



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 2005

Núm. 17

Presidència
de l'Honorable Sra. Assumpta Vinent i Barceló

Sessió celebrada dia 2 de febrer del 2005

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA RGE núm. 8266/04, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, per tal d'informar sobre el projecte de línia metropolitana a la ciutat de Palma.

314

(Inici de sessió no enregistrat per causes tècniques)

LA SRA. ALBERDI I CASTELL:

Rosa Maria Alberdi per Francesc Quetglas.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Cap més?

Compareixença RGE núm. 8266/04, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, per tal d'informar sobre el projecte de línia metropolitana a la ciutat de Palma.

Idò passam al primer i únic punt de l'ordre del dia d'avui, relativa a la compareixença RGE núm. 8266/04 de l'Hble. Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, per tal d'informar sobre el projecte de línia metropolitana a la ciutat de Palma. Assisteix l'Hble. Sra. Maria Isabel Cabrer i González, Consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, acompanyada del Sr. Carles Jover i Jaume, director general d'Obres Públiques i Transports, la Sra. Concepció Sartorio, Secretària General de la conselleria i el Sr. Rafel Pons i Vidal, director gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Té la paraula a continuació la Sra. Mabel Cabrer i González per fer l'exposició oral. Quan vulgui.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Bones tardes. Comparesc voluntàriament dins aquesta comissió per tal de donar la informació d'un dels projectes més importants que en matèria de transports públic se desenvoluparà aquesta legislatura i que és l'execució d'un metro a Palma i a la Universitat de les Illes Balears. Realment el soterrament de les vies del tren a Palma era i és el començament d'aquest metro, però sense cap dubte l'anunci de la seva continuïtat fins a la UIB constitueix un fet històric perquè suposa apostar d'una forma clara i decidida pel transport públic, més modern i eficient, com és el metro i que s'està ja generalitzant a moltes ciutats espanyoles, les darreres Sevilla i Màlaga.

Aquesta aposta creim que és històrica perquè suposa l'inici d'un mode de transport que sense cap dubte haurà de tenir continuïtat. En aquest sentit l'aposta que feim des del Govern pel transport públic a una illa, Mallorca, allà on la taxa d'utilització del transport públic és de les més baixes d'Espanya està mereixent el màxim d'esforços per part de la meua conselleria, Pla de transports, instauració ja en marxa de més freqüències per al transport per carretera, instauració de nous serveis regulars, compra de més material mòbil ferroviari, Pla de supressió de passos a nivell, Pla de seguretat. En definitiva, molts d'esforços que com a consellera responsable els deman el seu suport.

Feta aquesta breu introducció, si els pareix, començam amb l'explicació del projecte i crec que el més important a l'hora d'avaluar un projecte d'aquesta magnitud són, sense cap dubte,

les persones, els ciutadans, en definitiva els usuaris potencials que el faran servir i per això varem encarregar dos tipus d'estudis. Un relatiu a enquestes sobre la mobilitat d'accés i dispersió dels usuaris de SFM actualment a l'estació de Palma i un altre relatiu a un estudi d'avaluació de la demanda potencial del servei de metro Palma-Universitat. El primer d'aquests estudis se varen fer un total de 1.900 enquestes a l'estació de Palma, jo crec que és bastant orientativa de moltes dades sobre el perfil actual que tenim sobre l'usuari del tren, sexe, edat, nacionalitat, motiu de desplaçament, hores del dia allà on hi ha més demanda, distribució de la multimodalitat, macrozones i microzones dels viatges d'accés o dispersió de l'estació de Palma i en concret anàlisi dels viatges d'accés i dispersió des de l'estació de Palma fins a la Universitat amb una línia de l'EMT.

L'altre estudi va ser ja més específic de la línia de metro, allà on partint també de diverses enquestes, a la Universitat hem de recordar que se'n va fer una l'any 2001 i unes enquestes que se varen fer en el polígon de Son Castelló la passada tardor i tenint present l'actual demanda de les línies de l'EMT se fa un estudi de la demanda potencial. Així tenim les següents dades: pel que fa a la Universitat, aprofitant l'enquesta de mobilitat feta l'any 2001 per INECO, amb una mostra de 1.300 entrevistes s'apunta que el 62% dels alumnes arriben en cotxe a la Universitat i un 31% en bus. L'acceptació en aquell moment era del ferrocarril, però evidentment seria el metro, és i era molt alta i així segons els càlculs de l'estudi el metro captarà el 95% de la demanda total actual en autobús perquè s'estableix l'hipòtesis de què les línies de l'EMT deixaran de servir a la Universitat. Per tant, el metro serà l'únic mitjà de transport col·lectiu que arribarà al campus. Així la demanda total en metro generada pels estudiants, professors i personal administratiu i de serveis de la Universitat serà d'aproximadament 1.082.000 viatges/any.

Pel que fa al polígon les enquestes que se varen realitzar la passada tardor, se varen fer a 13 punts distints de la zona. Així el 34% dels desplaçaments en aquest punt són per treball la majoria, i el 29,2% de casa al treball. Els dies feiners és quan se produeixen més desplaçaments, un 47,3%, la seva procedència és d'un 70,2% de Palma. També s'ha de dir que un 82,1% dels enquestats aproven positivament l'arribada del metro al polígon. I també hi hauria una important captació dels viatgers, en aquest cas de les línies 10 i 11 de l'EMT cap al metro, més del 74% a l'any. La demanda que captarà el metro al polígon de Son Castelló procedent dels vehicles privats serà d'1.033.000 viatges/any. La demanda total en metro generada per les 4 estacions del polígon industrial de Son Castelló serà d'aproximadament 1.265.000 viatges/any.

Quant a la demanda total en metro generada per l'estació de Son Sardina serà d'aproximadament 75.000 viatges/any. I pel que fa a la demanda total en metro generada entre l'estació intermodal-Jacint Verdaguer-Son Oliva serà d'uns 223.000 viatges/any. En total xerram de 2,6 milions de viatges/any, sense inducció. Amb inducció l'estudi contempla una hipòtesis baixa donaria 2,8 milions i una hipòtesis alta 3,2 milions. Pel que fa a l'evolució d'aquí a 15 anys, per exemple, se preveu en una hipòtesis baixa, 3,8 milions de passatgers i en una hipòtesis alta 4,3 milions de passatgers. Cal dir que els Serveis Ferroviaris de Mallorca actualment va tancar l'exercici 2004

amb més de 3 milions d'usuaris. Per tant, vista la demanda d'usuaris del metro, amb una única línia igualaria tota la demanda total actual de Serveis Ferroviaris de Mallorca i creim que la viabilitat d'aquesta inversió la fa molt rendible des de tots els punts de vista, mobilitat, social i econòmic.

Un cop analitzat el factor de l'usuari pas ara, si els pareix bé, a l'explicació tècnica del projecte constructiu de la línia metropolitana Palma-Universitat. Aquest projecte va ser presentat a l'Ajuntament de Palma el passat 24 de novembre pel President de la nostra comunitat autònoma i la batllessa de Palma. Tècnicament suposa donar continuïtat a un altre projecte molt ambiciós i històric que era ja el soterrament de les vies del tren a Palma, una obra que va començar dia 10 de gener del 2005 i que en 22 mesos, si Déu vol, serà una realitat. El projecte de metro presentat se va començar a redactar abans de l'estiu passat i precisament va ser fruit de l'estudi de distintes alternatives del projecte del tren fins a la Universitat. A l'anterior legislatura hi va haver una proposta de traçat fins a la Universitat, encara que no hi havia un projecte constructiu definitiu, no hi havia ni relació d'expropiats, ni estudis geotècnics. El nostre plantejament el que fa és aprofitar part d'aquell projecte proposat per donar la passa del metro amb l'objectiu d'aprofitar al màxim el rendiment de la línia a la Universitat i donar servei així a una zona industrial, altament saturada de vehicles i població com és el polígon de Son Castelló. Així no només donam satisfacció a la reivindicació de fer arribar el tren fins a la Universitat, sinó que donam el màxim aprofitament a una línia amb dos factors importants. En primer lloc cobrim la demanda d'una millora del transport públic en el polígon de Son Castelló i en segon lloc iniciam una infraestructura a Palma com el metro i que serà el principi d'un mode de transport fins ara inexistent.

Dia 16 de desembre del 2004 el projecte va sortir a informació pública i va sortir el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental del projecte de la línia metropolitana Palma-Universitat. Així durant aquest temps ha estat a exposició pública perquè pogués ser consultat per part de tots els que han estat interessats i presentar-hi al·legacions. També dia 28 de desembre del 2004 va sortir en el BOIB la informació pública de l'expropiació dels béns afectats per les obres del projecte de la línia metropolitana Palma-Universitat, terme municipal de Palma. Avui els puc avançar que els nostres tècnics que ja han començat a fer els informes del període d'informació pública han comptabilitzat un total de 66 al·legacions. La sanció clara és per tant, que el metro és un projecte amplament acceptat per tots els ciutadans i també pels partits polítics. També els he de dir que a més, la conselleria ha mantingut reunions explicatives del projecte amb diversos col·lectius que se podrien veure afectats.

La nova infraestructura que estarà soterrada al llarg de quasi tot el seu recorregut suposarà la connexió del centre de Palma amb tres nuclis claus dins Ciutat, aquests tres nuclis són: el polígon de Son Castelló, allà on estan previstes 4 aturades totalment necessàries perquè sigui un metro i no un tren de rodalies, Son Sardina i la Universitat. La nova línia s'inicia a l'estació intermodal de Palma i arribarà paral·lelament a les línies actuals de Palma, Inca i l'estació de Son Oliva, una estació que ja estarà soterrada gràcies al projecte de soterrament de les línies del tren, per cert, amb aquest

soterrament eliminam tots els passos a nivell del tren actuals dins Ciutat. És precisament en aquest punt, a Son Oliva, allà on se separarà allò que és la xarxa ferroviària i continuarà en direcció al polígon de Son Castelló, per passar per Son Sardina i arribar a la Universitat.

La longitud total de l'actuació és de 7.320 metres, 7,3 quilòmetres i com els he dit, gràcies al projecte que vàrem iniciar a principis de gener i que és el germen de tots els futurs projectes d'ampliació ferroviaris que es facin a Mallorca, els treballs d'obra a Palma ja estaran molt avançats quan comencem el metro. Els tècnics han plantejat l'obra d'una manera senzilla, a mode d'una excavació en trinxera, de tot això anirem informant dins allò que és el pla d'obra en tot cas sí que els puc assegurar que intentam que sigui característica de les obres i se dissenyarà un pla per causar les mínimes molèsties possibles als afectats, dins allò que és una obra d'aquest tipus i d'aquesta envergadura.

Dir també que el projecte de metro també inclou l'electrificació de tota la nova línia, la qual cosa implicarà major qualitat del servei, menor contaminació i major eficiència del tren. Per això aquest projecte de metro contempla també l'electrificació de part de les vies de tot allò que seria fins l'estació intermodal, o sigui d'allò que és actualment el soterrament. Això ens obliga i ens obligarà a la compra de material elèctric i en aquest moment estam preparant el concurs per a la fabricació d'aquest metro, d'aquest tren elèctric perquè estiguin aquí a principis de l'any 2007. Per tant, hem de treure abans de l'estiu la licitació de la compra d'aquest material i que en aquest moment des de Serveis Ferroviaris de Mallorca s'està redactant ja el plec de condicions.

Dir que de l'electrificació de la nostra xarxa ferroviària també fa molt de temps que en xerram. Trens menys contaminants i major velocitat comercial són les dues avantatges més importants de l'electrificació. Està clar que no tenim finançament suficient per afrontar tota l'electrificació de tota la nostra xarxa ferroviària, però almanco per primera vegada s'introdueix a Mallorca el tren elèctric amb aquest projecte de metro. Aprofit, ja que xerram de finançament, per deixar clar que el projecte de soterrament i de metro se finança exclusivament pel Govern de les Illes Balears, l'Ajuntament de Palma no haurà d'aportar cap cèntim per a aquestes infraestructures. El Govern per la seva part confia que, malgrat les Illes Balears no formin part del Pla estratègic del Ministeri de Foment, tal com se va anunciar des del ministeri la raó d'aquesta absència és que se formalitzarà un conveni, ho esperam, sense cap dubte.

Pel que fa a les aturades que el metro de Palma-Universitat s'ha de dir que tindrà el següent. El recorregut sencer des de l'estació intermodal de Ciutat fins a la Universitat inclou un total de 9 estacions d'aturada, contemplades al llarg de tota la nova línia. D'aquestes 9, n'hi ha en contret 6 que pertanyen precisament al projecte de metro o d'accés ferroviari a la UIB, 5 estaran totalment soterrades i una, la que pertany a Son Sardina, està previst que se durà a terme en superfície, tal i com apunta el projecte bàsic. Per altra banda les altres 3 estacions d'aturada es realitzen amb projecte de soterrament del tren a Palma i estan situades abans de la via de cintura. Així els abaixadors, que dona lloc el metro, seran els següents: l'estació

intermodal a Palma, l'estació Jacint Verdaguer, l'estació Son Oliva, estació carretera de Bunyola, estació ASIMA, estació Son Castelló, estació Camí dels Reis, estació Son Sardina i estació Universitat. Tenc aquí referenciat els punts quilomètrics concrets i la distància entre aquestes estacions, si després volen els ho puc especificar, però que oscil·len d'entre 720 metres, 505 l'altra, 645..., o sigui que són unes distàncies que mostren el caràcter metropolità del corredor del metro format per aquestes dues vies electrificades.

En tot cas el que sí hem guanyat és que totes les estacions dins Palma estaran soterrades i això és molt important a l'hora de fer que el projecte sigui una realitat prest perquè vull reiterar que sense el soterrament res d'això seria possible plantejar-ho. En el projecte de soterrament en la fase d'al·legacions varem introduir la nova estació Balmes-Jacint Verdaguer, precisament pensant ja en aquest projecte de metro. La línia soterrada sortirà a la superfície a l'estació del Camí dels Reis, aquest tram transcorrerà tot just paral·lel a la línia del tren de Sóller, agafant el caràcter metropolità d'una línia de rodalies. Una vegada recorreguda aquesta zona, la línia tornarà a ser soterrada per arribar a la Universitat sota terra. De la manera en què s'executarà el projecte deixa la porta oberta a dues oportunitats, desenvolupar més aturades al llarg de la Universitat i apropar-se al Parc BIT per tenir-lo com un punt més de destinació.

Volem potenciar al màxim l'ús del metro i del ferrocarril, jo crec que han estat un èxit les campanyes d'horaris i preus especials de Nadal, Sant Antoni i Sant Sebastià. Com exemple dir-los que només en tres dies, 31 de desembre i 1 de gener, els nostres trens varen transportar 11.801 usuaris gratuïtament. Es tracta d'una iniciativa de la que n'estam molt satisfets i sobretot dels serveis nocturns. Aquests serveis nocturns, que per primera vegada se varen instaurar l'any passat pel Govern, comencen a ser ja reclamats socialment i des del Govern volem donar satisfacció a aquesta demanda que estam estudiant. Aquí els beneficis són clars, però ens hauriem de demanar quins beneficis tindrà el metro, òbviament jo crec que són molts. Per una banda pel que fa al temps de recorregut i freqüències està molt clar, l'usuari obtindrà entre la Plaça Espanya i el polígon de Son Castelló un temps de recorregut inferior a 7 minuts en freqüències i en hora punta entre 8 i 12 minuts.

La contínua connectivitat amb un dels centres allà on hi ha més desplaçaments jo crec que està assegurada. Pel que fa des de la Plaça Espanya fins a la Universitat el temps de recorregut arribarà només a 12 minuts. Com podeu comprovar això significarà la descongestió de les vies que se dirigeixin fins a tots aquests punts, el que implica menys emissió de gasos contaminants i més eficiència. La velocitat del metro és molt més favorable que les línies de l'EMT i que del vehicle privat, en molts de caos. Això assegura uns temps de recorregut altament competitius, com se pot comprovar. Per exemple fins a la Universitat el bus tarda de mitjana uns 25 minuts, front els 5 del metro en un servei directe, o 12 minuts que és el que realment tardarà amb aturades. Això també se desprèn de l'estudi d'avaluació de la demanda potencial del servei de metro Palma-Universitat, que els he comentat al principi. A més, aquelles persones provinents de la Part Forana de l'illa que no vulguin arribar al centre de Palma en tren per poder anar a la Universitat, al polígon, o a Son Sardina, tendran la

possibilitat de fer amb un transbordament, per exemple a Son Oliva, sense la necessitat d'arribar a la Plaça Espanya. Això també evitarà desplaçaments innecessaris a Palma, com passa ara, gent que arriba a l'estació del tren ha de tornar agafar un bus municipal que el torna treure del centre de Ciutat per durlos a la seva zona d'estudis o de treball.

Pel que fa a les característiques tècniques de la línia de metro s'ha de dir el següent. La longitud del tram del metro que es desenvolupa en túnel té 3,9 quilòmetres de llargària, 3.925 metres. Quant a la longitud del tram de línia que transcorre per la superfície la seva llargària és de 3.235 metres, 3,2 quilòmetres. Pel que fa a la longitud del tram en viaductes, és a dir, passant per Son Sardina que s'eleva per tornar a passar per superfície és de 160 metres. El radi mínim que tindrà el corredor de metro arribarà als 300 metres. Pel que fa a la pendent a totes les estacions, l'estimació del projecte bàsic, apunta entre 2 i 2,5 mil·lèsimes. El càlcul de la pendent màxima en trajecte, assenyalava que arribarà a les 25 mil·lèsimes i per donar-nos una idea del que suposarà el metro, el que s'ha calculat és que la profunditat de les estacions serà de 7,5 metres.

Hem de recordar també que recentment la conselleria va adjudicar un concurs de seguretat a les vies del tren a nivell de l'AVE. Un concurs per tant, al màxim nivell que inclou tot tipus d'accions, com neteja i millora de la infraestructura. Operacions preventives, correctores per a la zona de circulació dels trens i els seus voltants. Operacions preventives, correctores en els sistemes elèctrics i de seguretat. I operacions de garantia a la seguretat de la circulació. En aquesta línia de metro la seguretat i les darreres tecnologies en matèria de control de trànsit, circulació dels vagons, regulació de les vies, etcètera, també estaran presents. Aquest corredor que contempla nuclis de moviment de trànsit tan importants estarà dotat amb un equipament elèctric, sistemes de control i balises, tan de via com d'estacions. Així està previst en el projecte.

Per tot allò que els he explicat, la inversió total prevista per a l'execució de l'obra ascendeix en el projecte bàsic a 98,8 milions d'euros. Ara que ha finalitzat l'exposició pública general i per als expropiats i ara que estam fent l'estudi de totes les al·legacions i informes institucionals i també l'estudi d'impacte ambiental, tenim la certesa de què podrem iniciar aquestes obres d'aquest gran projecte al llarg d'aquest any 2005. L'obra s'iniciarà mentre se desenvolupa la del soterrament i això serà un gran avantatge per poder existir una major i millor coordinació del que en realitat és un projecte unitari, el gran projecte que permetrà ampliar corredors ferroviaris i crear noves línies de metro a Mallorca.

En definitiva i ja per acabar, volem que l'any 2008 la nostra comunitat autònoma gaudeixi del seu propi metro i volem que a partir d'aquest punt de partida, els futurs governs continuïn amb aquesta empenta al transport de metro i ferrocarril, patrimoni de l'estat del benestar. Esper amb això, en la meua explicació, haver-los aclarit la majoria dels seus dubtes i haver-los també aconseguit implicar amb il·lusió a uns dels projectes de major foment del transport públic.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Consellera. Ara, si els grups parlamentaris volen, podem suspendre la sessió per un temps de 45 minuts, o podem continuar. Molt bé gràcies.

Per tal de formular preguntes o observacions procedirem ara a la intervenció dels grups parlamentaris. Per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Unida-Els Verds té la paraula la Sra. Diputada Margalida Rosselló per un temps de 10 minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc vull agrair a la consellera de Transports, dic de transports ja que parlem de transports, que hagi vingut a fer aquesta compareixença voluntària per explicar-nos aquest projecte de metro, el qual ens va sorprendre a tots perquè se va dur amb un cert secretisme per part del Govern i evidentment agrair la presència de tots els alts càrrecs que l'acompanyen.

Dit això, tot i que ha fet una presentació tècnica d'aquest projecte, des del nostre grup li volem plantejar una sèrie de qüestions que ens preocupen especialment. En primer lloc dir-li Sra. Consellera, que vostè ha esmentat que les Illes Balears tenen la taxa més baixa d'ús del transport públic i jo li vull recordar que és que no n'hi ha, si n'hi hagués suficient segurament augmentaria. Per tant, tot el que sigui millorar el transport públic no només tindrà el nostre suport, sinó que és evident que creim que és allò que s'hauria de fer i per tant, reorientar una part important de la seva conselleria enlloc de destinar-ho a fer autopistes, destinar-ho a fer transport públic. Nosaltres en això sempre estarem, evidentment, en aquesta línia.

Per tant, creim que tot el que sigui millorar el transport públic és millorar, no només el sistema de transports, sinó que és millorar la qualitat de vida dels ciutadans i sobretot fer una aposta important en allò que avui en dia se fa a tot Europa, un transport més avançat, més modern, més d'acord en la protecció del nostre entorn, sobretot de la contaminació i també que sigui un transport de cara a tots els ciutadans i no exclusivament d'aquells que disposen de cotxe o de carnet de conduir i per tant, que tenen només la disposició de poder anar en cotxe. Volia fer aquestes referències inicials perquè estam d'acord en allò que és el transport públic.

Ara bé, a nosaltres ens hagués agradat molt Sra. Consellera, que hagués vingut a explicar el Pla director sectorial de Transports, d'una manera global perquè entenem que el transport en la seva globalitat, precisament nosaltres sempre hem reivindicat un Pla de transports, a més ho diuen les DOT i és allà on podem veure quin és el concepte de transport de manera global i completa a cada una de les Illes Balears, a més com dic, en un àmbit no només general sinó concret. Però ha vingut amb un tema molt puntual que és el metro, evidentment és el seu gran projecte estrella, no sé si vostè ho ha dit, almanco quan el varen presentar així ho varen dir i a nosaltres ens hagués agradat parlar de transport, des d'un punt de vista com dic, més global i per tant, molt més complet. El Pla director sectorial de Transports no té pressupost, per exemple, en allò que és el transport públic, només n'hi ha per fer precisament el

metro. La qual cosa a nosaltres ens preocupa, només li ho dic perquè la nostra preocupació és així i sinó llegeixi la darrera línia del Pla director sectorial de Transports que diu que el pressupost depèn dels doblers de Madrid.

Entrant ja en allò que és el projecte concret que vostè ens ha esmentat, jo li voldria fer una sèrie de consideracions i preguntes a la vegada. En primer lloc, tot i que vostè ha fet esment a un estudi d'avaluació de la demanda potencial, ha parlat d'enquestes. Nosaltres ja li hem fet arribar les nostres al·legacions, no sé si les ha llegides, però jo ara aprofitaré per fer-les encara més paleses davant vostè. Dir-li que nosaltres consideram que hi ha estudis insuficients, no per dir si s'ha de fer el metro o no, sinó si aquesta és la millor mesura o el millor transport públic que se pugui fer, realment si és millor el metro que un tren. Si realment les aturades que vostès han fet són les que realment estan avaluades d'una manera seriosa i profunda. Nosaltres en el projecte d'exposició pública que hem pogut estudiar, hem vist que faltava aquests estudis, no hi un suficient anàlisi profund per si eren aquestes, amb tot el sentit global del projecte. Si era millor fer un metro, quantes aturades havia de dur, etcètera. Per tant, li volem demanar molt clarament, aquest estudi només és el que vostè ens ha dit? Només han fet enquestes, o han fet més coses? Si han fet més coses ens agradaria saber quines són i en quin àmbit, perquè almanco les han fet molt aviat, tot s'ha de dir.

En segon lloc també un tema que nosaltres hem expressat i que ens preocupa és que hi ha tres estacions en el polígon de Son Castelló i que ens semblen excessives, tenint en compte que són distàncies molt curtes i no sabem exactament per quina raó les han posades d'aquesta forma. Com que no hem pogut, ni hem vist informes que avalin aquesta necessitat, volem que vostè ens expliqui per què s'ha fet d'aquesta manera.

Per altra banda, una altra qüestió que vostè no ha esmentat quan ha explicat el projecte, és per què se fa la solució del pont tan elevat damunt la carretera de Sóller, ens sembla una proposta absolutament desproporcionada, amb una alçada que tindrà un fortíssim impacte ambiental. Voldríem saber per què han optat per això i no han optat per fer-ho d'una altra forma.

També hem de dir respecte a l'accés a la Universitat que ens interessa aquesta qüestió, quins són els informes que tenen perquè hi ha una qüestió, a vostè ja li han dit en moltes ocasions, supòs que vostè tindrà resposta també per això, la Universitat té uns mesos que no funciona, que baixa, és evident, els alumnes no hi van. Llavors el tema és que si vostès han fet anàlisi d'això, què pot suposar? Com ho han fet? És a dir, quins són els seus estudis per fer-ho. I en segon lloc, què faran quan..., o què passarà quan no hi hagi una demanda tan important com els mesos en què hi ha classe.

Què han utilitzat de l'anterior projecte de l'anterior Govern, perquè a nosaltres ens ha semblat que el que havien agafat era un tros d'aquí i un tros d'allà i en el cas de la Universitat el que havien fet era superposar el projecte que ja existia amb el projecte que vostès han fet de metro i no s'ha fet un estudi conjunt dels diferents accessos rodats, ni ferroviari de la UIB.

Per altra banda també li voldríem demanar per què han optat per posar el punt d'arribada en el lloc allà on l'han posat,

perquè en el nostre entendre és el lloc més inadequat que hi pugui haver de tota la Universitat. S'hauria de col·locar una estació més cèntrica i que donés possibilitat a poder arribar a tots els edificis existents. No sabem molt bé, a posta li ho demanam, per què han decidit això, si és possible o se plantegen modificar-ho, o ja és una qüestió que ho tenen així.

Jo no he agafat les dades concretes de la totalitat del pressupost. Però sí ens agradaria saber com han calculat, molt per damunt, el pressupost, com l'han fet, perquè nosaltres hem trobat moltíssimes errades que hem posat a les nostres al·legacions, no tindrè temps, però hi ha moltíssimes errades que almanco en el nostre entendre no ens fan tenir una claredat respecte al pressupost que hi destinaran. No tan el total sinó els elements més parcials.

Dir-li també com pensen pagar això, si s'endeutaran, si ho faran a través del pressupost de la comunitat. O quin sistema utilitzaran, avui en dia ja sabem que se n'utilitzen molts en el tema d'autopistes i carreteres i ens agradaria saber quin sistema de finançament..., o com ho pensen fer.

I ja per acabar, dir-li també que el fet de què vostès se plantegin..., és a dir, rebutjar el projecte de tren que se varen trobar i fer aquesta aposta pel metro, si respon a una qüestió, com vostè ha dit, per fer aquests tres punts polígon-Son Sardina-UIB. O si d'alguna manera el fet de no fer el tren i fer-ho per metro..., nosaltres consideram que el metro és molt més car, el tren era en superfície, nosaltres consideram que en superfície és una bona cosa, tot i que tampoc ja dic que no posarem problemes de fons en aquesta qüestió. Però m'agradaria que ens poguéssiu explicar més concretament per què han decidit fer un metro enlloc de fer el tren que inicialment estava previst. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Sra. Consellera, vol contestar després o un per un? Després, gràcies.

Per part del Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista intervindrà la diputada Sra. Maria Antònia Vadell també per un temps de 10 minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc agrair a la Sra. Consellera la seva compareixença a petició voluntària per explicar un tema important com és el del metro i també agrair la presència dels alts càrrecs que l'acompanyen.

Evidentment coincidim amb vostè, Sra. Consellera, en el fet que és una proposta interessant i, miri per on, potser que vostè faci realitat part del programa electoral del PSM, la qual cosa ja vol dir que coincidim en la filosofia d'aquesta modalitat de transport públic per arribar a la universitat; però tot i així li he de dir que el programa del PSM era més ambiciós i confiam que un dia pugui continuar aquesta línia de metro fins a Santa Ponça i fins a S'Arenal, que seria allò ideal, segons el criteri del grup que represent.

De totes maneres aquesta proposta a nosaltres ens sembla bé, però sí que tenim una sèrie de consideracions a fer. Nosaltres hem pogut veure -i això és l'Ajuntament de Palma, precisament- que el principal -posem-ho entre cometes- patidor o el municipi en el qual s'ubicarà aquesta important línia de metro i de transport públic ha presentat una sèrie d'al·legacions que a nosaltres ens pareixen importants, o hi ha hagut una sèrie de consideracions que ens pareixen importants. Aquí tenc l'informe; nosaltres no és que..., no vull dir que coincidim totalment amb les qüestions que planteja l'Ajuntament de Palma, però sí ens preocupen perquè hi haurà d'haver una sèrie de modificacions, o bé en el projecte, o bé en el Pla General de Palma, la qual cosa vol dir que si no es compleixen totes les qüestions que es plantegen en aquest informe, llavors sí que hi haurà d'haver modificacions importants.

Si parlem de patrimoni hi ha una implicació, o una agressió, o un..., hi ha una implicació important en temes de les sèquies; Palma té les dues sèquies, la d'en Baster i la de la Vila, que es veuen afectades per la construcció d'aquesta línia de metro. Per tant a mi m'agradaria que vostè em contestàs si fan comptes respectar aquest patrimoni de la ciutat i quines mesures pensen emprendre per respectar-lo i per conservar-lo mentre es duguin a terme les obres.

Després hi ha un altre tema que ens preocupa, que és l'aparcament de Son Sardina, l'aparcament dissuasiu que volen fer a Son Sardina. A Son Sardina nosaltres consideram que aquest aparcament -aquí precisament no coincidim amb l'Ajuntament de Palma-, consideram que la ubicació d'aquest aparcament no és la idònia, no és la més convenient, perquè creim que si es fes a uns altres terrenys més a prop del polígon de Son Castelló serviria també per als usuaris del polígon de Son Castelló que van directament allà i tendrien més avinent poder deixar el cotxe i després agafar la línia, tant per anar a Palma com per anar a la Universitat, i en canvi així la ubicació no és la més idònia, a més de ser petita, com diu l'Ajuntament de Palma, els terrenys són insuficients. Per tant aquí a nosaltres també ens agradaria que ens aclarís si fan comptes modificar aquesta ubicació, sobretot pel tema de capacitat i pel tema d'accessibilitat a la mateixa línia de metro, i per la idoneïtat de poder aprofitar més l'oportunitat de fer un aparcament dissuasiu.

Després també hi ha una sèrie d'elements que afecten diferents instal·lacions públiques, com poden ser instal·lacions esportives que hi ha per allà, a veure si minimitzaran els impactes o si evitaran haver d'esbucar coses, perquè evidentment hi ha instal·lacions que s'han fet recentment i seria una tudada de doblers, i ja creim que se'n tuden prou, de doblers, sobretot desfent el parc, ja que s'ha pagat fa poc o no s'ha pagat encara i ara es torna a desfer. Per tant s'hauria d'intentar estalviar al màxim possible els recursos públics.

I una altra cosa que per a nosaltres és important és el tema de la universitat. Nosaltres creim que una sola parada, una sola estació a la universitat no és suficient. No demanam que es faci més cèntrica, com l'Ajuntament de Palma; nosaltres creim que no és aquest el problema, creim que el campus de la UIB és suficientment extens com perquè hi hagi més d'una parada, i per una cosa important que ja ha plantejat la diputada que m'ha precedit en la paraula, la Sra. Rosselló, que parlava de l'estiu,

de com es resoluria el tema de la manca de demanda de l'estiu. Nosaltres creim que si es fes una estació a prop de les instal·lacions esportives es podria induir els ciutadans de Palma a utilitzar aquestes instal·lacions esportives a l'estiu; vull dir que seria una manera de fer rendible la línia de metro durant tot l'any. Per tant també és una de les coses que creim que seria positiu que s'introduís.

El tema de..., jo li repetesc la pregunta que li han fet ja, de saber com finançaran. Vostè ha dit que aniria totalment a càrrec del Govern de les Illes Balears; a veure si anirà per endeutament, quin temps fan comptes que paguem aquesta línia de metro, i si això impedirà, si aquesta línia de metro, si l'endeutament que suposadament faran per finançar aquesta línia de metro impedirà que es puguin continuar fent accions en la millora i en l'ampliació de les línies de ferrocarril, que també entenem que són necessàries. O si la línia de metro i les estacions de Palma es menjaran el pressupost durant molts d'anys i no es farà res més per ampliar les línies de metro i donar servei a altres indrets de Mallorca o si, contràriament, es podran fer compatibles altres inversions amb aquesta.

I una altra darrera pregunta que m'agradaria fer-li és si modificaran el Pla director sectorial de transports, perquè no constava aquesta línia de metro dins el Pla director que es va presentar, i a veure si fan comptes modificar-lo.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Pel Grup Parlamentari Socialista intervindrà la diputada Sra. Aina Rado, també per un temps de 10 minuts.

LA SRA. RADO I FERRANDO:

Gràcies. Gràcies, Sra. Consellera, vull agrair-li la seva presència i també la de les persones que l'acompanyen. En primer lloc li vull dir que agraiïm aquesta presència seva aquí encara que hem de dir que ens pareix que arriba una mica tard; arriba una mica tard perquè abans que vostè ens expliqui aquí tot això que ara ens ha dit ens hagués agradat que ho hagués fet amb una mica més d'antelació, més prest, perquè avui, dia 2 de febrer, fa més d'una setmana que s'ha acabat -i vostè ho sap- el termini per presentar al·legacions a aquest projecte de metro. Per tant, una vegada sentides les seves explicacions li podem fer els comentaris però poca cosa més podem aportar, i jo crec que tot és millorable, fins i tot aquest metro, és millorable, i nosaltres haguéssim estat en disposició, jo crec, possiblement de poder fer que aquest projecte fos el millor possible.

Ja li vull dir, i li ho acab de dir ara, que el Grup Socialista no està en contra d'aquest metro, no està en contra del metro; tot el que sigui millorar el servei públic per a nosaltres, el servei públic per carretera i específicament el servei públic ferroviari, per a nosaltres és positiu i per tant en això sempre hi estarem d'acord, Sra. Consellera. Però una vegada dit això en primer lloc a nosaltres ens ha sorprès, jo crec que ens ha sorprès a tots -qualcú ho ha dit-, aquest metro que de qualque manera ha estat un metro sorpresa, perquè fa molt poc temps, fa molts pocs mesos que s'ha aprovat un pla de transports; se

suposa que dins aquest pla de transport s'hi ha fet molta feina, s'han fet molts d'estudis, i a través d'aquest pla era quan s'havia de fer la planificació global del transport d'aquesta illa. Vostè sap que aquí no hi figurava un metro, i molt poc després d'aprovar aquest pla ens trobam que vostès plantegen un dia als diaris -molt bé- un metro; d'acord. Ens agradaria saber què pensa fer vostè, crec que aquí també s'ha comentat, amb aquest pla de transports; el modificarà?, l'incomplirà, de qualque manera? L'hem de tirar?, l'hem de retirar? Perquè, clar, si la primera actuació que es fa ja no està d'acord amb aquest pla de transports pareix que les coses no pintarien massa bé.

Bé, jo crec que el tema del metro crec que efectivament, com vostè diu, és un tema important, potser dels més importants que faci la seva conselleria, precisament perquè no és un tema, posar un metro, com posar una línia d'autobús. Una línia d'autobús si no ens va bé la podem canviar, la podem llevar, la podem posar a un altre lloc. Una línia de metro, a part del cost, creim que és una cosa que ha de venir avalada per tota una sèrie d'estudis de viabilitat i de possibilitat d'altres alternatives. Vostè sap, Sra. Consellera, vostè ha dit que hi havia un projecte però que no estava..., pareix que ha volgut dir que estava molt enrere i tal; jo he de discrepar i li he de dir que segons, i crec que l'exconseller deu ser una persona informada, pel que ell ha comentat aquest projecte estava a punt de ser licitat. Per tant crec que aquest canvi és una mica estrany i és una mica perillós perquè parlam de doblers públics, parlam de costs. Com li deia, l'anterior govern, que tenia aquest projecte de tren, efectivament arribava soterrat fins a la via de cintura, després continuava en superfície pel polígon, per la Via Asima, però vaja, tampoc no hi ha tanta distància, i vostè sap perfectament el cost que tenia aquest projecte de l'anterior govern, i vostè sap quin és el cost d'aquest metro. Sra. Consellera, puja tres vegades més, tres vegades més. Jo crec que és una qüestió, com li deia abans, de doblers públics i hem d'anar molt alerta amb els doblers públics. Doblers públics i responsabilitat política perquè, clar, veurem ara com ho pagarem.

Vostè ha comentat aquí que serien doblers de la comunitat autònoma. Potser sí, que volen que siguin els duros de la comunitat autònoma, però, Sra. Consellera, jo és que estic una mica espantada perquè en primer lloc hem aprovat també uns pressuposts i en aquests pressuposts no figura per a res cap tema de metro, en aquests pressupost l'únic que figura és, ja d'entrada, un endeutament considerable pel tema del soterrament de les vies de Palma i de l'estació intermodal, i ara de qualque manera, si s'ha de fer com vostè diu, idèntic al banyat, de qualque manera. Per tant fins on volen endeutar aquesta comunitat autònoma, Sra. Consellera? Creu que val la pena per fer un projecte estrella com aquest, que té una alternativa almanco igual de bona?, amb un tren en superfície, almanco igual de bona; haver d'escatimar després a altres projectes, d'habitatge, de sanitat, d'educació, o d'altres projectes ferroviaris. On són els projectes de Cala Rajada, el projecte d'Alcúdia?, que realment vostè ha dit que era una demanda de la societat, de tots els ciutadans; jo ho crec, és vera, però aquestes altres línies també, i jo crec que també són importants, i tal com se'ns presenta això aquí jo dubto que puguem fer cap altra més línia en molt de temps.

I ara vostè em dirà que si Madrid no hi posa doblers, sí, com sempre, perquè, és clar, llavors arribam sempre al mateix punt: a Madrid. És que no falla.

(Rialles)

No falla. Però clar, Sra. Consellera... No, i a més li diré una cosa: per demanar doblers a Madrid per a tema ferroviari el Partit Socialista estarà al seu costat. Més li diré, més li diré, cosa que per cert vostès ni per a serveis públics ni per a res a l'altra legislatura cap dels seus diputats ni cap dels seus ministres..., sap què ens deien, Sra. Consellera?, vostè ho sap, el que ens deien: "És que vosaltres no sabeu negociar"; per ventura a vostès els passa el mateix, no ho sé, convendrà que potser s'ho pensi. Però de totes maneres, Sra. Cabrer, ja li he de dir que miri si és cert que nosaltres estam d'acord amb el fet de demanar duros a Madrid perquè pagui serveis, transport públic concretament ferroviari, que el diputat Sr. Antich ja ha presentat una iniciativa en aquest sentit. Per tant els toca a vostès negociar i els toca a vostès entendre's, perquè són vostès els que governen.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rado. Pel Grup Parlamentari Popular té... Si vol pot intervenir, si no... Idò, pel Grup Parlamentari Popular intervindrà el diputat Sr. Joan Font.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Sí, gràcies. Primer de tot vull agrair la compareixença de la consellera d'Obres Públiques i Transports juntament amb la presència dels alts càrrecs del seu govern.

Jo crec que pel to dels portaveus s'ha pogut percebre perfectament la sorpresa, l'espant que els ha provocat aquesta nova iniciativa de la consellera d'Obres Públiques. Tanta sort que el govern del Partit Popular no creu en el transport públic, tanta sort. Jo crec que ja a ningú no se li escapa que aquesta cançoneta té tot l'aspecte d'una demagògia molt magra i molt poca realitat. De fet basta veure el nivell d'inversions del pressupost d'enguany de SFM, que repeteix el de l'any 2004, 54 milions d'euros; basta veure el macroprojecte del soterrament de les vies del tren; basta veure el projecte de l'estació intermodal; i només faltava el metro per demostrar -i crec que en això tots coincidim- que no es pot fer tant en tan poc temps.

Seré molt breu. Bàsicament el que diré és que prendré la paraula de la boca a la Sra. Rado pel que ha dit, jo crec que té una magnífica oportunitat, i no crec que aquesta oportunitat sigui retirant o tirant per la borda el Pla director sectorial de transports; jo crec que s'ha d'apel·lar una vegada més a aquest pla director sectorial de transports, concretament a una proposició no de llei que va presentar fa cosa d'un any el PSM i que es va aprovar, i que consta talment en el Pla director sectorial de transports, exactament, on de qualche manera es reivindicava finançament per a transport públic en aquestes illes, concretament el 2% de totes les inversions ferroviàries que feia l'Estat, uns 800 milions d'euros; era el que es

calculava aleshores. Per tant jo crec que el Partit Socialista té una magnífica oportunitat per apel·lar una vegada més al Pla director sectorial de transports i per encapçalar aquesta reivindicació que, per cert, va ser votada per tots els grups per unanimitat.

Per la meua banda res més, només celebrar una vegada més la iniciativa d'aquesta consellera, que esperem que ens continuï sorprenent amb iniciatives tan majestuosos com aquesta.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Per contestar a les preguntes i observacions formulades té la paraula la Sra. Consellera Mabel Cabrer.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, en primer lloc vull donar les gràcies pel to de les intervencions, que en general jo consider que han estat constructives i, a més, corroboren un poc que si en carreteres no hem compartit molts de projectes, en el metro es corrobora que hi ha certa unanimitat dels partits polítics perquè comencem aquesta infraestructura. Hi ha distintes opinions que ara intentaré aclarir, però crec que és una satisfacció que almanco en aquests projectes hi hagi una certa unanimitat, i allò que els demanava al principi: suport per part seva, perquè tant l'obra de soterrament com del metro són obres complicades, són obres que es fan a Ciutat i jo crec que intentarem ser el més eficients i el més àgils possible, però problemes, evidentment, en tendrem molts, encara que jo estic segura que el 2006-2007 tendrem el soterrament i el 2007-2008 idò tendrem el metro.

Començant per la representant d'Els Verds, que efectivament diu que hi ha una taxes més baixes i és perquè no hi ha transport públic, home, tampoc no és que sigui així, però realment tenim una taxa molt preocupant quant a la utilització del transport públic, d'un 12%, quan tocaria i és l'objectiu del pla que estigués a un 25%, però jo crec que precisament la nostra aposta dins aquesta legislatura permetrà, sense cap dubte, pujar aquesta taxa. Jo crec que si una cosa demostram és que és una legislatura de millorar les infraestructures a la nostra comunitat autònoma: les carreteres milloren el transport públic per carretera, encara que jo sé que a vostè no li agrada que mencionem o que relacionem les carreteres amb el transport públic, però aquesta és una realitat que la gent normal del carrer entén perfectament. Nosaltres des del PP estam molt orgullosos de fer les carreteres; de fet jo crec que ara ja començarem, abans de l'estiu, la posada en marxa de dues o tres, que jo crec que ja és un debat que per si mateix -ho dic clarament- socialment està totalment..., vaja, la gent ja el que demana és que estigui el més aviat millor, i aquesta és la realitat, i tant d'enrenou com s'ha fet amb molts de projectes jo crec que demostra que la valentia que en un moment donat va tenir el Govern, el president i tots els consellers, que era una valentia i que ha valgut la pena, i això sempre ho he dit i ho diré.

I també ho volem ser amb el transport públic. Les nostres infraestructures són molt deficientes, si ho comparem amb la resta d'Espanya i Europa, i són molt deficientes en matèria viària, en matèria ferroviària, en matèria de metro, en matèria, si vol, hospitalària... No em ficaré amb altres conselleries, però jo crec que el president sap que s'ha de reiterar que precisament el dèficit d'infraestructures és històric a les Illes Balears, i en transport públic efectivament també és així. Per tant nosaltres feim aquesta aposta i la feim amb el pressupost: hi ha el doble de pressupost per al transport per carretera, i vostè ho sap perfectament, dins aquest pressupost respecte a l'any passat, el pressupost de Serveis Ferroviaris de Mallorca per segon any consecutiu és el més gran de la seva història, i el Pla de transports clar que té dotació pressupostària pròpia del Govern; pel que fa al Pla de transports per carretera és íntegre del Govern de les Illes Balears, no demanam res a Madrid, són -si no ho record malament- uns 57 milions d'euros del 2005 al 2012 entre transport per carretera i infraestructures intermodals.

I tota l'aposta ferroviària del Pla de transports efectivament depèn de Madrid: són 1.385 milions d'euros, i sempre hem dit que aquesta quantitat en vuit anys és impossible amb els nostres pressuposts; en vint anys per ventura serà possible, amb el pressupost actual de la comunitat autònoma, en vuit anys no. Si es formalitza el conveni ferroviari i el conveni d'infraestructures ferroviàries, que a vegades ens diuen que sí i a vegades ens diuen que no i no ens aclarim, la realitat és que ens agradaria tenir-ho, perquè si demanam és *porque lloramos a Madrid, pero que no, que lo comparten y nos ayudarán; en el plan estratégico no estamos, pero estaremos en un convenio, que no nos preocupemos que habrá un convenio.*

Vostè ha d'entendre que a nosaltres ens agradaria poder planificar un poc i que si hi ha d'haver que hi hagi i, si no, ja està, no en parlem més, què vol que li digui?, però ens agradaria poder planificar, jo crec que a nosaltres i a tot el Parlament, i a tots els diputats, saber quina quantitat tenim d'aquí al 2020, que és quan és el Pla estratègic d'infraestructures de l'Estat, que no hi figuram. Són molts d'anys, són quinze anys, és un pla molt ambiciós que ha fet el ministeri i per tant dins aquesta planificació a quinze anys seria important saber-ho. Com ho vàrem tenir en carreteres, que sabíem en vuit anys una quantitat determinada i unes actuacions determinades, idò jo crec que ens agradaria, a aquest govern i als pròxims que hi hagi el 2007 i les altres legislatures, perquè es planifica molt millor que no estar amb aquest interrogant de saber si serà que sí, si serà que no, *si es que la Sra. Cabrer no sirve para negociar, si es que no sé qué*, o sigui, amb aquestes històries -què vol que li digui?- no volem perdre massa temps a la conselleria. Tenim molta feina, l'estam fent, ho estam demostrant i si ens donen ben rebut i farem més, i si no farem allò que estigui al nostre abast.

I després parlaré un poc de la finançació del projecte, encara que ja li dic, per tant, que el Pla de transports de les Illes Balears sí que té pressupost propi, tant en ferrocarril, una part és nostra, evidentment, no es tracta que tot ho pagui Madrid, una part es cofinança, i en transport per carretera i infraestructures intermodals totes, totes estan previstes i pressupostades amb pressuposts de la comunitat autònoma, i enguany ja ho reflecteixen.

Li he de dir que també que li hagués agradat que vengués a explicar el Pla de transports. Idò, què vol que li digui?; el Pla de transports va tenir una informació pública de dos mesos, es varen fer les al·legacions, es va explicar a distints sectors, i en aquest moment -perquè quedi clar- no està aprovat encara el Pla de transports, o sigui, el Pla de transports, com que és un pla marcat a les DOT en aquest moment està dins la Comissió Balear de Medi Ambient per a l'avaluació d'impacte ambiental. Tot d'una que tinguem l'informe veurem en quin sentit, o favorable o si hem de rectificar qualche cosa, serà quan contestarem les al·legacions, que encara no estan contestades. Després ha d'anar a la Comissió de Política Territorial, de coordinació territorial, i després ja s'aprovarà pel Consell de Govern. Esperam que pel juny estigui aprovat, encara que les actuacions ja s'estan materialitzant, sobretot el transport per carretera.

En aquest sentit no hem de modificar cap pla, perquè el Pla de transports contemplava el projecte de tren a la universitat. Nosaltres no ens contradim amb el Pla de transport. Que no estava previst que hi hauria un metro, que a més aglutinaria el polígon de Son Castelló? No, no estava així d'explicat amb aquest detall, i realment va ser un projecte que va començar precisament de voler..., com a primer projecte que volíem executar d'ampliacions de serveis era la universitat, i dins l'estudi del que es va fer per a la universitat i del que ja teníem dins la conselleria, que no era un projecte llest per licitar-se, no estava enllestit, no havia sortit a informació pública el llistat d'expropiats; el llistat d'expropiats l'hem passat nosaltres, ho sabem perfectament perquè hi ha molta gent a la qual afecta a la vegada el futur segon cinturó i el projecte del metro i, per tant, tant el gerent com el director general sabem perfectament qui ha passat tota la fase de les expropiacions, i en aquest sentit no estava enllestit per licitar-se. Hi havia un projecte, no estava el constructiu acabat, hi havia un projecte molt avançat, això sí és cert, però no estava llest per poder-se licitar les obres perquè, ja dic, no havia sortit ni a informació pública el llistat d'expropiacions.

Però bé, estudiam tota la documentació, perquè en això sí que hi havia molts d'estudis a la conselleria, i jo crec que la Sra. Diputada, sobretot d'Els Verds, recordarà la crítica que fèiem aquí un poc de tots els estudis. Estudis, n'hi havia molts. Nosaltres crec que ja per al Pla de transports hi havia moltíssims d'estudis dins la conselleria que hem aprofitat, però arriba un moment que no pot estar permanentment estudiant, o nosaltres no volem estar permanentment estudiant, nosaltres ja volem fer. A vegades ens equivocarem, per ventura sí, i per ventura més estudiat també; o sigui, arriba un moment en què un polític, en la nostra perspectiva, ha de prendre decisions i ha d'executar i s'ha de deixar ja d'estudiar, perquè arribaria un moment en què no es faria mai res en aquesta vida, i assumim el cost o qualche error que hi pugui haver a qualche decisió determinada; idò sí, idò probablement quan estigui feta una cosa, una carretera, *oye, se podría haber hecho aquí una salida más*, idò pot ser, jo què sé, ens passa ara, no?, que es podria haver previst una sortida no sé on, i això passarà i es podran afegir coses i millorar els projectes.

Però sí que a nivell d'enquesta està realment estudiat, perquè hi ha tres parades dins el polígon, precisament perquè és un metro i no és un tren de rodalies, i el que volem és captar

el major trànsit de passatgers possible. Creim que és molt positiu aprofitar un tren a la universitat que capti un flux de demanda molt important que ja hi ha actualment, que és el polígon i que es generarà, perquè a més l'expectativa d'estar a cinc minuts del polígon i amb unes freqüències atractives es generarà i n'estam tots convençuts, d'això, i s'aprofita després i arriba fins a la universitat. Em fa gràcia que en aquest moment es plantegi l'estiu a la universitat; o sigui, hi ha coses realment... Clar que s'estudiarà i es mirarà, com passa ara els diumenges, que hi ha menys freqüències que un dilluns en el tren, però com a consellera per a mi es decebedor que es plantegi com si no estigués estudiat quan duim un any que el tren a la universitat, que el Govern no vol que arribi el tren a la universitat, i que es diu que a l'estiu no importava. Ja ho sabem, que hi ha dos mesos que no hi ha estudiants, que veurem si es pot aprofitar la proposta que fa la representant del PSM, que pot ser una alternativa, veurem si durant aquests mesos arriba només al polígon o hi arriben determinades freqüències i no totes...

Jo a aquestes alçades realment crec que no és el més important quan encara hem de publicitar, contractar i fer les obres, que això són unes obres importants, que es fan -he dit-la forma constructiva en trinxera. Per desgràcia a la comunitat autònoma no tenim obra de suficient canal perquè hi hagi una tuneladora, com hi ha a Madrid o a Barcelona, perquè serien les obres més senzilles, però hi ha d'haver un volum molt gran contractat perquè es dugui una tuneladora a les Illes Balears, i són inconvenients que ens passen per fer nosaltres les obres i les hem de fer a cel obert, que no és que passi res, però bé, hem d'anar tallant i reposant cada pic.

M'ha parlat també del pas elevat sobre la carretera de Sóller. M'apunta el director general que no es pot passar per davall la carretera de Sóller, a no ser que anàssim molt, molt profund, bàsicament per les canonades d'aigua de grans dimensions que vénen de la serra, i a més allò important minora l'impacte visual que pot tenir amb elements estètics adequats, de pedra seca, de vegetació perquè tapi tota aquesta, i això és el que procuram també en els projectes de carreters, que hi hagi unes partides per minora aquest impacte ambiental.

Dir també, què hem aprofitat del projecte que hi havia? Doncs supòs que tècnicament s'ha aprofitat el que s'ha pogut i això, evidentment, ja ho dic de tots els projectes que hi havia hem aprofitat el que hem pogut. Jo ara no li puc explicar, si vol que li concreti més que part s'ha pogut aprofitar més i que part evidentment és totalment nova, com és allò del polígon de Son Castelló, però per ventura hi ha part del que és el traçat paral·lel a les vies de Sóller que per ventura sí que s'ha pogut aprofitar dels estudis que hi havia, però realment s'ha tengut en compte que hi havia un projecte fet.

De la ubicació de l'estació a la Universitat, doncs s'ubica pensant en una futura prolongació al Parc Bit, que en aquests moments no està contemplada, però que creim que a un futur hauria d'existir. La Universitat, com s'ha apuntat també, és suficientment extensa perquè qualsevol ubicació pugui tenir pros i contres, això és així. I que a un futur s'hi hagin de fer més parades, doncs pot ser, o que s'hagi de fer una forma de repartiment de tot aquest alumnat, efectivament és així, però té

un raonament de per què s'ha ubicat en aquesta situació la parada a la Universitat.

Si hi ha errors del pressupost o no, el que varem treure a informació era el projecte, no era encara el projecte constructiu que es fa i que ja concretarà a la perfecció el projecte constructiu les partides. Si vostès ho han apuntat a les al·legacions, supòs que en aquest moment que s'estudien i quan es contestin s'apuntaran, ho desconec. Supòs que no n'hi ha, perquè evidentment són consultores molt experimentades, però bé, en qualsevol si n'hi ha es corregiran aquestes errades, però bé, no la xifra global, vostè ho ha dit, sinó les particulars, doncs ho desconec, evidentment.

I també m'apuntava com ho pensam pagar, que, si els pareix després ja contestaré conjuntament a tots els grups.

Contestant a la representant del PSM, la Sra. Vadell, vull agrair-li la seva intervenció. Efectivament, el PSM no s'ha amagat de dir que està molt content, que per a ells és una decisió que ho duen en el programa electoral i que els agrada que el Govern se n'hagi fet ressò. Que pugui continuar, també ho esperam nosaltres, esperam primer la realitat i jo crec que ja després són infraestructures que són imparables i a molts de llocs ja es contempla i s'han de veure prioritats, viabilitats tècniques, traçats, etcètera. Però jo crec que efectivament entrem en una dinàmica de transport ferroviari, metropolità, bastant imparable; també ho serà l'electrificació, quan tenguem una línia electrificada, trens elèctrics, doncs prest o tard s'ha de plantejar l'electrificació de la via Inca a Manacor, o sigui, són coses que és una cosa, una manca de pressupost que realment tenim, perquè són millores, infraestructures que quan un les té i les comença doncs ja després, evidentment, tots els governs sé cert que continuaran en aquesta línia i el més o menys dependrà del pressupost que pugui existir.

Quant a les al·legacions de l'Ajuntament de Palma, efectivament s'estan estudiant, però en principi es recolliran, no només les de patrimoni històric sinó també la continuïtat del carril bici, del soterrament, que doni continuïtat, que també es recull en el projecte definitiu constructiu.

Dir que pel que fa a les dues sèquies es passa per davall, no es toquen, es passarà per davall; i l'únic és que s'ha de tenir cura en el moment de les obres, però no hi ha més problema per poder arreglar això.

I quant als camps d'esports, efectivament, el regidor de Palma ens persegueix, ens ho recorda cada dia. Doncs, efectivament tot es reposa, o sigui un soterrament amb un metre, l'afecció és que dalt continua el mateix, però que evidentment determinades coses s'hauran de tornar refer i això és així, com passarà amb tots els mètodes, més el sistema constructiu que hem de fer que a cel obert i no emprant les tuneladores.

També la ubicació de l'aparcament a Son Sardina, n'hi ha d'haver un altre que és un aparcament un poc dissuasiu, que la gent pugui, encara que aquesta mentalitat veurem si cala o no, que serien, doncs, els aparcaments que hi ha molt a Londres, que són dissuasius; doncs nosaltres hem apostat per aquesta situació i si es pot contemplar o no un altre al polígon de Son

Castelló doncs és qualche cosa que podem estudiar, perquè realment és lògic, o sigui facilitar que hi pugui haver aparcaments perquè la gent deixi el cotxe, per això feim a l'estació intermodal un aparcament també de cotxes, encara que de vegades no es vol entendre i diuen que feim fomentar el vehicle privat, no, perquè la gent pugui i tenguí facilitat per aparcar i utilitzar el transport públic; aquest és el motiu principal perquè es fa, no perquè vulguem aparcaments privats per als ciutadans de la zona.

I compartim efectivament que hi ha d'haver més d'una parada a la Universitat i ho he dit a la meua exposició. I quant a la modificació del Pla director, doncs efectivament l'aprovació definitiva contemplarà el projecte detallat perquè el tenim, i sortirà l'aprovació definitiva amb el metro. Si en un futur, doncs solucions que en aquest moment no estan contemplades o perquè realment era la línia a la Universitat que després es va aprofitar, doncs s'anirà modificant el Pla director; el que no farem és no fer-lo perquè tenim un pla. No es contradiu, estava previst i ja sortirà el pla aprovat i esperem doncs anar aplicant tot el que estava previst en el pla. Per exemple, tot el que vostè apunta, Santa Ponça, etcètera, en el pla està tot contemplat més com a una situació de tramvia. Si en el futur, al final serà un metro, jo en aquest moment ni és objecte d'aquesta legislatura, perquè jo ja crec que podem parlar clar, que aquesta legislatura no es farà, però per ventura podrà ser; o sigui, són coses de vegades, que clar, els estudis del Pla de transports no són estudis de tots els projectes que hi ha, són estudis generals, de cada projecte concret, quan s'encarrega avui, fer ja aquest projecte concret és quan surten idees, surten alternatives tècniques i al final els que tenim la missió de governar elegim el que creim millor. I això, així un poc el plantejament d'estudiar profundament la línia amb la Universitat doncs vàrem veure que era la millor opció. Què passarà amb Santa Ponça? El Pla contempla un tramvia, però ja dic, per ventura al final serà una altra solució i no passarà res.

A la representant del Grup Parlamentari Socialista, dir-li que jo vaig demanar la compareixença el mateix dia que vàrem presentar el projecte i jo sé que el mes de desembre, amb els pressuposts, pràcticament és impossible que hi hagi una comissió, i bé, lament si ha passat el tràmit o no d'informació pública, però per això ha estat a informació pública el projecte i a més amb tècnics que explicaven, quan un anava a Serveis Ferroviaris explicaven els projectes que hi havia. Bé, doncs si no és el seu cas, ho lament, perquè normalment hem cuidat molt aquesta situació.

Agraesc que diguin que no estiguin en contra del metro, ho agraesc perquè..., i realment és cert que no és una línia d'autobusos que es pugui llevar i posar, el metro, com el tren, és una infraestructura rígida, aquesta ja és ben bé una realitat; ara, jo crec que estudiada, avalada i raonada hi està, perquè tot el que és la redacció d'un projecte i tots els estudis previs.

Ja hem parlat també del projecte que hi havia del pacte i entrem un poc ja en el tema del finançament. És tres vegades més del que estava pressupostat, efectivament; el car és soterrar, això li puc garantir, molts d'expropiats ens demanaven tot soterrar, és el més senzill; es pot plantejar, és un problema de doblers, o sigui, arriba un moment que dius no, fins aquí,

perquè després, a més el tren també és més agradable a l'exterior, crec que hem de pensar que se soterrí quan sigui bastant imprescindible. Però bé, efectivament l'encariment del projecte és el soterrament de tot el polígon de Son Castelló des de l'estació de Son Oliva, aquest és el motiu de l'encariment, la resta no és motiu d'encariment.

En aquest tema de què manejam doblers públics, en som molt conscients que manejam doblers públics i que a més manejam molts de doblers dins la Conselleria d'Obres Públiques en aquest moment, amb tots els projectes de carreteres, amb el projecte del soterrament, també el projecte de metro i molts altres projectes ferroviaris més petits que estan en marxa o que es liciten en aquest moment; el que passa és que podem entrar aquí en lamentacions o no, no vull fer victimisme, dir clarament que amb un pla estratègic d'infraestructures estatals de 242.000 milions d'euros, que si vostè ho pensa en pessetes li assegure que no és fàcil, me va costar molt, o sigui no és gens fàcil passar aquesta xifra a bilions, no és gens fàcil, perquè és fins al 2020, o sigui és una planificació, que no hi ha ni Canàries, ni Balears, ni Ceuta, ni Melilla, perquè seran futurs convenis; a mi m'hagués agradat més ser-hi, en el pla d'infraestructures de Cascos figuraven Balears i Canàries en el Conveni de Carreteres i en les inversions que hi havia en aquell moment de ports i d'aeroports de l'Estat, figuràvem; o sigui, no era tan elaborat com el que ha fet ara la ministra, un pla 2000-2007, però Balears sortia amb una quantitat de doblers. Per tant, la crítica de si donaven doblers o no, doncs, varen fer un conveni de carreteres i un segon conveni de carreteres. No hi havia aquest tren? No, però en aquest moment estam (...) en tot, o sigui en aquest moment jo crec que pitjor des de l'any 98 no hi havíem estat, des de l'any 98 no hi havíem estat, perquè és una situació, *las carreteras no es tal... y el tren, bueno, hay una proposición no de ley del Sr. Antich, lo agradezco*, però m'agradaria molt més veure els cèntims, perquè *había una proposición no de ley del 38%*, que parlava del transport marítim interilles i ara ens diuen que és competència nostra. Ho dic perquè està bé, està molt bé, però això del 38%, uf! O sigui que si ha de ser així.

I la veritat és que crec que ens agradaria saber-ho d'una vegada per totes i tenir una claredat per governar i saber al final si tindrà o no aquests doblers perquè puc planificar, perquè els projectes, per desgràcia, no es fan d'un dia a l'altre, són projectes que duen mesos, és una tramitació burocràtica llarga, hi ha molts estudis, hi ha una relació d'expropiats, hi ha uns estudis d'impacte ambiental i és necessari que Balears, d'una vegada per totes, tenguí o sàpiga aquesta planificació; ho teníem i ho hem aprofitat en carreteres, ja veurem si es paga o no i si hem d'acabar en un contenciós, i ens agradaria tenir-ho en el transport ferroviari, malgrat haguéssim nosaltres també d'avançar doblers, si fos un conveni, és que jo crec que les facilitats per part nostra serien de tot tipus, però ens agradaria d'una vegada per totes que es concretàs; o sigui no està en el pla estratègic, ho denuncies, diuen *no, convenio, que no nos preocupemos que habrá convenio*, però bé fa farem quasi un any. I si l'objectiu es comparteix, encara (...) *que ha de ser para el tren de Cala Rajada*, doncs serà per al tren de Cala Rajada i això no perquè *el metro ahora coincide que la parada no es exactamente*, bé, paciència, de veritat, li ho dic seriosament, però ens agradaria d'una vegada per totes.

I el que sí tenc clar, això sí, tenint present que manejan públics, és que les infraestructures a les Illes Balears han de ser les millors que puguem; ho dic perquè sempre, a la conselleria, la consigna, tenint present la nostra limitació territorial, si són més cares perquè feim carreteres són més cares perquè feim carreteres a Eivissa; si a Eivissa feim el túnel de Sant Rafel i que costa moltíssims de milions de pessetes, perquè es necessita allà, per la seva limitació territorial i per a aquella població, nosaltres ho posam en el projecte i ho feim, aquesta és la realitat. Que s'hauria de fer d'una altra forma, és la consigna que duim, o sigui, ja estam cansats de tercera i volem les millors infraestructures possibles que hi hagi en aquest moment i segons la realitat territorial de cada illa. Hi ha infraestructures, doncs, la variant de Ferreries és una infraestructura de luxe, per dir-ho de qualque forma, és molt complicada, s'ha de travessar tota una muntanya, doncs així s'ha de fer. Eivissa s'ha de cuidar i s'hi ha de fer un accés a l'aeroport també, amb uns túnels, doncs es fan.

I en el cas del metro i en el cas del soterrament, exactament el mateix; o sigui, jo crec que seria un error en aquest sentit deixar una infraestructura a mitges perquè amb les infraestructures aquesta despesa, jo crec que al final és la despesa millor gastada, tal vegada les decisions poden ser molt complicades en educació o en sanitat, qualsevol despesa farmacèutica, en educació escolar, és una despesa que arrossega sempre, i que s'han de fer molts de temes, jo no ho dic, però quan vàrem posar la gratuïtat del 0 a 3 anys o quan s'han posat determinades actuacions, de 3 a 6, perdó, de 3 a 6 anys, doncs són actuacions que efectivament tenen un cost ja permanent i que tots els partits polítics que hem governat hem pres decisions, en matèria d'infraestructures doncs realment creim que això no és així. Ja dic, miram els doblers, però creim que les infraestructures, almanco el criteri del Govern és que siguin les millors possibles a cada moment per a les Illes Balears.

Per tant, el finançament concret, esperam que sigui realitat el conveni amb l'Administració de l'Estat, tant amb Balears com amb les Illes Canàries, que a Canàries no tenen tren, però sí tenen un projecte de tramvia que ja està molt avançat, fins i tot ja tenen el model de tramvia en exposició i ja és un projecte a punt de licitar, i que ells també esperen aquesta intervenció; que fins ara, ja dic, Canàries no ha tengut mai transport ferroviari i ara comencen amb un tramvia. I si no és així, ho pagarem nosaltres evidentment. Quina fórmula s'emprarà o no, si es farà una part d'aportació del Govern a SFM i l'altra part serà amb endeutament? Supòs que serà aquesta fórmula mixta si no tenim més doblers, no? No serà tot amb doblers líquids del Govern de les Illes Balears.

Si he de recordar que nosaltres vàrem recuperar la transferència a SFM per a inversions de 6 milions d'euros anuals que quan nosaltres vàrem agafar el pressupost s'havia suprimit; o sigui a SFM ara almanco 6 milions d'euros anuals van a inversió per transferència de capital, en el 2003, el darrer pressupost que va fer el pacte, ja ni hi havia cap aportació, es feia tot amb endeutament, aquesta és la realitat.

Per tant, ja dic, esperam, confiam en aquest conveni, que de veres sigui una realitat i, si no, doncs la fórmula efectivament

correspon al conseller d'Hisenda, però la voluntat política és total de licitar aquestes obres quan puguin ser enllestides.

Molt bé, idò, i al representant del Partit Popular donar-li les gràcies pel seu suport i les seves paraules. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Consellera. Ara, en torn de rèplica, té la paraula, pel Grup Parlamentari Esquerra Unida i Els Verds, la diputada Sra. Margalida Rosselló, per un temps de cinc minuts.

LA SRA. ROSSELLÓ I PONS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sra. Consellera, començaré per on vostè ha acabat, evidentment no pel Partit Popular sinó pel que ha dit, perquè li he de dir que respon totalment al plantejament que té el Partit Popular.

Miri, per a vostès està clar que les infraestructures han de ser més cares i més grosses, no vol dir ni millors ni més necessàries, però allò gros els encanta, és a dir, ha de ser gros, i així es demostra perquè totes les que plantegen han de ser enormes, és a dir, autopistes enormes, han de fer un parc enorme i es veu que l'enormitat, idò és el lema, és la consigna, vostè ho ha dit, més gros; i més gros encara, i si pot fer una altra Mallorca ja li dic que ja s'ho comenci a pensar, perquè és evident que li agrada allò gros.

Però entrant a la qüestió, dir-li, miri Sra. Consellera, jo el que no he vist és que contestàs, vostè ha vingut aquí, com vostè ha dit, a presentar el projecte del metro, i jo li he de dir, supòs que vostè considera que no, però almenys jo que he fet preguntes referides concretament a aquest projecte, jo no les he vist contestades concretament al que jo havia demanat, i li puc tornar almanco, perquè si vostè a la contrarèplica me pot dir alguna cosa més.

Els estudis per al metro, jo no li he demanat els estudis generals per al Pla director sectorial de transports, que aquests, no estàvem parlant del Pla director sectorial de transports, estàvem parlant del metro, per tant li he esmentat una qüestió, que era per què un metro en lloc d'un tren? Perquè és evident que vostè ha dit que era, és a dir, el soterrament era més car, però evidentment així i tot és més barat que arribàs, poguéssim tenir l'eix o el mateix tram que té a l'actualitat sense haver de fer el soterrament, tot i que evidentment encarriria respecte del projecte que hi havia per part de l'anterior Govern. No m'ha contestat. Jo li diré el que jo pens, potser que estigui equivocada, i és que vostès no havien de fer, és a dir, el tren de l'anterior pacte no s'havia de fer i havien de treure un projecte estrella que era el metro, i no passa res, tampoc no dic que sigui bo ni que sigui dolent, nosaltres li hem dit que tot el que sigui millorar el transport públic hi estarem d'acord. Però no m'ha contestat això i m'agradaria que me contestàs, per dues qüestions importants respecte d'això: primer, pel tema del finançament, jo sí que crec que els doblers públics és important saber com s'utilitzen i utilitzar-los bé, perquè vostè sap perfectament que aquesta comunitat autònoma no té massa doblers, amb la qual cosa convé saber què es fa i evidentment per tant tenir-ho en compte; i en segon lloc, perquè realment el projecte, que no estava en Pla director sectorial de transports,

ja se li ha dit, però el fet de canviar un tren per un metro, jo almanco, me perdonarà però no ho acab de tenir excessivament clar.

Després, entrant al que li he plantejat respecte d'aquest projecte concret del metro, això de les estacions tampoc no m'ha contestat, m'ha deixat que ja ho veuriem, per tant tot són respostes que estan encara, és a dir: *la respuesta está en el viento*. Supòs que veurem al llarg de quan se licitin les obres i es facin altres projectes, les estacions on seran; nosaltres consideram que n'hi ha excessives, vostè no m'ha dit perquè n'havien posades tantes al polígon de Son Castelló, que jo li he plantejat.

I per altra banda, per aclarir-l'hi només, miri, jo no li he plantejat que el tren no arribàs a la Universitat a l'estiu, jo no li he plantejat això, jo li he plantejat si sabien vostès com ho farien, no li he dit que no arribàs, li he demanat com ho farien, senzillament, ha estat una pregunta absolutament oberta perquè vostè m'ha donat aquesta possibilitat. Per tant, jo només respecte d'aquesta qüestió, jo consider que vostè no m'ha contestat.

I entrant al tercer punt, i ja per acabar, dir-li dues qüestions, miri, el tema del Pla director sectorial de transports i tenir una planificació global del transport és una responsabilitat del Govern, no és una qüestió de fer estudis perquè pareix que hem d'estudiar tot el dia; no, Sra. Cabrer, vostè no ho interpreti malament, és una responsabilitat de l'administració pública planificar amb suficients eines d'informació i, si no, es miri qualsevol legislació, perquè això permeti fer les infraestructures millors, més adequades i més a un cost, diríem, des del punt de vista ecològic, des del punt de vista econòmic i des del punt de vista social, el millor possible. Per tant, no facin befa de segons que, la planificació és important, no ha de ser eterna, però sí que és molt important; i precisament un pla director sectorial de transports on es plantejàs la intermodalitat, que vostès tant diuen aquesta paraula, real, on és necessari el transport i cap on ha d'anar i quines línies són importants, això és el que precisament s'ha de prioritzar. I nosaltres entenem que dins aquest àmbit és allà on s'ha de discutir on és més necessari arribar, quantes estacions hi ha d'haver, etcètera. Per tant, crec que amb això no ridiculitzin certes coses, perquè crec que, la veritat, l'administració pública té l'obligació i la responsabilitat de fer-ho, com dic, de la millor manera possible i sabent els doblers públics on les destinen.

I ja per anar també finalitzant sobre aquest tema, miri, torn un poc al principi del que vostè ha esmentat. Vostès fan grans obres, això jo no li discuteix, jo carreteres segures i bones també les vull, no confonguem Sra. Cabrer, jo tenc cotxe, no, no, no confonguem Sra. Cabrer, vostès no fan fonamentalisme com si aquí no; però una cosa és fer carreteres ...

(Remor de veus)

... sí, sí, una cosa és fer carreteres, Sra. Cabrer, carreteres adequades al territori, adequades a l'entorn, que tenguin les senyalitzacions que pertoquein, i l'altre és fer el que vostès fan, autopistes i autovies a un territori que la seva màxima distància són no arriba a 70 quilòmetres, això és el que vostès fan. I després, a més, fan una gran estació d'intermodalitat, que no hi

entraré perquè no és el cas que vostè avui ha vingut aquí a presentar-nos, que és el soterrament de les vies del tren i tot el que és el parc de Ses Estacions, que no hi entrarem perquè estam per la intermodalitat i pel que són les estacions, però no per als macroprojectes, com vostè molt bé ha dit, li agraden les coses grosses i, a més, fer via; són les dues coses que la defineixen, perquè ho diu, no perquè jo m'ho inventi.

Per tant, nosaltres sí que volem una xarxa de transport pública o creim que ha de ser, però no d'aquestes dimensions tan enormes, sinó que el que volem és que bàsicament hi hagi una anàlisi general de les necessitats que hi ha.

I ja per acabar i entrant en el finançament, mentre es destinin més doblers, que vostès, a més, els hi destinaran perquè vostè ho ha dit ben clar i el president Matas també, a fer autopistes i a fer autovies, el nom que li vulguin donar, però de quatre carrils i totes les que ja es fan, no hi haurà doblers per fer les línies de tren que, diríem, diu el seu Pla director sectorial de transports. I això és evident que és una preocupació, perquè el que farà que és el que ja han començat a fer és endeutar més aquesta comunitat, que això també, des del nostre punt de vista, idò també és una responsabilitat de primer ordre que té aquest Govern i que el que no ha de deixar és hipotecar, diríem, des del punt de vista econòmic i ja no en parlem des del punt de vista ecològic, pels que poden venir després de vostès.

Per tant, jo crec i per acabar, que m'agradaria que m'hagués contestat més al que jo li demanava respecte del projecte de metro, que en aquest cas he vist que podia ser que hagués d'esperar que sortís el projecte a licitació.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rosselló. Pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, té la paraula la diputada Sra. Maria Antònia Vadell per cinc minuts.

LA SRA. VADELL I FERRER:

Gràcies, Sra. Presidenta. Sra. Consellera, vostè ha dit la paraula que compartim projecte, compartim la idea, diríem nosaltres, que en aquest cas sí que compartim la modalitat de transport públic quant al metro que ha d'anar a la Universitat, però evidentment no compartim tot el model i tots els projectes que vostè fa, ho hem dit reiteradament i ho hem dit moltes vegades dins aquesta mateixa sala, no compartim el model d'autopistes que vostès fan, no compartim la solució que donen al carrer Jacint Verdaguer, la grandiositat d'aquestes infraestructures que vostès fan. Nosaltres, hi ha diferents estils de veure la vida, no, nosaltres, en aquest cas jo, som més minimalista i no perquè sigui més minimalista som menys pràctica i menys elegant tal vegada. Però creim que les infraestructures es poden fer de la grandària adequada i sobretot per cobrir les necessitats, no fa falta fer ostentació de grandiositat d'infraestructures.

Quant al metro sí que compartim aquest model de transport i creim que és interessant que es comenci de qualche manera. Ara bé, el que li he dit a la meua primera intervenció és que el

projecte de soterrament de les vies de Palma, de la macroestació i de l'estació intermodal i dels aparcaments i del parc que està damunt la superfície i la línia de metro, es menja una gran quantitat de pressupost, i queden bastant minvades les aportacions que fa a la millora i a la continuació de les noves línies de tren; sobretot, de noves línies cap ni una, no en parlem, i de millora hi ha una sèrie de coses, hi ha una sèrie de deficiències que són necessàries per millorar el servei als usuaris. Hi ha una sèrie de projectes i una sèrie de propostes en el pressupost d'enguany, evidentment no hi és tot, hi ha un tema que aprofit per dir-li, perquè és un tema menor que no dóna, menor, no és menor, però tal vegada no té suficient entitat com per presentar-li una proposició no de llei, però la veritat és que hi ha unes deficiències importants d'il·luminació a les estacions; la gent es passa d'estació els vespres, perquè no saben on es troben, per tant, li apunt que aquesta és una de les coses que s'han de millorar, entre d'altres que necessiten una inversió important. I nosaltres el que ens temem és que aquestes grans inversions en grans infraestructures es mengin tot el pressupost i tota la possibilitat d'inversió que es pugui tenir.

Quant al finançament, evidentment que nosaltres estam d'acord que s'ha d'anar a Madrid, però no hi estam ara, hi estàvem l'any 91 o 2, que crec que era quan es negociava la transferència de les competències; en transport per carretera totes les competències són de la comunitat autònoma, en transport ferroviari també, amb una petita diferència: que l'article 11 del REB diu que l'Estat ha d'ajudar, ha de contribuir amb el transport per ferrocarril. Però a l'any 91 o 92, que estàvem en negociació de les transferències, nosaltres, jo mateixa i el meu grup, ja demanàvem a aquest Parlament que el Govern exigís finançament suficient com per reobrir les noves línies, que no només es conformàs amb un finançament per al manteniment de la línia que hi havia, que era fins a Inca. No només això, sinó que el finançament contemplàs la reobertura de les línies que estaven interrompudes en aquell moment. I evidentment, vostès, el Partit Popular, acceptaren el pressupost minso i ridícul, que ara no hi ha manera de poder recuperar per poder donar el servei que s'hauria de donar i que els ciutadans reclamen.

Estam totalment d'acord que Madrid i Balears, tots dos, haurien d'acomplir les condicions de la Llei de règim especial de Balears, que mai no s'ha complert, però també li apuntaré, com a suggeriment, que ara, ja que estam a una comissió i una ponència, una comissió d'experts i una ponència, que està ja, no està reunida, però està conformada en aquest Parlament, per a l'estudi de la reforma de l'Estatut, que tal vegada convendria que s'apuntàs en aquesta reforma de l'Estatut la possibilitat del concert econòmic, i així no hauriem d'anar a mendicar pus mai més per Madrid; i tal vegada es resoldria el tema de les negociacions, de si som bons negociadors o no som bons negociadors, tant si n'hi ha un al govern d'aquí o al govern d'allà, quan hi ha aquesta alternança, que tanmateix no ens aclaram, hi hagi qui hagi, a un lloc o a l'altre. Per tant, crec que ara és un bon moment per parlar d'aquest tema i deixar-nos d'històries i que sapiguem exactament de què hem de morir, econòmicament parlant, a les Illes Balears ara i per a sempre.

I ja una darrera, dues cosetes només quant a les estacions de la Universitat. Crec que si no es planteja ja, des d'un principi, la possibilitat, la possibilitat no, la realització de més estacions

dins la Universitat, només haver-hi una estació a l'entrada de la Universitat serà un element dissuasiu, a no ser que posin un transport interior, perquè hi ha distàncies suficientment grans com perquè els estudiants no vagin a la Universitat i després se n'hagin d'anar a peu a l'altra cap de campus perquè van carregats i van ..., s'estimaran més agafar el cotxe. La veritat és que és un element important, ha paregut que tal vegada era una mica més superficial o més superflu, però la veritat és que és important que es tenguí en compte que hi hagi més d'una estació dins el campus de la Universitat.

I només un darrer apunt: que tal vegada sí que val la pena que vengui una tuneladora aquí, Sra. Cabrer, hi ha moltes coses a fer, sobretot, jo li apuntaré i granaré cap a ca meva, el soterrament del tren quan passi per dins Manacor. O sigui que, això, perquè no ho tenen contemplat, però passarà, i seria molt interessant. Ara, precisament, vaig veure per la premsa que ha presentat la solució de la ronda de Felanitx, de Manacor, i ha de fer un bocí enterrat del tren, per tant ja podria continuar fins a la sortida de la carretera de Sant Llorenç i així ja ho tendrien solucionat i no n'haurien de parlar pus tampoc. I també, per a la línia de metro que anirà fins a Peguera i anirà fins a s'Arenal, que també tal vegada convendria tenir-ho d'una vegada per totes.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Vadell. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula la diputada Sra. Rado per un temps de 5 minuts.

LA SRA. RADO I FERRANDO:

Moltes gràcies. Bé, vostè i jo pareix que sempre acabam parlant més llavors dels temes de Madrid que potser del tema, però de totes maneres em permetrà que li faci només una pinzellada.

Vostè ha parlat de carreteres. Crec que no convé embullar la gent, Sra. Consellera. Vostè sap que les carreteres estan transferides, vostè sap que aquí s'ha de fer a través d'un conveni -o no?- el tema de carreteres, que ho hem de fer a través d'un conveni. Les carreteres estan transferides, no embullem la gent. O sigui, no facem..., bé, jo ja puc acceptar que vostès vulguin fer una mica de victimisme, però no enganin la gent. Bé, per altra banda també crec recordar que per al Pla energètic també hi va haver bastants de problemes l'altra legislatura, se'n recorda?

Bé, a part d'això ens centrarem en els temes d'aquí. No, vostè ha comentat el tema dels projectes que duia a terme i tal, que a vostè no li agrada esperar i mirar i tal, i es referia concretament al tema d'estudis, dels estudis que es feien per al metro. Com jo li deia abans que un metro no és una cosa que es pugui fer així per a demà perquè no el podem canviar. De totes maneres jo li he de reconèixer, Sra. Consellera, que si vostè és qualche cosa és valenta, agosarada, i potser qualche cosa més, però vaja, de moment això, perquè envestir un tema d'aquests amb un cost com aquest sense saber com ho pagarà reconeixerà que es mereix el títol.

Em deia també -i ara hauré de tornar a la qüestió que vostè comentava, la qüestió de Madrid- em deia del metro, si Madrid pagava; no pagava, jo ja li ho he dit abans: nosaltres estam d'acord amb el fet que Madrid aportí duros, però vostès governen, vostès hauran de negociar amb ells i els hauran de dir que volen fer un metro o que volen fer una altra cosa, perquè no ho saben, Sra. Conseller, que volen fer un metro, no ho saben. Per tant convendria que si un vol que l'altre ho pagui almanco dir-li-ho, jo crec que és el mínim que podem fer.

Un altre tema que tenia apuntat, però bé, jo també li volia dir que qualche cosa no ha contestat. Jo no sé si vostè pot contestar en aquests moments, però qualche tipus de pensament o projecte, ja que vostè va tan llançada en qualche moment, em podrà dir quan preveu el tema d'Alcúdia i que arribi el tren a Alcúdia i a Cala Rajada, que realment -vostè ho sap i ho diuen tots els estudis, els seus estudis- que realment quan serien rendibles aquestes línies seria en arribar a Alcúdia i a Cala Rajada. Per a quan això, Sra. Consellera?

I llavors hi hagut una cosa, ja per acabar, que m'ha fet gràcia. Vostè diu que ho vol tot de primera, del bo i millor, que diuen en mallorquí. Jo també, però no vol dir que el bo i millor, i també ja li ho dit una diputada, no és el més car ni el més gros. Per tant potser convendria que ens moderàssim en segons quines coses, cercar el més bo i millor, jo crec que aquestes illes es mereixen el més i el millor que puguem trobar, els ciutadans s'ho mereixen, però no per això ha de ser el més car.

I res més.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Rado. Pel Grup Parlamentari Popular té la paraula el diputat Sr. Joan Font, 5 minuts.

EL SR. FONT I ROSSELLÓ:

Sí, molt breument, a falta de doblers, jo resumiria dues declaracions que definiria com a sonades. La primera, la de la Sra. Rado: "El PSOE no s'oposarà al metro i fins i tot demanarà finançament a Madrid". Jo crec que això ho hem d'enquadrar. La segona, la de la Sra. Rosselló, que ha dit que té cotxe i que vol carreteres bones i segures.

(Rialles)

Crec que tenim motius per anar-nos-en contents i satisfets, encara que lamentem també el seu silenci clamorós a l'hora de reivindicar més finançament a Madrid.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Font. Per contestar les observacions i en torn de contrarèplica té la paraula la Sra. Consellera Mabel Cabrer.

LA SRA. CONSELLERA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS (Margalida Isabel Cabrer i González):

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, jo quan deia que nosaltres quan estudiem els projectes, perquè li puc assegurar que la feina d'estudis i de redacció de tots els projectes, i després amb els ajuntaments, amb els consells insulars, hi ha una feina tècnica molt important, i jo no som tècnica, no es tracta que siguin més grosses o menys grosses, es tracta que hi ha una sèrie de condicionaments a les nostres illes, i a les petites més, que fan que determinades actuacions i decisions s'hagin de prendre i que siguin costoses aquí econòmicament. Efectivament potser no sempre és el més costós; per desgràcia habitualment sí, no sempre però per desgràcia, a tota la vida, ho sabem, a tota la vida per desgràcia és així.

Jo no volia dir amb això ni que ens agradi fer coses grosses, no, el que deim és que quan...; bé, sí, feim autovies i això ja ho tenim superat, Sra. Rosselló, i a més li puc assegurar que amb tota l'oposició que m'han fet aquí dins, a una persona com jo, que no havia estat mai consellera i que no som enginyera, idò li puc assegurar que no ha estat fàcil arribar. En aquest moment, quan mir la perspectiva i veig com estan les actuacions viàries, ja moltes d'elles molt enllestides, i malgrat els mals moments que també hem tengut, amb desgràcies personals, li puc dir que no em penedesc de res, que crec que hem encertat totalment. O sigui, el mateix dubte que hi ha ara amb el metro, i que volem fer una cosa molt gran, i que no volem fer allò del pacte..., discurs fàcil; clar, jo ho entenc, l'oposició ha de fer l'oposició, però la meua missió és governar i prendre decisions, i en un moment donat la nostra aposta, amb molta oposició i molta demagògia que a vegades es fa, no em penedesc, al contrari, crec que és fantàstic en aquest moment allò que està en marxa i cada pic la gent ho reconeix més, i quan ja estiguin en marxa més que més, i no haurà passat res que sigui tan gros.

I no em digui que a vostè li agraden les carreteres segures, perquè el desdoblament a la universitat és la carretera que amb més alegria he començat, i he hagut de suport que el GOB em digués que era una autovia a la universitat, i és el projecte que ja s'estava redactant i m'han dit que feia una autovia; i no és que els estudiants vagin a la universitat com hi van, és que és de les primeres alegries que vaig tenir de poder començar, l'hi dic seriosament, i jo no he estudiat en el campus, no vaig viure el campus, vaig estudiar a Sa Riera, encara, però li puc assegurar que veure els nins que s'han d'examinar de selectivitat el mes de juny, tots els estudiants el que han de patir cada dia per arribar a la universitat, amb el risc, a part, que hi ha, i nervis... O sigui, jo què li he de dir? I després he de sentir que feim una autovia. O la variant de Manacor, o la variant de Sant Llorenç. Això no són autovies i no es varen fer, i per què? Clar, no contin tampoc històries que no són certes i només parlin de les autovies, que estam molt orgullosos de ser el partit de les autovies, li puc assegurar que estam molt orgullosos, i quan ho miram en perspectiva des de la conselleria -i aquí m'acompanyen els responsables- idò te n'adones que no et vares equivocar en un moment donat, com podria haver passat, i per tant amb aquests projectes de transport públic, si es creu que a vegades els polítics que governam -vostè ha estat consellera- no tenim dubtes, molts, però arriba un moment que s'ha de prendre una decisió i s'han de fer coses, i quan surts per Espanya i per Europa dius: "però on som?", és que arriba un moment que, clar, el dèficit d'infraestructures és històric.

Em parlaven..., clar, les presses: “volem el tren a Alcúdia, a Cala Rajada”. Escoltin, vostès varen fer el tren a Manacor, està molt bé, però varen fer Alcúdia i Cala Rajada? Una legislatura dóna pel que dóna. El soterrament està començat. L'anterior legislatura a aquestes alçades no hi havia res començat; i el metro començarà aquest any. Que tenim més coses per començar?, sí, si tenguéssim doblers, i aquesta és la realitat. O sigui, en aquest moment jo crec que efectivament redactarem projectes, efectivament la línia a Sa Pobla no té cap sentit si no continua a Alcúdia, això és una evidència. La línia de Manacor té sentit perquè és una comarca ja molt important, ha de continuar però ja Manacor és una ciutat suficientment important, però la de Sa Pobla ha de continuar fins a Alcúdia, perquè si no, no té massa sentit la línia de Sa Pobla, això ho veim tots, no importa...; però evidentment quan acabem la redacció del projecte de metro continuarem redactant projectes, però el que hem d'aclarir és el tema del finançament, i aquesta és la realitat, ens agradi o no.

Vostè que diu, Sra. Rosselló, que no li he contestat, i crec que li he contestat molt; sempre em diu el mateix, i crec que he contestat bastant exactament i per això m'acompanyen alts càrrecs, per contestar-li. Per què un metro en lloc d'un ferrocarril? Jo li ho he dit: perquè si es vol captar el trànsit del polígon de Son Castelló no pot anar en superfície, pel polígon no pot anar en superfície. Hi havia dues opcions: o vas a la universitat sense captar trànsit, perquè pràcticament la línia que hi havia projectada no captava trànsit, més que a Son Sardina, que no és molt significatiu, o si, a part es vol aprofitar per al polígon, pel polígon només pot anar sota terra, això li ho puc garantir, o sigui, no fiquis al polígon un tren perquè aleshores ja... Per això hem de soterrar les vies a Palma; quan es va fer el tren en el seu moment no es plantejà perquè tampoc no estava la ciutat com estava ara; idò el mateix, o sigui, ara hem de soterrar allò que els nostres avantpassats ja no varen fer perquè no tenien aquesta perspectiva, però avui l'hem de tenir, i pel polígon no es pot anar en superfície. Com bé deia la diputada Sra. Vadell, segons el traçat que fem a Manacor no tens altra alternativa, efectivament.

I que hi ha volum suficient per dur una tuneladora, clar, clar que hi ha volum suficient, però si tenguéssim el que fan Màlaga i Sevilla, 80.000 milions de pessetes contractats de cop per a tot el metro, per exemple, però hem de tenir aquest volum, i per tenir aquest volum necessitam saber quin finançament. Aquest és el problema de sempre, arribam al mateix problema. Nosaltres no podem treure ara el soterrament a Manacor, una altra línia 2 de metro, l'arribada a Alcúdia... Tot seria per ventura rendible, ja, per a una empresa contractista dur la tuneladora i les molèsties serien menors, encara que ara per desgràcia a Barcelona hi hagut amb les obres del metro una desgràcia; no tot sempre és tan bo, amb això crec que amb el nostre sistema constructiu no tendrem problemes d'aquest tipus, però bé, que és molt millor una tuneladora evidentment, però has de tenir un volum d'obra important. Jo no dic 80.000 milions, però 40.000 o 50.000 de cop sí que ho hauríem de tenir; no sé ara exactament la xifra, i si tenguéssim una planificació amb els doblers que tenguéssim, idò sí, seria molt més fàcil i es podria saber amb un conveni, si tenguéssim aquests pròxims quatre anys tants de doblers, idò sí, perquè es pot treure un pla de finançament, anar començant però ja contractar de cop tot el gruix de les obres. Fins i tot jo crec que

el Govern de les Illes Balears si d'una cosa estam en condicions és de poder avançar doblers, idò el mateix sistema que varem fer en carreteres, amb l'encomana de gestió. Jo crec que podem donar totes aquestes facilitats a Madrid, per exemple. Jo crec que són coses que nosaltres podem assumir; ens agradaria més cobrar, però si no és així perquè nosaltres també entenem que els ministeris tenen molts de compromisos, moltes coses a fer per tota Espanya i tot també molt necessari, però nosaltres sí que podem afrontar per ventura si hi hagués un plantejament.

Clar, que se'm digui que he d'explicar que hi ha un metro, Sra. Rado, jo el Pla de transports vaig demanar hora no a la ministra, al secretari d'Estat. Jo a la ministra ja ni se m'ocorre demanar-li hora perquè no rep consellers, i de veres que ho respect, i deman al secretari d'Estat, al director general... No hem tengut cap oportunitat de parlar de res, cap comissió de seguiment del conveni de carreteres, que s'ha de convocar en teoria... Tot per la premsa, una resposta al Congrés; idò bé, resulta que la culpa és meva, idò la culpa és meva, jo què vol que li digui? Idò sí, llavors sap quan li vaig explicar allò del metro?, a la conferència sectorial. A la conferència sectorial, que teníem un torn d'intervencions, efectivament, com que habitualment no m'escolten idò vaig aprofitar, vaig explicar el soterrament, vaig explicar el metro, almanco els altres consellers no sé si els interessava molt o no, però es varen assabentar perfectament del que fèiem a les Illes Balears, vaig parlar de les necessitats d'inversions a ports, a Sa Savina de Formentera. Li puc assegurar que aquell almanco sí que vaig deixar ben clar el que volíem o les necessitats que tenim a les Illes Balears, no d'aquí al 2020, que jo crec que s'hauria de fer i estudiar molt profundament, sinó almanco els deu pròxims anys, però realment ja m'agradaria poder-los explicar, ja m'agradaria poder tenir aquesta reunió pels convenis que en teoria ens han dit que ens convocaran; si no ens convoquen jo ja la setmana que ve enviaré una altra carta i demanaré hora per parlar d'aquest conveni.

Clar que el volem explicar, i si resulta que el soterrament no *porque hacemos una autopista en Jacinto Verdaguer*, amb *aceras* de 12 metres, que no hi ha a Palma *aceras* de 12 metres, les *aceras* que hi ha..., es diuen voravies?, no sé si ho dic bé, les voravies que hi ha davant la clínica Rotger a Palma són petites comparades amb les que hi haurà a Jacint Verdaguer; és que a Palma no hi ha voravies d'aquests metres, però *hacemos una autopista en Palma*. Bé, idò hem de sofrir que deim...; quatre carrils reservats, com hi ha al carrer d'Aragó, amb unes voravies que mai no han tengut, si tenen el tren!, vostè sap com estan en aquest moment?, per favor!, és horrorós com estan en aquest moment, és que és una situació horrorosa. El que no pot desaproveitar Palma és l'execució del seu pla general ni que hi hagi també una altra entrada, i és una decisió a més molt municipal, i creim que és correcte, que estan executant un pla general, i també tota la saturació que hi ha dins Palma; però tenen unes voravies que no hi ha a Palma enlloc, és que quan les vegin fetes jo crec que la gent de la barriada també se n'adonarà que en aquest sentit han estat manipulats i que se'ls diu *que queremos hacer una autopista en el centro de Palma*. Bé, idò feim una autopista, sí, *y pondremos 120 kilómetros por hora*. És que, clar, arribes a sentir unes coses que realment és preocupant; tendran un carril de bicicletes, tendran el que mai no havien somniat. O sigui, jo en això sí que estic totalment convençuda.

Però bé, que per això dic que amb el conveni del ministeri, si el soterrament no s'ha de finançar perquè resulta que feim una autopista a Palma, idò bé, veurem el metro, i si no és el metro idò la prolongació a Alcúdia... Si jo crec que hi ha moltíssim a fer i està en el Pla de transports, moltíssim, i poden ser tres o quatre projectes en els quals coincidim. O sigui, jo crec que la voluntat en aquest sentit seria total, perquè jo crec que l'aposta que hi ha en el Pla de transports jo crec que ha de ser una realitat, i ens agradaria poder tenir aquesta planificació el més aviat millor, i podríem veure si es pot dur una tuneladora, si no es pot dur, quines decisions es poden prendre.

Vostès també em diuen que per què tantes estacions en el polígon de Son Castelló. També ho deim: perquè és un metro i no és un tren de rodalies, i trobam que com més facilitat, com passa en el metro normalment, idò la oscil·lació -i són estudis tècnics- són 500 metres, estan contemplades les distintes parades, no només aquí, i estan estudiades i perquè sigui un autèntic metro hi ha d'haver aquestes estacions. Per això es va afegir una estació a Balmes-Jacint Verdaguer; un podria trobar que poden anar a la plaça d'Espanya caminant; idò no, nosaltres consideram i precisament per això es va introduir en el soterrament, pensant en el metro, perquè com a soterrament ningú que normalment agafi un tren s'aturarà a Balmes, ho vàrem posar pensant que no ha de caminar tota aquesta gent a la plaça d'Espanya, sinó que millor si la tenen, i per això també es va introduir en el projecte que originàriament no existia del soterrament.

Com arribarà a la universitat?, hi arribarà a l'estiu?, si ho sabem o no. Idò no, en aquest moment li puc assegurar que efectivament no hi haurà les freqüències, perquè no té lògica, que hi haurà a l'hivern, però no és una cosa que ens preocupi en aquests moments. Això no significa que no ho tenguem estudiat; crec que hi ha moltes coses prèvies a fer com per saber quantes freqüències hi haurà o no a l'estiu, o durant Nadal, ja ho posarem quan estigui el tema molt més madur i s'estudiï tot el tema de freqüències, les unitats del tren... Ja s'estan fent en certa forma aquests estudis per les unitats de tren que hem de licitar, perquè s'ha de fer l'obra segons les freqüències que volem i part d'aquests estudis sí que ja s'estan fent.

Jo no me'n reia de la planificació. Al contrari, hi ha un pla de carreteres que també estam executant, i una planificació en carreteres que estam fent. Amb això no incomplim el Pla de carreteres i el Pla de transports; al contrari, ho hem aprovat nosaltres, amb molts d'estudis que ja hi havia fets però hem aprovat l'aprovació inicial aquest govern perquè creim que hi hagi una planificació. El que sí dic és que en els estudis s'arriba ja fins a un límit, o sigui, arriba un límit en què hi ha projectes en aquestes illes que, bé, el soterrament duia en estudi, no ho sé, quinze anys per ventura, i que estiguin planificats mai no són els projectes concrets, les planificacions que hi ha després no són els projectes concrets. Els projectes concrets són els que marquen moltes coses i moltes decisions. Per a mi de veres que és anecdòtic si no posa el metro i el tren a la universitat, o si ara posa que és tramvia a Peguera i serà un metro; això en aquests moments..., allò important és que volem que hi hagi un transport públic tipus ferroviari en aquestes zones, i després jo crec que amb això el cost econòmic tècnicament el que és més viable o no, a vegades segons a quins llocs foradar és molt

perillós, no molt perillós...; ho marquen tot; al centre de Sevilla es va enfonsar la ciutat quan varen començar amb el metro fa deu o quinze anys, són situacions que es produeixen; es va començar per devora la Giralda a enfonsar; ho dic perquè estic posada en aquestes matèries, o sigui, ja sé moltes històries que han passat a moltes ciutats d'Espanya, per exemple, i la viabilitat o no de determinades actuacions.

Ha dit també que si no fèssim carreteres tendríem diners per al tren. Miri, el conveni de carreteres no ha costat ni un euro a la comunitat autònoma de les Illes Balears, de moment, només les expropiacions; les expropiacions, i això que hem aconseguit amb el nou conveni, que a partir del 2006 tindrem 5.000 milions de pessetes per a expropiacions, que no seran totes, però fins ara de pressupost propi l'únic que ha pagat el Govern de carreteres són les expropiacions; la resta és una generació en base a un conveni. Vostè em dirà que aquest conveni està denunciat o no està denunciat; no està denunciat, no hem rebut res, i veurem què passa, i si hem d'acabar en els tribunals -ho hem dit- hi acabarem, no ens agradaria acabar en els tribunals però són doblers que corresponen als ciutadans de les Illes Balears, i això ho tenim claríssim. Nosaltres, jo sé que vostè no, que vostè voldria que aquests doblers Madrid...; no, nosaltres ho tenim claríssim i són doblers que corresponen des de l'any 98 i som a l'any 2005 i ara començam a pagar, i aquesta injustícia nosaltres no la tolerarem. Sí, injustícia; per a nosaltres és una injustícia des de l'any 98 fins ara el 2005, i per tant no costa ni un euro als pressuposts del Govern, ni lleva res al transport ferroviari; al contrari, jo crec que l'esforç en pressupost ferroviari l'estam fent nosaltres en pla de transport.

No només hi ha grans actuacions, hi ha moltes petites actuacions que estam fent i que estam executant en matèria de transport per carretera. A Sa Ràpita tenen servei tot l'hivern, que no en tenien; a Fornalutx, un servei regular amb un microbús, que no tenien servei regular; l'augment de freqüències que hem fet ara per a Esporles, Banyalbufar i Estellencs, que ho poden demanar, i moltes més coses que volem fer. Sabem que hi ha problemes de servei a les badies de Llucmajor i estam ara intentant resoldre aquest tema; coneixem els problemes que hi ha a la comarca de Manacor i hi ha també moltes petites actuacions que milloren la qualitat de vida de molts de ciutadans. I estam amb això, o sigui, els pressuposts del 2005, que contempen aquesta pujada en transport públic, els executarem, i estam en això. El transport marítim entre Eivissa i Formentera de les 6 del matí, que ja està funcionament molt correctament, i l'hivern a les 10 del vespre, que no hi era; això va començar el dia 15 de desembre. Són moltes actuacions que costen uns doblers als pressuposts de la comunitat autònoma i que estam fent, i no tot són grans actuacions.

He de dir també que jo crec que m'ha dit la representant del Partit Socialista de Mallorca que la mesura és l'adequada i no la grandiositat. Jo li dic que no és un tema de grandiositat sinó que és un tema de dir, idò, que a Sant Rafel, a Eivissa, s'ha de fer un túnel encara que costi 30 milions d'euros, i es fa un túnel encara que costi 30 milions d'euros, idò per als ciutadans de Sant Rafel i per a l'illa d'Eivissa. I això és així, i costa això fer aquest túnel; no és que sigui més grandios, no, però és una decisió. Fer el soterrament el mateix, o sigui, és una decisió en un moment donat. Tot el que vagi sota terra és caríssim, ja ho sabem; fer un túnel, ho sabem perfectament; si no ho podríem

fer tot soterrat i ja no consumiríem territori. O sigui, és un tema que tot el que sigui soterrat li puc garantir que puja el pressupost totalment. Una decisió a prendre de si s'ha de fer un túnel o no quan teníem projectat el projecte Inca-Manacor, que en un moment donat vàrem prendre la decisió de posar un túnel en aquest projecte, era una decisió pensant en el municipi de Sineu, efectivament, i era molt més car i pujava molt el pressupost. Però jo crec que s'han de valorar molt aquestes circumstàncies, la nostra idiosincràsia, la situació de cada illa, i amb això jo crec que signifiqui que sigui més grossa, significa que consideram que és necessari que Sineu tengués aquesta solució i s'havia d'afrontar, i hagués estat un error no fer-ho. O sigui, això crec que són decisions que s'han de prendre i que nosaltres sí que miram tots aquests problemes i perjudicis que hem causat a molta gent que ha estat expropiada i que ha fet un sacrifici, encara que els hem procurat almanco compensar bé econòmicament i en temps; també feia molts d'anys en aquestes illes que no es feia, almanco es cobra quan toca, que és abans que comenci l'obra, i aquesta és la realitat i almanco aquesta justícia hem volgut fer amb tot el Pla que ens ha duit a moltes expropiacions en només dos anys.

Diu que la transferència de FEVE va estar molt mal dotada. Idò miri, veient el resultat efectivament, jo què li he de dir?, està a la vista. En aquell moment no es tractava només de mantenir el tren d'Inca, sinó que es tractava d'obrir nous corredors. En aquell moment potser, o sigui que és una responsabilitat del Partit Popular de les Illes i del Partit Socialista de Madrid, però crec que tot això amb el Règim Especial i amb un article del Règim Especial no desenvolupat com és la cofinançació de les inversions ferroviàries es pot solucionar si hi ha voluntat política, i sobretot si hi ha un pla d'infraestructures de l'Estat de 242.000 milions d'euros. Creim que, home, dins aquests bilions li puc assegurar que 1.380 milions d'euros en 15 anys..., no ho sé, el nostre pla de transports és fins al 2012. Si ho hem d'estirar un poc ho estiram, però... És que, clar, quan compares les xifres, home, aquesta és la realitat.

I quant al fet de si hi ha d'haver més parades a la universitat o un transport intern, li he de dir que la EMT ja presta un transport intern dins la universitat en aquests moments; es va posar fa poc, crec, i ja funciona, però efectivament això és així: o es posa un transport intern o més parades, i crec que són decisions que per ventura ja quan comencin les obres es podran anar prenent, si han de ser més parades o un transport intern. De moment arrancam el projecte així però té totalment la raó.

I ja contestant al Grup Parlamentari Socialista, les carreteres estan transferides, el ferrocarril també, efectivament. L'Estat no té competències, efectivament, encara que després ens han de supervisar els projectes, però bé, no entrem ja dins aquesta batalla, però el que sí està clar és que, bé, aquesta és l'excusa per no estar en el Pla estratègic. En el Pla estratègic posa ben clarament que a Canàries i a Balears es desenvoluparà per convenis, o sigui, ho posa, no és que se n'oblidin totalment, almanco posa això. Ara, també en el Pla d'infraestructures figuren tots els consorcis urbans de transports que finança el ministeri, i futurs finançaments, no els que hi ha, només, i en teoria en el transport urbà no hi ha competència del ministeri i en canvi sí que hi figuren actuacions urbanes a ciutats d'Espanya on s'estan creant consorcis de transport, per

exemple. A mi m'hagués agradat figurar-hi, una quantitat, almanco tenir una seguretat. Si ha de ser un conveni, (...), perfecte, no passa res. El problema és que tenc els dubtes de si són excuses, excuses i anar demorant i anar demorant. A mi m'agradaria més estar-hi, què vol que li digui?, però bé, efectivament les carreteres estan transferides i el transport ferroviari també.

He de dir també que jo crec que Alcúdia, Cala Rajada... Jo ho he dit, o sigui, totes aquestes decisions en aquest moment... Redactarem els projectes, ara quan acabem amb el projecte de metro; tenim precisament una consultora a Serveis Ferroviaris de Mallorca, com ja existia, que continuarà redactant els projectes; ara està fent el constructiu del metro i després farà els projectes que li encarregui el Govern dins les nostres prioritats que marquem, però serà molt difícil dins aquesta legislatura afrontar licitacions d'obra si no tenim o no arribam a aquest acord. Això sí que ho vull dir perquè, clar, són molts de doblers i moltes coses que s'han d'afrontar, i s'haurà de mirar cada legislatura, mirar com va entre el soterrament i el metro, idò jo crec que cobrim el pressupost del 2005, el 2006 i el 2007 de SFM, que té 54 milions d'euros per a inversions anualment, veurem els altres exercicis, però de moment, i depenem molt de la realització del Pla de transports, de si efectivament arribam a aquest conveni. Si no jo, clar, no li puc contestar quan arribarà el tren a Alcúdia, clar que no li puc contestar; arribarà, això sí que ho tenc claríssim, però el 2007..., jo no li puc contestar aquesta pregunta. Si el mes que ve tenim un conveni li diré que arribarà, segons, ja en terminis és complicat, però que farem el possible; el projecte entre que es tramita i tal és quasi un any, aproximadament, i després l'execució i la licitació de les obres, però de moment podem redactar el projecte, però prendre la decisió de licitar-les, idò no és possible.

I jo crec que més o manco he contestat i moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies. Ja s'ha acabat l'ordre del dia però vull agrair a la Sra. Consellera la seva presència i la claredat de les seves explicacions, i també agrair als seus acompanyants que han estat aquí.

Res més, s'aixeca la sessió. Gràcies.



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS