



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

---

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VI legislatura

Any 2004

Núm. 11

## Presidència de l'Honorable Sra. Assumpta Vinent i Barceló

Sessió celebrada dia 2 de juny del 2004

Lloc de celebració: Seu del Parlament

### SUMARI

#### PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 2332/04**, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, sobre manteniment del projecte d'artèria transversal. 218
  - 2) **RGE núm. 2410/04**, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, sobre obertura del tren Inca-Manacor. 226
- 

LA SRA. PRESIDENTA:

Començam la sessió d'avui i primer de tot demanaria si hi

---

---

ha alguna substitució.

LA SRA. BINIMELIS I AMENGUAL:

Sí, Sra. Presidenta. Maria Bi...

LA SRA. ABASCAL I JIMÉNEZ:

Sí, Sra. Presidenta. Patricia Abascal substituye a Joana Barceló.

LA SRA. PRESIDENTA:

Ja està? Molt bé.

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 2332/04, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, sobre manteniment del projecte d'artèria transversal, i RGE núm. 2410/04, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, relativa a obertura del tren Inca-Manacor.

**1) Proposició no de llei RGE núm. 2332/04, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, sobre manteniment del projecte d'artèria transversal.**

Passam, idò, a la primera proposició no de llei, la número 2332/04, presentada pel Grup Parlamentari, com he dit, d'Esquerra Unida i Els Verds, sobre manteniment del projecte d'artèria transversal. S'han presentat dues esmenes a la proposició no de llei per part del Grup Parlamentari Socialista, amb RGE núm. 3620 i 3621.

Per defensar la proposició no de llei té la paraula, per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts. Té la paraula, Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Prèviament voldria saber... Veig que hi ha un alt càrrec del Govern, voldria demanar si això és normal a l'hora d'una proposició no de llei.

*(Conversa inaudible)*

LA SRA. PRESIDENTA:

Pot assistir, però ha d'anar darrere, gràcies.

Té la paraula, Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyors diputats, senyores diputades, precisament la proposició no de llei que presentam el Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds va en la línia molt clara de manteniment del projecte original de l'artèria transversal.

L'artèria transversal és un projecte que supòs que saben tots vostès que es va iniciar l'anterior legislatura, va ser un projecte

que bàsicament tenia com a objectiu, en primer lloc, fer una connexió, és a dir, es tractava d'una artèria, d'una canonada, que pretenia lligar Llubí, Crestatx i Pollença per tal de fer possible la distribució d'aigua en alta a tota l'illa de Mallorca i fer possible la interconnexió entre els principals punts de producció d'aigua i per tant així poder garantir aigua a llocs que sobretot tenien un dèficit important, que bàsicament era la zona de Pollença i d'Alcúdia i, per tant, la zona nord.

Aquesta artèria transversal és un projecte que estava en una línia molt clara, que era permetre, com he dit, la interconnexió dels principals punts de producció i consum d'aigua, que són bàsicament la dessaladora de Palma, més tota la interconnexió que hi ha de Palma fins a Andratx, fins a Calvià i fins a Andratx, amb l'artèria que ja està en aquest moment finalitzada, i per altra banda que també interconnectàs amb el punt de l'aqüífer de sa Marineta, a Llubí, així com també s'interconnectàs, suposadament aviat, amb Sa Costera, que en aquest moment com tots vostès saben està en procés de desenvolupament i esperem que estigui el més avançada possible. Pretenia, per tant, fer la interconnexió d'aquests punts de producció d'aigua per tal de poder continuar cap al nord de l'illa arribant, com he dit, fins a la zona de Pollença. Per tant pretenia integrar tots els recursos de la xarxa en alta des de Palma, com he dit, fins arribar a la zona de Pollença, integrant tots aquests punts, els embassaments del Gorg Blau i de Cúber, l'aqüífer de s'Estremera, Llubí-Muro, Sa Costera i es torrent de Sòller.

Per altra banda també pretenia fer o tenia com a objectiu un altre element importantíssim que no només era la distribució d'aigua, sinó també, i per tant el proveïment d'aigua sobretot de zones que tenien un dèficit important, sinó sobretot era l'emmagatzemament d'aigua d'aqüífers estratègics per tal que en moments punta, fos de sequera o fos precisament d'estiu, idò poder tenir una disponibilitat d'aigua que sense fer, evidentment, malbé cap aqüífer, es pogués disposar d'ella i no continuar aquesta política de xuclar i xuclar aigua fins després, quan arribaven puntes de sequera o arribava l'estiu, tenir problemes reals per al proveïment d'aigua.

Llavors aquests aqüífers estratègics pels quals es pretenia fer infiltració d'aigua eren, per una banda, s'Estremera a la zona de Palma, que en aquest moment ja s'està fent, de fet ja es va iniciar l'anterior legislatura, i en el cas de l'artèria transversal possibilitar que es pogués infiltrar i per tant emmagatzemar aigua a l'aqüífer de Crestatx, i precisament a partir d'aquesta possibilitat poder disposar d'un aqüífer per poder tenir disponibilitat, com dic, en moments diríem problemàtics de puntes de sequera o puntes d'estiu.

Per tant els dos objectius eren molt clars: per una part, distribució de l'aigua en alta de l'illa de Mallorca que fes possible la interconnexió de tots aquests principals punts de producció, i en segon lloc fer una gestió eficient de l'aigua que anàs més enllà únicament de la producció, sinó que també hi hagués l'emmagatzemament i per tant guardar aigua que permetés després el seu bon ús i la seva bona utilització.

S'han de dir dues qüestions clares, que m'agradaria deixar molt clares. En primer lloc, tant l'aqüífer de s'Estremera com l'aqüífer de Crestatx són aqüífers que estan aïllats

geològicament de la infiltració d'aigua de mar, d'aigua salada, amb la qual cosa són dos aqüífers en els quals no hi ha penetració d'aigua de mar, la qual cosa fa que precisament puguin utilitzar-se com a emmagatzemament, com a depòsit diriem natural que permet emmagatzemar una quantitat d'hectòmetres cúbics concreta. Per altra banda també s'ha de dir que en cap moment no hi havia la intenció, i així ho diu el projecte molt clarament, el projecte original d'aquesta artèria transversal, de fer cap tipus d'ús de l'aigua ni de Ses Ufanés ni de fer cap tipus d'utilització excessiva d'aigua de qualsevol indret d'aquests que he esmentat, sigui de la zona de sa Marineta, sigui dels embassaments, ni tampoc, evidentment, de cap sobrant de Sa Costera, sinó únicament i exclusiva, d'aquells excedents que es produeixen a moments punta, poder-ne infiltrar una part, com dic, a aquests dos aqüífers estratègics i permetre així, com dic, fer una bona gestió de l'aigua més ecològica i més econòmica.

Per altra banda, i dit això, hem de dir que aquest projecte era un projecte que es va presentar a fons de cohesió, que està subvencionat en un 85%, 80-85% amb doblers de fons de cohesió europeus, i per tant en aquest sentit era un projecte que depenia de fons majoritàriament d'Europa i es comptava amb el vistiplau per dur endavant aquest projecte. Aquest projecte s'havia iniciat quan va acabar la legislatura anterior, estaven en un 40% ja realitzades totes les obres, s'havia arribat fins a Llubí, concretament tota aquesta zona ja estava finalitzada, ja estava a més, evidentment, no només licitada sinó que estava en construcció, però el nou govern del Sr. Matas una de les coses que va fer, entre moltes d'altres, va ser evidentment modificar aquells projectes que s'havien duit endavant per part de l'anterior govern, i un d'ells va ser aquest projecte d'artèria transversals. Llavors el que es va fer el mes d'octubre, va sortir a exposició pública l'avaluació d'impacte ambiental, posteriorment va sortir, el novembre crec recordar, va sortir a exposició pública ja el projecte en concret, i va sortir com una modificació del projecte inicial.

No és una modificació; el projecte en aquest moment que la Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears ha duit a exposició pública és un projecte totalment nou en dues qüestions: per una part, que el traçat no té res a veure amb el traçat inicial perquè, en lloc de ser un traçat que va de Llubí, Crestatx, Pollença, va a Llubí a Ses Fonts de Son Sant Joan. La font de Son Sant Joan, si vostès no ho saben, està ubicada devora S'Albufera, és un lloc on no hi ha cap aqüífer estratègic i per altra banda és un lloc, senzillament és una font que va a més a una zona privada, precisament del Sr. Luna, que és qui té la concessió de totes les aigües de la zona de Can Picafort. Per tant no té cap sentit ni un aquest traçat ni hi ha cap justificació d'una modificació d'aquesta envergadura i, com dic, de traçat. Nosaltres entenem i suposam que l'única justificació que hi ha, a no ser que hi hagi algun interès que desconeixem, de tipus d'afavorir algun privat com és el senyor propietari de Ses Fonts de Son Sant Joan, és la connexió amb la dessaladora d'Alcúdia que ha tengut el Sr. Matas sempre un fort interès per dur endavant aquesta dessaladora.

Però a més d'haver-hi una modificació del traçat important, en aquest projecte també hi ha hagut una modificació dels objectius. Els objectius no tenen res a veure i per tant si la intenció era clarament donar aigua a Pollença, amb aquesta

modificació no es dona aigua en absolut a Pollença ni enlloc perquè, com dic, la canonada únicament arriba a Ses Fonts de Son Sant Joan. En segon lloc tampoc no es fa la infiltració a l'aqüífer de Crestatx perquè es considera que no s'ha de dur a terme, amb la qual cosa tampoc no es compleix l'objectiu d'emmagatzemament d'aigua que estava previst en el projecte original, i per tant no és una modificació, sinó un nou projecte amb uns objectius que evidentment són absolutament contraris i diferents als que estaven prevists en el projecte original.

Per altra banda fa dues coses: justificar o intentar justificar la dessaladora d'Alcúdia, quan aquesta dessaladora vull recordar que és una dessaladora que hauran de pagar en aquest cas els ciutadans, perquè no està pressupostada a cap..., ni la té pressupostada Europa ni la té pressupostada el Ministeri de Medi Ambient, ni la té pressupostada el Govern de les Illes Balears, amb la qual cosa aquesta dessaladora, que costa aproximadament 14.000 milions de pessetes, l'hauran de pagar els ciutadans a través del rebut de l'aigua. A més aquesta dessaladora és injustificada, tenint en compte que si l'artèria o el projecte inicial es dugués a terme fa absolutament innecessària una dessaladora d'aquestes característiques, i en aquest sentit entenem, i a part de dir que la dessaladora, a més de ser innecessària, encarirà més el preu de l'aigua, per altra banda també genera un problema ambiental de primer ordre que evidentment suposa que hi ha un cost energètic important i això suposa, evidentment, un major augment d'emissions de CO2 a l'atmosfera, la qual cosa evidentment és un incompliment encara més greu d'aquesta comunitat respecte al protocol de Kyoto.

Per tant...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, Sra. Rosselló. Ja ha passat el temps.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Sí. Dita aquesta qüestió, i tenint en compte que hi ha un canvi total del projecte, que a més aquest projecte, aquesta modificació, no modificació, aquest nou projecte no ha estat, almanco supòs que per ventura sí que haurà corregut ara el conseller per enviar-lo a Brussel·les, però almanco segons constància que tenim i resposta que tenim del comissari a final d'abril no s'ha notificat a la Comunitat Econòmica Europea, amb la qual cosa s'incomplixen els mínims de quan es fa un projecte amb doblers europeus, idò per tota una sèrie de qüestions més entenem que aquest canvi de projecte no resol per a res el problema que hi ha de distribució d'aigua a la zona nord, que té un problema de proveïment d'aigua; que, en segon lloc, no s'assegura una gestió eficient de l'aigua que va encaminada a guardar l'aigua, a tenir-ne bona cura i per tant a intentar evitar el malbaratament dels nostres recursos hídrics, que són pocs però que els hem de cuidar bé; i, en tercer lloc, que l'únic que suposa és un increment econòmic molt important i, per tant, un encariment de preu respecte a l'aigua d'aquesta zona.

Per totes aquestes raons i moltes més, que esper poder dir després a la meua segona intervenció, idò nosaltres la proposició no de llei que presentam avui és, en primer lloc,

instar el Govern de les Illes Balears a mantenir els objectius de l'artèria transversal i a finalitzar les obres del projecte inicial, que són Llubí-Crestatx-Pollença. En segon lloc -ara acab-, ara acab-, en segon lloc fer que el sistema integrat de proveïment de Mallorca a través de la branca nord permeti no posar en perill la seva construcció, que no alteri els objectius d'un projecte ja iniciat. I en tercer lloc i per acabar que les poblacions properes al recorregut de l'artèria transversal a mig termini precisament puguin també rebre, puguin tenir el subministrament d'aigua necessari, així com potenciar la reducció de les pèrdues a la xarxa de distribució i treballar en la gestió de la demandada.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per defensar les esmenes RGE núm. 3630 i 3621 té la paraula, per part del Grup Parlamentari Socialista, l'Hble. Diputada Sra. Joana Seguí, també per un temps de 10 minuts.

LA SRA. SEGUÍ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores diputades, senyors diputats, les dues esmenes es justifiquen pel desenvolupament de les raons que tot seguit exposaré que no sols és el traçat inicial, no sols són els objectius els que s'han modificat, sinó que també el traçat inicial. Per tant l'esmena nostra és mantenir els objectius del projecte inicial i el seu traçat. El Grup Parlamentari Socialista, per tant, donarà suport, com no podia ser d'una altra manera, aquesta iniciativa parlamentària presentada en comissió referida a aquesta artèria transversal: Llubí-Crestatx-Pollença.

Li donarà suport perquè és el primer cop que es porta a terme una proposta on es contempla de forma integral i conjunta la gestió de l'aigua i els recursos hídrics de l'illa de Mallorca des dels punts de producció, emmagatzemament i consum, tal i com apareix a la mateixa exposició de motius. Li donam suport, a més, per ser el projecte inicial més sostenible que el nou projecte proposat per l'actual conselleria de Medi Ambient, per tractar de forma eficient la totalitat dels recursos hídrics existents, per possibilitar la recuperació dels aqüífers i per solucionar el problema de l'aigua d'Alcúdia i Pollença amb la menor inversió i de la forma més racional possible.

L'objectiu del projecte inicial, com ja s'ha dit, com ja ha dit la portaveu d'Esquerra Unida i Els Verds, consisteix en travessar Mallorca per connectar els excedents procedents de les dessaladores d'Andratx i Palma, els recursos de Son Tugores i la xarxa en alta de Palma, els recursos d'embassaments del Gorg Blau i Cúber, els aqüífers de s'Estremera-Alaró i de Llubí-Muro i recollir el sobrant de Sa Costera i del torrent de Sóller, un cop que aquesta obra hidràulica del nord de l'illa també quedi acabada. Amb tot es pretén, per tant, proveir de forma eficient els municipis de l'illa amb major carestia d'aigua en aquests moments, com són els de Pollença i Alcúdia.

El gruix d'aquesta artèria transversal, les canonades Llubí-Consell i Palma-Andratx, ja està construït, i en un futur se li

afegiran, com també s'ha dit, les de canalització de Sa Costera. Aquest 40% construït arriba fins a Muro i amb el nou projecte es vol canalitzar fins a la font de Sant Joan per connectar amb la futura dessaladora d'Alcúdia i una nova canonada fins a Pollença. Aquesta iniciativa inicial, a part d'una obra d'enginyeria hidràulica, compta com a objectius el tractament integral dels aqüífers i la comunicació amb canonades per proveir d'aigua de qualitat poblacions desfavorides amb un mínim d'inversió d'infraestructures, és a dir, contempla l'optimització dels recursos subterranis existents. La conducció d'aigua es feia des de sa Marineta de Llubí a Crestatx i acaba a Pollença. Els aqüífers de Crestatx i Son Vila realitzaven, amb el projecte anterior, la funció de magatzem d'aigua recollint excedents de Ses Fonts Ufanes, es preveïen vuit pous d'extracció i tres d'infiltració en haver-hi una capacitat entre 5 i 6 milions de metres cúbics.

Amb l'argument de la preservació dels aqüífers de Crestatx i Ses Ufanes s'ha modificat el projecte inicial i la proposta passa per partir de sa Marineta a Can Picafort per connectar amb la nova dessaladora d'Alcúdia, però el projecte, efectivament, no posa en perill Ses Ufanes; de fet la declaració de monument natural ha estat l'única protecció real de les seves aigües feta l'anterior legislatura.

La dessaladora, encara per construir, declarada d'interès general pel Sr. Matas quan era ministre de Medi Ambient, es diu que es construirà amb fons europeus, el conseller de Medi Ambient així ho ha anunciat en reiterades ocasions a compareixes a comissió, quan segons informació fefaent no hi ha constància a la Comissió Europea de cap sol·licitud per al cofinançament amb fons de cohesió d'aquesta infraestructura, del nou traçat.

Amb el projecte anterior, els aqüífers realitzaven la funció d'emmagatzemament d'aigua per a l'estiu, mentre ara la conducció sols pot servir per posar en marxa la dessaladora. S'hi podria emmagatzemar la meitat dels dipòsits del Gorg Blau i Cúber, 5.000 milions de metres cúbics. L'antic projecte fa la mateixa funció sense necessitat de construir una nova infraestructura com és una dessaladora i costa molt menys que el nou projecte, també com ja s'ha dit. La temporada alta turística és de 150 dies, i les garanties de subministrament d'aigua del nou projecte, que inclou la dessaladora, tan sols arriben en anys secs a aportar 2.100.000 metres cúbics a la xarxa, quantitat ridícula per fer front a l'època estival i recuperar els aqüífers de la zona. Amb el projecte inicial les garanties eren molt superiors: el dipòsit, l'aqüífer de Crestatx per emmagatzemar l'aigua de Llubí que avui se'n va a Palma, més de 5 milions de metres cúbics, 3 vegades més que el projecte rectificat. I com ja dit, es podria disposar també de les reserves dels embassaments de la Serra.

Emperò els motius exposats per la conselleria per al canvi de traçat han estat la manca de capacitat de regulació de l'aqüífer de Crestatx, que s'estima només entre 0,5 milions i 1,5 milions de metres cúbics, molt manco dels 5 milions prevists inicialment, però segons informacions aparegudes als mitjans de comunicació el 14 de febrer es publica un informe dut a terme per un tècnic qualificat, on s'afirma que la capacitat d'aquesta aqüífer és de 13 milions de metres cúbics. Algú aquí no diu la veritat; les diferències són d'un 900%. El conseller no

ha emès cap opinió al respecte. Potser que es confongui la capacitat de l'aquífer amb el que li manca per estar ple l'aquífer; efectivament lògicament és molt menor el que hi manca per estar ple que no la capacitat total.

A més, com ja s'ha dit i així apareix a l'exposició de motius de la proposició no de llei, aquest projecte va rebre el suport del Govern de l'Estat i llum verda del finançament europeu a la passada legislatura. Es va aprovar un projecte que ara s'està baratant ja que no s'hi ajusta ni en objectius ni en traçat. S'està posant, idò, en perill el seu finançament, ja que les obres han començat sense que Europa hagi acceptat el nou traçat. El nou traçat impedeix la recuperació dels aquífers de Crestatx i del nord de Sa Pobla: no podrà emmagatzemar aigua a l'hivern per utilitzar-la a l'estiu. Molts de pous d'aquesta zona estan secs, se salinitzen en els períodes de sequera i no es recuperaran sense arribar aigua a Crestatx i infiltrar sobrants durant l'hivern.

El nou projecte deixa sense aigua Pollença perquè no es justifica la canonada sense la construcció de la dessaladora a Alcúdia; però a més es contempla que es duran els excedents d'aigua d'Alcúdia a Palma en temporada baixa, però Palma no la necessita, ja que durant l'hivern ni tan sols no gasta la seva pròpia producció, inclosos els períodes de sequera major. Dur l'artèria fins a la font de Sant Joan per connectar amb eventuais canonades de la dessaladora no té cap sentit hidrològic ni de gestió eficient dels recursos.

S'argumenta a favor del nou traçat que els canvis no suposaran increment sobre la inversió inicial dels 6 milions d'euros; és cert, si no comptam, evidentment, el preu de la construcció de la dessaladora, ni el cost energètic, ni el cost de manteniment. Tenint en compte que l'energia ens ve de fora, sobresaturam encara més la demanda energètica i encaram els preus. Per què ha de sortir més cara l'aigua als ciutadans? Si es paga amb diner del Govern central també la pagam nosaltres, també són diners públics.

En el projecte inicial la inversió era de 1.200 milions de pessetes, i 265 milions de pessetes el manteniment anual. Amb aquest cost s'obtenien 5 milions de metres cúbics a l'any per a la comarca del nord i 3 milions de metres cúbics per a Palma. Amb el nou projecte, comptant la dessaladora, la inversió és de 13.000 milions, 800.000 de manteniment per any, amb 3 milions de metres cúbics a l'any per a la comarca del nord i 4 milions de metres cúbics a Palma.

Per tot l'exposat donam suport als punts de la proposició no de llei en el sentit que es mantinguin els objectius i el traçat de l'artèria transversal del projecte conducció Llubí-Crestatx-Pollença; que no es posi en perill el finançament d'aquesta obra per part d'Europa a través de modificacions que alteren els objectius i fan de la modificació un projecte nou. El Grup Parlamentari Socialista creu que s'han de construir les infraestructures necessàries per garantir una aigua de qualitat a tots els ciutadans de Mallorca, però a través de les mesures més racionals i sostenibles possibles, i veure com el nou projecte de traçat es lliga, encara que no sobre els papers però sí en la filosofia, a la construcció d'una nova dessaladora no ens sembla la millor manera de solucionar els problemes de carestia d'aigua de la zona nord-est de Mallorca, quan el

projecte inicial el solucionava d'una forma molt més racional, sostenible i equilibrada.

Finalment afegir que la política de construcció de noves dessaladores de la Conselleria de Medi Ambient com a pretext per a la protecció dels aquífers és absolutament contradictòria amb actuacions molt recents de la mateixa conselleria, des de la qual s'ha autoritzat l'extracció d'aigua a través de sis nous pous a una empresa privada, SOREA SA, amb un volum de 600.000 metres cúbics anuals a la zona de la teulada de l'aquífer de sa Marineta, autorització a la qual el Grup Parlamentari Socialista s'oposa radicalment. Aquest fet demostra una connivència entre la conselleria i l'Ajuntament de Santa Margalida i l'empresa privada esmentada que res té a veure amb la protecció dels aquífers.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Seguí. Per fixar posicions, té la paraula el Sr. Nadal, del Grup Parlamentari Mixt, per un temps de 10 minuts.

EL SR. NADAL I BUADES:

Gràcies, Sra. Presidenta. Per anunciar el vot favorable d'Unió Mallorquina a aquesta proposició no de llei presentada pel Grup d'Esquerra Unida i Els Verds, i fonamentam el nostre suport en el dubte raonable que tenim des d'Unió Mallorquina en el fet que es pugui perdre la finançació amb fons europeus per la modificació del projecte. Ens agradaria que per part del Govern se'ns pogués donar un altre tipus d'explicacions que poguessin fonamentar el canvi del nostre criteri en aquesta votació.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Nadal. Per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista té la paraula la Sra. Maria Antònia Vadell per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats, el Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista també donarà suport a aquesta proposició no de llei perquè entenem que si hi ha un projecte que es va redactar d'una manera totalment assenyada la passada legislatura va ser precisament aquest. Va ser un dels projectes més encertats que es varen iniciar la passada legislatura, ja que per primera vegada envestia, abordava el problema de l'aigua de Mallorca d'una manera integral.

Les diputades que m'han precedit amb la seva exposició han explicat extensament tant el projecte com les motivacions d'aquest projecte. Nosaltres hi coincidim plenament. Crec que aquest projecte aprovat -hi anirem una miqueta més damunt per poder justificar més clarament el nostre suport- hem de recordar que aquest projecte va ser aprovat l'octubre del 2002 i que les obres ja varen ser adjudicades a l'empresa FCC Construcción SA i l'acte de replanteig té data de 7 de maig de

2003. El projecte inicial incloïa una conducció des de l'estació de bombeig de Llubí fins a la zona de Crestatx; a la zona de Crestatx un dipòsit regulador de 2.000 metres cúbics de capacitat, una estació de bombeig i tres sondejos d'investigació; una conducció des de l'estació de bombeig fins al municipi de Pollença, on enllaçaria amb una conducció de 350 mil·límetres de diàmetre inclosa en un altre projecte; una conducció des de l'estació de bombeig fins enllaçar amb la xarxa existent que incorpora l'aigua que s'extreu de pous a la xarxa de distribució d'Alcúdia; i aquestes dades les he tret de la memòria del projecte de dessaladora que es va aprovar des del Ministeri de Medi Ambient quan es va redactar el projecte.

Aquest projecte es va redactar, al nostre criteri, des del Ministeri de Medi Ambient sense tenir en compte el projecte que hi havia anteriorment i, en lloc de respectar el projecte de conducció Llubí-Crestatx-Pollença, en va fer un altre completament nou, que és una altra xarxa completament diferent que es podria anomenar Pollença-Alcúdia-Muro, i aquesta xarxa es va fer per justificar la construcció de la dessaladora. El projecte que se modifica i que incloïa aquestes infraestructures que he esmentat abans pretenia, dins el context del Pla hidrològic, la connexió dels distints aqüífers insulars que conformen l'anomenada artèria central, dessaladora de Palma, instal·lacions d'Emaya, s'Estremera, Font de Sòller inclosa Sa Costera, embassament del Gorg Blau i Cúber, fins a sa Marineta amb l'aqüífer de Crestatx. Amb una doble finalitat, primer la recàrrega de l'aqüífer de Crestatx que beneficiaria el dèficit causat als pous de Son Barba i el camí Nou, que estan en el terme municipal de Sa Pobla per la sobreexplotació que actualment efectua l'empresa que subministra l'aigua a les poblacions del terme municipal d'Alcúdia. I en segon lloc es justifica per l'aprofitament sobrant de l'aqüífer de Crestatx, una vegada conduït el sobrant del torrent de Sant Miquel per així pal·liar el dèficit hidrològic de les badies de Pollença i Alcúdia, mitjançant les respectives connexions amb les xarxes de subministrament.

Coincidim amb les diputades que m'han precedit, que no s'entén de cap manera aquesta canonada Llubí-Crestatx. La canonada Llubí-Crestatx-Pollença, mitjançant la modificació d'un projecte, es pot convertir de Llubí-dessaladora d'Alcúdia-font de Sant Joan perquè les coses són com són i no com es diuen, aquesta canonada nova no té res a veure amb el projecte inicial. Mentre aquest projecte es presenta com una modificació, quan en realitat és una cosa totalment nova.

Hem de dir també que aquest projecte inicial tenia una connexió cap a Sa Pobla i en aquest nou projecte no es contempla en absolut. Hem de dir també que en aquest cas, si es fa la nova dessaladora, el projecte i explotació s'han posat a exposició pública, o sigui que ho farà una empresa privada, per tant, els preus hauran de repercutir forçosament damunt el cànon i si no hi ha finançament d'altres bandes, l'aigua sortirà caríssima i segons el mateix estudi de la memòria d'aquesta dessaladora, el metre cúbic d'aigua tindrà un cost de 135 pessetes, 0,809 euros per metre cúbic. Per tant, és una aigua que és molt cara i molt enfora de les possibilitats econòmiques de tota aquella zona, ja que hem de recordar que a més de ser una zona turística també hi ha bona part de la zona d'agricultura.

Nosaltres entenem que el projecte inicial s'hauria de mantenir, sobretot perquè és un projecte molt racional que fa un estudi complet de tota la problemàtica de l'aigua. Hem de dir també i hem de puntualitzar que fa falta una connexió cap a Llevant, que ja completaria tota la xarxa de Mallorca, però així i tot aquest eix creim que estava suficientment justificat i que era un projecte molt assenyat, que solucionava els problemes de subministrament d'aigua per molts d'anys de tota Mallorca, d'una manera molt sostenible, molt barata i que tenia garanties per moltíssims d'anys.

Per tot això donarem suport als tres punts d'aquesta proposició no de llei i evidentment acceptam, si la proposant ho accepta també, les esmenes del Grup Socialista perquè simplement el que fan és completar el concepte de traçat que és evidentment inherent dins aquesta proposició.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Eduardo Puche per un temps de 10 minuts.

EL SR. PUCHE I CASTILLEJO:

Gracias, Sra. Presidenta, señoras y señores diputados. Siguiendo instrucciones precisas el área de construcción del Instituto Balear del Agua y la Energía, el IBAEN, redactó en octubre del 2002 el proyecto de conducción Llubí-Crestatx-Pollença. Dicho proyecto presentaba, bajo nuestro punto de vista, unas dudas importantes relativas a su legalidad medioambiental. Dudas muy significativas si tenemos en cuenta que el promotor era el IBAEN, organismo dependiente de la Conselleria de Medio Ambiente y que las enumeramos a continuación.

La primera de las dudas hace referencia a la falta de adecuación del proyecto a la previsión del Plan hidrológico de las Islas Baleares. Efectivamente, si se consulta el BOIB núm. 77, de 27 de junio del 2002, que publica las determinaciones normativas del Plan hidrológico, en el apéndice 7 se incluye como infraestructura a ejecutar la conducción Llubí-bahía de Alcúdia-Es Pla, con una previsión de gasto de 600 millones de pesetas. En cambio el proyecto se presentó bajo el título Llubí-Crestatx-Pollença, con una previsión de gasto de unos 1.175 millones de pesetas. Obviamente basta con ver un mapa de Mallorca para entender que la conducción pretendida no tenía amparo, ya que no respondía a la previsión de la norma vigente y por tanto, no se ajustaba al trazado marcado por el Plan hidrológico.

La segunda duda es consecuencia del punto anterior, que consiste en la falta de legitimación urbanística y expropiatoria derivada de las apreciaciones que hemos hecho anteriormente. El proyecto no responde, como ya hemos dicho, a la previsión del Plan hidrológico de las Islas Baleares y por tanto, no era aplicable el artículo 44.2 de la Ley de aguas.

En tercer lugar y para nosotros es la más grave de todas las dudas que presenta el proyecto, o que presentaba el proyecto

aquel, es la inadecuada exoneración del estudio de impacto ambiental por parte de la Comisión balear de medio ambiente. Efectivamente, el trazado previsto en el proyecto tenía un recorrido de 18 kilómetros, pasando por las estribaciones de la Sierra de Tramuntana, ANEL, zonas de encinares y otros espacios forestales. Además suponía realizar una actuación de captación de agua del torrente de Sant Miquel, proveniente de las Fonts Ufanes de Campanet, agua que en forma natural abastece la mayor zona húmeda de Mallorca como es la Albufera, parque natural y declarada Lugar de Interés Comunitario, LIC i Zona de Especial Protección de las Aves, ZEPA por el anterior Gobierno de la comunidad.

Por otro lado en ningún momento se valoró el impacto de la captación de agua sobre la Albufera. En la sesión del comité técnico de la Comisión balear de medio ambiente, celebrada el 15 de enero del 2003, se acordó la necesidad de hacer para este proyecto un estudio de impacto ambiental simplificado. Sorpresivamente una semana después, en la comisión permanente de la Comisión balear de medio ambiente se acordó la exoneración de dicho estudio de impacto ambiental. Este acuerdo de exoneración suponía una infracción flagrante de las directivas europeas, es decir, el artículo de la directiva hábitat 92/43 de la CEE exige que cualquier plan o proyecto que pueda afectar de forma apreciable a un LIC sea objeto de una evaluación para conocer las implicaciones para los objetivos de conservación. Es evidente que la captación de agua de las Fonts Ufanes puede afectar a la Albufera, estamos pues ante una evidente transgresión de la normativa comunitaria.

Es asimismo una clara infracción de la Ley de agua estatal, que en su artículo 129 exige un estudio de impacto ambiental, si así resulta de la normativa vigente en el Decreto 4/86, anexo 3, punto 5.9, aparentes sujetos a estudio de impacto ambiental los acueductos con capacidad superior para 5.000 habitantes, que es el caso. Todavía es más sorprendente que los mismos que incumplen flagrantemente la directiva hábitat, se atrevan posteriormente a afirmar que el proyecto inicial permitía integrar los sobrantes del torrente de Sant Miquel con las mejores garantías ambientales. ¿Son las mejores garantías exonerar de hacer los estudios que permitan conocer las afecciones ambientales del proyecto? ¿Por qué no se llama a las cosas por su nombre y se habla de captación de agua de las Fonts Ufanes que alimentan la Albufera?

Se afirma, además, que el proyecto modificado pone en peligro la financiación europea. El único que pone en peligro la financiación europea es quien presenta un proyecto que no cumple el Plan hidrológico y que además infringe en su tramitación de forma flagrante la normativa europea de hábitats. En cuanto a la tramitación actual del proyecto, decir que el día 7 de agosto del 2003 se comunicó la intención de modificar el proyecto, el 6 de abril del 2004 se remitió a Madrid toda la documentación precisa para mantener la financiación europea con que cuenta el proyecto. Y el 15 de abril del 2004 dicho proyecto es enviado desde Madrid a Bruselas, donde lo recibieron día 22 de abril del 2004.

Por otro lado, haciendo mención a la proposición no de ley, es falso que la zona norte quede desconectada de la arteria transversal, basta con mirar el trazado final para observar esta incorrección. La conexión prevista a la Fuente de Sant Joan

supone asegurar el enlace con la arteria transversal del norte de Mallorca. Finalmente quiero afirmar que la desaladora de Alcúdia está adjudicada, o sea es una obra que se redactó el proyecto y que está a falta de firmar el contrato por parte del Ministerio de Medio Ambiente y en cualquier caso es el Gobierno de la nación el que se hace cargo del gasto, evidentemente, de esa desaladora.

Por otro lado y respecto a lo que decía la Sra. Rosselló del que el Sr. Luna y tal y cual. Bueno hay que decir que el Sr. Luna desde junio del 2003 no sirve ni una sola gota de agua a Ca'n Picafort, solamente abastece la playa de Muro y parte del Puerto de Alcúdia, de dónde es concesionaria municipal. Igualmente quiero decir a la Sra. Joana Seguí, que el Instituto Geológico Minero de España ha elaborado una modelación matemática del funcionamiento del acuífero de Crestatx i descarta absolutamente que dicho acuífero pueda funcionar como almacén de agua.

Con respecto ala Sra. Vadell que decía que se había hecho un sondeo, que se hacían unos pozos allí en el Término municipal de Santa Margalida. Decir que la concesión a SOREA de 600.000 metros cúbicos en Sa Teulada tiene todos los informes jurídicos y técnicos favorables...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Puche, debe fijar posición y no referirse a las intervenciones de los otros diputados, de los otros grupos.

Gracias.

EL SR. PUCHE I CASTILLEJO:

Bien, en cualquier caso la posición del Grupo Popular está clara, es contraria por todos los argumentos que he dado y que podría continuar dando. Yo quiero insistir en el tema este porque aquí se están diciendo cosas que no se corresponden con la verdad, que no se corresponden con la realidad. El acuífero de Crestatx no funciona como se está diciendo aquí que funciona, eso es totalmente falso. Hay un informe del técnico Sr. Tolo Reus que dice claramente que en el estudio de impacto ambiental que se hizo del proyecto de la conducción del torrente de Sant Miquel con Crestatx dice que la capacidad del acuífero, "dado que los niveles de referencia en invierno se encuentran a unos 30 metros de profundidad y a las características conocidas hasta el momento, tanto de comportamiento, como de estructura del acuífero, la recarga admisible en invierno estaría entorno a los 0,50-0,60 hectómetros cúbicos, admitiendo hasta 1,5 hectómetros cúbicos en época de bajo nivel, es decir en verano. No obstante esta opción parece poco probable dado que los volúmenes procedentes de las Fonts Ufanes no suelen estar disponibles en estos periodos".

Y deja bien claro, vuelvo a insistir, este señor en un informe técnico que además los que entienden de estas cosas son los técnicos, no los políticos, que el funcionamiento del sistema para aportar caudales adicionales en verano, suficientes para atender la demanda en el Port de Pollença y en la bahía de Alcúdia, si se hubiesen realizado las obras de estos proyectos,

que se habían aprobado con anterioridad, “estaba condicionado...”, dice en opinión del técnico que subscribe, “a aportaciones externas a la explotación de los acuíferos de Llubí y Crestatx, debido a la escasa capacidad de regulación del acuífero de Crestatx” y vuelve a insistir en que este acuífero no tiene la capacidad, ni el poder de almacenamiento que aquí se le supone y que aquí se está insistiendo en ello.

Por tanto, vuelvo a insistir, el Grupo Popular votará en contra de esta proposición de ley por todos estos argumentos y otros muchos más.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Puche. Ara es pot procedir a la suspensió de la sessió, si ho creuen oportú, per un temps de 10 minuts. Molt bé.

Seguidament intervindrà el grup proponent per fixar la posició i assenyalar les esmenes si són o no acceptades per un temps de 5 minuts. Té la paraula la Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Bé en primer lloc vull agrair el vot favorable dels distints grups que així ho han dit i ho han expressat. Dir en segon lloc que les esmenes que presenta el Grup Socialista són acceptades per part del nostre grup, entenent que milloren precisament el redactat de la proposició no de llei per tant, dels punts que nosaltres hem plantejat perquè també evidentment feien referència no només als objectius sinó també al traçat. Per tant, en aquest sentit vull agrair clarament el vot favorable en aquest sentit.

En segon lloc dir que el Grup del Partit Popular veig que l'única cosa que fa és presentar absolutament excuses perquè no té cap tipus d'argument per explicar la modificació d'aquest projecte i més que modificació, aquest nou projecte i totes les explicacions que ha donades, si a més creu que són de l'indole que ha dit, jo crec que el que ha de fer és anar allà on ha d'anar. Però evidentment dir-li dues coses al Sr. Puche. En primer lloc, aquest projecte com supòs que vostè sap perquè evidentment veig que el Govern ha intentar cercar el màxim que pugui per poder dir alguna cosa i donar algun tipus d'argument, dir-li que això de què no s'adequa al Pla hidrològic de les Illes Balears és una qüestió que evidentment s'hauria de llegir tot el Pla hidrològic i vostè veuria quins són els objectius i per tant, dins els objectius precisament un projecte com aquest està prou involucrat. I precisament allò que no està dins el Pla hidrològic de les Illes Balears és la dessaladora d'Alcúdia. La dessaladora d'Alcúdia no està dins el Pla hidrològic de les Illes Balears, així com altres dessaladores i precisament es fan i sense cap tipus de problema i a més es justifiquen de la manera que sigui. Per tant, no venguin ara que els interessa tant el Pla hidrològic de les Illes Balears i a més, aquest projecte no hi té res a veure.

En segon lloc el tema de l'exoneració de l'avaluació d'impacte ambiental. Miri Sr. Puche, veig que tenen molt d'interès en l'avaluació d'impacte ambiental, la qual cosa crec que està molt bé. Però dir-li que aquest projecte va ser precisament aprovat no només per Madrid, on governava el Partit Popular i per tant, va ser remès a la Unió Europea, sinó

també per Brussel·les perquè aquest projecte estava absolutament en les condicions que pertocava i no hi havia cap qüestió diriem que posés en dubte que aquest projecte es pogués dur a terme, sinó que precisament tot estava en ordre. Almano a nosaltres no ens varen dir el contrari. En segon lloc, allò que no ha fet aquest projecte a l'avaluació d'impacte ambiental d'un tub, que normalment no es fan avaluacions d'impacte ambiental d'un tub, no ha valorat ambientalment les conseqüències que precisament tindrà aquest tub que només arriba a les Fonts de Sant Joan. N'hi ha tengut tampoc en compte l'avaluació d'impacte ambiental l'impacte que tindrà la dessaladora d'Alcúdia. Per la qual cosa l'avaluació d'impacte ambiental que es va posar a exposició pública de la modificació del projecte, evidentment aquesta sí que només parla del tub i a més ho diu ben clar i no parla de les conseqüències que tindrà. Per tant, en aquest sentit jo crec que van bastant desencaminats o no saben què han de dir i evidentment intenten cercar qualsevol cosa. Les convendria fer moltes avaluacions d'impacte ambiental de molts de temes.

En tercer lloc dir l'impacte sobre l'Albufera. Dir-li que vostès no entenen res d'aquest projecte i a posta crec que ha estat una de les qüestions per la qual cosa l'han aturat. És a dir, l'impacte sobre l'Albufera no n'hi ha cap i si no és que vostè no coneix el projecte, es veu que no el coneix i com ha dit: “siguiendo instrucciones del IBAEN”, es veu que vostè no s'ha mirat el projecte i no sap que no hi ha cap tipus d'impacte sobre el Parc de l'Albufera perquè la pretensió clara no era llevar aigua, ni molt manco de les Ufanès com precisament es vol per part del Partit Popular, sinó precisament tot el contrari. Un excedent quan hi ha una aportació molt important d'aigua de les Fonts Ufanès, idò una part petita que no arriba al 10% que es pugui infiltrar a Crestatx. Això no afecta per res a allò que és l'hàbitat de l'Albufera.

Per tant, entenem que no hi ha cap argument, no hem vist cap argument del Partit Popular per fer aquest nou projecte, únicament l'argument és el de sempre. És dir, volem fer una dessaladora que l'únic que suposarà serà encarir el preu perquè aquesta dessaladora la pagaran els ciutadans, no està en el pressupost de l'Estat, no hi està. No està en els pressuposts europeus i tenc una carta que ho diu. No està en els pressuposts de la comunitat i per tant, l'haurà de pagar evidentment...

*(Remor de veus)*

LA SRA. PRESIDENTA:

Una mica de silenci per favor. Pot continuar.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

L'haurà de pagar el ciutadà, això en primer lloc. Per tant, és l'únic objectiu i evidentment aquesta obsessió que tenen vostès de que tot allò que es va fer per part del pacte evidentment no s'ha de dur endavant i per tant, no hi ha res més, la resta evidentment no té cap tipus d'excusa.

Dir-li després dues qüestions. Miri, la Unió Europea no té cap notificació, jo li puc mostrar la carta del comissari Sr. Barnier que ens va contestar una carta que nosaltres li vàrem remetre, concretament la resposta va ser dia 30 de març i allà



on diu clarament "que no es té constància d'aquesta modificació del projecte" i evidentment no llegiré perquè en 5 minuts no tenc temps, però si la vol llegir després vostè li puc deixar. No té constància d'aquesta modificació. Per tant, si s'ha notificat ha estat després del mes d'abril, almanco a nosaltres no se'ns ha dit des d'Europa que no hi ha constància d'aquesta modificació.

En segon lloc dir-li que respecte a la modelació matemàtica del tema de l'aqüífer de Crestatx, dir-li que evidentment hi ha un informe, vostè ha dit un informe d'un tècnic, hi ha informes d'altres tècnics que no diuen això i clarament ja se li ha dit que són 13 milions de metres cúbics la capacitat de l'aqüífer i a més dir-li que tenc una carta aquí i que diu que Sirme encara no ha acabat l'informe, un informe que es va encomanar a...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, vagi concretant Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Llavors com que no tenc temps i he de concretar. Per tant i per acabar, dir que evidentment lament moltíssim que el Partit Popular, tot i que no m'estranya en absolut, no doni suport a aquesta proposició no de llei perquè està clar que allò que és la gestió més econòmica, més ecològica i des del punt de vista més eficient de l'aigua en volta de l'illa de Mallorca, l'interès evidentment és un altre, l'interès és molt clar, l'interès és posar dessaladores, les dessaladores no tenen res a veure en la protecció dels aquífers i li puc dir dos exemples molt clars, un és Eivissa. Eivissa té molta dessalació i els aquífers és allà on estam més sobreexplotats, precisament perquè l'aigua dessalada és més cara i els concessionaris d'aigua de cisterna o de camió l'interessa molt més precisament seguir traient aigua dels pous o dels aquífers. Per tant, aquesta qüestió no té res a veure en millorar el tema dels aquífers.

Dir per acabar que aquest nou projecte, en primer lloc com dic excuses per només fer una política d'aigua basada bàsicament en dessalació i com dic serà més cara i serà més cara també a nivell ecològic. I en segon lloc per anar cap un interès molt clar de poder fer, no sé exactament quin mercadeig de l'aigua, però esperem que evidentment no ens dugui a una situació on el ciutadà, com sempre, sigui el que pateixi les darreres conseqüències. I sobretot esperem que Europa estudiï aquesta qüestió i evidentment, almanco per la informació que nosaltres tenim...

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Ja no té més la paraula. Gràcies.

EL SR. NADAL I BUADES:

Demanařiem a veure si hi pot haver votació separada dels punts 1 i 2 del tercer?

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Rosselló, votació separada?

Molt bé.

EL SR. NADAL I BUADES:

Perdó Sra. Presidenta, jo he entès de la intervenció de la portaveu que havia incorporat i acceptat les esmenes i per això nosaltres demanam des d'Unió Mallorquina la votació separada dels punts 1 i 2 del tercer. L'1 i 2 podrien ser conjuntament i el tercer separat.

LA SRA. PRESIDENTA:

1 i 2 junts i el tercer separat.

Podem passar a votació el punts número 1 i 2.

Vots a favor? 6 vots a favor.

Vots en contra? 9.

Abstencions? 1.

En conseqüència queda rebutjada la proposició...

A perdó, falta el punt tercer.

Passam a votació.

Vots a favor? 7.

Vots en contra? 9.

I cap abstenció.

En conseqüència queden rebutjats els punts 1, 2 i 3 de la proposició no de llei 2332/04 sobre el manteniment del projecte d'arteria transversal.

**2) Proposició no de llei RGE núm. 2410/04, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, sobre obertura del tren Inca-Manacor.**

A continuació passarem a la segona proposició no de llei RGE núm. 2410 presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida-Els Verds, relativa a obertura del tren Inca-Manacor. S'ha presentat una esmenta a aquesta proposició no de llei per part del Grup Parlamentari Socialista RGE núm. 3619/04. Per defensar la proposició no de llei té la paraula per part del Grup Parlamentari Esquerra Unida-Els Verds l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Com tots sabem en aquesta sala la línia ferroviària de Palma-Manacor va ser tancada, en el tram entre Inca i Manacor per part del Govern, concretament per la Conselleria d'Obres Públiques dia 13 de març d'enguany després d'haver-se produït un accident o hi hagués un despreniment d'un mur damunt les vies el vespre de dia 12 de març.

Aquest despreniment que va succeir a una zona molt concreta va fer que la conselleria i SFM considerés que havia de fer un tancament del tram durant un període, que inicialment no va dir de quan de temps seria, però que posteriorment es va convertir i pareix ser que en aquest moment no només és un fet real sinó que evidentment ha estat reiterat per la pròpia consellera que és de 6 mesos o més. És a dir, que fins a després de l'estiu la línia fins a Manacor no serà restablerta en la seva totalitat.

A l'entendre del nostre grup i per distints estudis tècnics que hi ha i que evidentment no són els que maneja el Govern, posen de manifest que les deficiències que es varen suscitar, o que es varen produir a través d'aquest despreniment, idò tenien solució amb molt poc temps i que de cap manera justificaven el tancament del tram a la circulació de trens. S'ha de dir que sempre qualsevol empresa gestora, gestora en aquest cas del tren, o fins i tot quan es gestiona una carretera, la intenció és molt clara i és intentar quan abans millor tornar a posar en marxa el servei perquè aquest servei és utilitzat per una part important dels ciutadans i ciutadanes, en aquest cas molts de ciutadans de la comarca de Manacor i cada vegada era més utilitzat, els números són molts clars i molt palesos per part de SFM que fins i tot els ha fet públics. Per altra banda també perquè ha de ser la prioritat tornar restablir el servei perquè aquests ciutadans puguin continuar utilitzant aquest mitjà, en aquest cas el tren. I per altra banda perquè qualsevol empresa, sigui pública o sigui privada, allò que li ha d'interessar sobretot és evidentment gestionar bé una situació, un fet i en aquest sentit el que ha d'intentar és quan abans i de la millor manera possible posar en marxa una altra vegada, en aquest cas el tren. Això és un objectiu de qualsevol empresa, com dic pública o privada. Però en aquest cas i concretament en aquest tema del tren veim tot el contrari.

Vull dir que s'intentar dilatar en el temps al màxim per, sense una justificació i molt manco suficient, de per què s'ha de dur a terme aquest tancament de la via del tren. Nosaltres entenem que no hi ha cap motiu tècnic, si tal vegada de polítics, però tècnics cap per tornar reobrir la línia. Sobretot per una banda entenem que es pot reobrir i evidentment això ho enteníem en el moment en què vàrem presentar la proposició no de llei, ara no podem dir el mateix perquè evidentment hi ha màquines per tot i que fa realment que sigui difícil que hi vagi un tren per aquesta via. Però el cert és que en aquell moment era totalment possible reobrir el tram Inca-Sineu...-jo agrairia Sra. Presidenta que baldament no els agradi el que dic que em deixin xerrar-. Gràcies.

Llavors reobrir el tram d'Inca-Sineu d'aquesta línia de manera immediata perquè no hi havia cap dificultat que ho impedís. De fet no havia passat absolutament res en aquesta zona de via, amb la qual cosa no entenem per què es va aturar fins a Sineu. Per tant es podia reobrir d'una manera immediata aquest tram.

Per altra banda, respecte a la reobertura del tram de Sineu a Manacor, idò en aquell moment, en aquell moment vol dir que nosaltres la vàrem presentar el mes d'abril i ja feia un mes que havia succeït l'accident, en qüestió de 15 dies eren suficients per solucionar els problemes del talús caigut i poder continuar les obres sense que s'interrompés el servei, de

manera, precisament, que amb la màxima rapidesa el tren tornàs arribar a Manacor amb la màxima rapidesa i seguretat possibles.

Nosaltres entenem que això es podia fer, de fet la nostra proposició no de llei va en aquesta línia, perquè el fet que el talús caigués no suposa per a res posar en perill o tenir aquests perills suposats que s'han dit per part de determinats membres del Govern de les Illes Balears, i precisament aquesta reestructuració del talús es podria fer totalment utilitzant, com fan en molts de casos i en moltes d'obres d'aquest tipus, el vespre, o aturant, evidentment, un parell de dies, o fent qualsevol actuació que evidentment permetés tornar-ho a posar una altra vegada a lloc.

Per tant entenem, i així tenim, com dic, informes clarament fets per enginyers que a més treballen en qüestions de tren i concretament a RENFE, que consideren que es podia restablir la via molt ràpidament, i que no hi havia cap motivació ni cap justificació tècnica que així ho fes.

En segon lloc també volem dir que hi ha un tema..., a mi m'agradaria mostrar, si m'ho permeten, una foto, i és per exemple aquesta foto, que l'altre dia hi va haver un despreniment de 200 metres a l'AP7 de Girona que va provocar cues de 13 quilòmetres; evidentment això són desgràcies que passen. Aquesta carretera, aquesta autopista, ha estat tornada a posar en funcionament en tres dies. Per què?, perquè s'ha primat per part del Govern, supòs, de la Generalitat, igual que va fer el Govern de Madrid quan va passar el mateix amb l'A7, idò s'arregla i es torna a posar una altra vegada el servei en marxa. El que veim aquí és precisament tot el contrari: intentar posar el màxim de problemes precisament perquè no es torni posar en marxa el tren, i a nosaltres això ens preocupa molt, perquè mentrestant els ciutadans i les ciutadanes de Manacor, sobretot, o la gent que feia aquest trajecte es veu amb greuges importants per poder dur a terme i, a més, es desincentiva l'ús del tren, que pareix que és el que pretén el Govern.

Anant a un altre tema vull dir també que en aquest moment si es decideix tancar el tren també s'hauria de decidir tancar el túnel de Sóller, s'hauria de decidir tancar la mateixa carretera que va de Sineu fins a Manacor perquè el mateix tall geològic que té allà on va caure, on va succeir aquest accident, aquest talús, té el mateix la carretera, i per tant també s'hauria de tancar perquè hi pot haver perill. S'hauria de tancar la carretera d'Estellencs, que hi va caure un pedra -ho vull recordar- no fa molt, que senzillament es va retirar la pedra i ja va estar, es va tornar a restablir el trànsit. Per tant, si hi ha un tancament realment per falta de seguretat, el que s'hauria de fer és precisament tancar moltes carreteres que en aquest moment estan funcionant i que són un perill, com per exemple -ja ho he dit- en el cas d'Estellencs o per exemple el túnel de Sóller, que ja la Unió Europea ha dit que el túnel de Sóller era un perill, amb la qual cosa precisament si hi hagués un accident seria molt greu. Si realment la consellera d'Obres Públiques té tanta preocupació per la seguretat el que hauria de fer és fer la mateixa actuació no només a la via del tren sinó a tots aquests àmbits.

Vull dir també en tercer lloc que el tema de la no reobertura del tren ens preocupa molt, perquè el que hem vist ara, i hem

fet un passeig per allà, són obres d'embelliment, són obres bàsicament de Pla Mirall que no responen a millorar la seguretat, i en aquest sentit, com dic, ens preocupa excessivament que es vulgui donar aquesta imatge que el tren necessita posar pedra seca o qüestions d'aquestes que són, al nostre entendre, d'ordre menor.

I ja per acabar, i abans d'entrar als punts de la proposició no de llei, també voldríem dir que ens preocupa molt aquesta falta de bona gestió de la consellera d'Obres Públiques, que precisament parla de posar una autopista en marxa en el que suposa, per exemple, 8 quilòmetres de l'autopista de Lluçmajor fins a la variant, i la variant fins a la carretera de Campos, que només estaran un any, i en canvi per arreglar un talús necessiten mig any. Jo crec que això, evidentment, és una falta absoluta de capacitat de gestionar un problema que a nosaltres, com a diputats d'aquesta cambra, ens preocupa d'una manera important.

I ja per acabar, per tant, entenem que la no obertura immediata del tren d'Inca a Manacor no hi ha cap justificació perquè no es dugui a terme, i en aquest sentit demanam precisament que es reobri el tram Inca-Sineu, perquè no hi ha cap problema, de forma immediata, que per altra banda es corregeixi el problema del talús caigut i el més aviat possible -nosaltres posàvem un marge de 15 dies, que ja hauria passat- es restablís el servei de Palma-Manacor, i també, evidentment, instam el Govern a dur endavant de forma ràpida i eficient, i bon gestor com ha de ser, les tasques de manteniment de la totalitat de la via Palma-Manacor que varen ser planificades i pressupostades per als anys 2003 i 2004. Vull recordar que jo mateixa en aquesta cambra, quan hi va haver l'exposició de la consellera d'Obres Públiques de tot el que va ser el pressupost per al 2004, va fer una concreta explicació tram per tram, via per via, fins i tot (...), dels doblers que es gastaria per millorar el tren, i resulta que tot això que ja estava previst i estava d'alguna manera pressupostat, no hi ha hagut cap actuació fins que va succeir allò del talús.

Nosaltres creim que davant això el que s'ha de fer és evidentment fer bona feina, fer un bon manteniment i sobretot tornar a obrir el tren, que és una necessitat molt important per a una part de la ciutadania de les Illes, i que sobretot suposa un transport alternatiu a l'ús del cotxe, que nosaltres creim que és fonamental a una illa tan saturada de cotxes com és la nostra.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per defensar l'esmena RGE núm. 3619, del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Joan Boned per un temps, també, de 10 minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sí, intentaré resumir en aquest curt temps de 10 minuts el molt que hi ha a dir sobre aquest tema en qüestió.

Bé, vagi per davant i en primer lloc que el Grup Socialista donarà suport i estam d'acord amb la proposició que presenta

Esquerra Unida i Els Verds, i estam principalment perquè tenim clar que el transport públic a les nostres illes és un pilar fonamental en el dia a dia d'aquesta societat nostra, i creim que un model de transport públic que contempli un ús poc intensiu de territori, i el tren en aquest cas compleix aqueixa condició, mereix ser cuidat i impulsat per part de les institucions.

A Mallorca el transport col·lectiu passa pel ferrocarril, no tan sols per les línies actuals, sinó per una ampliació d'aquestes a altres zones d'aquesta illa. I dit això per un altre costat hem de tenir en consideració, i pareix que és evident, quin és el model pel qual aposta el Partit Popular. Les darreres decisions en són una mostra clara. La decisió del tancament d'aqueixa línia de tren afectada per l'accident no és casual, però essent greu, com és aquest fet, important és també la nul·la activitat per part del Govern i la conselleria en concret per tal de portar endavant plans d'expansió ferroviària, que són també molt necessaris. Tampoc no s'han produït millores en les propostes de coordinació de línies bus-tren, imprescindibles dins una concepció intermodal del transport col·lectiu, i aqueixa és la concepció que defensam i això és el que empara i dona suport a la proposta d'esmena que presenta el Grup Socialista com a quart punt perquè s'incorpori en aqueixa proposició.

Però arribats a aquest punt, i repetesc que és necessària, entenem que és necessària l'obertura d'aquesta línia de tren, i ho és per moltes raons que, com no podia ser d'altra manera, van en direcció totalment contrària a les explicacions i justificacions exposades tant per la conselleria com pels diferents càrrecs del Partit Popular sobre aquest tancament. Hora és ja de posar clar algunes falsedats i algunes acusacions sense fonament fetes per la conselleria sobre aquest tema. D'entrada hem de remarcar que creim i entenem que no es pot caure tan baix o més baix que utilitzar un accident i el dolor que un fet així comporta per intentar treure un rendiment polític; no és correcte ni s'hauria d'utilitzar aquest fet per part de cap grup polític.

Una vegada més ens veim obligats a recordar al Partit Popular que des del passat 25 de maig, que hi va haver unes eleccions autonòmiques que va guanyar, està governant en aquestes illes, i per tant té l'obligació de donar resposta a tots els problemes i les necessitats d'aquesta societat de les nostres illes. El Partit Popular ens té també acostumats al fet que, davant un greu problema que se li presenta, amaga el cap i normalment llança acusacions als seus rivals polítics, però entenem que ja està bé, ja està bé de fer oposició a l'oposició; el que ha de fer el Partit Popular és clarament governar, que és la seva obligació, i per tant resoldre temes, resoldre, tirar endavant la resolució de problemes.

No fa molt, no fa gaire, vàrem tenir oportunitat d'assistir a una escenificació que entenem que és del més alt grau de ressentiment polític, fins i tot m'atreviria a dir, crec, de ressentiment fins i tot personal, amb la intervenció del portaveu del Partit Popular en aqueixa mateixa comissió en ocasió d'un debat sobre transport ferroviari, i això no pot ser, i volem que quedin clares algunes consideracions sobre aquest tema. Des de la conselleria i des del Partit Popular es va culpar directament l'anterior conseller i l'anterior govern de ser responsable de l'accident en aquesta línia de tren, amb l'afirmació que es va produir per haver accelerat els treballs amb l'únic fi de poder

inaugurar aquesta línia abans de les eleccions. Crec que de poc o res no serviren informes dels tècnics a l'hora de la recepció de l'obra per part de la conselleria que deien que tot estava correcte i en regla; de res tampoc no serviren les declaracions del director de l'obra dient que, si el compliment dels terminis s'hagués traduït en una minva de la seguretat, no hauria tengut cap inconvenient en retardar la conclusió d'aquesta obra. Tampoc de res no va servir l'existència d'un informe tècnic de 25 de març del 2003 i de la memòria de final d'obra del 2 de juliol del 2003, on s'avisava clarament i s'advertia que les obres d'estabilització del talús eren provisionals i temporals.

Però com ja començam a estar acostumats, la conselleria surt darrerament manifestant desconèixer l'existència d'aquests informes. Els voldria recordar que no és la primera vegada que passa aquest fet, que ja s'han extraviat altres informes i altres expedients: recordam el camp de polo o ja no el recordam, aquest tema? Sense cap dubte podem parlar que aquesta és la conselleria dels papers perduts, és una conselleria perillosa, i ho és no sabem molt bé si..., per dues raons, per alguna d'aquestes dues: no sabem si és que té al front gent irresponsable que no vol fer la seva feina, o gent que no és apta per treballar i per fer aquesta feina, i no sé quina d'aquestes dues opcions és més preocupant. I dic que és perillós perquè es menteix sistemàticament des de la conselleria. És fals que no sabien la situació en què es trobava aquest talús perquè, de ser així, què vol dir?, i ara llegiré un text, unes línies textualment que diuen: "Finalment hauria de contemplar-se també el reforç i la consolidació de les parets trinxera de Sineu, ja que la tipologia del terreny ocasiona constants despreniments de roques". Això que acab de llegir no és més que una part de la memòria de l'empresa Serveis Ferroviaris dels pressupostos 2004. Per tant, coneixen o no coneixen el problema i la seva situació? Si no el coneixen, què vol dir aquesta memòria dels pressupostos? I si el coneixen, què esperen a arreglar-lo o què esperaven a arreglar-los abans que succeís un accident?

Però continuam amb irresponsabilitats. Recentment s'han detectat, segons informacions, vint punts perillosos. Això vol dir segurament que en aquests 8 o 9 mesos que porta el Partit Popular governant no havien revisat l'estat d'aquesta infraestructura, segurament vol dir això, i si defensen que sí ho havien fet, com pot ser no haver detectat aquests punts anteriorment?, o potser sí s'havien detectat, sí que es coneixien i el que interessava era esperar que arribés una excusa per poder tancar aquesta línia i paral·lelament impulsar urgentment la construcció de diferents autopistes.

El que ha de fer el Govern, senyors diputats, és deixar de calumniar. El que ha de fer el Govern és posar-se d'una vegada a complir la seva obligació, que és assegurar el manteniment d'aquesta línia.

També s'ha afirmat, senyors diputats, des de la conselleria la impossibilitat d'obrir la línia fins que les obres estiguessin acabades, i com està clar, i com que jo tampoc no som tècnic, com deia l'anterior portaveu del Partit Popular en el punt que m'ha precedit, hem de fer cas als tècnics, i en aquest cas em remetré a informes tècnics, concretament firmats per un enginyer de camins, canals i ports, un enginyer d'Obres Públiques i un geòleg, que supòs que tots vostès consideren, jo mateix, que deuen conèixer de què parlen, i diuen clarament

que és perfectament compatible l'obertura d'aquesta línia amb els treballs que ha de fer la conselleria a diferents punts de la línia. Aquests informes els assumeixen i els defensen, entre d'altres, associacions com l'Associació d'Usuaris del Tren i Amics del Ferrocarril, i el que opinen, i nosaltres hi estam absolutament d'acord, és que aquest tancament de la línia tan sols obeeix a motius polítics, perquè és cert que la conselleria està més preocupada en criticar la gestió de l'anterior conseller que en restablir aquest servei.

També hem pogut sentir i hem pogut llegir que la tramitació d'aquest projecte no havia estat del tot correcta, perquè faltava, entre d'altres, un estudi d'impacte; això deia. Jo tan sols voldria aquí recordar-los una cosa, un fet, i els ho posaré com a exemple: actualment, a dia d'avui, es fan uns treballs i s'estan executant concretament a Sineu, que per cert tenen a tots els veïns molt alterats i molt preocupats, perquè la conselleria, tan correcta com se suposa que és i tan eficient com se suposa que hauria de ser, entre altres coses el que fa és que s'estan obrint camins nous inexistents on treballa i passa maquinària pesada. S'estan tomant parets seques, s'estan tomant tanques de contenció d'animals, s'estan arrencant figueres, s'estan arrencant oliveres, i tot això s'està fent en terrenys privats, i tot això s'està fent sense cap permís ni un dels propietaris d'aquests terrenys privats. Si tan escrupolosa ha de ser la conselleria, què menys que haver començat per ser escrupolosos en les feines que un mateix fa. Per tant no podem creure que això sigui treballar bé, treballar correctament i seguir tot el que s'hagi de fer.

Per anar acabant voldria deixar una pregunta sobre la conselleria, que ja s'hi ha fet en part referència per part de la proponent de la proposició, i ens preguntam que quan hi ha un accident a una autopista o a una autovia, per quina raó no es tanca tot el traçat d'aquesta autovia fins que s'hagin eliminat i resolt tots i cada un dels punts negres que té aqueixa via? Fins i tot, com a exemple també, he de dir que no fa gaire es va produir una caiguda d'una roca de grans dimensions a la carretera de Puigpunyent i la conselleria l'únic que va fer va ser retirar aquesta pedra, no va tancar la carretera i, que se sàpiga, a dia d'avui no ha pres cap mesura perquè això no es torni a repetir.

I ara sí per acabar, per recordar a tots els grups d'aquesta comissió una circumstància que pot ser curiosa, perquè correm el risc de caure en contradicció amb el que fa el mateix partit a una institució o a una altra. El mes de març es va presentar i es va aprovar per unanimitat de tots els partits de l'Ajuntament d'Inca, i dic per unanimitat de tots, PP, PSOE, PSM, UM, INDI, una moció sobre el tema del tren que, concretament, i llegiré tan sols tres dels punts que es varen aprovar com a proposta d'acord, diu: "Revisió de tota la línia per part dels tècnics directors de l'obra conjuntament amb els tècnics de la conselleria, amb especial deteniment als murs de contenció, la seva estabilitat i drenatge. Inici immediat de les obres de reforma d'acord amb les indicacions donades pels tècnics. Realització d'aquestes obres amb procediments o horaris que no afectin el correcte funcionament d'aquesta línia. Restabliment immediat del transport públic a la línia ferroviària entre Inca i Manacor, especialment en el que respecta al tram Inca-Sineu". Llegit això tan sols em queda esperar de tots els grups d'aquesta comissió coherència amb el que es fa, i no pot

ser altra que donar suport a la proposició que presenta Esquerra Unida. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Boned. Per fixar posicions dels grups que no han presentat cap esmena té la paraula per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista l'Hble. Diputada Sra. Vadell, també per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, recordaré en primer lloc que hi ha una proposició no de llei aprovada per unanimitat en aquesta cambra que demana que la línia es reobri a la major brevetat possible. En aquell moment, quan feia dos dies o tres que s'havia produït aquell primer accident de dia 13 de març, no es va poder aventurar una data fixada prèviament, però sí que hi va haver un acord unànim de tots els grups d'aquesta cambra en el fet que les obres de reparació es farien a la major brevetat possible perquè la línia d'Inca a Manacor es pogués reobrir immediatament.

La veritat és que aquesta proposició no de llei ens posa en un compromís. Ens posa en un compromís perquè per part del nostre grup les ganes que tenim i l'interès que tenim que la línia s'obri immediatament està fora de tot dubte, i a més així ho volem manifestar: volem que la línia s'obri immediatament perquè és un servei públic del qual s'està privant a tots els ciutadans de la comarca de Llevant, un servei públic que va ser molt ben acollit i que de cada vegada tenia més usuaris i més entusiastes, a més, hi havia moltíssima gent que havia agafat el transport ferroviari com una eina no només per anar a fer feina, sinó una eina per anar a passejar i que després de molts d'anys d'haver-los privat d'un dret que tenien llavors el tornaven a recuperar i responien molt bé a aquest nou servei que s'havia prestat, instal·lat, després també de molts d'anys de deficiència de transport públic per carretera, ja que tots coneixem que precisament no ha estat, el transport per carretera de la comarca de Llevant, no ha estat de primera qualitat mai, sinó ben al contrari.

Ara dic que ens posa en un compromís aquesta proposició no de llei perquè, tot i que la consellera i els membres del Partit Popular que dona suport al Govern han repetit en moltíssimes ocasions que s'obrirà amb la màxima rapidesa possible i amb la màxima seguretat possible, llavors en fa dubtar de la bona voluntat d'aquestes manifestacions perquè si de veres tenguessin aquesta bona voluntat que es reobris amb la màxima rapidesa possible, supòs que..., m'imagín que quan un vol fer una cosa ho fa de la millor manera possible, i creim que la manera amb la qual s'han investit les obres no són precisament la manera més idònia perquè les obres es puguin fer amb la major rapidesa possible.

Crec que el primer punt, que diu que el Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a reobrir el tram d'Inca-Sineu de la línia ferroviària Palma-Manacor de manera immediata, ja que no hi ha dificultats significatives que ho impedeixin, potser que en el moment de la presentació d'aquesta proposició no de llei dia 22 d'abril potser no n'hi hagués, però així com hem anat veient que les obres han anat

endavant veim que la mateixa dinàmica de fer les obres sí que ha anat posant els impediments, ja que les màquines han anat envaint la mateixa via, i bona prova d'això és un esllavissament que hi va haver no fa massa provocat per una màquina, segons fotografies que han anat sortint als mitjans de comunicació i que veïnats i usuaris, que segueixen les obres del tren, tenen. Per tant si les mateixes màquines que fan les obres de reparació provoquen que hi hagi més problemes damunt la via difícilment es poden reobrir de manera immediata, ja que les mateixes obres aporten aquestes dificultats que impedeixen que s'obri immediatament.

Jo demanaria davant una evidència, i jo crec que hem de tocar tots amb els peus en terra, perquè si tenim ganes que això es faci amb la major rapidesa possible, crec que hem de donar facilitats al Partit Popular perquè pugui aprovar alguna cosa d'això i perquè pugui demostrar que sí, que està ben interessat en el fet que el tren no desaparegui i que el tren es pugui posar en funcionament el més ràpidament possible. Per tant jo demanaria si es pot admetre una esmena *in voce* que variaria una mica la redacció d'aquest primer punt i diria: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears a corregir, de manera immediata, les dificultats que impedeixen reobrir la línia ferroviària Palma-Manacor en el tram Inca-Sineu". Per tant que corregissin les deficiències que impedeixen reobrir-la, en lloc de dir obrir directament, ja que actualment veim que hi ha dificultats, tal i com demostren aquestes fotografies, que són provocades per les mateixes obres.

En el segon punt... -perdó, em pot dur una mica d'aigua?- també hem de dir que quant a l'execució d'aquestes obres... -gràcies- tenim dubtes que es facin de la manera més idònia, perquè quan vàrem anar a l'excursió a què ens va convidar la consellera, que hi vaig assistir, naturalment, una convidada de la consellera no es pot rebutjar i vàrem voler anar a veure les deficiències que ens deien presentava aquesta línia, i demanant als tècnics aportats per la conselleria quines dificultats hi havia per poder mantenir la línia oberta mentre es feien les proteccions dels talussos, ens varen dir que aquestes obres s'haurien de fer amb un màxim de seguretat possible, sobretot pel balast, que mentre es fessin les obres s'haurien de posar unes teles damunt el balast perquè la possible..., és a dir, que si rodolaven pedres o terra damunt el balast de la via la contaminaria i duria molta més feina i molta més despesa perquè s'hauria de canviar tota. En aquestes mateixes fotografies, i a més fent una simple inspecció ocular en aquesta via, veim que enlloc no hi ha cap tela que protegeixi el balast de la via i per tant crec que això durà molta més despesa i molt més temps perquè segurament s'haurà de canviar o s'haurà de depurar si és que es vol posar en condicions òptimes el servei de la línia. Per tant és una dificultat més perquè es pugui reobrir la línia.

Després, quant al punt número 2, vistes les dificultats que, dit entre cometes i sense voler ofendre, però creim que els mateixos tècnics i la mateixa empresa que fa les obres hi posen, crec que un termini de 15 dies és ben curt per poder corregir aquestes deficiències. També per donar facilitats als Partit Popular jo proposaria que s'allargàs una mica el termini, tot i que no tenim cap ganes que això s'allargui més, però sí que 15 dies potser són pocs dies per corregir la quantitat de dificultats

que s'han produït mentre es fan les obres, no provocades pel mateix estat de la via sinó per la forma i la manera d'executar aquestes obres. Jo demanaria si és possible posar un mes per corregir aquestes deficiències.

I a més el punt tercer, també; en aquest sí que estam absolutament d'acord, ja que s'ha demostrat clarament que durant el temps, els sis mesos, que va durar el servei de la línia, per part del Govern de les Illes Balears no es va dur endavant cap tipus de manteniment, i possiblement sigui per això que es va produir aquest esllavissament que ha impedit que el tren continuàs endavant durant tot aquest temps. Per tant en el punt tercer no hi tenim cap inconvenient, sinó tot al contrari: demanam i exigim al Govern que dugui endavant de forma ràpida i efectiva aquestes tasques de manteniment que, pel que es veu, no s'han duit a terme, ja que -com ha dit el diputat del Partit Socialista- figuren en el pressupost del Parlament, en el pressupost del Govern de les Illes Balears, que va ser presentat en el mes de novembre, que s'haurien de fer aquestes obres perquè hi havia perill d'enderroc d'algunes roques que poguessin rodolar damunt la via, i per tant hi havia un coneixement exacte per part de SFM que existien aquestes deficiències, i fins al mes de març que es va produir aquest accident no es va fer absolutament res, i si els mitjans de comunicació no s'equivoquen, no sé si era avui o ahir que he llegit que Fiscalia està demanant la memòria d'aquestes tasques de manteniment, perquè la Fiscalia que investiga l'accident voldrà comprovar exactament quines obres s'han fet i supòs que s'hauran de donar explicacions.

Per tant en aquest sentit jo demanaria si es poden acceptar aquestes esmenes i, sobretot, és amb una intenció molt positiva i perquè el Partit Popular no s'hagi de contradir una altra vegada.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Sr. Joan Font per un temps de 10 minuts.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. No sé si és que som jove, però la meua capacitat d'admiració encara és molt gran. Realment nosaltres creim que aquesta proposta és molt desafortunada, després que quedàs en evidència com estava l'estat actual de la línia de tren, quan dia 13 de maig precisament es va produir aquest esllavissament al qual s'ha referit la Sra. Diputada Vadell, que en aquest cas pareix que va ser fins i tot provocat per les màquines. Jo no sé quin tipus de demostració ens ha presentat aquí, però no per dir que es demostren les coses s'acaben demostrant. Evidentment jo tampoc no tenc informes que em diguin si varen ser les màquines o no però, vaja, jo evidentment em fiaré de la paraula dels tècnics de la conselleria i posaré en dubte almanco aquestes paraules.

Jo crec que els fets, els accidents, de fet, són contundents i caparruts, i jo crec que acaben posant cadascú al seu lloc, i

sobretot en aquesta disjuntiva que es va presentar entre els tècnics de la conselleria, que eren partidaris de tancar la línia de tren fins que aquesta línia de tren no reunís les condicions de seguretat i de confort que es mereixen els ciutadans d'aquestes illes i, per altra banda, aquests, entre cometes, tècnics alternatius, que eren partidaris de compatibilitzar de qualque manera les obres, al mateix temps que donar continuïtat al servei. Bé, jo només me deman què hagués passat si la conselleria hagués fet cas d'aquests tècnics alternatius i hagués obert la línia de tren i hagués ocorregut, hagués succeït aquest esllavissament, perquè se suposa que les màquines continuaven fent feina mentre el tren hi passava, què hagués passat? Què li haguéssiu dit a la conselleria? Si li diuen tot això a la conselleria pel fet d'haver tancat el tren arran d'un accident, què hagués succeït si la conselleria hagués tancat la línia de tren a partir de la memòria que ha llegit el Sr. Boned? Què hagués passat si s'hagués atrevit a tancar aquesta línia de tren?

Jo crec que són unes actituds irresponsables que acusen la conselleria d'una sèrie de coses, de tancar la línia per motius polítics, que al cap i a la fi no són més que una projecció d'aquell que acusa la conselleria precisament d'això, perquè realment quan hi ha motius polítics o qui té realment motius polítics són els grups de l'oposició que volen fer d'això una guerra, una batalla frontal, volen obrir un front contra la conselleria. I presentar la disjuntiva davant els ciutadans de si carreteres, de si tren i de què si de qualque manera la consellera està interessada a desincentivar l'ús del tren. Tot això no és ver, el que passa és que la conselleria vol obrir la línia de tren en condicions. Jo crec que ja és hora d'aixecar acta dels fets i deixar que les intencions polítiques que solem imputar als altres partits polítics les abandonem.

Jo aquí tenc una sèrie d'informes, on, de qualque manera, posaré en coneixement dels diputats una sèrie de fotos, a la vista està com estan les obres, a la vista està quina és la situació; i jo crec que, a partir dels fets, a partir d'aquestes fotos, crec que, jo tenia ganes de demanar a la que proposa que retiràs aquesta proposició no de llei, però, vistes les intervencions de tots els altres grups, evidentment, ja no m'atrevec a demanar-ho, però vaja. Bàsicament hi ha dos trams d'actuació ben diferenciats, com vostès saben: per una banda, l'estació d'enllaç Sineu; i per altra banda, Sineu-Manacor. A les obres hi fan feina unes 100 persones; actualment fan feina no a un talús o no a una trinxera, sinó a 14 trinxeres; per tant, no és que l'accident s'hagi produït a un lloc concret i hagin d'adobar aquell lloc, és que s'han trobat 14 trinxeres que almanco són dignes de tenir en consideració, 14 trinxeres, n'hi ha tres més que llavors es rehabilitaran al final de tot.

En el tram s'estació de l'enllaç Sineu, tenim deu zones de trinxera que presenten problemes de greu inestabilitat amb el conseqüent perill de desprendiment de talussos. Per què, per què presenten aquest perill de desprendiment? Primer, perquè la majoria d'ells són excessivament verticals; dos, perquè degut a la configuració de les seves capes, presenta un risc d'erosió i d'inestabilitat molt gran; i per altra banda, perquè fins i tot talussos, aquests talussos no són compactes, tenen buits i evidentment sempre es pot produir que el pes de la trinxera provoqui un enfonsament. Això són, bàsicament, les tres raons

per les quals tenim deu zones de trinxeres, deu punts negres del tram de l'estació d'enllaç Sineu.

De Sineu a Manacor, tenim set zones de trinxeres, quatre d'elles amb una especial perillositat: Sineu, Son Tell, on es va produir l'accident, Petra, la més greu de totes, la trinxera de la infàmia, i Manacor. El cas de Petra, ja, a part que m'afecti directament, talussos excessivament verticals i molt alts, fins a deu metres; inestabilitat, evidentment, un seriós perill que hi hagi un enfonsament de la via, a part que el drenatge no sigui adequat, s'hagi de canviar absolutament tot el drenatge, perquè el drenatge també el que provocava és major risc de despreniment, fins i tot d'esbaldregada. Jo vull recordar a la proposant que va ser ella la que va exonerar d'avaluació d'informe d'impacte ambiental una trinxera de 2 quilòmetres, de 30 metres d'ample i de 10 metres de profunditat, i la va exonerar. Les solucions generalitzades a totes aquestes trinxeres, a tots aquests talussos, no són de Pla Mirall, consisteixen a construcció de murs de "mamposteria" i de revestiment, d'acord amb el paisatge de la zona. D'aquesta manera es fixa el talús i s'elimina el perill d'enfonsament. A més, segons l'alçada del talús, el que fa és escapar-se, a fi que no pugui cedir. A més, en el cas d'altres trinxeres, com en el cas de Petra, també se'ls dotarà d'un bon sistema de drenatge que ara mateix no tenen.

Passaré als fets, passaré a les fotos, i per això m'agradaria que els senyors diputats, i sobretot els portaveus, poguessin també sorprendre-se, admirar-se per les fotos que els presentaré, fotos de la trinxera, de les trinxeres entre l'enllaç i Sineu, un total de deu trinxeres. Posem el cas, la trinxera número 1, problema que presenta: talús vertical amb perill de despreniment, inestabilitat del talús; amb l'actuació que s'està executant s'evitaran els despreniments i aquesta inestabilitat. A més a més, aquest tipus d'actuació també evita un manteniment costós. Aniré passant les fotos perquè se'n pugui fer una idea, trinxera número 1.

Trinxera número 4, en aquest cas tenim un altre tipus de trinxera, perquè trinxeres n'hi ha de molts de tipus, i es veu que tal i com ens les va deixar el pacte n'hi ha de tot tipus; en aquest cas, la inestabilitat del talús seria per descalç, és a dir, perquè el talús no és compacte, hi ha molts de buits que podrien provocar, precisament, que s'enfonsàs.

Trinxera número 5, una actuació, és un mur de "mamposteria" de cinc metres, talús vertical amb perill de despreniments; inestabilitat del talús. Com es treballa? Es treballa, precisament, des de fora, perquè la via és molt estreta, motiu pel qual s'ha de treballar des de la part dalt, com podeu veure, amb la màquina que fa feina des de dalt. També és ver que hi ha una tela que efectivament també, hi ha una foto on hi ha una tela que té en compte la contaminació del balast.

Trinxera 9, la trinxera número 9, mur de "mamposteria" de 3 metres d'alçada, la resta se sosté amb malles de torsió, perquè l'alçada mitjana és de 6 metres. La zona d'actuació està envoltada d'un pinar, i per evitar la tala massiva de pins, s'usa maquinària especial per treure els enderrocs de l'excavació a través de la via i a través de la trinxera número 10. I es fixin, sobretot a la trinxera 9, amb la cuneta de drenatge com està.

Ja me diran vostès si pot passar el tren mentre s'hi actua d'aquesta manera, mentre les màquines hi fan feina d'aquesta manera.

Si passam a les actuacions de Sineu-Manacor, tenim actuacions a la trinxera de Sineu; tenim actuacions, i per a no fer-me massa llarg, a Son Tell, per exemple, el marge dret, una execució d'un mur de gravetat fins a l'alçada de la berma actual que farà funcions de camí d'accés a la propietat confrontant, ja servirà de camí d'accés. També es dotarà d'una cuneta de guarda la part superior del talús. Marge esquerra, 500 metres més d'execució de mur de gravetat fins a 4 metres d'alçada, tret d'aquelles zones on precisament hagin de menester un mur de revestiment perquè el talús és buit per dins.

Trinxera de Petra, i també els vaig passant les fotos d'aquestes actuacions que es duen a terme a Sineu, a Son Tell, a Petra i a Manacor, que són les quatre principals. A Petra, com deia, en aquests talussos el que es farà també serà un mur de guarda a la base del talús, perquè no hi hagi risc de despreniment. També es canviarà tot el sistema de drenatge.

Manacor, marge esquerra, execució d'un mur de gravetat des de l'alçada del camí i edificació existent. I marge dret, l'execució d'un mur de revestiment fins a l'alçada del camí existent.

Jo crec que aquestes fotos posen de manifest que realment aquí el que s'ha produït és que es varen fer unes obres d'una manera molt accelerada; la qüestió era inaugurar el tren dia 11 de maig, amb el capellet, amb les ulleres de sol, fer una volta, de fet el tren era el gran reclam del pacte de progrés. I jo, davant aquestes fotos, què volen que els digui, jo primer venia amb la intenció de fer retirar aquesta proposició no de llei, perquè precisament trobava que després de l'enfonsament que s'havia produït dia 13 de maig, la veritat, és tenir com a molt de coratge presentar una proposició no de llei d'aquest tipus. Però vaja, jo crec que dia 20 d'abril, que va ser quan es va presentar aquesta proposició no de llei, la veritat, amb les màquines que hi fan feina des de dins, que n'hi ha qualcuna; tal com està no crec que sigui possible i no ha estat possible i crec que en aquest sentit s'ha de donar un marge de bona voluntat, almanco, vull dir, a la consellera, que no era possible la continuïtat del servei al mateix temps que es feien les obres.

Quant a la votació, votarem en contra el primer i el segon punt. El tercer punt trobam que quasi és una falta de respecte, és a dir, considerar, el tercer punt, considerar que la conselleria o tenir dubtes que la conselleria no durà a terme tot el que està planificat i pressupostat durant els anys 2003 i 2004, consideram que és una falta de respecte perquè en aquest cas aquestes obres extraordinàries, de més de, que costarà molt probablement més de 1000 milions de pessetes més; es fan i pareix mentida que diguin, mirin, vostès han de fer les obres que han planificat i pressupostat i ara se'n fan d'extraordinàries.

I bé, i de la quatre, de l'esmena d'addició del PSOE, és molt abstracte, és molt genèrica, i bé, hi estarem d'acord perquè està clar que nosaltres creim que el tren s'ha de vendre per si mateix, perquè sigui prou còmode, perquè sigui prou ràpid i perquè sigui prou segur. Per la meua part, poca cosa més.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Ara es pot suspendre la sessió o podem continuar. Intervindrà la Sra. Rosselló, pel grup proposant, per fixar la posició i assenyalar si accepta o no les esmenes, per un temps de cinc minuts.

Bé, les esmenes que ha presentat la Sra. Vadell per part del PSM, els grups hi han d'estar d'acord tots. Hi estan d'acord?

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Bé, vull dir, (...) la mateixa pregunta, com que els tres punts primers les votarem en contra, no sé fins a quin punt té sentit que nosaltres diguem sí a acceptar altres esmenes. En tot cas, per a nosaltres no hi ha cap inconvenient.

LA SRA. PRESIDENTA:

No hi ha cap inconvenient, molt bé. Doncs, s'accepta per tots els grups. I Sra. Rosselló, vostè també accepta les esmenes també?

Molt bé, ara té el temps de cinc minuts per assenyalar, per fixar la posició i assenyalar les esmenes, té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyors diputats, senyores diputades. En primer lloc, vull agrair el suport del PSOE, del PSM; dir que acceptam l'esmena del PSOE, entenem que millora precisament el punt número, més que una esmena és afegir un punt número 4, que crec que respon clarament a l'esperit d'aquesta proposició no de llei i en aquest sentit, idò, evidentment, no hi tenim cap inconvenient.

En segon lloc, les esmenes fetes *in voce* per part del PSM també les acceptam. Les acceptam per una qüestió purament que la realitat és així, l'hem poguda constatar passejant per la via i per tant, evidentment, quan nosaltres vàrem presentar aquesta proposició no de llei, la realitat és una altra. Ara, la veritat, és que cada vegada hi ha més impossibilitats per poder reobrir la via d'una manera immediata, com nosaltres plantejàvem. I per tant, entenem que dins un marge, que ja s'ha establert, tant de manera immediata com el segon, amb un mes, idò entenem que això hauria també el Partit Popular donar-li suport ja que és, supòs la intenció de tots, que el més aviat possible es restableixi aquest servei públic, com s'ha dit que és el tren.

Entrant ja a l'argument del Partit Popular, evidentment, crec que d'alguna manera és trist que no donin suport a aquesta proposició no de llei, tenint en compte que suposadament i per les declaracions que ha fet el portaveu, tenen interès, tenen un alt interès perquè el tren sigui un mitjà de transport públic que funcioni i funcioni de la millor manera possible. Dir-li en primer lloc que l'accident és un accident que a ningú ens agradaria que passàs a qualsevol banda, ni al tren, ni a una carretera, ni a qualsevol lloc, és una desgràcia, tot i que forma

part de vegades, desgraciadament, d'actuacions que succeeixen en aquest lloc, jo li he mostrat el tema fins i tot (...) etcètera.

El que passa és que el que realment ens preocupa és que tenguin aquesta, diríem, fixació amb el tren i facin tot el que fan, quan per exemple a Estellencs, que ha passat el que li hem dit fa molt poc temps, que va caure una pedra enmig de la carretera i que, a més, Estellencs té un greu problema geològic, i a més confirmat pel propi INME, del qual parlàvem abans, que té realment un problema a nivell de geologia de la zona, no es faci cap tipus d'aturada de la carretera ni es dugui endavant cap actuació més enllà que retirar la pedra. Amb la qual cosa, el que ens sembla és que hi ha una actuació que no és justa en funció d'on passa; i per tant això, evidentment, ens preocupa perquè es veu que segons on s'actua d'una manera i segons on s'actua d'una altra.

En segon lloc, dir-li que no hi ha motius tècnics per a no obrir el tren, no n'hi ha de motius tècnics. És a dir, hi ha motius polítics i és així de clar, els motius tècnics, jo li puc dir al portaveu del Partit Popular que es varen dir tres motius pels quals els tècnics de la conselleria deien que no es podia o que s'havia de fer una obra a més llarg termini. En primer lloc, es va dir que les obres obstaculitzarien el pas del tren arran de la proposta de treballar en hores nocturnes, cosa molt habitual a moltes obres públiques, com per exemple es va fer en el pont, que es va fer l'autopista a l'alçada d'Alcampo, es va fer en hores nocturnes i no va passar res. Això era un argument tècnic, dit pels tècnics de la Conselleria d'Obres Públiques que impedièren fer això. Això no és un motiu, senzillament és dir: no hi ha voluntat de voler-ho fer.

En segon lloc, es va parlar d'unes argiles que amb l'obra es cobriren amb "*regilla de gallinero*", li dic talment el que varen dir; cosa que després es va matisar "*con malla de doble torsión*", perquè podien caure sobre la via. Una vegada demostrat que aquesta situació es dona a nombrosos punts de la carretera esmentada, com dic a la Cala d'Estellencs, i precisament no es considera que allò sigui un perill. Nosaltres creim que això, senzillament es podria fer modulant la velocitat del tren que, evidentment, amb la professionalitat del maquinista, i això es fa en molts casos, idò evidentment es podria dur a terme.

Per altra banda, finalment, l'únic, el darrer que queda és la contaminació de balast, que popularment "*machaca*", que ja ha dit la Sra. Vadell, i que evidentment el balast és una capa de grava gruixuda, material competent, el qual ha de proporcionar permeabilitat. Llavors tot aquest tipus de qüestions, evidentment aquests problemes tècnics es podrien rectificar d'una manera ràpida i eficient. El que passa és que el que s'ha fet ha estat una cosa que no s'ha dit; senzillament el que es volia era aturar el tren i mirar tota la via, per tornar-la refer, que això és el que fan. Quan vostè me parla de catorze trinxeres i tota aquesta situació, és perquè s'ha mirat amb lupa aquesta obra, per intentar cercar qualsevol tipus de problema que hi pogués haver per intentar, primer, dir que hi havia molts de problemes; i segon, per tenir suposadament arguments, perquè després, per ventura qui reinaugurarà el tren serà el Sr. Matas. Però el cert és que no hi havia cap motiu tècnic per aturar el tren i sobretot per estar sis mesos per arreglar un problema que hi havia.



Una altra cosa és dir, que evidentment aquí, i m'estranya que el portaveu del Partit Popular digui que el punt 3 quasi ho considera una ofensa, quan resulta, i li torn repetir, que vostè també supòs que hi era, quan hi va haver la compareixença de la consellera d'obres públiques, que ens va presentar una memòria absolutament detalladíssima, l'SFM va presentar una memòria que no s'havia vist mai en aquest Parlament, explicant cosa per cosa el que arreglaria i els doblers que s'hi gastaria; i aquests doblers no s'hi han gastat, el manteniment durant aquests sis mesos no s'ha fet. I per tant, no ho ha de considerar una ofensa, ho ha de considerar que senzillament durant tota una sèrie de temps no s'han fet les actuacions que estaven pressupostades i que s'havien de dur a terme. I en canvi, quan hi ha després un problema, la manera, no d'arreglar el problema, sinó de dir aturam el tren, és el que ha fet el Govern del Partit Popular.

Per tant, crec que en aquest moment ens trobam en una situació francament difícil, perquè el que hi ha és una intenció de quan hi ha un problema a un determinat lloc posar el màxim de problemes, però quan són a una altra banda, no posar-lo.

I ja per acabar, supòs que no me queda temps, dir que miri, d'inauguracions no me'n parli, perquè el Sr. Matas va inaugurar un tros de la via quan precisament no hi havia quasi ni via. I per tant, es va inaugurar un carril bicicleta que no existia i per tant no anem ara a donar arguments, precisament, com vostè ha dit, que no eren arguments polítics, vostè no doni aquest tipus d'arguments...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi concretant i acabant, Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Vaig acabant, Sra. Presidenta. Però evidentment, com que ha fet referència a aquest tema, jo també n'hi he de fer, perquè si no. I vaig concretant.

Evidentment, per acabar, nosaltres consideram que aquesta proposició no de llei és una proposició no de llei que, a més, amb les esmenes incorporades, el que planteja és molt clarament restablir una via per a un servei públic importantíssim que s'està fent per a una part dels ciutadans; i sobretot per realment evocar aquí, en aquest Parlament, quins són els grups parlamentaris que estan per a un transport públic que realment doni cobertura a una part dels ciutadans que no disposen d'altre mitjà; i sobretot per entendre que el tema del transport no és un tema exclusiu de fer carreteres i fer autopistes. Per tant, jo crec que el fet de no donar suport a aquesta proposició no de llei el que significa és que es vol impedir evidentment dur en marxa almanco el tren, i sobretot, com dic, fer obres de Pla Mirall, que no és altra cosa, i no realment arreglar un problema que existeix. I si no, tanquin el túnel de Sóller, tanquin la carretera d'Estellencs, tanquin la carretera que va fins a Manacor, tanquin la carretera que va també fins a Lluçmajor i arreglin tots els problemes que hi ha a tots aquests punts i evident ...

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Passam a votació. Tenc entès que el Partit Popular vol, ah, perdó.

EL SR. OLIVER I MUT:

Sí, per una qüestió d'ordre, Sra. Presidenta. Que nosaltres no podem acceptar l'esmena *in voce* perquè evidentment votarem en contra i seria una falta de coherència total.

LA SRA. PRESIDENTA:

El que passa és que nosaltres, ja havia manifestat el portaveu que l'acceptàvem i no podem canviar una cosa que ja està.

EL SR. OLIVER I MUT:

Perdó, Sra. Presidenta, no l'entenc. Hi ha una esmena *in voce*, pareix ser, del PSM, que nosaltres no l'acceptarem aquesta esmena, no la podem acceptar de cap manera si hem de votar en contra. No, no es vota, l'han d'acceptar tots els grups.

EL SR. BONED I ROIG:

Sra. Presidenta, per una qüestió d'ordre. Simplement que no és el punt de l'ordre del dia per manifestar aquest fet. Hi ha hagut un moment on s'ha demanat a tots els grups si acceptàvem això i hi ha hagut una decisió presa pel portaveu del Partit Popular. Modificar-la ara és fora de lloc, fora de temps i del tot incorrecte i, si no, que el Sr. Lletrat ho afirmi.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Per una qüestió d'ordre?

LA SRA. PRESIDENTA:

Esperau un momentet, per favor.

(*Remor de veus*)

En aquest moment no podem tornar enrera una volta ja s'havia demanat a tots els grups i a més a més, la Sra. Rosselló ja ha acceptat aquesta esmena. Per tant, si ja l'ha acceptada és perquè tots els grups ja havien dit en aquell moment que hi estaven d'acord.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Perdoni, una qüestió d'ordre.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, digui, Sr. Font.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

No, de totes maneres, jo he manifestat que en aquest cas, que ja m'hi havia trobat una altra vegada, la veritat no sé si hi ha qualque article del Reglament que de qualque manera resolgui situacions d'aquestes, perquè jo ja m'he manifestat, és a dir, votarem en contra independentment que s'accepti o no

l'esmena. Per tant, és ver que és incongruència, com he manifestat.

EL SR. LLETRAT:

Sr. Font, si me permeten, amb permís de la Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sí, sí, digui vostè mateix.

EL SR. LLETRAT:

A les proposicions no de llei, quan hi ha una esmena *in voce* es pot acceptar únicament si tots els grups l'accepten; quan hi ha un grup que no l'accepta ja no es poden discutir pus aquestes esmenes.

Ara, me pareix recordar que en el transcurs de la comissió a un determinat moment s'ha demanat a tothom si s'acceptava o no s'acceptava això, si tenien cap inconvenient que la proponent pogués acceptar o no acceptar aquestes esmenes. I vostès hi han estat d'acord, me pareix recordar, el que parlava del Grup Popular ha dit que no hi tenia cap inconvenient, me pareix recordar que això ha estat així.

EL SR. OLIVER I MUT:

Per una qüestió d'ordre Sra. Presidenta. Jo record i me remet al llibre de sessions que qui intervenia en nom del Grup Popular ha dit que era igual si l'acceptàvem o no l'acceptàvem perquè el Partit Popular votaria en contra. Per tant, si el Partit Popular ha de votar en contra, no té sentit que s'accepti una esmena *in voce*. Això, i jo me remet en aquests moments al llibre d'actes d'aquesta mateixa sessió.

LA SRA. PRESIDENTA:

Jo crec que de tots modes, ha quedat en el llibre d'actes que el Sr. Font ha dit que no tenien cap inconvenient. Vull dir, ho record perfectament, per tant ..., bé, ...

*(Remor de veus)*

Sí, molt bé, però està fet així i passam a votació.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sra. Presidenta, me permet només un aclariment.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per favor, una miqueta de silenci. Sra. Vadell, té la paraula.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Jo demanaria un aclariment, per favor. En aquest cas, la proposició no de llei que es rebutjarà serà tal i com, amb l'esmena que jo he introduït.

LA SRA. PRESIDENTA:

(...) Encara que hagi estat un malentès, s'ha votat d'aquesta manera, vull dir, s'ha acceptat i no podem tornar enrera.

Passam a votació i tenc entès que vostè demana 1, 2 i 3 i el 4 a part. Vostè ho accepta, molt bé.

Passam a votació, idò, aquesta proposició no de llei, els punts 1, 2 i 3.

Vots a favor? 5 vots.

Vots en contra? 7.

El punt número 4, vot a favor? Unanimitat.

I, en conseqüència, queda aprovat el punt número 4 i rebutjats els punts 1, 2 i 3 d'aquesta Proposició, relativa a obertura del tren d'Inca a Manacor.

I com que no hi ha més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió.

Gràcies a tots, bona nit.





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