



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. 13

Presidència de l'Honorable Sra. Assumpta Vinent i Barceló

Sessió celebrada dia 13 d'octubre del 2004

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

1) **RGE núm. 4907/04**, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a ampliació de la Llei d'espais naturals protegits. 254

2) **RGE núm. 5395/04**, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, relativa a soterrament de les vies del tren a Palma. 260

LA SRA. PRESIDENTA:

Bones tardes senyores i senyors diputats. Començarem la sessió d'avui i primer de tot demanarem si hi ha substitucions?

LA SRA. MULET I DEZCALLAR:

Sí Sra. Presidenta, en nom de Miquel Nadal Dolça Mulet.

LA SRA. PRESIDENTA:

Ningú més?

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei... ah! Perdó, sí digui Sra. Rosselló?

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

És que ara tenc una confusió i és que segons consta en el calendari de treball i per tant, el calendari que fa referència a la Comissió d'Ordenació del Territori d'avui a mi em consta que les dues proposicions no de llei són, diu aquí, una d'ampliació de la Llei d'Espais Naturals i l'altra el soterrament de les vies del tren, estan presentades pel PSM-Entesa Nacionalista, però sembla ser que altres grups em diuen que una d'elles és del nostre grup. Per tant, hi ha una confusió i m'agradaria que ho pogués aclarir prèviament a començar la comissió per tenir clar amb quines proposicions no de llei treballam.

LA SRA. PRESIDENTA:

La del soterrament és d'Esquerra Unida...

(Remor de veus)

Un momentet...

(Remor de veus)

La proposició de soterrament de les vies de tren és d'Esquerra Unida i Els Verds amb RGE núm. 5395/04.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Bé idò està equivocat l'ordre del dia. Demanaria que aquest tema es mirés una mica perquè jo amb el calendari he pensat que era la del PSM i crec que fins i tot la portaveu del PSM també ha pensat que era la seva i per tant, jo no he preparat la meua perquè me pensava que era la d'un altre grup. Per tant, demanaria que es cuidés una mica aquest tema perquè de vegades no sabem exactament el número de registre i ens servim, almanco els grups parlamentaris, d'allò que és el calendari que ens arriba per part de la Mesa del Parlament.

LA SRA. PRESIDENTA:

Molt bé, però ara no podem fer res per açò, no? Quedarà en acta de què hi ha hagut aquesta confusió. Prenem nota i quedarà reflectida en acta aquesta reflexió.

Passam idò a aquest punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 4907/04 presentada pel

Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a l'ampliació de la Llei d'Espais Naturals protegits i la RGE núm. 5395/04, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, relativa a soterrament de les vies del tren a Palma.

1) Proposició no de llei RGE núm. 4907/04, presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a ampliació de la Llei d'espais naturals protegits.

Passam idò a la primera proposició no de llei presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a l'ampliació de la Llei d'Espais Naturals protegits. S'ha presentat una esmena a la proposició no de llei per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, autor de la proposició amb RGE núm. 6429/04, la qual d'acord amb la resolució de presidència sobre la interpretació de l'article 164.2 del Reglament del Parlament serà considerada com a proposta de modificació dels termes de la iniciativa i podrà ser defensada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, sempre sense perjudici per a la seva incorporació com a esmena al text de la proposició no de llei sigui necessari que aquest grup no s'hi oposi.

Per defensar la proposició no de llei i l'esmena d'addició té la paraula per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista l'Hble. Diputada Sra. Vadell per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. En primer lloc demanaré excuses per haver hagut de presentar...

Gràcies. En primer lloc voldria fer una mica d'explicació que no és altra que hi va haver una errada a l'hora de picar el text d'aquesta proposició no de llei quan teníem tots els espais que teníem intenció de proposar en aquesta proposició no de llei i en varen quedar 3 a l'aire i és per això que hem hagut de presentar aquesta esmena d'addició per no haver de presentar una altra proposició no de llei i poder-la debatre, si els diputats i diputades i vénen a bé en una sola sessió.

Bé aquesta proposta que nosaltres presentam ve donada perquè entenem que la Llei d'Espais Naturals que es va aprovar l'any 91 va constituir una fita molt important per a la protecció del nostre territori. Però no obstant això, l'any 92 hi va haver una modificació que va eliminar, o va fer caure del llistat alguns espais que tenien un interès important i també en aquesta mateixa llei es varen deixar d'incloure uns altres espais que també consideram que eren mereixedors d'estar-hi. Hem de dir que els anys 1999 i l'any 2000 aquesta llei també va tenir altres modificacions que milloraren considerablement i positivament aquesta llei. Però encara hi ha algunes deficiències i la llei i les seves reformes, tan els retalls com les incorporacions, entenem que no és completa i és per això que ens agradaria que tots aquells espais de les Illes Balears que tenen uns valors naturals i ecològics d'interès poguessin gaudir del mateix grau de protecció.

En aquesta proposta vostès hauran vist que hi ha alguns dels espais que varen quedar exclosos de l'any 92, altres que no es

varen protegir en el moment de la seva aprovació l'any 91, fins i tot hi ha algun d'aquests espais que estaven inclosos a l'inventari d'ICONA i a un catàleg que va ser elaborat per l'INC l'any 85. No obstant això tenien una similitud de valors amb altres espais i no varen inclosos a la Llei d'Espais Naturals. Per això nosaltres pensam que tots aquests espais, fins i tot n'hi ha alguns, com vostès veuran sobretot d'Eivissa, que eren urbanitzables i han estat objecte d'una protecció per part de les DOT, es varen desclassificar les urbanitzacions a les Directrius d'Ordenació del Territori, varen quedar com a sòl rústic protegit, però així i tot entenem que el grau de protecció que mereixen ha de ser més alt.

Aquests espais, ho tenen vostès a la proposició no de llei, són el de Maristany, marines de Mont Blanc, Cala Petita, barranc del Torrent de Na Llabrona i de les Talaioles, Serra de s'Ermita, Puig de Son Amoixa i Llodrà, Ses Fontanelles i costers de Na Burguesa, la Serra de Campos i marina i barranc de Lluçmajor. Aquests espais no han estat mai protegits, varen ser exclosos a la llei del 91. En canvi n'hi ha uns altres com són Son Muntaner, Son Puig d'Orfila, Son Vida, Gaieta Gran de Sa Pobla, el Turó de Felanitx, Cala Falcó i Sant Miquel que aquests són els que varen quedar exclosos de la Llei d'Espais Naturals.

Quant als d'Eivissa, a Cala d'Hort es va retallar l'any 92, Sa Caleta també, el Puig d'en Palleu, la Serra de la Cova Santa també va quedar exclosa l'any 92. I els altres, o bé tenen un cert grau de protecció que s'hauria de millorar o el Puig de'n Fita que és totalment nul.

Aquests espais constitueixen unes zones d'alt valor ecològic i paisatgístic i tenen unes característiques morfològiques i naturals que volem assenyalar. En aquestes zones hi ha serralades, zones humides, paratges i penya-segats costaners, massissos aïllats i barrancs. Des del punt de vista dels hàbitats hi ha ullastrars, garrigues, pinars, alzinars, penyals, silicornians i tamarells. Aquestes zones, entenem, que mereixen aquest grau de protecció que nosaltres demanam i que siguin inclosos a la Llei d'Espais Naturals perquè estan a uns llocs molt sensibles i a uns llocs que per la pressió urbanística, o per altres pressions estan amenaçats i possiblement no es puguin conservar tal i com s'haurien de conservar si no se'ls dona aquest grau de protecció i estan amenaçats per diferents factors, com puguin ser la mateixa pressió urbanística, l'edificació de xalets que implica l'obertura de camins, moltes vegades molt impactants, sobretot a les zones que estan elevades. Per desgràcia també l'incivisme provoca que hi hagi abocaments de residus incontrolats. També les urbanitzacions o la mateixa construcció de xalets implica que s'han de construir noves línies elèctriques i evidentment si hi ha un habitatge es vol veure la televisió i per tant, es col·loquen antenes. És per això que creim que hi ha d'haver unes normes de protecció.

Les zones que nosaltres hem anant anomenant hi estan afectats diferents municipis. Per exemple la Serra de Campos afecta els municipis de Campos, Porreres, Felanitx, Santanyí i Ses Salines. En el municipi de Lluçmajor hi ha la Marina i el Barranc de Lluçmajor. A Palma hi ha Ses Fontanelles, entre Palma i Calvià els costers de Na Burguesa. A Calvià el Puig de'n Saragossa. A Alcúdia hi ha Maristany. Entre Santa Margalida, Maria, Petra i Ariany afecten les marines de Montblanc i

Binicaubell. I en el municipi de Manacor, Cala Petita, Torrent de Na Llabrona, Ses Talaioles, Serra de l'Ermita, Llodrà i Son Amoixa.

Faré una petita descripció de tots aquests municipis i de tots aquests espais que demanam que es protegeixin. A la zona de Maristany, municipi d'Alcúdia, és una zona humida d'alt valor i constitueix la darrera mostra de l'estat natural de l'Albufera. A les marines de Montblanc i Binicaubell, situades en els municipis de Santa Margalida, Maria de la Salut, Petra i Ariany, es tracta de la continuació del Torrent de Son Bauló i de Son Real. Aquesta zona és un dels obllits de la Llei d'Espais Naturals i que entenem que ja s'haurien d'haver inclòs des d'un principi perquè és una de les zones naturals més rellevants de la nostra illa. Cala Petita és una zona, tot i que està més protegida que altres espais perquè el consell insular li va augmentar la superfície edificatòria, però no té la protecció que hauria de tenir ja que està en una zona molt sensible, és un dels pocs paratges sense construir que hi ha entre Porto Cristo i Capdepera, si exceptuam la Punta de n'Amer i és una zona de garriga baixa que està a la vorera de la mar i a la qual hi ha una zona d'ullastres i unes colònies d'orquídia bastant notable. És una zona molt sensible i en perill perquè hi ha una pressió i un interès per construir-hi allà que fa que sigui urgent la seva protecció.

