petra a favor del tren por dentro, y muy claramente, dejando muy claro, "La agrupación socialista de Petra pide una consulta popular sobre las dos alternativas. La agrupación socialista aceptará democráticamente los resultados de la consulta popular." Está usted incluso en contra de lo que dicen sus propios compañeros de partido, y no está usted realmente diciendo o, por lo menos, no confirma, la información que yo tengo en mis manos, o no confirma la información que sale del Partido Socialista de Petra. Gracias, Sr. Conseller.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. En torn de contrarèplica, Sr. Conseller, té la paraula.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

No, només dir-li que si això és així, com a mínim, vostè no me podrà acusar de sectarisme.

Gràcies, Sra. Presidenta.

8) Pregunta RGE núm. 376/03, de l'Hble. Diputat Sr. Antonio Llamas i Márquez, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compra de terrenys vora la via del tren de Petra.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per formular ara la pregunta, i ja és la darrera, 376, relativa a la compra de terrenys vora de la via del tren de Petra, intervé el diputat que l'ha formulada, el Sr. Llamas té la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Sí, efectivamente, nos interesa saber desde qué fecha el Sr. Conseller, porque creemos que tiene importancia en cuanto a esa toma de decisión del cambio de trazado, ¿desde qué fecha tenía conocimiento de las operaciones de compra de terrenos colindantes a la vía del tren? Muchas gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. Per contestar, té la paraula el Sr. Conseller, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Francesc Quetglas i Rosanes):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, ja hem tengut una vegada més discussió d'aquesta pregunta i ja ha estat formulada en el plenari, i li contest amb una definició de diccionari: tenir coneixement és saber, i jo no ho sé. Jo no tenc cap constància documental, no tenc cap prova que vostè, que això que diu

sigui veritat; per tant, jo no li puc dir des de quan sé o no sé, perquè jo no ho sé; que he sentit, que he llegit, que m'han dit, sí, moltíssimes vegades; i surt a la premsa i surt a converses, etcètera. Però jo no he vist mai una prova fefaent que aquesta acusació que se llança sigui certa.

Però fins i tot en el supòsit que vostès posassin algun tipus de prova sobre la taula, jo li insistesc en el mateix: dirimir aquesta responsabilitat, políticament correspon a l'Ajuntament de Petra; judicialment, informe al fiscal, si vostès creuen que hi ha hagut un vici de prevaricació. Però no és al Govern a qui pertoca examinar si els acords plenaris de l'Ajuntament de Petra estan o no viciats per aquestes qüestions, en absolut. I per tant no som nosaltres els que hem d'anar a fer un esbrinament d'aquest tipus. De totes maneres, insistesc, jo el que he dit fins ara no resulten unes proves massa convincents en relació amb aquest tema, i si fossin proves convincents jo crec que vostès ja haurien anat al fiscal i haurien presentat una demanda, estic absolutament convençut. I com que no ho fan, perquè bé, és a dir, fan fum polític, però jo els reptaria que ho facin i així ho aclarirem d'una vegada. Però, en qualsevol cas, insistesc, és una qüestió que no té res a veure directament amb el Govern.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Intervé el diputat Sr. Llamas en torn de rèplica, té la paraula.

EL SR. LLAMAS I MÁRQUEZ:

Gracias, Sra. Presidenta. Yo entiendo que sí que exigir responsabilidades políticas, creo que estamos en un ambiente político, habrá que exigir responsabilidades políticas en principio; las responsabilidades penales o jurídicas o las que sean vendrán posteriormente. Desde luego, lo que nos interesa en principio es tener amplio conocimiento de qué es lo que realmente ha sucedido. Usted, ahora mismo, digamos, hace un poco la técnica del avestruz, en este momento le interesa aludir a la Real Academia Española para meter la cabeza debajo de la tierra, porque, desde el día 26 de enero o, perdón, desde el día 18 de octubre, y usted, que se supone que ha mantenido constantes relaciones con su junta local en Petra, pues si desde el mismo día 18 de octubre de 2002 está en la prensa, que la junta local denuncia "Además existen pruebas de que ha habido intereses urbanísticos, ya que con el nuevo trazado hay muchas fincas que se han revalorizado". La documentación no la hemos sacado nosotros por arte de birlibirloque, la hemos ido sacando, efectivamente, de su junta local.

Llega un momento, efectivamente, en que el PSOE de Petra se disuelve con grandes acusaciones contra usted y contra el presidente Antich, y denuncia claramente, que son los de su propio partido, las presiones del Sr. Sampol. No son inventos del Partido Popular, nosotros hemos recogido después información, una a una, de cuáles son los familiares, cuáles son las propiedades que se han visto beneficiadas. Y se lo vuelvo a repetir, usted no las tiene, yo se lo podría dar, pero bueno, usted no las tiene entre comillas, porque parece ser que, según

el número uno de la junta local, ya disponían de esta documentación, al menos la debía disponer él, si no se la ha facilitado es otra cuestión.

Lo que está muy claro es que la denuncia viene por aquí, nosotros esa documentación la tenemos, esa documentación está en estudio para posibles acciones judiciales, pero lo que tenemos, lo que sí nos gustaría que nunca nos llegue a contestar es a ver realmente cómo, si se tenía conocimiento de estos beneficios para estos ciudadanos de Petra, relacionados con el ayuntamiento, con familiares de concejales, ¿cómo se ha utilizado esta información con respecto a haber influenciado en la modificación del trazado del tren?

Desde luego, hay que reconocer, Sr. Conseller, que el tren le ha pillado en Petra, le ha pillado claramente; toda esta sería de actuaciones, toda esta alarma social que se ha producido y estos beneficios de determinada gente, dudamos mucho que no fueran conocedores de ello, pero, efectivamente, han tenido que soportar esa presión y esa presión le ha costado a los ciudadanos de esta tierra 1.100 millones de pesetas.

Muchas gracias, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llamas. Ara ja per tancar la qüestió i en torn de contrarèplica, té la paraula el conseller, Sr. Quetglas.

EL SR. CONSELLER D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORT (Francesc Quetglas i Rosanes):

Sr. Llamas, jo no sé si vostè concedirà crèdit a les meves paraules o no, però jo li asseguro que si jo hagués tengut davant meu alguna prova de convicció, algun element que indubtablement m'hagués duit a la conclusió que això que vostès i qualque mitjà de comunicació acusa fos veritat, la meva actuació hagués estat bastant més radical en relació amb aquest tema. Però jo no he vist en cap cas mai una prova convincent que aquesta acusació sigui veritat, mai, ni me l'han mostrada, ni l'he vista, ni me l'han posada davant, ni he tengut una acreditació. I jo crec que vostè tampoc la té, sincerament crec que no la té perquè si la tengués supòs que n'hauria fet una exhibició.

Jo crec que allò que vostès fan són una sèrie de conjuntures, molt vagues i molt difícils d'establir on diguéssim, clar, les relacions personals i les relacions d'un poble petit evidentment les casualitats sempre hi són, vostè sempre trobarà unes coses i el contrari. Però a mi damunt la taula un document, una prova clara que de manera convincent em duigués a la conclusió que això que vostè diu és veritat, li ho dic sincerament i tal vegada no concedirà cap crèdit a les meves paraules, però jo no ho he vist mai i si ho hagués vist i tengués la aquesta clara convicció li asseguro que la meva actuació, políticament no com a conseller, hagués estat una altra.

Gràcies, Sr. President.

LA SRA. PRESIDENTA:

Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui només queda agrair la presència del conseller, així com també del director general Sr. Rodríguez, la de tots vostès.

S'aixeca la sessió. Moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	12 euros.
Sis mesos	6 euros.
Tres mesos	3 euros.
Preu de l'exemplar	0,60 euros.

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

Imp. Parlament de les Illes Balears, Palma