El barranc del Torrent de na Llabrona i Ses Talaioles és una zona que constitueix el final del riu del Port de Manacor i és una zona natural extraordinàriament valuosa i va ser també oblidada a la Llei d'Espais Naturals. La Serra de l'Ermita de Llodrà i de Son Amoixa incomprendiblement tampoc no es va incloure i és una serralada que és la més important de Manacor i té una combinació de costers agrícoles i forestals que constitueixen un dels més importants conjunts de tota aquella zona de llevant, des de Felanitx fins a la costa. Ses Fontanelles és una altra zona humida que està també molt amenaçada per les urbanitzacions ja que és una zona que queda enclosa entre les urbanitzacions de Can Pastilla i s'Arenal. És l'únic que queda ja de la gran zona humida que hi havia en el Pla de Sant Jordi fins a finals del XIX.

A Calvià Na Burguesa es va protegir fins una cota determinada, no es va protegir tota l'alçada, tota la muntanya, només es va protegir a partir d'una cota i entenem que és el conjunt el que hauria d'estar protegit i el que hauria de tenir tota la protecció. La Serra de Campos és una zona molt singular, és un escaló allà on hi ha unes serralades i uns penya-segats bastants alts i amb una vegetació natural d'ullastre, pinar amb presència d'alzines. Lluçmajor és una plataforma també allà on hi ha unes serralades bastant altes i està entre dos ANEI, aquesta zona és exclosa incomprendiblement. Està exclosa entre els dos ANEI de Son Gual i Xorriego i el Cap Enderrocat. Per tant, constitueix una mateixa unitat geomorfològica i hauria d'estar també protegida. I ja passam al Puig de'n Saragossa de Calvià que és un altre parc de Na Burguesa que té les mateixes característiques que he dit en el punt anterior.

Quant a les zones que proposam d'Eivissa, Cala d'Hort que està en el municipi de Sant Josep de Sa Talaia. En aquesta zona en el 91 hi havia un ANEI bastant extens i amb la reforma de l'any 92 es va retallar molt. I ara darrerament l'any 2003 es va reduir moltíssim el parc natural i s'hauria de modificar

recuperant la superfície de l'any 1991. A la Caleta de Sant Josep de Sa Talaia també és una altre espai natural que va caure el 92, limita amb el Parc Natural de Ses Salines i està al final de la platja de de'n Bossa. S'hauria de reivindicar també aquest espai. El Puig de'n Palleu o la Serra de Cova Santa també va caure a l'any 92 i és una àrea muntanyosa entre la plana des Jondal i la carretera d'Eivissa- Sant Josep. També s'hauria de recuperar la superfície de l'any 91.

Els Amunts que estan en el terme de Sant Antoni de Portmany, Santa Eulàlia del Riu i Sant Antoni de Labritja, aquesta zona està considerada com ANEI i com ARIP, tal vegada sorprendrà una mica que li hàgim inclòs, però s'hauria d'especificar i s'hauria de delimitar millor ja que hi ha unes zones que no corresponen als mateixos valors i hi ha cims i penya-segats. Per tant, s'hauria de delimitar una mica i s'hauria de considerar aquesta zona delimitant o fent una comarca general i fent una zonificació nova ja que hi ha valors diferents segons es va avançant dins el paisatge. El Puig de'n Fita és una massís muntanyós costaner entre Cala Llonga i la desembocadura del riu de Santa Eulàlia que té una àrea que conserva molts de valors i no ha estat protegida mai. Entenem que aquesta s'hi hauria d'incloure. El Prat de la Vila o Ses Feixes és una zona molt petita que està dins sòl urbà. Aquí evidentment no es pot protegir com una zona molt extensa perquè no ho és, però sí que s'haurien de fer algunes actuacions fent-hi un parc i recuperant aquells valors que s'han anat destruint com són els sistemes de drenatge, circulació d'aigües i altres valors que estan en molt mal estat i per tant, baldament sigui una zona petita i que està molt immersa dins una urbanització també entenem que s'haurien de protegir. El Prat de ses Monges o Ses Feixes de Talamanca estan desqualificats per les DOT, per tant, és un sòl rústic protegit. Però entenem que aquesta zona hauria de tenir un grau més alt de protecció perquè s'asseguri millor la mateixa.

Per tant, aquestes zones que nosaltres proposam són les que entenem que mereixen una protecció especial. Entenem que s'haurien d'incloure una vegada que aquesta llei està aprovada s'haurien d'incloure dins els respectius plans territorials de cada una de les illes. I esperam que les senyores i senyors diputats que formen part d'aquesta comissió hi votin a favor.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Ara a continuació passarem al torn de fixació de posicions. Per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Mulet també per un espai de 10 minuts.

LA SRA. MULET I DEZCALLAR:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Des d'Unió Mallorquina sempre hem estat partidaris de protegir zones, sobretot d'especial valor. Ara bé, és evident que assumir aquí el compromís de tirar endavant un projecte de llei que inclogui tot allò que es refereix a aquesta proposició no de llei, sense que s'estableixi els mínims informes tècnics i jurídics que avaluen zona per zona ens pareix que és un poc imprudent. Per tant, nosaltres podem admetre la possibilitat d'encomanar la

realització d'aquests estudis per dur i per poder avaluar el seu grau de protecció de cada una d'aquestes zones i per tant, que cada consell dins el seu pla territorial marqui les línies que pugui i vegi adient per fer la protecció.

Per tant, nosaltres de moment a aquesta proposició no de llei no li donarem suport. Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Mulet. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida Els Verds té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé per part del nostre grup donam suport a aquesta proposició no de llei, no faltaria més i per una sèrie de raons molt clares. Nosaltres consideram que precisament són zones d'un elevat interès, interès paisatgístic, interès faunístic i interès respecte la botànica i per tant, que gaudeixen de tot un seguit de valors naturals que en el nostre entendre ja haurien d'estar en aquest moment protegits i en aquest sentit consideram que no fan falta més estudis perquè ja n'hi ha molts, n'hi ha prou i de gran contingut per dir que són importants la seva preservació.

Per tant, tenint clar que no només estan a molts de catàlegs, jo no els numeraré però són moltíssims, no exclusivament a nivell de les illes sinó també a nivell internacional perquè alguns d'ells tenen fins i tot algunes espècies que estan catalogades dins el catàleg d'espècies amenaçades, etcètera, tan a nivell botànic com a nivell faunístic. Consideram per tant, que els seus alts valors d'aquestes zones d'espais naturals ens haurien de fer reflexiona de què les Illes Balears ara tenen una oportunitat i tenint en compte sobretot que s'estan elaborant els plans territorials de Mallorca per intentar des d'aquest punt de vista fer-ne una major protecció.

A part d'això, jo crec que també hi ha prou arguments que avalen precisament aquesta proposta d'aquests espais perquè alguns d'ells, jo evidentment no numeraré, alguns ja ho ha fet la portaveu del PSM, varen ser exclosos de la LEN quan es va fer la modificació de la LEN..., perdonau... I per tant, creim que s'hauria de recuperar perquè no hi havia precisament cap argument que avalés el per què hi havia d'haver una exclusió d'aquests espais naturals sinó senzillament s'aconsellava que s'havien d'eliminar perquè després hi havia interessos urbanístics sobre aquests espais concrets.

Per tant, creim que per una part tot allò que eren aquests espais que varen decaure en el seu moment. I per altra banda jo també voldria recordar que a més de tots aquests que estan inclosos a la proposició no de llei, jo voldria fer esment a elements que consider que tots els diputats i diputades d'aquesta comissió haurien de tenir en compte. Des de què es va fer la Llei d'Espais Naturals que va ser l'any 91 fins a dia d'avui, el 2004, com tots sabem i en som conscients, tot allò que han estat les lleis de protecció de la biodiversitat han avançat moltíssim tan a nivell de l'Estat espanyol com sobretot, a nivell europeu i a nivell internacional, sobretot hi ha directives europees com la directiva d'hàbitats i la directiva de

fauna i flora, com molt bé saben vostès, la protecció de LIC i ZEPA, així com també la pròpia llei 4/89 que de fet ja hi feia esment la LEN i precisament parlava i parlen totes aquestes directives que espais determinats com són serralades, com són zones humides, com són zones que tenen no només un alt valor com he dit a nivell paisatgístic i ecològic, sinó també perquè suposen ecosistemes importants de certes espècies de fauna i de flora i s'han de protegir. Nosaltres creim que en aquest moment no es tracta fins i tot d'haver de protegir un espai determinat sinó que hi ha elements, com són per exemple zones humides, serralades, illots, que mereixen per ells mateixos i pel valor que tenen ser protegits de manera directa, tal com marquen les directives europees.

En aquest sentit per tant, aquesta proposició no de llei fins i tot s'hi haurien d'incloure més espais, però nosaltres consideram que amb aquests ja seria un gran avanç. Però s'han de tenir en compte aquests elements que no es poden obviar. A més, voldria recordar que també els propis plans que s'han aprovat per part d'aquest Parlament i que després s'han aprovat per part també del Govern de l'Estat espanyol i que estan dins la línia del que suposa les directives europees i que deixen molt clar que les zones humides, ja que fa referència a un parell com són Ses Feixes i Ses Fontanelles, són precisament zones que tenen una necessitat absoluta de la seva preservació i just els casos que es considera que hi ha alguna malaltia per alguna situació d'insalubritat, és quan es pot plantejar la seva no protecció.

Per tant, creim que en aquest moment l'ampliació de la Llei d'Espais Naturals té moltíssims d'arguments en el seu favor, no només arguments pel fet que siguin una sèrie d'espais els quals no es varen protegir en el seu moment i alguns varen decaure en els modificacions que hi va haver i sobretot perquè totes les directives europees i tot allò que suposen les convencions nacionals i internacionals, sobretot europees, va en la línia de la protecció d'espais tan valuosos pels seus valors naturals, com són molts dels que es marquen aquí. Per tant, creim que haurien d'estar dins la línia que suposadament ara vol practicar el Partit Popular que governa, conjuntament amb Unió Mallorquina, en voler intentar ser més o sobretot en aplicar les directives europees. Jo crec que si realment els grups parlamentaris creuen això, sobretot els grups parlamentaris que governen, idò haurien de donar suport a l'ampliació de la Llei d'Espais Naturals protegits en la línia que es planteja per part del PSM.

I ja per acabar, jo crec que també és molt important tenir present que aquesta ampliació de la Llei d'Espais Naturals, no només per tots els valors i totes les directives que fan necessària la seva protecció sinó sobretot perquè són espais molt d'ells, i si em permeten faré només un petit esment per exemple a Ses Fontanelles, idò tenen projectes urbanístics d'un impacte importantíssim que a més tendran conseqüències a mig termini que evidentment no seran beneficioses ni per als ciutadans d'aquí ni per al medi ambient de les nostres illes i creim precisament que davant aquestes amenaces el que hem de tenir és la valentia de protegir aquests espais que suposarà precisament donar un valor afegit a les Illes Balears per a aquest turisme que volem de qualitat per tal de es valorin aquests aspectes, aquests indrets que encara posseïm, que encara tenim i que encara tenim temps de posar-los en una

situació molt millor de la que es troben en aquest moment. Jo crec que és una aposta no només de present, és una aposta de futur i sobretot que és complir, com dic, tot allò que són les lleis directives, convencions, el que es vulgui dir respecte allò que és la protecció de la biodiversitat.

Per tant, creim que no només és una bona proposició, sinó que entenem que seria una bona cosa per a la protecció de més espais de les Illes Balears, sinó sobretot la gent que parla de desenvolupament sostenible i sobretot de conservació i protecció idò que no només ho diguin que ho facin de veritat. Ara crec que és una bona ocasió.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Crespí per un temps de 10 minuts.

EL SR. Crespí I PLAZA:

Gràcies, Sra. Presidenta. Me'n sobran bastants. Jo crec que els arguments a favor d'aquesta proposició no de llei ja han estat prou vistos tan per la portaveu que els ha defensat com la portaveu d'Esquerra Unida-Els Verds, per tant, no me repetiré. Jo crec que és important ampliar totes aquestes zones que com ha dit bé tinguin algun valor ecològic d'interès i jo crec que quasi totes les que hi ha aquí, diré quasi totes, pràcticament totes les que hi ha aquí, el tenen.

L'única que és més qüestionable -la mateixa presentadora de la proposició no de llei ja hi ha fet esment- és una zona urbana dins Vila, que qualcú que la conegui recordarà que és un petit tros de terreny situat entre construccions i entre dues carreteres que pràcticament la converteixen en un clot en el qual creixen canyes, perquè quan plou l'aigua s'hi embassa i, a més de canyes, moscards. Per tant és una zona que jo crec que ha tenir un tractament urbà, s'ha d'aprofitar que existeix un espai per crear una zona còmoda, urbana, d'esbarjo, un parc, com ha dit molt bé la portaveu del PSM-Entesa Nacionalista, però que això correspon sobretot a una actuació de tipus municipal; per això hi ha els plans generals i les normes subsidiàries, que han de contemplar actuacions d'aquest tipus.

Evidentment nosaltres no canviarem el nostre sentit del vot pel fet que hi hagi o no aquest element, evidentment que no, però volem fer constar..., tots sabem que una proposició no de llei és -com deia un antic president d'aquest parlament- una carta a la mare superiora, aquí hi ha un catàleg, un catàleg que inclou..., se n'hi podria afegir algun, i segurament algun altre també tendria la seva discussió, no tant per haver-lo citat com perquè després, en el projecte de llei que vengui aquí s'hauran de fixar els límits, i a vegades en aquestes zones hi pot haver una discussió sobre quin abast té allò que hem definit amb una sola paraula, perquè algun d'aquests, ja hi ha part d'elles que estan protegits, però no tots. Per tant, quan es discutís, si la Sra. Diputada tenia la sort que aquesta proposició no de llei fos aprovada -no vull fer cap valoració en aquest moment- i el Govern presentàs o elaboràs un projecte de llei, llavors seria l'hora, en el seu tràmit parlamentari, de discutir sobre les retxes que hi ha a un plànol.

Per tant nosaltres li feim aquest suggeriment de retirar aquest punt, però ja li dic, ho hem fet constar en el *Diari de Sessions*, que ens pareix irrellevant, és a dir, que no té cap valor ecològic d'interès, en aquest moment, en aquest moment, potser fa tretze anys encara en tenia una mica més, la ciutat d'Eivissa no havia crescut tant i no havia anat -com ho diria?- assetjant per tots els cantons aquest petit terreny que jo crec que no deu arribar a 10 quarterades.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Crespí. Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Gaspar Oliver per un temps de 10 minuts.

EL SR. OLIVER I MUT:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, crec que avui queda demostrat una vegada més que el paper que millor va a l'oposició és precisament fer oposició. Queda demostrat també, crec, i ho dic amb tota sinceritat, que el pacte de progrés de la passada legislatura -i el que dic no és gratuït perquè ve a tomb- era precisament un pacte de conveniència. És curiós, idò, si no, perquè avui tots estan d'acord amb aquesta proposició no de llei que presenta el Partit Socialista de Mallorca. I jo em deman: és que abans no hi estaven tots, d'acord?, o abans ja hi estaven i ara també? Per què, idò -em deman-, aquesta proposició no de llei ara i no abans, quan governaven els que avui encomanen al Govern del Partit Popular feines que ells haguessin pogut fer quan estaven governant?

Quan escoltava m'ha vingut a la memòria, se m'ha ocorregut pensar, que si hagués estat un diputat que hagués arribat per primera vegada, fa pocs dies, en aquest parlament, hagués pensat que els que han intervengut no havien governat mai, perquè francament és molt difícil d'explicar. Pens, idò, que l'únic que es pretén amb aquesta proposició no de llei és precisament fer oposició, que és el paper que va bé, com deia, a l'oposició, però fer oposició al PP, i això sí que ha unit l'oposició per fer aquesta proposició no de llei. Crec, idò, que el PSM hauria d'explicar molt bé per què presenta aquesta proposició no de llei i no aquests arguments que ha emprat, perquè he de recordar i he de dir una vegada més que el PSM, que és el que presenta aquesta proposició no de llei, va governar i el seu vicepresident, el Sr. Sampol, era un dels capparets que hagués pogut prendre aquesta iniciativa, i no la varen prendre.

Avui es diu que la LEN és obsoleta, és a dir, la LEN ha esdevengut obsoleta fa un any i mig, fa quatre anys no ho era, obsoleta, però ara en un any i mig sí. Miri, el Partit Popular, el Govern del Partit Popular ja va anunciar a la tramitació dels pressuposts d'aquest any, del 2004, a la Llei d'acompanyament, que en vuit mesos presentaria una llei de conservació d'espais naturals de rellevància ambiental, i això ho va fer el Partit Popular perquè en el programa electoral així ho dèiem, dèiem que canviariem, si guanyàvem, canviariem el model de gestió dels espais naturals i dels parcs, i aquesta llei que ja ha anunciat el Govern, que tindrà entrada imminent dins aquest parlament,

creguin-me que és el millor instrument que farà possible el canvi de model en la gestió, i que farà compatible la protecció dels valors ecològics i paisatgístics amb un rendiment econòmic per als propietaris.

Aquest argument ja el va anunciar el president del Govern fa pocs dies, la setmana passada, en el debat de l'estat de l'autonomia. Pens, idò, que no fa falta en aquests moments aprovar aquesta proposició no de llei; per modificar i per ampliar la LEN crec que és més adient esperar l'entrada d'aquesta llei, i aquesta llei que ha anunciat, la LECO, sí que serà l'instrument que permetrà donar un tractament especial i una protecció a aquells espais que així es cregui.

He de dir també que la LEN, quan es va aprovar l'any 91, va ser una norma excepcional, molt excepcional, i que era urgent fer aquesta aprovació de la llei el 91, atès que hi havia una forta pressió urbanística en aquells moments i que si no s'hagués fet res hagués perillat ben segur, perillava ben segur el nostre patrimoni.

Però si em permeten, senyors i senyores diputats, durant els quatre anys de pacte de progrés, en què s'haguessin pogut presentar totes aquestes iniciatives, jo he de recordar-ho perquè crec que és obligat en aquests moments, perquè si no, no s'entendria, tal vegada, el perquè de la meua intervenció, perquè prenem aquest posicionament, les mesures que es varen prendre varen ser tres: a l'ANEI número 10 va canviar la cartografia de les muntanyes d'Artà incloent com ANEI els terrenys dels polígons 24.06 i 24.07 que, a més a més, estaven protegits perquè estaven contemplats a les normes subsidiàries d'Artà; i també va modificar la cartografia de l'urbanitzable número 27, conegut com Es Canons, que també com saben estava previst a les mateixes normes subsidiàries. Va modificar la cartografia de l'ANEI número 4 a la Victòria d'Alcúdia i la derogació de la possibilitat de construir-hi una residència temporal per acollir personalitats convidades pel Govern, i el que també va fer va ser establir la impossibilitat d'usos edificadors en els ANEI. Això és tot el que va fer, quan podia precisament emprendre aquestes iniciatives que avui encomana al Govern del Partit Popular que les dugui endavant quan ells no ho dugueren; millor dit, també varen qualificar, varen ampliar les zones ZEPA i LIC, varen prendre un acord de Govern ampliant aquestes zones, però curiosament se'ls va oblidar publicar aquest acord al BOIB, amb la qual cosa va ser paper banyat.

Jo pens, idò, senyores i senyors diputats, que el que pretén el Partit Socialista de Mallorca amb aquesta proposició no de llei, i ho crec perquè si no se m'explica el perquè, crec que l'únic que pretén és xuclar roda, atès que el Partit Popular, el Govern del Partit Popular ha anunciat que eminentment farà aquesta presentació de la LECO. Si no que m'ho expliqui, perquè jo no arrib a entendre què ha canviat, què ha canviat en un any i mig, què ha succeït que no va passar o que no hi hagués la passada legislatura, quan governava el pacte de progrés, què ha passat? Bé, el que ha passat és que hi ha hagut un canvi de govern, el que ha passat és que ara governa el Partit Popular i el PSM està a l'oposició i, clar, estar a l'oposició no tot són desavantatges, qualche avantatge ha de tenir l'oposició, i l'oposició, com molt bé deia, o agafant la frase del Sr. Crespí,

l'oposició pot fer cartes a la mare superiora, però governar és una altra cosa. Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Oliver. Ara hem de demanar a la Sra. Vadell si vol fer ús de la paraula per contradiccions.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Sí, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per un temps, idò, de 5 minuts, té la paraula.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Moltes gràcies. Senyores i senyors diputats, començaré per respondre a Unió Mallorquina. Jo vull agrair a la Sra. Mulet la seva sensibilitat, però li he de dir que les ganes de protegir només es demostren si realment es fan esforços per fer-ho; amb bones paraules no anam enlloc, és amb els vots i amb els fets que s'arriba a bon port. Vostè diu que no volen assumir aquesta proposta sense haver vist informes tècnics, i aquí jo li he de dir que no correspon als diputats i a les diputades d'aquesta cambra elaborar els informes, perquè per això el Govern té els seus equips d'assessors i de tècnics que estan preparats precisament per fer aquestes coses, i sobretot li vull dir també que, estudis fets per entitats externes, n'hi ha molts, ja que, com li he dit, hi ha espais que varen ser exclosos d'uns catàlegs que li he esmentat, tant l'inventari d'INESE com el catàleg d'ICONA, que anaven acompanyats dels corresponents informes que avalaven la vàlua d'aquests espais.

He de lamentar que no li vulgui donar suport, tot i que té molta sensibilitat, però, com li dic, el camí es fa caminant, no dient les coses i després fent-ne unes altres.

Vull agrair el suport a la Sra. Rosselló, que en nom d'Els Verds ha dit que donaria suport a aquesta proposició. Evidentment té tota la raó quan diu que s'ha avançat molt en les lleis de biodiversitat i que les directives europees han posat condicions i fins i tot han assenyalat avantatges per a aquells espais que es protegeixin, i que de cada vegada hem d'anar més cap a les directives europees per poder aconseguir posar-nos al nivell d'Europa i també, per suposat, per poder aconseguir i arribar a subvencions que puguin venir de la Unió Europea. Per tant estam d'acord amb els arguments que ha emprat la Sra. Rosselló per donar suport a aquesta proposició no de llei.

Quant al Sr. Crespí també vull agrair al Grup Socialista el seu suport, i només li vull donar la raó quant al fet que, si aquesta proposició no de llei sortís aprovada, hi ha una feina prèvia per part del Govern d'encomanar tots aquests informes i d'encomanar tota la feina de justificació tècnica i jurídica d'aquests espais, i que després seria en el debat parlamentari quan es farien els límits. Hem de dir que aquí es prenen decisions polítiques i no es prenen decisions tècniques. Per tant la decisió política que pretenem que es prengui aquí avui és posar en marxa aquesta nova modificació, no fer tota la feina

que han de fer tots els tècnics del Govern sinó donar el camí polític per arribar a la protecció d'aquests espais.

Li he de dir que és vera que -ja ho he esmentat- Ses Feixes són una zona que està molt enclosa dins una zona urbana, però hi ha poques zones urbanes que tinguin 10 quarterades a dins o a prop, i jo sé que per part de l'Ajuntament de Vila hi havia..., s'incorporaven al Pla General d'Ordenació Urbana algunes mesures de protecció, però a vegades quan parlam de parcs també parlam de..., parcs urbans, em referesc, també parlam de ciment, i això no estaria massa bé, no hi diria massa i no ens agrada massa aquest tema. Per tant jo mantendria aquesta proposta i esper que el Grup Socialista mantengui també el seu vot.

Quant al Sr. Oliver, jo li diria que fa oposició de l'oposició, pareix que no fa altra cosa. El Partit Popular i el Sr. Oliver, el Partit Popular en general i el Sr. Oliver en particular, s'entesten a mirar enrere, i cada vegada que els fan una proposta en positiu per part dels grups de l'oposició diuen que només fan el que han de fer, que és oposició, i només miren enrere, i si només miren enrere, cap a allò que ha fet el pacte de progrés en quatre anys, potser pegaran de nassos i cauran en terra, perquè aquí qui mira enrere quan camina travella i pega de nas. Vostès..., jo ara aquí no me'n record de tot, però li podria fer una relació extraordinàriament llarga de totes les propostes que vostès varen fer al pacte de progrés en els quatre anys que va governar de coses que vostès no havien fet en els setze que governaven; per tant, si anam d'aquesta manera, resultaria que quan estam a l'oposició hem d'estar mans plegades i boca closa i no hem de fer res en absolut perquè un moment o l'altre, en un ajuntament, o en un consell, o en el mateix govern, hem governat qualque cosa i no hem pogut fer tot el que voldríem.

Si vostès volen votar en contra i vostès, com sempre, estan en contra de la protecció, diguin-ho clarament i no posin excuses, perquè això de dir que el PSM ara proposa el que no va fer en els quatre anys i per tant ja no ho pot proposar, això no val, Sr. Oliver, això no val de cap de les maneres. Si vostès estiguessin interessats en protegir i estiguessin disposats a fer-ho, el que farien és estar contents que l'oposició els fes aquesta casta de propostes, perquè qui s'endú les medalles són vostès, qui s'endú les medalles de la protecció o de tot allò es fa en el Govern sempre és qui governa, no és l'oposició, per molt que ho proposi. Per tant jo crec que això són excuses de mal pagador.

Quant a la llei que ha de presentar el Govern ja comencen a incomplir, perquè això havia d'estar el setembre, segons ens varen dir. Hem vist que han obert un debat entre diferents grups socials, als polítics encara no ens han dit res de res, que en definitiva som els que ho hem d'aprovar o no, i pel que sé aquesta llei -perquè tot és d'oïda, no hem pogut veure cap paper ni hem pogut sentir el conseller que explicàs res, encara, a nivell polític- és una llei que ha estat bastant criticada abans de sortir, ja, i per tant això esper que es pugui corregir, i segons el que ha sortit només pels mitjans de comunicació em sembla que no contempla cap mesura urbanística, sinó que allò que fa és regular aquests espais en benefici dels propietaris i poca cosa més, segons allò que hem pogut saber.

Bé, Sr. Oliver, si vostè troba que el PSM no ha de fer propostes perquè ho hagués pogut fer el temps que governava, no ho sé, em podria dir com és que ara vostès volen reformar l'Estatut, com és que volen millor finançament en educació, com és que ara volen demanar doblers per al ferrocarril a Madrid, com és que ara volen els descomptes aeris, i com és que no ho varen fer en el moment que varen poder. Per tant, Sr. Oliver, cadascú ha d'estar dins el seu lloc, cadascú ha d'estar dins el seu paper, i el PSM presentarà totes les propostes que cregui convenientes en el moment que cregui convenient, i el PSM no es mourà de la seva línia de protecció, que és la que ha duit sempre des dels seus inicis, i continuarà per aquí. Moltes gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Abans de passar a votació entenc o puc entendre que tots els grups estan d'acord amb l'esmena...

EL SR. OLIVER I MUT:

Sra. Presidenta, una qüestió d'ordre. No ho ha demanat, si hi estàvem d'acord o no els grups amb l'esmena, no ho ha demanat. Nosaltres no estam d'acord amb l'esmena perquè com que votarem en contra de la proposició no de llei, idò també estam en contra de l'esmena.

LA SRA. PRESIDENTA:

Ara precisament ho demanam, perquè...

(Remor de veus)

Perdonin, perdonin, senyors diputats, jo havia comentat que s'havia fet aquesta esmena i que tots els grups havien de venir d'acord o que no s'hi oposin, hem seguit amb l'explicació i ara deman, o sigui, jo puc entendre a veure si hi estan tots d'acord; si no... Ara estam...

Si no hi estan d'acord es vota sense l'esmena, però el que volem saber és si estan...

Molt bé, idò aquesta presidència..., diuen que sí, que estan d'acord (...).

(Conversa inaudible)

L'esmena no? Ah, nosaltres no admetem... Sense l'esmena?, ah, molt bé. Idò aquesta proposició no de llei es vota sense l'esmena presentada pel mateix grup autor de la proposició.

Vots a favor? 5 vots.

Vots en contra? 10 vots.

Abstencions? Cap.

(Intervenció inaudible)

6? Ah, perdó, perdó, 6; 6 vots a favor, sí, perdó.

En conseqüència queda rebutjada aquesta proposició no de llei sobre..., no sé si s'ha equivocat.

Bé, ara passam a la segona proposició no de llei...

(Remor de veus)

Senyores i senyors diputats, per favor, continuam la sessió d'avui.

2) Proposició no de llei RGE núm. 5395/04, presentada pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, relativa a soterrament de les vies del tren a Palma.

A continuació passam a la segona proposició no de llei, RGE núm. 5395/04, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds, relativa a soterrament de les vies de tren a Palma. Per a la seva defensa per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida i Els Verds té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Rosselló per un temps de 10 minuts. Té la paraula.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, la proposició no de llei que presentam va en la línia que, com tots sabem, hi ha un projecte que en aquest moment està a punt d'iniciar-se, que és el soterrament de les vies del tren i la construcció, per tant, de l'estació intermodal a Palma, que ha suposat moltíssimes crítiques de tot un col·lectiu de ciutadans, tant de col·legis professionals com dels usuaris del tren, com dels grups ecologistes, com de molts altres, i evidentment també per part dels grups polítics, que hem considerat que aquest projecte era un projecte de moltíssima envergadura, que era un projecte que tenia un cost econòmic elevadíssim, que, per altra banda, era un projecte que suposaria una obra d'una importància enorme a Palma, i que es feia a un lloc, el parc de les Estacions, on ja fa molt poc temps, com tots saben, idò precisament es varen fer obres d'un alt valor econòmic o que va costar també molts de doblers públics, i que precisament ara es desfeia aquesta feina feta i es torna fer un projecte de bell nou.

Però sobretot, al nostre entendre, a l'entendre del nostre grup, aquest projecte respon més a un projecte de tipus urbanístic, i de tipus urbanístic també per, evidentment, després fer..., l'any 2007, a les properes eleccions, poder mostrar una gran obra feta a Palma més que en el si del que nosaltres creim que hauria de respondre, que és precisament fer un projecte, bé, un projecte de millora del transport públic i per tant una estació intermodal amb la qual nosaltres sempre hem estat d'acord i creim que, a més, no només és una bona cosa sinó que també resulta necessària.

Creim, per tant, que aquest projecte, com dic, respon més a aquesta línia, i des del nostre grup sempre ens hem decantat perquè el que fa falta a les Illes Balears, i concretament en aquesta cas a Mallorca, el que fa falta és més tren, no més obra de grans estacions, sinó precisament invertir els doblers públics en fer més línies de tren, augmentar les freqüències i en aquest sentit, per tant, fer una mobilitat que permeti també com hem dit en moltes ocasions poder tenir una bona comunicació entre els distints pobles i localitats de Mallorca i facilitar precisament

el desplaçament de totes les persones, no exclusivament d'aquelles que tenen cotxe, sinó que un govern ha de mirar el benefici de tots i en aquest sentit ha de pensar en tots i en totes aquelles que tenen i no tenen cotxe, i el transport públic és la millor manera per ser més socialment sostenible, més econòmicament sostenible, i evidentment més ecològic.

Dit això i entrant exactament en el que demanam nosaltres en aquesta proposició no de llei, aquesta té, a més, un inconvenient per nosaltres enorme aquest projecte, a més dels que ja he dit, que és el que ha rebut més oposició i en el qual tothom pràcticament està d'acord, o almanco dins tots els àmbits que ja he esmentat abans, que és la interrupció del servei del tren des de Son Rullan a la plaça d'Espanya durant el temps que duraran les obres per convertir el carrer Jacint Verdaguer en una nova via d'entrada a la ciutat per a cotxes, i també per fer aquesta macroestació que també, sobretot, suposarà o hi ha previst fer un aparcament enmig de Palma.

Nosaltres, des del nostre grup, creim que interrompre el servei de tren tindrà un efecte claríssim, que és la desincentivació del tren. Creim que això s'ha d'evitar de totes totes perquè suposa, com he dit, a part de desincentivar suposarà tot un seguit de dificultats, d'alguna manera, per als usuaris per poder-se traslladar des de Son Fuster fins a Palma amb autobús, una vegada que arribin amb tren llavors fer-ho amb autobús; jo si de cas després ja diré la quantitat d'autobusos, que per fer-ho succintament suposarien 20 autobusos el matí i 20 autobusos l'horabaixa, per tant 40 xofers més; això suposaria tota una allau de complicacions respecte a allò que seria el volum de trànsit d'autobusos, que segurament a part d'això, que evidentment no ho pot assumir l'EMT, com ja sabem, sinó que ho hauria d'assumir, ho hauria de fer alguna contractació d'alguna empresa, idò a part d'això sobretot el que farà és que a molta gent usuària del tren en aquest moment evidentment li resultarà molt més fàcil agafar el seu cotxe al lloc de procedència i anar a Palma directament, amb la qual cosa, a part de desincentivar la utilització del tren, el que també suposarà serà augmentar el nombre de cotxes a l'entrada a Palma, i per tant saturar encara més de trànsit Palma i saturar encara més el centre de la ciutat.

Nosaltres davant això creim que és absolutament necessari, i per això presentam aquesta proposició no de llei, que bàsicament s'asseguri l'arribada del tren a la plaça d'Espanya mentre durin les obres del soterrament, i nosaltres una qüestió que plantejam, tot i que ha de ser matisada, és que consideram que abans de dur endavant aquesta obra de soterrament, amb la qual nosaltres estam d'acord -vull deixar-ho molt clar, perquè es va plantejar per part del nostre grup ja també en època preelectoral, que plantejàvem que s'havien de soterrar les vies del tren-, però consideram que és prioritari abans de dur endavant aquestes obres fer una ampliació de les vies a Capdepera, a Alcúdia, a la universitat, així com la mateixa electrificació del ferrocarril, que suposaria millorar quant a freqüències i quant a qualitat. Creim que això és prioritari envers fer un projecte que ja pareix que no té aturall perquè entenem que si volem realment potenciar el transport públic és que hem de fer és fer vies de tren, i l'estació intermodal evidentment és un element important però no és ni el més important ni el prioritari, per tant, que s'ha de dur endavant.

Nosaltres plantejam aquesta proposició no de llei amb una clara intencionalitat de creure que si volem salvar el tren la manera més clara és primer fer més vies de tren i, en segon lloc, no perdre tots els usuaris de què en aquest moment disposen els trens existents.

Per acabar també voldria dir que creim que s'ha de recuperar el carrer Jacint Verdaguer per millorar la qualitat de vida dels veïnats, per connectar barriades que fins ara han estat separades per una barrera, que tots sabem perfectament quina ha estat, el mateix tren, però que anàs més cap a un model d'una ciutat més per a vianants, més humana i més per a vianants, per tant, i més adequada al que hauria de ser una ciutat com Palma.

Creim que és un moment per fer un gran debat sobre el que és en aquest moment aquest projecte i la nostra proposició no de llei, per tant, se centraria en aquesta qüestió: assegurar l'arribada del tren a la plaça d'Espanya, no permetre que precisament aquest tema decaigui, i per altra banda idò, abans de dur endavant aquest projecte, cosa que ja veim pràcticament impossible perquè ja està en marxa, idò creim que s'hauria de fer primer fer més vies, que seria més barat, que per altra banda suposaria realment incentivar més l'ús del tren, més que fer aquesta gran obra que tindrà un cost elevadíssim i que sobretot suposarà perdre, com deim, el que es diu que es pretén, que és millorar el transport públic.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Per fixar posicions, per part del Grup Parlamentari Mixt té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Mulet per un temps de 10 minuts.

LA SRA. MULET I DEZCALLAR:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, des d'Unió Mallorquina les obres del soterrament de les vies del tren de Palma són absolutament necessàries i prioritàries en aquest moment. Per una banda la proposició no de llei ens diu els problemes que pot dur a terme aquest soterrament, ja que el tren no arribarà a la plaça d'Espanya; és vera, però quan un pren una decisió per millorar la qualitat del servei públic per a tota la ciutat o l'arribada o l'afluència de totes les vies, haurem de passar un poc de pena en aquests moments. Ara, crec que la solució de Son Rullan és vera que pot aglomerar moltíssim el que és la part del carrer d'Aragó, moltíssims d'autocars i que pot crear, però jo crec que la solució (...) a mesura que vagin sortint i que s'ha de planificar. Si allà se satura jo crec que se cercaria un altre lloc on es pogués dur a terme descongestionar aquestes zones.

Per una altra part vostè vol condicionar aquest projecte, segons la proposició, al fet que si no hi ha més vies a nivell dels altres municipis per potenciar l'ús del servei públic. Jo crec que el servei públic l'hem de potenciar entre tots, però aquest servei ha de ser de qualitat. Mentre no sigui de qualitat, i això és el gran esforç que ha de fer el Govern, que sigui de qualitat perquè la gent el pugui utilitzar, i un soterrament en aquests moments de la història de Palma és molt necessari per tenir una

ciutat com realment és Palma, que ha de tenir qualitat de vida i ha de tenir els millors serveis que Palma es mereix. Això, ho he dit abans, que suposarà un risc a nivell de serveis, d'usuaris, de viaris i tal, però jo crec que a la llarga serà millor per a tots els ciutadans.

Moltes gràcies, nosaltres no donarem suport.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Mulet. Per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Vadell, per un temps de deu minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Per anunciar el nostre vot a favor d'aquesta proposició no de llei presentada per Esquerra Unida i Els Verds. La veritat és que el projecte que es va presentar i que està aprovat i que està ja en marxa, perquè ja s'han posat en marxa les obres de Son Fuster, per enterrar les línies de tren, jo crec que suposa una mica de decepció, perquè ha estat un projecte molt demandat, tant pels ciutadans de Palma com per diferents partits polítics, al llarg de molts d'anys. No és una cosa nova, no és una reivindicació nova ni és una idea nova tampoc, sinó que, des de bastants d'anys enrera ja hi havia la intenció i sobretot es veia la necessitat que el xap que constitueix les vies de Palma, des de l'entrada fins a la Plaça d'Espanya, era un perjudici important no només per als habitants i pels ciutadans que viuen a les barriades que l'envolten, sinó també perquè constitueix uns inconvenients per a la circulació i per al trànsit de tots els ciutadans de Palma.

Jo vull recordar, cercant un poc per les hemeroteques he trobat aquesta nota de premsa de l'any 92, que els serveis ferroviaris, aleshores encara era FEVE, ja deia que projectava un soterrani des de les estacions fins a la via de cintura. Els serveis ferrocarrils en aquell temps eren encara de via estreta, eren dependents de Madrid, però tenien delegació aquí a Palma, ja projectaven aquesta macroestació. No es va dur a terme perquè, no ho sabem, supòs que no hi havia duros per a això, perquè aleshores no es creia en el tren, no hi havia una intenció per part dels que governaven, que record que era el Partit Popular, no hi creien en el tren, es limitaven a mantenir, tant des de Madrid com des d'aquí es limitaven a mantenir la línia oberta fins a Inca, però ni es millorava, ni es mantenia, ni hi havia cap intenció de fer línies noves, ni de recuperar les línies antigues. Però no obstant això, hi havia qualcú de FEVE que tenia les idees clares i ja proposava fer aquesta línia.

No es va fer, després es va fer un macroparc damunt, en el mateix recinte de l'estació, que ha resultat ser un fracàs perquè cinc anys després ja s'ha de tomar un altre pic perquè és incompatible amb el projecte que es vol fer ara. Un projecte, entenem, que és desmesurat, un projecte que no és en absolut necessari per poder complir l'objectiu d'eliminar el perill i les molèsties que suposen les vies de tren en superfície i que ara resultarà que tot aquest parc se'n anirà en orris, amb la tudadissa de doblers que això comportarà.

Nosaltres, ens sap molt de greu, i tenim bastant temor en el PSM i jo, particularment, com a usuària del tren, que el fet que durant dos anys el tren no arribi fins a la Plaça d'Espanya serà una mesura dissuasòria per part dels usuaris; no vull dir que sigui dissuasòria per a la gent que ve de Manacor o de Petra o de Sineu, però crec que sí que farà repensar moltes vegades a la gent que ve de Santa Maria o de Marratxí o dels llocs de més prop que els convendrà molt més agafar el cotxe per venir a Palma que no venir amb el tren, perquè si han de fer un trasllat o han de transbordar a Son Fuster, des del tren fins a un autocar, i després venir amb caravana cap al centre de Palma, els minuts són valuosos, avui en dia tothom va a cop de rellotge i no crec que segueixin utilitzant el servei de tren durant aquests dos anys, amb la qual cosa es perdran molts passatgers i després és molt difícil de recuperar quan el costum s'ha relaxat i ja no hi ha aquest hàbit d'agafar el transport públic per circular.

Per tant, nosaltres estam d'acord que s'han d'arbitrar les mesures que siguin necessàries per aconseguir que el tren continuï arribant maldament només sigui amb una via o amb un línia, així com sigui, tècniques n'hi ha, o sigui, es pot fer el que es vol, és a dir, si es vol es pot fer, arguments i mesures tècniques se'n poden trobar, per aconseguir que mentre es facin les obres de soterrament es pugui arribar amb el tren fins a la Plaça d'Espanya.

Quant a construir una estació soterrada, no ho discutirem molt això, tal vegada convé que l'estació estigui tota enterrada i que estigui tot a l'abast per poder utilitzar millor l'espai i perquè els usuaris tinguin més facilitat per agafar la combinació tren-bus (...) De totes maneres, el que volem dir és que aquest projecte és extraordinàriament gros i no només contempla una estació, que no seria el més greu, sinó el que és greu és que hi hagi d'haver un centre comercial i a més un aparcament per a 400 cotxes.

Per tant, crec que amb línies generals i dins la filosofia general d'aquesta proposició no de llei, nosaltres estam d'acord que és projecte desmesurat i totalment perjudicial per als usuaris del tren, per tant hi votarem a favor.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Per part del Grup Parlamentari Socialista, té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Quetglas, per un temps de deu minuts.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Sra. Rosselló, jo crec que ens hem de congratular que avui el soterrament de les vies del tren, des de la via de cintura fins a la Plaça d'Espanya, és una aspiració finalment compartida per tots els grups; crec que ha estat bo que finalment el Partit Popular, també en el seu camí de Damasc hagi caigut del cavall, probablement enlluernat pels resultats electorals del 14M i s'hagi convertit finalment al soterrament i l'abanderi amb aquest entusiasme de neoconverters, que hauria d'introduir algun element de reflexió a tots aquells que ja duim treballant sobre aquest tema bastants anys i que per

tant haurien de sotmetre la seva reflexió a les idees i als suggeriments dels altres.

Crec que és una aspiració compartida, que és una aspiració que no té aspectes negatius, és una aspiració bona, és un objectiu bo per al transport ferroviari, perquè sense dubte millorarà el rendiment i possibilitarà l'expansió del ferrocarril a l'illa de Mallorca; és una mesura bona per al transport públic, perquè el resultat del soterrament pot donar al mateix temps una sortida molt important al transport de superfície, no ferroviari, als autobusos m'estic referint, entre la Plaça d'Espanya i la via de cintura que és avui un dels colls de botella que dificulten l'expansió i l'eficiència d'aquest transport públic; és bo per a la ciutat, és pot guanyar una zona verda per a vianants, de caràcter molt emblemàtic, construint un parc lineal entre la Plaça d'Espanya i la via de cintura extraordinàriament interessant baix el punt de vista cívic; també és bo per als veïns, per als que suporten avui els renous, les vibracions i les molèsties del tren, i també és bo per a la ciutat, baix el punt de vista del trànsit, perquè si preservam clarament el trànsit longitudinal, limitant-lo severament, i no com el projecte que pretén ara, es permet la permeabilitat transversal de la ciutat, evidentment, aquesta ciutat deixarà de tenir una destrallada que té en aquest moment que són les vies del ferrocarril i guanyarà, evidentment, en la seva mobilitat i serem tots els que vivim i gaudim de la ciutat els que hi guanyarem.

En canvi, el projecte que es presenta evidentment té un caire molt perjudicial, alguns han dit que és una destrallada de mort al transport ferroviari; no sé si és una destrallada de mort, però sí és un cop que el deixarà esterniat una bona temporada i que serà molt mal de recuperar, perquè el transport públic es mou per un principi que és el principi del cercle viciós, si el transport públic no té, no ofereix molts bons serveis, bones prestacions, bons horaris, moltes freqüències, es produeix que la gent no va al transport públic i si la gent no va al transport públic el transport públic no pot oferir bon servei, moltes freqüències, comoditat, etcètera. Per tant, aquest cercle viciós s'ha de rompre i s'ha de rompre amb uns processos que són llargs, d'inversions, de millora de serveis, que al final costa que la dinàmica dels ciutadans respongui positivament, però sempre ho fa, sempre ho fa, amb una mica de retard, però ho fa. I ara, quan ho comença a fer, suprimir durant dos anys allò que és essencial i bàsic del ferrocarril, que és que te transporta al centre de la ciutat amb un temps competitiu en relació amb qualsevol altre mitjà, significa, evidentment, un pas enrera que no durarà dos anys, sinó que durarà molt més, perquè el cercle viciós tornarà a posar-se en marxa i serà molt mal de rompre.

Jo crec que aquest no és l'espai on hem de discutir si tècnicament és possible, és convenient, es pot fer o no es pot fer, si és més car o no és més car; tècnicament és possible, si s'ha fet un túnel sota el Canal de sa Màniga, sense interrompre ni la mar ni el trànsit de vaixells per damunt, evidentment es pot fer un túnel entre la via de cintura i la Plaça d'Espanya i que els trens hi continuïn, vull dir que no és tècnicament inviable. I aquesta solució que suggerim la de les tuneladores, que tampoc no és cap monstruositat, no és l'única que pot fer viable el ferrocarril, continuar el quilòmetre zero amb les obres de soterrament, n'hi ha més: hi ha vies alternatives, hi ha vies provisionals, hi ha moltes altres maneres de fer-ho.

És veritat que això té un sobrecoast, però evidentment també té un sobrecoast suprimir la línia. Ja se n'ha parlat aquí de la necessitat d'instrumentar uns autobusos que, a part de ser extraordinàriament ineficients, pensem que un ferrocarril pot dur 500, 700 persones a hores punta i que aquelles persones aspiren a traslladar-se al centre amb minuts; quina caravana d'autobusos s'ha de muntar cada vegada que arriba un ferrocarril perquè això li doni una resposta eficient? Com que tots sabem que no es podrà muntar, perquè serà una font d'embussos, serà a les hores punta allà on les entrades de Palma precisament estan més embussades, no hi ha una resposta solvent a aquest problema. Per tant, al sobrecoast suposat de mantenir la línia li hem de restar el sobrecoast d'aquest esforç, i si comptam els costos indirectes, si comptam els costos socials, si comptam els costos en termes de renúncia al transport públic i per tant l'increment de transport privat que hi haurà durant aquesta temporada, aquests dos anys de caos seran un sobrecoast afegit, aquest sí absolutament insuportable.

En qualsevol cas, la conselleria no ho sap, a mi me poden dir: és que vostè no ho sap si és viable; bé, jo he consultat, he parlat més o menys amb la gent que crec que té solvència en la matèria i tothom diu: escolti, compatible ho és, és una qüestió de dissenyar un projecte o un altre; més car?, probablement també, però hauríem de comparar-ho amb els sobrecasts que representa no mantenir la línia en el quilòmetre zero. I llavors ja veuríem si és més car o si és massa més car. I si ho comptam amb termes globals, seria una discussió que realment seria igualment interessant. Però el Govern tampoc no ho sap, perquè no ha fet cap esforç per saber-ho; quin és l'estudi que li diu al Govern, escolti, l'única alternativa raonable que tenim és aquesta? No existeix, hi ha hagut una decisió, una vegada més la Conselleria d'Obres Públiques, confonent la urgència amb la precipitació irreflexiva, confonent la decisió amb la manca de planificació i confonent l'eficàcia amb la manca de debat ciutadà, polític i amb la manca de participació ciutadana, ens fica en un projecte que, sense dubte, és un projecte equivocat. I allà mateix tenim la prova del que és una mala decisió amb un projecte equivocat, es diu el Parc de ses Estacions, ja ha al·ludit la senyora diputada en relació amb aquest tema, fa cinc anys que es va inaugurar, ja l'hem de tirar enrera. Per què? Perquè va ser una mala decisió, perquè va ser una decisió precipitada; de vegades no és una qüestió, ho hem de pensar una mica, hem d'obrir un període de reflexió i jo crec que aquest tema és un tema que s'hauria de fer d'una altra manera i no tal com s'ha fet.

L'única discrepància, matís o en qualsevol cas voldríem deixar clara quina és la nostra postura en relació amb la proposició d'Esquerra Unida i Els Verds que, en qualsevol cas, votarem, és aquesta renúncia que pretén que es faci l'estació soterrada *a priori*. Nosaltres no estam d'acord amb la renúncia apriorística a l'estació soterrada, nosaltres pensam que aquest és un tema que aquest sí hauria de ser objecte d'un concurs, d'un concurs solvent, per què no d'un concurs internacional; i si l'estació està soterrada o està en superfície o un tros soterrada i un tros en superfície és un tema de disseny, de disseny arquitectònic, és un tema d'arquitectes, d'enginyers, d'experts en mobilitat i no és una qüestió que nosaltres pensem que sigui una qüestió de principi polític a debatre en aquest Parlament. Per tant, escolti, si ha de ser soterrada o no deixem-ho, nosaltres, la nostra proposta és deixar-ho a les idees, al

concurs, als tècnics, als estudis que facin falta i que resulti d'això una proposta que, en qualsevol cas, ha de fonamentar-se no en prejudicis, no en idees prèvies de caràcter ideològic.

En qualsevol cas, pensam que no ha de ser un projecte redactat sobre les bases rutinàries que hagin sorgit de la burocràcia de Serveis Ferroviaris de Mallorca, pensam que és un concurs que té un impacte sobre la mobilitat, sobre la ciutat, sobre l'arquitectura, que pot ser un model de resoldre una sèrie de problemes i això requereix la intel·ligència dels urbanistes, dels arquitectes i dels enginyers experts en mobilitat d'arreu del món, i per tant s'hauria de convocar un concurs sobre aquest tema, i aquest concurs sí que podria demanar que mentre durassin les obres es fessin compatibles les obres amb el quilòmetre zero, la qual cosa és perfectament possible.

Per tant, per favor, senyors de la majoria, jo els demanaria una reflexió sobre aquest tema, perquè és un tema d'una importància transcendental per a la ciutat de Palma i transcendental per al futur del transport públic, no solament de l'illa de Mallorca, sinó com a model del conjunt de la comunitat.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Quetglas. Per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Font, per un temps de deu minuts.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. La primera part de la meva intervenció pretén demostrar una evidència: cap govern ha fet un esforç semblant a aquest per impulsar i millorar el transport ferroviari. La segona part anirà dirigida a demostrar la necessitat de l'estació intermodal. Finalment, la tercera part ens intentarà convèncer de la impossibilitat de continuar amb el servei des de Son Fuster a la Plaça d'Espanya mentre es fan les obres, si ens atenem a criteris lògics i regionals.

La mostra més evident que aquest govern creu en el transport públic, encara que la Sra. Rosselló no s'ho cregui, i concretament ferroviari, és el pressupost: a l'any 2004, s'han destinat 74 milions d'euros, dels quals 54 milions són inversions. Basta recordar deu de les actuacions del Govern que es duen a terme. En matèria de seguretat: 1) Supressió de passos a nivell; el passat juliol s'han començat a suprimir cinc passos a nivell a Binissalem i sa Cabana; s'està licitant la supressió al Camí d'en Mayol i un altre a Marratxí, i això només és el començament. 2) Substitució del carril i desviament a la línia Palma-Manacor i condicionament del corredor Inca-sa Pobra. 3) Experiència pilot amb atenuació de vibracions dins les zones urbanes. 4) Creació de vies apartador a diferents estacions. 5) Ampliació de Son Rullan. 6) Desdoblament del corredor Inca-Enllaç, que acabarà amb el coll de botella que fa que al dia d'avui les línies de sa Pobra i Manacor comparteixin la mateixa línia. 7) Aparcament dissuasori a l'estació d'Inca i reordenació de l'estació. 8) Rehabilitació de l'estació de Sant Joan. 9) Un milió d'euros en

sistemes de seguretat per a la circulació. I en matèria de comoditat, confort i augment de freqüències, una desena actuació: 25 milions d'euros per comprar deu unitats noves que milloraran el confort, l'atenció al client, la seguretat dins els vagons, més seients, millores del sistema de refrigeració, megafonia, teleindicadors de destinació i obertura i tancament automàtics.

En relació amb l'estació intermodal i soterrament de les vies del tren, el Grup Parlamentari Popular també és un ferm defensor d'aquest macroprojecte i sí creim que aquest és un projecte prioritari. Els avantatges són múltiples i basta anomenar-ne uns quants: amb l'estació intermodal podrem, primer, ampliar les vies de tren a Capdepera, Port d'Alcúdia, Universitat i aeroport; de les dues vies existents, passarem a un corredor soterrat de quatre vies amb una transició fins a deu vies a la Plaça d'Espanya, per poder arribar a tenir una mitjana de vint trens per sentit cada hora, amb una freqüència de tres minuts. Dos, construir trenta plataformes d'autobús de sortida i entrada pel carrer Marquès de Fuensanta. Tres, aparcar 400 cotxes. Quatre, unir sis barriades de Palma, fins avui separades per l'actual traçat. Cinc, afegir 13.000 metres quadrats als actuals 36.000 de la zona verda al parc de ses Estacions, a més de 18.000 metres des Bulevard.

Però anem al bessó de la qüestió, el punt de la discòrdia és com fer les obres del corredor soterrani, de quatre vies, record, quatre vies des del carrer Gabriel Maura fins a la via de cintura i de la via de cintura a la rotonda pròxima al centre comercial Macro, si és compatible o no mantenir el servei i fer les obres al mateix temps.

El Govern sí s'ha plantejat diverses alternatives, Sr. Quetglas, i ara les hi recordaré: s'han estudiat concretament dues alternatives possibles, que vostè molt bé ha enumerat, ara bé, crec que si tenen qualche suggeriment a fer, jo crec que la consellera d'Obres Públiques els rebrà gustosament perquè li puguin donar noves idees. La primera alternativa que s'ha plantejat el Govern per compatibilitzar el servei i fer les obres ha estat el túnel o fer un túnel paral·lel que no afectàs per a res l'actual traçat, a fi de no afectar per a res, repetesc, el servei actual durant dos anys. Els desavantatges d'aquesta opció són innumbrables: primer, una màquina tuneladora, és a dir, una espècie de filaberquí per perforar un túnel, costaria, *grosso modo*, més de 50.000 milions de pessetes, tres vegades més que tot el projecte, que ja hem dit que era desmesurat i que puja a 15.000 milions de pessetes. Hem de tenir en compte que no existeixen precedents d'utilitzar una màquina tuneladora per a corredors de quatre vies.

Segon, la secció necessària del nostre corredor de quatre vies és un rectangle de 7,5 metres per 5,5 metres, que, circumscrit a un cercle, que això és la secció de la tuneladora, resulta que hauríem de menester una broca de 9,15 metres; parlam, per tant, d'un forat de secció circular de 18,3 metres de diàmetre. A quina fondària s'hauria de fer el túnel? Perquè no es desplomi el túnel, s'ha de fer, com a mínim, a cinc metres de profunditat, si fos roca, densitat màxima. Com que el terreny no és roca, té uns altres paràmetre geotècnics, la profunditat ha de ser molt major, per tant parlam de fer un túnel de 20 metres de diàmetre a 30 metres de profunditat. Què suposaria això? Suposaria estacions, d'una vegada per a totes, és a dir, per a

sempre, com a mínim a 20 metres, augmentant, per tant, les molèsties dels usuaris, un major manteniment i molta més seguretat, i per tant un sobrecost. En aquest projecte les estacions estan a uns 10 metres.

S'ha de tenir en compte una altra cosa, el traçat del tren és rígid. Això vol dir que pràcticament el traçat no s'ha de moure d'una línia recta o amb petites desviacions sobre una línia recta, això vol dir radis de curvatura molt grans i pendents molt petits. Si tenim en compte que el pendent màxim a una línia ferroviària és d'un 2,5 per 1000, això vol dir que per davallar 20 metres necessitam una llargària que no és que arribàs a Son Fuster, arribaria passat Marratxí. A 30 metres, el túnel hem dit que es faria a 30 metres, el túnel estaria per davall la capa freàtica, amb el que tot això suposaria pels aquífers, etcètera. Per tant, a nosaltres ens queda molt clar, i en això sí que hi ha un estudi Sr. Quetglas, que aquesta alternativa s'ha de descartar absolutament.

Segona alternativa que el Govern s'ha plantejat. A fi d'afectar el menys possible, que en aquest cas no és afectar en absolut, com el túnel, sinó afectar el menys possible el servei actual durant aquests dos anys, s'ha plantejar una altra alternativa. L'alternativa és: primer, interrompre el servei en el tram on es fa feina i continuar el servei a través d'un *by pass*, a través d'un tram provisional construït *ad hoc* en paral·lel, bocí a bocí, de tal manera que l'obra aniria avançant tram a tram, i es desviaria el tren per un traçat provisional fet aposta.

Els desavantatges són innumbrables, el remei és molt pitjor que la malaltia. Com que el rail de curvatura, repetesc, 250 metres mínim del traçat del tren, són molt grans, rams de curvatura molt grans, els enllaços entre el traçat actual on es fa feina i el traçat construït provisional, obligaria a sortir-nos fora de l'àrea del domini del tren, cercant per tant nous espais més enllà dels dominis del tren, ja que, com hem dit, la connectivitat ha de ser amb uns angles d'inflexió molt petits. De tal manera que, primer, s'envairien i tallarien carrers adjacents, perquè no ens bastaria el marge de maniobra que tenim per on actualment es fan les obres o es faran a cel obert, s'envairia i es tallarien carrers adjacents; s'ocuparien carrers addicionals; s'haurien de construir ponts provisionals; s'haurien, fins i tot, d'expropiar edificis sencers, a part dels riscs afegits als veïnats, que fins i tot les obres passarien per davall del balcó de qualcú.

En suma, obligaria a construir moltíssimes obres complementàries comparables, repetesc, comparables a les ja projectades. A més a més, té un altre desavantatge: la compatibilitat de les obres i el servei obligaria a aturar contínuament el servei a causa de les obres, per la pròpia execució, u, o per connectar el traçat definitiu amb el provisional. Per tant, s'hauria d'interrompre cada dos per tres el servei. El tren només podria anar a una velocitat d'aproximadament 20 quilòmetres per hora, aproximadament; fer dos quilòmetres a aquesta velocitat suposa 6 minuts, mentre que la conselleria proposa un autobús llançadera on preveu uns 9 minuts, posem-n'hi 11 o 12, més temps del transbordament a Son Fuster. Per tant, si comparem la diferència entre una cosa i l'altra, la veritat és que tampoc no ens queda cap dubte, aquesta segona alternativa tampoc no és cap solució, no és allà de: "*Sed realistas, pedid lo imposible*", tampoc.

Per tant, com que aquestes dues alternatives són alternatives que nosaltres consideram voluntaristes, però que acabarien sense cap dubte trastornant encara més molt, però molt més, les pròpies obres, evidentment el Partit Popular votarà en contra d'aquesta proposició no de llei. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Ara té la paraula la Sra. Rosselló, per contradiccions, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, en primer lloc vull donar, vull agrair a tots els grups parlamentaris que donaran suport a la proposició no de llei que hem presentat i m'agradaria fer esment a un parell de punts que s'han esmentat.

En primer lloc, aniré al que suposa el projecte en general, dir que clarament aquest projecte és un macroprojecte, de fet el representant del Partit Popular així ho ha dit. Jo voldria dir clarament que amb l'estació soterrada hi podem estar tots d'acord. Amb el tren estam d'acord, però en aquest moment el que tenim damunt la taula, me refereisc al que realment està a punt d'iniciar-se és estació soterrada sí, tren no. I si dic això no ho dic en absolut en termes gratuïts, en primer lloc, per una raó molt clara: precisament perquè en aquest moment aquesta estació que es pretén fer a Palma, a la qual ja no farà esment perquè tampoc per manca de temps, amb quatre vies d'entrada, etcètera, que suposa no sé quants trens per minut i que tampoc ara no farà esment de tot el que pretén, resulta que aquest tren i aquestes vies no hi són. I per tant se supedita, perquè així ho diu el Pla de transports que vostès en aquest moment tenen en exposició pública, idè diu clarament que això depèn, fins i tot el finançament depèn de Madrid.

Per tant, nosaltres, el nostre plantejament és molt clar: si es vol tren és tren que s'ha de fer, no són estacions intermodals d'una envergadura enorme, amb un cost econòmic elevadíssim i a més amb unes conseqüències concretes que tindrà aquest projecte de desincentivació del tren. I li posaré un exemple: el Parc de tecnologies ambientals; el Parc de tecnologies ambientals és una gran obra, una gran infraestructura per fer reciclatge, per fer reutilització i per tant parèixer que es vol fer una bona gestió de residus i l'únic que es fa és que tenim una gran obra i no es recicla i no s'utilitza. I per tant, nosaltres el que volem no són grans obres, nosaltres el que volem és transport públic, tren sí, no volem una gran obra que, com dic, només respon a interessos més aviat urbanístics que d'altra casta. I per tant, quan parlem de tren en parlem seriosament.

Vostè ha parlat d'una sèrie de qüestions de pressupost, me pareix molt bé, però que evidentment res tenen a veure amb el que parl aquí; augmentin les vies de tren, les faci el govern, demanin doblers a Madrid, com vulguin, però facin més tren, després direm que tots estam pel transport públic, mentrestant no, mentrestant uns estan per fer grans obres i els altres evidentment consideram que amb petites obres incentivariem més el transport públic.

En segon lloc, anem al tema que parlava del projecte concret que en aquest moment està damunt la taula i el que

suposa, referit a dos temes, qualitat del servei o millorar el servei, que jo crec que en aquest tema tots hi estam d'acord, que volem millorar el servei, no faltaria més; ara bé, per què una autopista no es tanca havent-hi i tot accidents i, en canvi, tot d'una que hi ha un problema es tanca el tren. És a dir, trobam el tren, quan hi ha això de Manacor s'atura, ara tenim un problema que el tren pareix ser, pel que s'esmenta per part de la conselleria, que tampoc no pot arribar a la Plaça d'Espanya, i es tanca el tren, sempre passa el mateix. Les autopistes i tot això no es tanca i sí es tanca el tren. En segon lloc, per tant quan parlem de qualitat del servei, anem a veure del que parlam.

En segon lloc, per què en aquest moment el fet de no arribar el tren al quilòmetre zero, com s'ha dit, concretament a la Plaça d'Espanya, jo els puc dir, molt ràpidament també, dues coses: el trajecte de Son Rullan a la Plaça d'Espanya ara és ràpid, si venen vostès en tren relativament es fa via. Però resultarà que si es fa a Son Fuster, com està a més projectada evidentment l'estació que s'aturarà el tren i s'ha d'agafar un bus, estarà 20 o 25 minuts; això és clarament durant dos anys el tren serà un servei inútil, per tant es desincentivarà un servei que ha costat pena, i això crec que molts aquí presents ho saben perfectament, d'incrementar el número de viatgers i farà que sigui evidentment menys utilitzat. I per tant, com he dit i torn a repetir, hi hagi més gent que agafi el seu cotxe precisament per anar a Palma i això suposi també una saturació de cotxes a Palma.

Però, a més, una tercera cosa: això és un macroprojecte. Nosaltres creim que no és necessari fer un macroprojecte de quatre carrils que entrin dins Palma, dos carrils d'entrada per al tren just faria falta soterrar dues vies i això permetria mantenir el servei ferroviari fins a la Plaça d'Espanya. Això perfectament tècnicament és possible, jo no sé si el Sr. Font ha fet un gran estudi sobre un gran túnel que havia de fer...

LA SRA. PRESIDENTA:

Vagi acabant, Sra. Rosselló.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Sí, perdoni, Sra. Presidenta, ara vaig acabant. Jo estic parlant, i clarament a més vostès supòs que ho coneixen, perquè no som únicament el nostre grup, sinó que molts de grups i associacions han plantejat aquesta qüestió, que no són necessàries quatre línies o quatre carrils d'entrada per al tren, dos carrils serien suficients; això faria poder soterrar les dues vies i permetria mantenir el servei ferroviari.

Nosaltres creim que això és l'important, si realment creuen en el transport públic és compatible dur endavant una obra de soterrament del tren que vagi evidentment en línia de permetre que el tren continuï arribant fins a la plaça d'Espanya i, sobretot, dir-los clarament que per fer tren hi ha d'haver línies de tren, i hi ha d'haver vagons de tren, no importa grans estacions, perquè l'únic que passarà és que, perdonin, en el 2007, si és que està acabat, hi haurà una gran estació intermodal i no hi haurà trens per anar enlloc.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló.

Ara procedirem ja a votació d'aquesta proposició no de llei.

Vots a favor? 6 vots.

Vots en contra? 9 vots.

Cap abstenció.

En conseqüència, queda rebutjada aquesta proposició no de llei 5395/04.

I no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Tothom ja està a punt. Gràcies.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS
