



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

---

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VII legislatura

Any 2007

Núm. 3

**Presidència**  
**de l'Honorable Sr. Miquel Gascón i Mir**

Sessió celebrada dia 17 d'octubre del 2007

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

**COMPAREIXENÇA RGE núm. 2180/07**, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació Territorial, per tal d'informar sobre la situació del metro de Palma.

38

---

---

EL SR. PRESIDENT:

Senyores i senyors diputats. Començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, demanarem si hi ha substitucions.

LA SRA. PASTOR I SÁNCHEZ:

Encarnación Pastor por Jaume Font.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau per Carmen Castro.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies.

**Compareixença RGE núm. 2180/07, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació Territorial, per tal d'informar sobre la situació del metro de Palma.**

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui relatiu a la compareixença RGE núm. 2180/07, de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Sr. Gabriel Vicens i Mir, per tal d'informar sobre la situació del metro de Palma.

Assisteix el Sr. Vicens, conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, acompanyat de la Il·lma. Sra. Joana Campomar i Orell, secretària general; l'Il·lm. Sr. Antoni Verger i Martínez, director general de Mobilitat; Sr. Jaume Oliver, director gerent de l'SFM; Sr. Bartomeu Guar i Riutort, adjunt al director gerent de l'SFM; i Sr. Joan Antoni Salas i Rotger, cap de Gabinet.

Té la paraula el Sr. Vicens i Mir per fer l'exposició oral, sense límit de temps. Sr. Vicens, quan vulgui.

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

Gràcies, Sr. President. Bon vespre, senyors diputats i diputades. Com saben vostès, després de les inundacions que hi va haver al metro el mes d'agost i el mes de setembre, vaig decidir demanar una compareixença perquè pens que el tema és prou important, més que res per la quantia d'aquesta inversió que ha suposat la línia metropolitana i també una mica pels esdeveniments d'aquestes inundacions que en principi han donat aquesta imatge tan lamentable. Per tant, vaig decidir comparèixer davant vostès per explicar-los el tema de les inundacions i també perquè fa uns dies, ara fa molt poc, ens ha arribat ja el primer informe de l'auditoria tècnica. Però bé, anirem per passes i els explicaré una mica, en primer lloc, el que va passar i, en segons lloc, tots els informes i les dades que tenim ara mateix de tots aquests esdeveniments.

Bé, en primer lloc recordar-los molt ràpidament, en tot cas si algú fa preguntes ja mirarem d'especificar-ho, que el primer esdeveniment d'inundació, el que podríem anomenar la primera inundació, en principi, va tenir lloc dia 21 d'agost, quan es varen produir unes pluges estimades sobre 25 i escaig litres per metre quadrat i que provocaren unes inundacions i una manca

de subministrament elèctric a les instal·lacions del metro de Palma. Vaig via en recórrer una miqueta els efectes que varen tenir perquè crec que tots vostès saben un poc quins varen ser els esdeveniments, en principi vull destacar que a l'estació intermodal hi va haver un tall de subministrament elèctric durant almenys dues hores, que també hi va haver un dèficit de subministrament elèctric durant bastants hores de tal manera que la tracció mecànica del metro va haver d'aturar-se i, en principi, els abaixadors i les estacions que es varen inundar - fent molta via, en tot cas si volen algun detall, després ho podem afegir- varen ser, fent el resum, de les nou estacions de la línia metropolitana, de les nou estacions que hi ha, es varen produir problemes d'inundació greus o rellevants a set abaixadors o estacions, un total de cinc abaixadors s'inundaren directament en diversos graus. L'abaixador més afectat va ser el de Son Fuster Vell per una simple raó, i és que es troba a una cota més baixa; però les inundacions varen ser molt representatives a totes les estacions situades al polígon, a les cinc del polígon, i també a l'estació de Son Sardina. De l'estació de Son Sardina s'ha de destacar que hi va haver devers 10 o 15 persones, perquè alguna d'elles varen abandonar l'estació pels seus propis mitjans abans que venguessin els bombers, varen quedar aïllades perquè el pas inferior que passa per davall el tren de Sòller i que accedeix a l'estació, resulta que va quedar negat i que, per tant, aquelles persones en principi no podien abandonar l'estació perquè estaven aïllades, evidentment sense banyar-se d'una manera ostensible.

Atesos aquests danys que no pas a explicar, bàsicament les causes varen ser que l'aigua va entrar per les estacions, sobretot a totes les del polígon, a través de les boques d'accés, també a través dels pous de ventilació, també a través de les portes d'emergència, i també per filtracions que hi ha als sostres i per les parets, però això ja ho detallarem més endavant amb l'informe tècnic.

Com deia, atesos aquests danys, l'acumulació d'aigua i fang a les estacions i la manca d'accessibilitat que hi havia, i atesos també sobretot els possibles danys a les vies, es va mantenir aturat el servei de metro per precaució i seguretat fins comprovar tots aquests danys. Es va fer un recorregut amb els tècnics i els diferents contractistes que han participat en totes aquestes obres, amb un tren prova a les 18,30 hores fins a les 20,30 del vespre, gairebé les 21, i a partir d'aquí es va decidir, una vegada comprovat tot, que el dia següent, dia 22, es restabliria el servei de metro, però que Son Fuster Vell quedava tancat perquè tenia uns problemes d'accessibilitat molts greus, tant a ascensors, escales mecàniques, etc., i sobretot perquè el pas inferior encara estava negat i aquest sí que no donava unes condicions de seguretat com perquè es pogués utilitzar. Per tant, dia 22 es va restablir el servei de metro.

Després, com saben vostès, gairebé un mes més tard, hi va haver una segona inundació, també bastant greu, dia 22 de setembre, eren devers les 5 i mitja quan varen sortir els darrers trens de l'estació intermodal, alguns d'ells varen rebre l'ordre d'anar a capçalera, és a dir un va anar a l'estació intermodal i l'altre es va situar cap a la Universitat, es va fer tot el protocol d'emergència que s'havia establert, es varen evacuar tots els passatgers, evidentment a la primera inundació vàrem establir un protocol d'urgència que es va aplicar perfectament, i el sistema de videovigilància, igual que a la primera inundació, va

funcionar correctament i va permetre a l'equip de crisi, reunit al centre de comandament, seguir l'evolució de les incidències.

Les incidències més rellevants i fent molta vida, més que res per recordar una mica els fets, varen ser que l'estació intermodal, en aquest cas aquí no hi va haver problemes destacables o molt greus, a part de les goteres típiques que ja tenim; a l'abaixador de Jacient Verdaguer tampoc no hi va haver molts de problemes; allà on va afectar sobretot la segona inundació va ser a l'abaixador de Son Fuster Vell, al de Son Castelló, al de Via Asima, al de Camí dels Reus i al de Son Sardina; a l'estació de la Universitat tampoc no hi va haver problemes greus. Per tant, en principi, varen quedar afectats amb aquesta segona inundació cinc abaixadors o estacions, de les nou existents.

Els abaixadors de la zona del polígon són els més afectats amb aquesta segona inundació a la qual cal destacar una cosa, que aquesta vegada l'aigua no es va aturar a Son Fuster Vell, tinguin en compte que totes les estacions del polígon es troben a una cota una mica més elevada i, per tant, l'aigua que ens pugui entrar a totes les estacions va per avall fins acumular-se a l'estació de Son Fuster Vell, per tant aquí l'aigua, com que era bastant abundant, s'estima en uns 500 m<sup>3</sup> d'aigua, l'aigua no es va aturar a Son Fuster Vell, sinó que va seguir fins al punt més baix de la vida, que el tenim situat entre Son Fuster Vell i Son Costa, i aquí va arribar a fer un embassament de 50 cm. per sobre del carril. És evident que quan el tren va trobar aquest embassament en aquest lloc va haver de tornar enrera i evacuar les persones a la propera estació. En aquest lloc, al punt més baix, hi ha un punt de drenatge amb una capacitat de 150 m<sup>3</sup>, però la velocitat d'arribada d'aigua era molt superior, de tal manera que va estar col·lapsat i va provocar la inundació, i aquest embassament d'aigua que, com dic, estava situat a 50 cm., per sobre del carril, evidentment, per tant, cap tren no pot passar per aquí.

Aquesta vegada les bombes varen funcionar, perquè ja havien estat revisades de les primeres vegades, el que passa és que són totalment insuficients com per desallotjar aquesta gran quantitat d'aigua. I a les 22,45 del vespre es va extreure ja tota l'aigua cap al torrent, el que passa és que evidentment hi havia els desperfectes ocasionats, fang, inundació, etc. Aproximadament, per arribar a una conclusió, 500 m<sup>3</sup> d'aigua d'escorrentia superficial varen ser recollits per les obertures naturals del sistema d'abaixadors que hi ha entre el Camí dels Reis i Son Fuster Vell, és a dir, totes les del polígon, i bàsicament el que va passar és que el pou de pluvials de Son Fuster es va saturar, es va omplir fins a la saturació, es va inundar i a partir d'aquí inunda tota la via. Després l'aigua continuaren pendent per avall fins al punt més baix on es va acumular una quantitat d'aigua de 50 cm.

Vista aquesta inundació que va afectar, com dic, cinc estacions de les nou, aquesta segona vegada i que, per tant, en conjunt tenim totes les estacions afectades, la que menys està afectada per ara és la de la UIB, però que ja veurem després que té deficiències, per tant totes les estacions s'han inundat a un moment o a una altra, resulta que vista aquesta inundació del mes de setembre, els Serveis Ferroviaris de Mallorca, els serveis tècnics, varen recomanar, abans d'establir una altra vegada el servei de metro, fer les actuacions i obres necessàries

per impedir l'entrada massiva d'aigua i reparar tots els desperfectes ocasionats per les instal·lacions; perquè, com es poden imaginar vostès, varen quedar afectats tots els sistemes d'enquadrament, electrònics, etc.

Vàrem aturar el metro de manera indefinida, i el vespre de dia 22 i sobretot dia 23, tant de bo el vàrem aturar de manera indefinida, perquè va tornar a ploure i aquestes pluges varen ser fins i tot més intenses i varen inundar un altre cop les estacions, totes les estacions, el que passava és que aquestes ja estaven tancades, desallotjades i fora gent. Els bombers varen haver de tornar actuar dia 23.

Les actuacions que es desprenen de tots aquests esdeveniments, la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori, atesos tots aquests informes tècnics de Serveis Ferroviaris, suspèn el servei de metro indefinidament fins que no es pugui garantir un servei prou segur i amb un mínim de qualitat. Després de la primera inundació de dia 21 d'agost, els tècnics de Serveis Ferroviaris i contractistes varen intentar esbrinar, a poc a poc, les causes de les inundacions i plantegen les primeres actuacions a dur a terme. Aquestes, durant aquest mes que transcorre, es comencen a fer a partir de dia 21 i dia 22 de setembre, es varen començar a fer totes les actuacions que hem anat mencionant, si volen després les puc detallar, i a partir d'aquí es fa o es decideix fer una auditoria tècnica perquè es veu ja que les deficiències tècniques, les deficiències de disseny, les deficiències estructurals del metro són prou importants com per aconsellar una auditoria tècnica. Aquesta auditoria tècnica queda aprovada pel consell d'administració, posteriorment s'inicia amb una quantitat de 29.900 euros, i s'assigna a una empresa d'una credibilitat crec que inqüestionable i molt reconeguda a l'Estat espanyol que és diu INECO-TIFSA.

Serveis Ferroviaris, també a instàncies de la conselleria, contracta posteriorment un servei jurídic de suport al mateix servei jurídic de Serveis Ferroviaris que evidentment necessita suport en aquest sentit per un objectiu molt important i que crec que no hem d'oblidar mai: vetllar i protegir els interessos dels ciutadans i l'interès general, atès que aquestes obres són molt importat i d'una quantia molt considerable. Aquest servei ajudarà, per tant, a determinar, les responsabilitats pertinents i aquest servei contractat, en principi, s'ha assignat a l'empresa DELOITTE.

Després de conèixer pels tècnics d'EMAYA i determinats contractistes que les obres fetes corresponien a un projecte modificat que no incorporava les mesures de drenatge que figuraven inicialment en el projecte constructiu, ho diré d'una altra manera, el projecte constructiu contempla tota una sèrie de mesures de drenatge, es va comprovar que aquestes mesures de drenatge no s'havien executat, perquè hi havia un projecte modificat que no les contemplava, i, per tant, com que això es va haver de saber d'una manera que no era la pròpia, és a dir, des de direcció d'obres, Serveis Ferroviaris, la gerència de Serveis Ferroviaris amb l'acord de la conselleria, cessa la persona responsable de la direcció d'obres per un motiu de manca de confiança, això té lloc dia 4 d'octubre.

Aquests són una mica els esdeveniments, els podem detallar, si vostès volen, posteriorment; i a patir d'aquí els pas

a fer un resum llegit, disculpin que traduiré d'un informe que està en castellà, per tant, si em retur una miqueta ..., aquest informe és de l'auditoria tècnica d'INECO-TIFSA, és l'informe núm.1, un informe concret, i ara pas a dir-los quin abast té.

En primer lloc, els he de dir que aquest informe que ens acaben de lliurar aquest dies, correspon a la primera fase de l'auditoria, això vol dir que és la fase en què aquesta empresa, quan fa l'auditoria tècnica, que és molt exhaustiva, el que fa és fer una primera revisió de tota la traça del metro, de totes les estacions i de tots els abaixadors i ho fa en una inspecció permenoritzada i a partir d'aquí detecta tots els problemes que hi pugui haver. Aquesta primera fase està acabada i està posada en aquest informe. Posteriorment es fa una segona fase que ja està iniciada, però que encara no tenim l'informe i encara estarem algunes setmanes a tenir-lo, i en aquesta segona fase ja intervenen especialistes determinats en els problemes que s'han detectat i es fa una anàlisi molt més profunda de cada problema i ens diuen o pretenen dir-nos els motius d'aquests problemes i les possibles solucions tècniques. No obstant això, algunes, com que aquesta segona fase ja ha començat, ja fa algunes setmanes que està en marxa, algunes d'aquestes solucions tècniques i alguns d'aquests problemes ja s'han analitzat prou bé com per també comunicar-los avui totes aquestes conclusions, el que passa és que ha de quedar ben clar que aquest informe fa referència a aquesta primera fase. I una segona fase se'ns presentarà en acabar l'auditoria.

Molt bé. Vaig llegint el que és, evidentment, més important. Diu la introducció que de les visites realitzades s'ha observat un greu problema -el qualifica com a greu problema- de drenatge a les estacions de la línia de metro. L'origen, en principi, és un excés d'aportació d'aigua procedent de l'escorrentia superficial del Polígon de Son Castelló que s'introdueix a la línia a través dels accessos de les estacions, els espais de ventilació, els pous de ventilació i les sortides d'emergència, ubicats a l'àrea del polígon. Això ve a confirmar el que havíem estat apuntant i el que havíem estat dient com a possibles causes la conselleria i els serveis tècnics de Serveis Ferroviaris. El motiu pot ser una insuficiència de la capacitat de la xarxa de sanejament del polígon, un defecte de disseny de la solució projectada de la línia de metro o ambdues coses, i fins i tot, altres factors.

Independentment d'aquest greu problema de drenatge, diu que s'ha detectat en aquesta primera fase, tota una sèrie de mancances i deficiències en la línia construïda que afecten diversos aspectes de l'execució i de l'explotació i que estan relacionats amb el capítol estructural, per tant problemes estructurals, amb el capítol d'arquitectura, problemes d'arquitectura, i problemes a les instal·lacions de la línia de metro.

Entre els aspectes estudiats, alguns afecten la mateixa explotació, per exemple, l'absència de fites quilomètriques a tota la línia o la falta d'un depòsit i la falta de tallers per al manteniment, quan dic tallers per al manteniment em referesc al que s'anomenen tècnicament tallers per al manteniment.

Pel que fa als defectes funcionals, diu que hi ha entrada d'aigua a les sortides d'emergència, que hi ha defectes en el drenatge longitudinal, amb punts baixos per on s'acumula

l'aigua, els espais i les fosses de les estacions que no tenen desguassos, falta d'embornals en els accessos, a les estacions, falta de cubetes per recollida d'aigua a les cambres de ventilació.

Pel que fa a les deficiències d'arquitectura, diu que hi ha defectes en la impermeabilització de les lloses de les cobertes de les estacions, amb presència de goteres nombroses, problemes de disseny i funcionalitat de les cambres bufes, les cambres bufes, si em permeten, els faré una explicació, perquè és un terme tècnic, però vaig continuant, problemes perquè no hi ha templets, templets són el que ha de cobrir, el que cobreix o el que estava previst que s'havia de cobrir tots els accessos de les estacions, és a dir no hi ha cap tipus de cobertura damunt. Problemes estructurals, en el forjat de ventilació de l'estació de Jacint Verdaguer, que més endavant explicaré amb detall, perquè aquest és un problema greu, i problemes de disseny, perquè el sistema de drenatge de tota la plataforma, és a dir, de les vies no és adequat.

Entre tots aquests aspectes que acabam de dir, cal destacar també alguns problemes que afecten la seguretat de l'explotació. Absència de senyalització en els recorreguts d'evacuació dins el túnel; inaccessibilitat des de l'andana contrària a la sortida d'emergència, perquè no es pot sortir; presència d'obstacles a les andanes d'evacuació; no hi ha senyalització de vorera a l'andana per a persones de mobilitat reduïda, etc.

Dels problemes detectats durant la inspecció inicial, n'hi ha tota una sèrie que s'han superat en aquesta fase inicial i que, per tant, ara mateix passaré a analitzar el que ells analitzen i, fins i tot, ja s'apunten algunes solucions i algunes ja es duen a terme, d'altres, d'aquests problemes que he dit, s'hauran d'anar investigant a la segona fase.

Una cambra bufa, vull comentar-ho abans, és una cambra que ha de tenir tota estació de metro o tota estació soterrada on la pantalla de pilons, la que està, diguem, aferrada a la terra, al soterrament, ha d'anar entre aquesta pantalla i la pantalla per on passa el metro, hi ha d'haver un buit i aquest buit es diu cambra bufa. Aquest buit permet recollir tots els drenatges, filtracions, etc., que poden entrar dins el metro, i a baix de la cambra bufa, perquè evidentment ha de ser prou ampla com per fer-hi manteniment i sobretot ha d'estar neta, hi ha d'haver una canal per recollir tot aquest drenatge. Això ens ho han dit els tècnics i és necessari que estigui a totes les instal·lacions del metro.

Especifiquem els problemes un per un, si em permeten, en les qüestions més importants. En primer lloc, respecte del drenatge del polígon de Son Castelló, anem al primer problema greu, l'anàlisi de la documentació lliurada per ara evidència que respecte del projecte constructiu, és a dir respecte del projecte que s'havia de fer, s'ha produït una modificació de projecte de tal manera que la solució de drenatge que s'havia de fer de sanejament al polígon no es va fer, es va canviar. La situació és la següent, la solució projectada originalment era la següent; a tota la Gran Via Asima on hi desemboquen tres estacions, a tota aquesta via es contemplava l'execució d'una galeria de dimensions d'1,50 per 2 metres per 1,75, per tant, perquè ens facem una idea ràpida, una persona hi pot anar per dins, 1,50, 2 metres, dependent del lloc, per 1,75. Aquesta

galeria que anava de dalt a baix per la Gran Via Asima ha estat substituïda en el modificat, en un projecte modificat, per una canonada de diàmetre de 1.000, per tant el diàmetre com poden imaginar és més inferior, però no només això, en aquesta canonada que estava prevista la connexió mitjançant sobreeixidors a la xarxa unitària de sanejament del polígon, és a dir, aquesta galeria estava previst que la xarxa unitària de pluvials, és unitària la del polígon, eh?, aquesta xarxa de pluvials hagués de desembocar en aquesta galeria per desallotjar totes les pluvials, resulta que aquestes connexions no es varen fer. Per tant, el que s'ha fet ha estat, i això ja està comprovat, s'ha substituït una gran galeria que hi havia d'haver a tota la Gran Via Asima que replegàs les pluvials per una canonada de 1.000, però el que passa és que aquesta canonada de 1.000 que té una succió molt més inferior ni tan sols estava connectada. Aquesta connexió -posa l'informe- no es va realitzar -i posa- per causes que encara fa falta aclarir.

A més a més d'això, segons un informe d'EMAYA de data 4-10-07, que després passaré a comentar amb detall, diu l'informe de l'auditoria que s'han produït tota una sèrie d'actuacions en aquesta Gran Via Asima durant l'execució d'obres que no només no s'han recollit les aigües com tocaria, sinó que han empitjorat la situació de la xarxa de drenatge del polígon, i això ha pogut contribuir a les incidències que es varen esdevenir. Per tant, l'informe ens indica que si la xarxa del polígon, que m'imagín, dic jo, que era deficient perquè sempre provocava inundacions, ens vénen a dir que les obres que es varen fer no només ho varen arreglar, sinó que ho varen empitjorar. Després, en tot cas, faré lectura de l'informe d'EMAYA.

La solució al drenatge s'estudia i s'ha encarregat un avanç de la proposta de solució que han fet els contractistes i algunes d'aquestes solucions que passaré a dir posteriorment ja s'estan efectuant.

Passem a un altre problema. L'altre problema greu de drenatge es troba a l'estació de Son Sardina. Diu l'estudi: A l'estació de Son Sardina s'han produït problemes greus d'inundació en el pas inferior, és a dir el pas que va sota la carretera i sota el tren de Sóller per fer arribar els passatgers cap a l'estació, diu que no està contemplat el drenatge en aquest punt, és a dir, no hi ha drenatge i que, per tant, el projecte constructiu no el contemplava. Jo vull recordar que a Son Sardina no hi ha drenatge i si el projecte constructiu no contemplava drenatge i, evidentment, no se'n va fer, és ben normal que quan caiguin pluges, el metro faci de col·lector. En aquests moments -diu- s'estudia la possible solució, que crec que és una de les que seran més bones de fer, perquè crec que el drenatge serà relativament bo de fer i de dur a terme, la millora de la xarxa de drenatge existent i la protecció dels accessos a aquest pas inferior. En tot cas, després parlarem de les solucions.

Pel que fa al forjat de ventilació del tram de Jacint Verdager, és un problema estructural i greu, i l'informe diu el següent: durant les inspeccions realitzades i després de la comunicació que els serveis de manteniment de Serveis Ferroviaris de Mallorca detectassin problemes de deformació de la catenària, diu que es va detectar una deformació al forjat de la ventilació de l'estació, que això va arribar a unes

dimensions de més de 20 o 24 cm., en el centre, tot i que després els comunicaré que hi ha un altre estudi fet per un professor d'universitat que Serveis Ferroviaris ha demanat expressament per a aquest problema, diu l'informe d'INECO-TIFSA, atesa la importància d'aquest problema es va decidir la participació immediata dels assessors especialistes, es va trobar que la mateixa constructora estava fent una solució que no va agradar gens perquè es va trobar que no solucionaria del tema, i diu que després de reunions mantingudes i els informes emesos, la nova direcció d'obra va decidir no executar la solució que proposava la constructora i es va optar per un apuntament provisional d'urgència de tota la llosa, i per la participació de l'estudi i proposta i solucions a una enginyeria externa de reconegut prestigi.

Molt bé, d'aquest problema, en tot cas, els informaré, perquè Serveis Ferroviaris han demanat, a més a més d'el informe de l'auditoria tècnica, un informe a part a un professor universitari de la Universitat de les Illes Balears, que també ha aplicat un model de la Universitat Politècnica de Catalunya i que indica que aquesta placa s'havia d'apuntalar amb urgència i que tenia un procés de deteriorament important. Després, en tot cas, ja els ho comentaré.

Passem a un altre problema que és la impermeabilització de tota la llosa, és a dir, de tota la cobertura que tenim a l'estació intermodal. A l'estació intermodal i a tota la superfície d'impermeabilització diu que s'han detectat greus problemes de presència d'humitats, de goteres a tota la llosa de coberta de l'estació intermodal de la Plaça d'Espanya, els quals poden afectar la funcionalitat de l'estació i també la durabilitat d'aquesta llosa.

Aquí mateix tornam tenir una diferència entre el projecte constructiu i el projecte que realment es va dur a terme, el que passa és que aquí encara no els puc dur, per escrit, què hi ha hagut i què realment s'ha fet, aquesta diferència amb el projecte constructiu. De totes formes els ho pas a explicar, perquè crec que és un tema important.

El projecte constructiu diu que venia definit per un sistema d'impermeabilització de tal manera que a tota l'estació intermodal i, per tant, tot sota el Parc de ses Estacions, hi ha d'haver dues làmines asfàltiques adherides protegides per geotextil i 5 centímetres de morter armat amb un mallat. Torn repetir: dues làmines asfàltiques adherides, protegides per geotextil i 5 centímetres de morter armat amb un mallat. En principi aquesta solució, si s'hagués aplicat, diu l'auditoria tècnica que pareix una solució adequada; el que passa és que tenen dubtes molt greus que s'hagi aplicat aquesta solució. De fet, em comenten que verbalment la pròpia empresa ha dit un parell de vegades que això no quedarà, per tant, altra manera que fer una prospecció i comprovar-ho -que es farà, els puc assegurar que es farà-, que la modificació que es va fer, és, no es va posar això, sinó que es va posar una sola làmina de PVC, no adherida, és a dir, superposada, no adherida; i a més a més amb una capa damunt, la qual en lloc de ser de morter armat amb mallat, era de 10 centímetres de picadís compactat. És evident que poden pensar vostès que si després es fan treballs de jardineria damunt una capa de 10 centímetres de picadís compactat no fa falta que els digui el que passa.

Això està documentat verbalment per les contractistes, encara no ho tenim per escrit, evidentment ho arribarem a tenir per escrit, com es poden suposar vostès. Esperem que no sigui així, jo voldria que no fos així però em tem que serà així i per comprovar-ho es farà una prospecció.

Després, segueix dient l'informe: s'ha executat, a més a més, un sistema de fonts ornamentals damunt aquesta llosa coberta; per tant, això pot agreujar molt més els problemes de filtracions que es produeixen.

Anem a un altre problema i, bé, no, el que farem ara, mirin, el que farem ara és anar estació per estació i els vaig dient, i el túnel, i els vaig dient totes les deficiències que hi ha, el que passa és que això és tan llarg que podríem estar fins a les onze del vespre. Per tant, el que els suggeresc és que jo els dic algunes de les coses que particularment a mi, llegint això, doncs en principi m'ha resultat sorprenent.

A l'estació intermodal, diu l'informe de l'auditoria que tant a la llosa superior de l'estació, com en el propi túnel, s'hi han detectat nombroses infiltracions d'aigua que es manifesten de manera puntual ben clarament. Les mencionades infiltracions, registrades en els paràmetres del túnel i la deficiència de drenatge provoquen l'acumulació d'aigua entre les vies, com a conseqüència d'aquestes instal·lacions, i inunden els equips ubicats en aquesta zona deixant-los inutilitzables en la majoria de casos.

L'abaixador de Jacint Verdaguer -me'n bot molts-, l'abaixador de Jacint Verdaguer passa exactament el mateix, tota la llosa superior, és a dir, tota la impermeabilització està afectada, té nombroses infiltracions d'aigua que es manifesten de manera ben clara. La llosa intermèdia per a les instal·lacions d'extracció del túnel presenta aquí una deformació de 40 centímetres -per tant un problema estructural greu- i nombroses fissures a la base orientades cap a Son Costa, Son Forteza.

De l'abaixador de Son Costa i Son Forteza, com veuen vostès, tots els abaixadors tenen problemes i n'estic resumint just alguns.

L'obra civil. La llosa superior de l'estació torna tenir nombroses filtracions d'aigua. A més a més falta d'estanquitat en el túnel, i això pot provocar un possible despeniment de material sobre les vies. Les mencionades infiltracions registrades poden provocar a tota la facció de les instal·lacions i de tots els equipaments de tal manera que els poden deixar inutilitzats en la majoria dels casos. Després diu: les múltiples infiltracions registrades afecten el conjunt dels elements de la catenària i de la via reduint la durabilitat dels mateixos.

Bé, jo no em voldria fer molt més llarg, però mirin, podríem anar estació per estació i això que acab de dir és a totes les estacions; és a dir, totes les estacions, absolutament totes, fins i tot la de la Universitat, tenen problemes de filtracions d'aigua a causa que la impermeabilització no és correcta.

Per tant, vaig passant tot això, algunes tenen coses concretes que no tenen altres, per exemple l'estació de la Universitat: l'aigua estancada entre les vies evidencia les deficiències en el sistema de drenatge. Això suposa un risc

perquè les instal·lacions elèctriques queden totalment submergides i això pot suposar una fallada de la maquinària, etcètera. Per tant, tot això són els problemes que hi ha a totes les estacions.

Anem als problemes d'arquitectura. Els problemes d'arquitectura, mirin, per no allargar-me molt, faré una cosa, els diré tots els que tenen en general totes les estacions i després passaré a descriure-ne una qualsevol, la primera d'aquestes, que és la de Via Asima, però el que digui per a Via Asima els puc assegurar que es troben a totes les altres.

Els problemes d'arquitectura són els següents: s'ha pogut inspeccionar inicialment cinc de les estacions. S'observen algunes incidències comunes a totes elles, a causa probablement per criteris de disseny. Aquestes més importants són les següents: falten templets en els accessos, record que els templets són les cobertures, és a dir, les estacions no tenen cap tipus de cobertura, per tant quan plou l'aigua entra, excepte la de Son Fuster. Inexistència en molts casos de desguassos en els accessos, és a dir, els accessos de les escales no tenen desguassos. Falta de registres per accedir a la cambra bufa; els amples no són els admesos, les cambres bufa són de 33 centímetres, per tant aquí no hi pot passar cap persona i no s'hi pot fer cap tipus de manteniment. No existeixen cubetes de recollida d'aigües a les cambres de ventilació. Hi ha mal estat general dels sistemes de drenatge; la recollida de les aigües a les estacions no és l'adequada. L'execució de l'envans es produeix amb guix en lloc de morter de ciment. Hi ha problemes d'impermeabilització a les lloses de les cobertures i faltes de desguassos a les fosses.

No sé si dir-los estació per estació, hi ha moltíssimes coses, crec que podem passar, el que trobin vostès; en tot cas, després, crec que és tard i si m'ho volen demanar, després podem seguir, i així podríem anar seguint fins acabar estació per estació.

Vull fer-los també una lectura, encara que sigui molt ràpida, de l'informe que s'ha demanat a un enginyer de camins, canals i ports de la Universitat de les Illes Balears, qui també ha fet unes consultes i un model per veure això de la llosa, és a dir, aquest problema estructural d'aquesta llosa que és bastant grossa i que és a Jacint Verdaguer i que tenia problemes, diguem, de deteriorament i de poder caure si no s'hagués hagut d'apuntalar. Aquest informe diu el següent, destacant just una sèrie de frases, diu: la llosa objecte d'aquesta estudi preliminar presenta deficiències de disseny i execució que és necessari corregir. Diu: no aconsegueix els nivells de seguretat exigits per la Instrucció de formigó estructural vigent i és totalment necessari procedir al seu reforç. Aquesta llosa fa 33 metres de llarg i 19 o 22 metres d'ampla segons la zona.

Pas de les qüestions tècniques, però diu el següent: la deformació de la llosa resulta evident a simple vista. L'alçada que arriba a desplaçar-se és de 50 centímetres a la zona central i d'uns 10 centímetres a la zona dels pilons. Per tant, la fletxa es calcula en uns 40 centímetres. Després va fent tota una sèrie d'aclariments tècnics i en principi acaba dient: la llosa es col·lapsaria completament si hi hagués una sobrecàrrega característica de 0,8 tones per metre quadrat; per tant, el factor global de seguretat és d'1,16 i aquest nivell de seguretat és molt

inferior al que s'ha exigint per normativa vigent. I acaba i conclou dient: per tant, resulta totalment necessari al reforç de la llosa, ja que el nivell actual de seguretat és insuficient.

Aquest informe va fer que els serveis ferroviaris fessin l'apuntament amb placa de tota aquesta llosa.

I finalment, passant a l'informe d'EMAYA, fa una descripció de com estava el sistema de drenatge abans que es fes això del metro, que no els ho pas a descriure, si volen, és a dir, són una sèrie de conduccions que hi havia, tal vegada es pot arribar fins i tot a admetre que fossin insuficients, perquè és cert que sempre hi havia problemes d'inundació per allà, el que passa és que passen a empitjorar-se. I diu l'informe: les conduccions que ja hi havia del metro a les zones de les estacions, on han estat desplaçades per fer lloc als accessos, diu, els desviaments s'han fet als dos costats de les canonades, allà on hi havia canonades de 600 mil·límetres. Resulta que aquestes canonades, perdó, allà on hi havia canonades de 800 i de 1.000 mil·límetres s'han fet substitucions de canonades de 600. Per tant, no fa falta dir-los a vostès que quan connectam un tub de 800 o de 1.000 amb un de 600 és evident el que passarà.

Això es va fer a dos llocs que no pas a detallar, si ho volen detallar o volen còpies d'això, evidentment no hi ha cap problema a fer-los-en, i això el que va fer és el que diu l'auditoria tècnica, que evidentment, la qüestió del drenatge del polígon va ser totalment, no ja insuficient sinó que va quedar molt empitjorada, i això explicaria tot el gran volum d'aigua que ens entra per les estacions.

Bé, seguidament, si m'ho permeten, els passaré algunes imatges que ens ha ofert, sobretot, bé, les primeres imatges són imatges de les càmeres de seguretat de les inundacions, n'he posat just algunes -no sé si ho veuran vostès; es veu? Anem a veure, la primera d'aquestes, com veuen aquí, això és l'estació del Camí dels Reis, ha de quedar ben clar que totes les estacions estan inundades, com veuen aquí baix tenim tota la inundació de l'andana i es veuen la part d'enmig, entre els dos trens, entre els dos combois, està totalment inundat. Si ho veuen, supòs que es veuen els reflexos de l'aigua.

Podem seguir: aquí tenim una altra estació, la de Via Asima, aquí tenim l'entrada d'aigua per les escales, escales mecàniques, les escales també manuals; poden veure vostès l'aigua que ja inunda tota l'andana i la part inferior de l'escala.

Aquí tenim l'estació de Son Castelló, això més que parlar d'una inundació, jo diria que es parla d'una riada, i veuen vostès que aquí si baixa qualcú, qualque al·lot o qualcú o qualque persona evidentment ja és una qüestió de seguretat. Aquí tenim, com veuen vostès, està inundada la zona d'enmig, però es fixin en una cosa: si veuen els rails per allà on passa el metro, veuen vostès que està a una certa alçada, aquesta alçada quasi arriba a uns 40 centímetres, per tant la inundació que hi ha ara és de pocs centímetres; però si seguim, veuen vostès que la via, el carril ja està totalment inundat, per tant això vol dir que tenim una inundació de més de 40 centímetres per damunt les vies. Veuen vostès la via a l'extrem superior, que es començava a veure, i ara, la següent foto, com veuen, ja està totalment tapada.

Podem seguir, això és l'estació de Son Fuster Vell, això és la part pitjor, aquí sí que hi ha un sistema de seguretat molt fort, aposta vàrem tancar aquest pas inferior. Aquí tenen, el que hi ha és l'extrem superior de l'ascensor, per tant una alçada això de prop de 2 metres, la inundació ja és per tot.

Podem seguir, això torna ser l'estació de Son Fuster, però això és la segona inundació, la del setembre, en lloc de la del mes d'agost.

Aquí, això són imatges d'avui, això és allò que ens diuen que són els tallers de la intermodal. Bé, això més que tallers és una plataforma allà on es pot fer per ventura un canvi d'oli i punt; no són uns tallers, s'hauran de fer uns tallers de metro, evidentment. I com veuen vostès, avui estava totalment inundat. Aquesta aigua ve de totes les filtracions que hi ha hagut avui, tant de l'estació intermodal com de Jacint Verdguer. És evident que avui ha plogut més, això també cal dir-ho.

Podem seguir? Molt bé, aquí ja tenim imatges de la pròpia auditoria, això són imatges preses per l'auditoria i que demostren una miqueta tot el que he anat comunicant, tot i que hem fet una selecció. Això és una cambra que es diu la cambra bufa; és a dir, és la cambra que hi ha entre una paret i l'altra, aquesta cambra ha d'estar ben neta i és una cambra que ha de recollir tots els pluvials amb una canal a la part inferior. La canal no hi és a moltes bandes i a moltes altres està coberta, així com veuen vostès. Aquesta paret ha caigut senzillament perquè en lloc de ser feta amb morter està feta i unida amb guix.

Podem seguir? Això és una altra banda, on la cambra bufa poden veure vostès que hi ha aquí ni existeix, és tota en terra, la veuen devora el sistema de ventilació? Per tant, ha caigut totalment.

Aquí tenim el fons de les reixes de ventilació. Aquí dins, ho poden cercar vostès, hi ha d'haver un desguàs, el que passa és que estan totalment obturats i per tant l'aigua hi queda totalment emmagatzemada.

Això torna ser la cambra bufa, a tot el trajecte del túnel, això passa a moltíssimes parts del túnel; això és la zona on la cambra bufa és ampla, després hi ha una zona on la cambra bufa senzillament és de 33 mil·límetres i ni tan sols s'hi pot entrar. Com veuen vostès tot l'envans és a terra i per tant això és impossible que pugui drenar res.

Aquí tenim les fosses dels ascensors, allà on hi ha el fos dels ascensors, per ventura és normal que estigui brut, el que no és normal és que no hi hagi desguassos, no hi ha desguassos per fer el drenatge, per tant quan cau aigua senzillament s'acumula.

Aquí tenim l'estació intermodal. L'estació intermodal, a la part de dalt, si hi van vostès i giren el cap cap a dalt veuran això; això són goteres, que n'hi ha tantes que se solucionen, que les empreses contractistes per ara el que fan és solucionar-les amb una petita canaleta per desviar el desguàs. Evidentment, ja no hi ha ni llocs per a les canaletes.

Això és l'aspecte que ofereix tant l'estació d'autocars nova, la qual encara no s'ha estrenat, com l'estació intermodal del tren.

Aquí tenim algunes imatges dels problemes de seguretat, per exemple, aquí tenim una escala que ni tan sols té barana, això és una sortida d'emergència.

I aquí, no es veu, però crec que és el lloc on hi ha el desplaçament de 50 centímetres i no sé si ho veuen vostès, però crec que hi ha la deformació de la catenària. Poden veure aquell fil d'allà, allò és la catenària, i veuen aquell fil que està totalment deformat pel desplaçament de tota la placa.

Aquí tenim l'apuntament, també es veu poc, veuen vostès les plaques, això són apuntaments amb plaques, se n'han hagut de posar un total de deu. Aquí una altra secció, aquí en veuen tres, estan posades a una placa que té dos pernys molt grossos que aguanta la placa.

I aquí, la veritat és que no ho veig ni jo amb tan poc llum, és l'apuntament, és l'apuntament però amb més detall, des de dins.

Molt bé, podem seguir, per favor. I ara amb això ja acabam, just vull donar-los una idea de totes les obres que s'han fet fins ara i de les que estan previstes, d'una manera molt ràpida. Jo amb això voldria donar una imatge una miqueta positiva, perquè crec que tot el que els he dit i si llegeixen aquest informe, evidentment no és res, és una qüestió crec que bastant lamentable.

Què s'ha fet fins ara? Doncs mirin, s'han fet obres provisionals que s'han realitzat per tal d'evitar l'entrada de l'aigua, això ha estat el primer. S'han hagut d'instal·lar planxes sobre les reixes de ventilació, perquè és per allà on ens entra més aigua, les quals existeixen a la Gran Via Asima, i s'ha hagut de construir un muret de 40 centímetres d'alçada per evitar que provisionalment ens entri aigua, perquè, tot i que el metro estigui tancat, evidentment, si segueix entrant aigua arribarà un moment que es facin a tot l'aparellatge i a tots els sistemes de seguretat, etcètera, seran irreversibles.

Això, podem seguir, veuen vostès els pous de ventilació, això són els pous de ventilació, per aquests pous de ventilació és per on ens entra aigua, no es poden aixecar per una simple raó i és que els cotxes hi han de passar per damunt. I per tant el que hem fet ara és segellar-los fins que s'adopti una mesura o una solució. La solució que s'apunta per ara és posar uns reixats perimetrals que puguin evitar que l'aigua entri, el que passa és que aquí és on tenim la problemàtica més grossa, perquè clar, per evitar que aquí no hi entri aigua el que s'hauria de fer és agafar aquests pous i passar-los a una altra banda, però això avui en dia ja no és possible. Per tant, es varen segellar perquè senzillament l'aigua no entràs.

Després aquí tenen el muret que s'ha fet davant les estacions, es fixin vostès que les estacions no tenen cap tipus de cobertura, i aquest mur, el qual evidentment no és gens elegant, és senzillament, ara està fet únicament i exclusivament perquè, per exemple com avui, entri aigua, però evidentment no entri la que entrava en la situació que han vist vostès quan baixava, per

exemple, això crec que era a Son Castelló, quan baixava l'aigua per les escales. Per tant, que quedi clar que aquestes actuacions són just per evitar que entri aigua ara mateix.

Podem seguir? La resta d'obres que s'estan fent de manera provisional són: l'apuntament que s'ha fet al costat d'aquesta llosa intermèdia, que s'ha fet a l'estació de Jacint Verdaguer, a l'espera que hi hagi una solució definitiva, s'està estudiant una solució definitiva. Aquest, també, aquí ja ho hem vist, això és l'apuntament, hi ha deu apuntaments d'aquests amb placa.

Després, per altra banda, les obres que es fan en execució són: tenim les canonades de clavegueram que s'estan unint a aquestes que ja dèiem, aquest col·lector que hi ha de 1.000 mil·límetres a Gran Via Asima, el que es fa és unir el col·lector d'EMAYA amb aquest col·lector de 1.000, la qual cosa és el que s'hauria d'haver fet, o això és el que era al projecte constructiu però que no es va fer; hi ha set connexions i ja en tenim quatre de totalment executades i ens en queden tres en execució, això s'està fent ara mateix.

Bé, aquí tenen el que s'està fent, aquí tenim el col·lector, aquí tenim la part d'EMAYA i s'estan fent aquestes connexions; de tal manera que si venguessin unes plugudes fortes, aquests sobreeixidors enviarien l'aigua dels pluvials d'EMAYA cap al col·lector.

Aquí senzillament són les fotografies de les obres que s'estan fent. I després anem un poc a les obres previstes, com que ja tenim tota una sèrie de problemes detectats i sembla que assegurats i confirmats per l'auditoria, el que sí podem començar a fer de manera immediata és l'execució d'aquest col·lector, això que acabàvem de dir; després, l'execució d'un col·lector de pluvials de 1.000 mil·límetres, paral·lel a la carretera de Sóller, això evitaria la inundació a Son Sardina. També l'execució d'un col·lector de pluvials conformat per dos tubs de 600 al carrer Verd de Son Sardina, amb reixes interceptores, i per fer molta via, agafar tota l'estació, tota l'estació no, la plataforma d'accés de Son Sardina i aixecar-la, que això sí serà ja una obra important, però que no quedarà altre remei que fer-la.

Després, a l'estació de Son Castelló, per exemple, i a altres estacions probablement s'haurà de fer el mateix, s'haurà de construir una plataforma davant els accessos a l'estació. S'haurà d'aixecar tant l'escala de vianants com l'escala mecànica, per tant s'haurà d'aixecar, diguem, tot l'abaixador. Després haurà d'haver-hi una millora de la capacitat d'evacuació de la xarxa mitjançant l'ampliació del nombre de col·lectors; haurà d'haver-hi una possible execució de dipòsit de regulació i l'augment del nombre de desguassos. La instal·lació de les reixes a tots els perímetres i a tots els pous de ventilació, etcètera.

Jo no els voldria avorrir molt, però és que això són les obres que se sap ja que s'han de fer i que ja s'estan demanant els permisos i que tot està preparat, les de Son Sardina començaran en dies. Això és una secció del que s'ha d'aixecar. Podem seguir.



I les obres programades a Gran Via Asima i al Camí dels Reis, s'haurà de fer una prolongació del muret que voreja tota l'entrada a les estacions per desviar les aigües; l'execució també de reixes interceptores i la instal·lació de reixes interceptores de manera perimetral a tots els pous de ventilació. Això probablement s'haurà de fer a totes les estacions.

Molt bé, i jo crec que amb això ja tenen una mica d'idea d'aquest informe. De totes formes ara jo crec que es tracta que si tenen preguntes, les contestaré molt encantat.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Procedeix ara la suspensió de la sessió, per un temps màxim de 45 minuts. Sr. Huguet, sí? Ah, gràcies. Llavors, per tal de formular les preguntes o observacions, tot seguit procedirem a la intervenció dels grups parlamentaris de menor a major.

Pel Grup Parlamentari Mixt, té la Sra. Suárez un temps de deu minuts, atès que és l'única del Grup Mixt.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Moltes gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Conseller per la seva explicació, la qual ha estat molt expressiva. La veritat és que jo havia fet un poc de feina d'hemeroteca per saber de què anàvem a parlar, probablement pel fet de ser a Eivissa desconec molts dels aspectes concrets de les estacions on són, però sí que m'havia fet una idea del que passava i del que ha passat. I li he de dir que, després de la seva exposició, estic realment espantada, tal vegada també és desconeixement tècnic i m'haurien de fer qualche aclariment, però realment em sembla que això és un desastre.

El que passa és que jo primer demanaria un poc una raó de fons; és a dir, en vista d'això jo el que em demanaria és per què? És a dir, quina és la raó per la qual han passat totes aquestes coses? Ho dic perquè a mi se m'ocorren, un poc per la informació que tenia i per la que ha donat vostè, que hi haurien dos possibles plantejaments: un plantejament seria que l'empresa que havia de fer les obres o els contractistes no han complert amb la seva funció, amb la qual cosa crec que hi hauria a qui demanar una responsabilitat. I un altre plantejament, una altra possible explicació, serà que hi ha una decisió política que està per damunt de les decisions tècniques o d'execució d'obra. I en aquest sentit jo li demanaria un aclariment sobre declaracions que he llegit a la premsa i que m'han cridat molt l'atenció, de les quals no s'ha parlat aquí, bé, vostè sí que ha fet referència a una d'elles, i que crec que ajudaria a aclarir si parlem d'un plantejament o d'un altre, o dels dos, que tal vegada haurien de ser els dos.

Em refereix a declaracions fetes per EMAYA el 26 de setembre: "*EMAYA ya advirtió a la constructora de los problemas que iba a sufrir el metro*". Una altra declaració dels contractistes que parlen que "*admiten premura en la ejecución*", i una altra referència en relació amb la reducció de les canonades en què es parla d'un canvi del projecte, prèviament hi havia un projecte, i després es canvia el projecte,

i justament aquests canvis el que fan és modificar el projecte en el sentit de no permetre solucions que donarien sortida a les aigües, i es parla del tema de les cobertes a les estacions, etcètera.

Clar, a la vista d'aquestes declaracions, la sensació que dóna, i diria que amb la distància, és que hi havia un interès, que aquí jo parlaria d'un interès polític, perquè aquesta obra anàs ràpid i aquesta obra es fes d'una manera ràpida i es pogués presentar com a una gran obra feta en un termini relativament curt. Clar, si això és així, si parlem d'una urgència en l'execució d'aquestes obres, a mi el tema em sembla molt greu.

I faria referència a la responsable, que la tenim aquí, de la Conselleria de Mobilitat, la qual sempre que s'ha parlat d'aquest tema, diríem que ha excusat la seva responsabilitat, amb la qual cosa crec que hi ha una contradicció evident. Per tant, jo li demanaria quina és la seva opinió, si estam parlant d'un plantejament tècnic i per tant hem de demanar responsabilitats als contractistes, o parlem d'una decisió política que condiciona l'actuació tècnica.

I després li faria dues preguntes, bé, una observació i una pregunta. Efectivament, el metro ara mateix és una obra important per a Palma, és un sistema de transport que el poc temps que va estar en funcionament va donar un bon resultat, i sembla que la població havia acceptat i considerava que era un bon mitjà de transport; per tant, de quant temps podríem estar parlant perquè aquesta infraestructura pugui estar en marxa una altra vegada.

I en aquest sentit sí que vull fer referència a una acció que a mi em sembla bona per part de la seva conselleria i és haver substituït el funcionament de la línia de metro per línies d'autobús; almenys s'ha mantingut aquest transport col·lectiu per a la població.

I finalment li demanaria la màxima claredat possible en el sentit de veure què tenim davant: de quant de temps estem parlant, quina és la transcendència de les actuacions -vostè ha parlat de problemes estructurals- i, jo crec que és el més important, de qui és la responsabilitat d'aquests defectes.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Ara, pel Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds intervé el Sr. Llauger per un temps de 10 minuts.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. Seré molt breu perquè crec que l'explicació ha estat completa, exhaustiva, i per a nosaltres plenament satisfactòria. En qualsevol cas donam les gràcies al conseller per les explicacions perquè crec que les explicacions eren necessàries, explicacions als membres de la comissió i jo crec que també són explicacions davant la societat, en la mesura que nosaltres en som representants i en la mesura també que aquí hi ha mitjans de comunicació, i jo crec que és la

ciutadania la que mereix i havia de rebre aquestes explicacions, i a través d'aquesta compareixença les rep.

Jo crec que la compareixença del conseller d'avui ha deixat constància d'una cosa que ja sabíem, que vàrem sospitar des del primer moment però que a mesura que han sortit informacions i que s'han anat produint coses s'ha anat confirmant, i és que això, per resumir-ho d'alguna manera, si haguéssim de resumir-ho d'alguna manera, que aquesta obra del metro és una obra mal feta; és allò que se n'ha dit un nyap, un bunyol, el que sigui; aquesta és una obra mal feta perquè es va fer amb precipitació, amb manca de controls, amb presses, coses que s'hauran d'aclarir, i tal com ha dit la representant anterior nosaltres també voldríem saber quines són les responsabilitats. Nosaltres estam segurs que hi ha responsabilitat de les empreses però també estam segurs que hi ha responsabilitats de l'equip polític que va contractar aquestes empreses i que havia de supervisar aquestes obres.

A mi m'interessaria destacar dues cosetes més, només. Una és que jo crec que de l'exposició ens ha quedat clar que en l'actuació de la conselleria no hi ha hagut cap intencionalitat política, en el sentit que a vegades s'ha dit que es tancava el metro interessadament perquè es volia desprestigiar el metro, perquè es volia desprestigiar la feina de l'equip anterior. Jo crec que qualsevol que hagi vist aquestes imatges sap que era l'única sortida raonable tancar el metro, i jo crec que fins i tot qui digui qualsevol altra cosa està amagant el fet que qualsevol altra persona en la pell del conseller de Mobilitat, veient aquestes imatges, hagués pres exactament aquesta decisió, que era l'única raonable, que era la de tancar el metro.

I jo voldria dir que el metro nosaltres, nosaltres en aquest sentit com a ciutadans i com a grup polític que també representam ciutadans, de fet el volem en marxa; nosaltres no el volem aturat perquè desprestigiï la conselleria anterior, sinó que nosaltres el volem en marxa, al marge dels dubtes que poguéssim tenir en el seu moment sobre la prioritat d'aquesta obra, o de si era l'obra que tocava per planificació del transport; aquest metro el volem en marxa, perquè jo també he anat a Son Castelló amb aquest metro, jo també he anat a la Universitat amb aquest metro, i aquest metro òbviament fa un servei. Si aquest metro està construït el volem en marxa i el volem en marxa el més ràpidament possible, però òbviament amb totes les garanties. I una altra cosa vull dir: nosaltres, com equip, especialment el BLOC, com equip que té especial sintonia política amb l'equip d'aquesta conselleria, el que nosaltres voldríem és aquesta conselleria dedicada a fer projectes nous de tren, a fer projectes nous de transport públic, a fer projectes nous que tinguin a veure amb l'ordenació del territori, no arreglant l'herència aquesta desastrosa que ens ha deixat l'equip anterior. Per tant el que nosaltres voldríem és que aquest equip, que també ho està fent, ho sabem, però el que nosaltres voldríem és que concentràs les seves energies i els seus esforços a fer noves línies de tren, noves línies de tramvia.

Per tant simplement donar les gràcies. Coratge, donar coratge, hi ha molta feina a fer, el volem aviat, el volem amb garanties i el volem amb seguretat.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Llauger. I ara pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Dalmau per un temps de deu minuts.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, també, com els portaveus que m'han precedit, li don les gràcies en nom del Grup Parlamentari Socialista per la seva assistència a la comissió i per la seva explicació de la situació del metro de Palma.

La veritat és que després de prestar atenció a la seva intervenció m'ha escarrufat pensar com l'anterior govern va poder actuar amb tanta irresponsabilitat, amb tanta imprevisió i amb tanta precipitació, i crec que a l'hora de fer una infraestructura tan important i tan costosa com és el metro s'ha d'actuar de manera totalment contrària: amb responsabilitat, amb coordinació i amb bona gestió.

Aquesta irresponsabilitat va tornar a surar quan el mateix partit, ara a l'oposició, reclamava l'obertura immediata d'aquest metro quan s'havien produït el mateix dia, 22 de setembre, unes inundacions, pressionant el Govern perquè les classes de la Universitat començaven la setmana següent i, per tant, s'havia d'obrir el metro fort i no et moguis, i evidentment sort que no va ser així perquè hagués estat posar en perill i en risc les vides dels usuaris de la línia de metro.

Coincidim amb vostè amb el fet que fins que les garanties de seguretat i de servei digne no siguin les adequades el Govern no pot posar en funcionament aquesta infraestructura, que és tan important per als usuaris que l'empren. Ha parlat de deficiències estructurals, de modificacions de projectes, de sistemes de drenatge que no funcionen, de paviments insegurs i apuntalats i, en conclusió, hem parlat i estam parlant, com m'han precedit els meus altres companys de partits, d'un projecte que és realment un nyap. I cal recordar que aquest projecte va costar als usuaris i a tots els ciutadans de Palma, els ciutadans de les Illes Balears, bastants de doblers, i era un dels estrells, un projecte estrella de l'anterior govern, que ha acabat més aviat estrellat.

Des del grup parlamentari ens preocupa que els principals afectats siguin els ciutadans, perquè són els que estan sotmesos a tot aquest veritable problema. Ens preocupa que a l'hora d'adoptar solucions s'hagi de fer de manera contundent per tal que els usuaris puguin emprar el més aviat possible aquest mitjà de transport amb criteris de seguretat, amb una seguretat que no hi ha cap dubte que ha de tenir, i no per altre motiu que no sigui, com hem sentit crítiques també, per motius polítics. No és un tancament per motius polítics, és obvi, i ho hem pogut veure a les imatges, que està ben clar quins són els motius del perquè el tancament del metro.

Però el que ens du avui en aquesta comissió i el que ens preocupa és conèixer si realment hi va haver una mancança de planificació en el projecte, si hi va haver, com ha dit la Sra. Suárez, canvis en aquests projectes, i sobretot saber si realment les constructores varen estar sotmeses a pressió per part de

l'anterior govern per tal d'accelerar la infraestructura del metro posant en perill, com hem dit abans, la seguretat dels usuaris.

És a dir, això ens preocupa i ens preocupa també, com deia abans també el Sr. Llauger, en quins terminis podem donar per sentenciades i per acabades les obres de reforma i, per tant, perquè aquest metro de Palma estigui en funcionament el més aviat millor, que és això el que ens interessa i entre tots els partits hem d'intentar lluitar perquè sigui així i posar-lo el més aviat millor.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Dalmau. I ara, per un temps de 10 minuts, té la paraula la Sra. Cabrer pel Partit Popular.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Quant de cinisme, quantes mentides i quants d'acudits hem hagut de sentir avui!, i ho dic sincerament i crec que ho demostraré amb la meua intervenció. Ens esperàvem molt més, Sr. Conseller. La veritat és que tanta auditoria, tanta auditoria, ens esperàvem més que no el que sempre s'ha dit des de dia 21 d'agost. Ara fa una auditoria de part, i després explicaré per què és de part, ho magnífica, però estam parlant del mateix de dia 21 d'agost.

Sr. Conseller, jo crec que arriba avui en el millor dia, el millor dia de la seva compareixença, que és un dia de pluges torrencials, d'inundacions, de torrents desbordats i de desgràcies fins i tot personals, que lament profundament, i el que esperàvem sentir avui, Sr. Conseller, és que ja estaven executades les mesures per intentar preveure, perquè evidentment mai no es pot preveure tot, però pensàvem que ja estarien executades les mesures per preveure i que evidentment passen a molts de metres a Espanya i que mai no s'han hagut de tancar. Ja dic, esperàvem que ens diria que és el que ja s'havia executat perquè vostè tenia totes les mesures a realitzar i les amagava, va ser el Partit Popular que les va haver de treure, les tenia damunt la taula des de dia 23 d'agost, i amb indignació, li ho dic sincerament, assistim a una inoperància i a una manca d'actuacions francament temerària.

D'ençà que vostè governa, Sr. Conseller, anam cada vegada pitjor, el transport públic va cada vegada pitjor. Jo li deman que ens ha de passar perquè en lloc de criticar i de criticar, que es nota que s'ho passa bomba, es posi mans a l'obra i arregli coses que ja haurien estat executades si nosaltres haguéssim governat. No ens responsabilitzi a nosaltres, Sr. Conseller, de que vostè no fa, del que vostè no ha fet des de dia 21 d'agost i que nosaltres sí haguéssim fet i dia 22 de setembre no hagués passat absolutament res.

Jo ho dic perquè dos mesos..., ens diu ara el que deien els informes de fa dos mesos, i diu coses que s'han de fer, que ni tan sols no han començat a fer, que deien fa dos mesos. Diu exactament les mateixes mesures del dia 23 d'agost, que era el que ja deien i que vostè ni tan sols no ha iniciat, per exemple, a Son Sardina o a Son Castelló, unes obres senzilles que s'executen en una setmana que encara estan, de tots els

sobreeixidors que s'han d'executar, dels vuit només n'hi ha quatre d'executats. Per cert, digui també que els modificats, els famosos modificats, estan fets pels tècnics i estan supervisats pel Col·legi d'Enginyers; per tant redactats i fets pels tècnics i després supervisats pel Col·legi d'Enginyers. Per tant s'hauria de contrastar aquesta auditoria de part que vostè fa.

No ens diu que entre la primera i la segona inundació, efectivament ha dit que no s'havia fet res, ho ha deixat ben clar, que es va començar a actuar a partir de dia 22 de setembre; no ha dit que les bombes no funcionaven, que hi havia falta de manteniment; això no ho ha dit, i jo crec que és important que ho digués; no ens ha dit tampoc que en el pou de ventilació precisament ha cedit el forjat perquè no varen funcionar les bombes, que diuen aquests informes que és per falta de manteniment; i, en definitiva, evidentment que ens digui que EMAYA ha empitjorat en el polígon jo crec que fa rialles, una xarxa que sempre ha duit també totes les fecals, que ens digui que és pitjor, jo crec que qualsevol es posaria a riure quan ha quedat també evident que tot era un problema de pluvials i que evidentment tampoc no ens ha aportat que EMAYA avisàs en el seu moment perquè no va ser així, i evidentment mai EMAYA no ho ha pogut demostrar. Simplement ho diuen perquè novament es volen llevar ara les puces de sobre. I tampoc no diu que en dos mesos, quan ha començat a actuar, estam parlant que actua una colla de dos obrers que realment és patètic, Sr. Conseller, és patètic que tengui una colla de dos obrers en el polígon i res més, i a Son Sardina res, i a Jacint Verdaguer res, absolutament res ni cap actuació.

Jo crec que durant aquest temps hi ha hagut caps de fibló, hi ha hagut tempestes que s'anunciaven cada setmana, cada setmana s'estaven anunciant. S'han inundat hospitals, poliesportius, locals, habitatges, aparcaments, edificis oficials, passos de cotxes, carrers, on fins i tot ha quedat gens atrapada als cotxes, s'han tancat escoles, carreteres, s'ha desbordat avui Sa Riera, i vostè continua donant tota, absolutament tota, la culpa al metro. Jo li he de dir que la primera inundació que hi va haver el dia 21 d'agost hauria d'haver estat suficient per actuar, sobretot si vostè tenia les solucions damunt la taula i que no ha executat, com hem pogut observar tots els diputats, al·lucinats que no s'hagi fet cap tipus d'actuació.

En canvi comença a magnificar i a continuar dient que hi ha unes goteres a la intermodal; clar que s'han d'arreglar unes goteres a la intermodal, però unes goteres a la intermodal tenen, Sr. Conseller, la importància que tenen. O també amaga que vostè va permetre que les bombes no funcionassin per falta de manteniment. Aquest va ser el motiu pel qual dia 21 d'agost va cedir el forjat de Jacint Verdaguer, per la càrrega d'aigua que es va acumular i perquè les bombes en aquell moment no varen funcionar, i això ho diuen els informes, no només els que vostè va qualificar en el seu moment d'informe de part, sinó un intern que vostè va fer fer dia 21 d'agost, que em va fer arribar després de queixar-me a la Mesa del Parlament, perquè si no, no ens enviava la documentació, i després que la Mesa del Parlament l'hi reclamàs he pogut tenir aquest informe.

Li he de dir que..., qui duia tot el manteniment de Serveis Ferroviaris de Mallorca? Doncs el cap d'explotació que vostè va cessar fulminantment dia 31 de juliol sense cap motiu. I qui tenim ara de nou cap d'explotació?, ningú, i això m'ho ha

contestat per pregunta parlamentària, no hi ha cap d'exploració de les estacions i dels serveis a Serveis Ferroviaris de Mallorca perquè vostè el va cessar irresponsablement dia 31 de juliol sense cap tipus de motiu aparent. En canvi sí tenim duplicació de càrrecs per tot a la seva conselleria: dos gerents a SFM, dos gerents al consorci, ara fins i tot una coordinadora, la Sra. Vadell, que abans era diputada i l'han posada de coordinadora però, això sí, cap d'ells no té cap tipus de titulació ni en enginyeria ni en tècnic d'obra pública. Per tant duplicació per, evidentment, magnificar, fer fotos i fer tot aquest xou.

Totes les solucions que es proposen i que es van proposant per les empreses constructores o estan aturades o no s'executen, i això que cada setmana s'estan anunciant més tempestes. En lloc de reforçar amb un reixat per a l'aigua la superfície de Jacint Verdguer, que jo crec que seria una cosa facilíssima d'executar, en una setmana, idè què fa?, deixa que facin uns forats al forjat i per això ha caigut l'aigua que ha arribat a la intermodal. No ha caigut de les gotes de la intermodal, digui la veritat; no hi ha hagut gotes a la intermodal perquè avui hi hagués aigua a la intermodal. Vostè sap que és mentida i vostè ho sap perfectament. Vostè va permetre que es facin uns forats al forjat de ventilació de Jacint Verdguer, en lloc de fer un reixat a la superfície perquè no es carregàs d'aigua si hi hagués inundacions com avui, i aquesta aigua ha arribat fins a l'estació intermodal. Li he de recordar que Jacint Verdguer du un any, més d'un any oberta. Jacint Verdguer es va obrir el setembre de l'any 2006 perquè va ser la primera fase on ja va poder arribar el tren i ja no de forma provisional, com estava arribant. Per tant estam parlant de més d'un any que a nosaltres no ens ha passat res mai a Jacint Verdguer. Curiosament comencen a passar les coses a Jacint Verdguer després de més d'un any amb vostès, Sr. Conseller.

Tampoc no hi ha aquesta voluntat d'arreglar res en el polígon, i ja ho hem dit: dels vuit sobreeixidors, que són unes obres molt senzilles d'executar, però evidentment si posa una quadrilla de dos obrers idè s'executen amb aquesta lentitud que en un mes encara queden la meitat per executar. Vostè sap que no hi ha aquesta voluntat, i no hi ha aquesta voluntat per motius estrictament polítics, per anar en contra del Partit Popular, que és l'únic que li interessa, i el que menys li interessa és el transport públic i el que menys li interessa són els ciutadans de les Illes Balears. Per això, Sr. Conseller, nosaltres estam ja bastant cansats d'aquesta actitud i de la seva actitud, li ho dic sincerament.

Miri, avui i sobretot avui a Mallorca ja tothom sap que no plouen quatre gotes, que era el que vostè deia, que plouien quatre gotes. Avui ja s'ha evidenciat que no plouen quatre gotes, com es va evidenciar dia 4 d'octubre, que allò important no eren els litres que queien sinó la intensitat, en el període de temps que queien; tot això, evidentment, com que vostès criden el mal temps, idè està passant i s'estan posant en evidència moltes de les coses que evidentment vostè estava falsejant, com que plouien quatre gotes. I el que vostè deia especialment d'aquesta xarxa d'EMAYA, que no està calculada per absorbir aquestes pluges, Sr. Conseller, com ha quedat demostrat, no només en el polígon, per desgràcia, sinó a molts altres indrets a Palma. Per tant mala sort que hi hagi aquestes pluges però ja tothom sap que no plouen quatre gotes. Per tant no culpi el

metro, sinó que ha quedat ben demostrat que és un problema de pluvials.

I evidentment, quan parlem d'unes obres que estan en període de garantia era molt fàcil, a més, executar totes aquestes solucions amb totes les empreses constructores que estan fent feina damunt la línia i que vostè no els deixa, a moltes d'elles, posar en execució.

Vostè ja ha fet tota la demagògia que ha volgut als programes de televisió; s'han fet fins i tot programes com "*Las obras faraónicas de Matas*"; s'ho han passat molt bé, ho hem pogut observar tots els ciutadans, com s'ho passen de bé a tots aquests programes mediatitzats. No varen fer el mateix quan va descarrilar un tren a Petra; no plovia, va descarrilar i no havia caigut cap gota, ni quatre, no, cap gota; va descarrilar, varen caure tots els talussos de Petra i hi va haver ferits, i en aquell moment evidentment no els va fer cap (...) ni donar cap importància, tot al contrari, i nosaltres a diferència, Sr. Conseller, vàrem començar a actuar de dia i de vespre per tornar a posar en marxa el tren, tot el contrari del que vostès estan fent en aquest moment.

Jo crec que en el fons el que vostè vol és arribar a tancar-ho tot: el metro, el soterrament i l'estació intermodal, i aplicar realment el seu model de transport. El model de transport del BLOC hem de recordar que estaven en contra de l'estació intermodal i del soterrament perquè deien que s'havia de fer l'estació fora de Palma, als afores, i que la gent havia d'anar amb autobusos per agafar el tren; per això es varen oposar des d'un principi a l'estació intermodal i al soterrament. Evidentment era un model totalment il·lògic i a més un model totalment provincià i això ha quedat evidenciat ara, que la gent evidentment està encantadíssima amb una estació intermodal que mai no s'haguessin pogut imaginar tenir a la ciutat de Palma.

Vostè ens ve aquí amb auditories i ens agradaria concretar moltes coses d'aquestes auditories, li ho asseguro, perquè la transparència no és el seu fort, evidentment. Això ho tendran abans els mitjans de comunicacions que els grups de l'oposició i hauré de reclamar auxili a la Mesa del Parlament perquè ens arribi la documentació. No diu que l'empresa auditora -també ho hauria de dir- és propietat en un cent per cent del Ministeri de Foment; per tant jo crec que és una empresa pública, amb càrrecs polítics, i per tant això sí que és una auditoria de part. Ens hagués agradat saber, si el ministre fos Cascos, si vostè hagués encarregat aquesta auditoria sabent que el ministeri estava en mans del Partit Popular. Evidentment no ho hagués fet, és per tant una auditoria totalment de part, amb càrrecs polítics, amb instruccions polítiques, propietat del Ministeri de Foment, que no és un ministeri que precisament estimi el Govern de les Illes Balears. Ens agradaria saber quin procediment de selecció s'ha seguit per escollir aquesta empresa pública i és bastant..., perquè per a nosaltres resulta bastant curiós que hi hagi aquesta selecció i no d'una empresa independent. Per ventura és que el conseller tenia por del que li hagués dit una empresa independent.

Miri, demani la reparació de totes les deficiències que vulgui a totes les empreses constructores o a totes les empreses consultores; això és la seva obligació, i només faltaria perquè

les obres estan en període de garantia, però no digui el que no és. *Tirar el metro* -són expressions que vostè ha utilitzat als mitjans de comunicació- o dir que aixecarà tot el parc de les estacions vostè sap que són autèntiques barbaritats i autèntiques alarmes a la població i, en definitiva, per atacar el Partit Popular.

Vostè sap que aquí hi han intervingut empreses constructores de primer ordre, tant espanyoles com de les Illes Balears, moltíssimes; totes amb tècnics de primer ordre, totes amb tècnics de primer ordre perquè així ho mereixia aquesta infraestructura. Varen ser unes obres molt complicades, respectant horaris dels veïnats a la zona de Jacint Verdaguer i de la plaça d'Espanya, o, al contrari, a Son Castelló fent feina dia i vespre perquè ho varen demanar tots els empresaris del polígon. Varen ser unes obres complicades perquè es varen haver de compatibilitzar amb el transport ferroviari fins a Jacint Verdaguer, que no era gens fàcil, i a més en plena psicosis del Carmel de Barcelona, analitzant nosaltres totes les vibracions que es produïen a un barri com...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Cabrer, vagi acabant, per favor.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Sí, ja acab, Sr. President. ...com les vibracions que hi havia a Jacint Verdaguer, on es va garantir sempre la màxima seguretat, on de fet mai no va passar res, ni tan sols no hi va haver cap accident laboral, ni gros ni petit. Per tant nosaltres varem tenir tota la responsabilitat que aquestes obres s'executassin amb la seva complicació d'uniques obres de tanta envergadura, i per tant jo crec que de presses res, perquè això ho evidència, precisament haver respectat totes aquestes situacions.

En resum, Sr. Conseller, al final han quedat de manifest els problemes; al polígon de Son Castelló uns problemes de drenatge de la xarxa d'EMAYA i de pluvials; a Jacint Verdaguer la causa que hagi cedit ja ha quedat manifestada, però de perillós no en té res perquè està circulant el tren per aquest túnel sense cap problema; i les goteres de l'estació intermodal que tenen la importància que tenen. Són projectes supervisats pel Col·legi d'Enginyers de Camins i jo li demanaria si vostè no era conscient que era molt més fàcil haver actuat el primer dia. Jo crec que s'hauria vostè estalviat la vergonya pública que continuem a hores d'ara exactament igual que com dia 21 d'agost. Per ventura vostè no es podia imaginar que hi hagués tantes tempestes a Balears en aquests dos mesos, que estan evidenciant cada dia la seva inactivitat. Volia tant exagerar-ho tot i justificar aquesta inactivitat...

EL SR. PRESIDENT:

Sra. Cabrer, per favor..., per favor acabi.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Ja acab, ja acab, Sr. President. ...que només es dedica a cercar errors i errors, i fins i tot ja errors d'una importància, ja li dic, relativa. Però jo crec que aquesta actitud cada pic es posa

més en evidència; l'únic que li vull dir és que no ens culpi a nosaltres, Sr. Conseller, del seu fracàs o de la seva inactivitat, només faltaria. Segueixi en la seva línia, lenta, perquè jo crec que nosaltres ja fa molt de temps que varem posar en evidència quin era el seu joc polític, i cada dia que passa s'evidencia més.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. L'Hble. Conseller de Mobilitat i Ordenació pot contestar globalment totes les preguntes o observacions formulades o contestar individualment durant el temps que consideri oportú.

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

Moltes gràcies, Sr. President. Contestant una miqueta tot el que m'han plantejat, Sra. Suárez a mi no m'estranya que vostè estigui espantada, jo també hi estic, senzillament, i ho dic amb tota humilitat i amb tota senzillesa. Vostè es demana el perquè de tot això; jo també, jo també, és a dir, miri, la veritat és que tenim un metro que just puc qualificar que és un autèntic desastre, i que no tenim un problema a un sol lloc, tenim un problema, com ha vist vostè, per tot. No som jo que ho dic, ho diu una auditoria; jo ho deia, senzillament una auditoria ho confirma, i he de reconèixer que no solament m'ho confirma, sinó que m'amplia moltes preocupacions que tenia jo abans i ara les m'amplia, perquè no just hi ha tota una sèrie de deficiències que havíem establert, sinó que aquesta auditoria em planteja deficiències estructurals, de disseny, d'arquitectura, d'explotació, etc., etc., com he anat dient i com posa de manifest aquest estudi.

Les declaracions fetes per EMAYA..., aquí hi ha un informe; jo no som qui per plantejar si EMAYA té raó o no. El que és cert és que aquí hi ha hagut unes connexions que són totalment absurdes, no les puc entendre, m'imagín que tot és qüestió de rapidesa, d'improvisació, d'urgència, de precipitació... Jo això és el que vaig dir, és l'únic que he dit des que he començat, des que m'ha tocat gestionar aquesta herència tan formosa que m'ha tocat com a conselleria i, mirin, el que estam fent és fer l'auditoria i l'auditoria ens dirà quines solucions s'han de fer. Ja ens n'han dit algunes, aquestes solucions s'estan fent, algunes d'elles s'estan fent, el que passa és que haurem d'esperar a la segona fase per saber exactament si aquestes que feim ara són suficients o no, perquè em tem que no. El que passa és que probablement algunes de les solucions que ens indiquin posteriorment es puguin anar fent i el metro ja pugui estar en marxa. Això ho desconec, fins que ens ho diguin els tècnics ho desconec.

Temps per poder-lo obrir; doncs no ho sé, no ho sé perquè fins que no m'ho diguin els serveis tècnics no ho sé. Que no serà un any, com quasi va ser quan es va tombar un..., per cert, el vessament de Petra? No seran mesos, no seran sis mesos, no seran...; probablement no. El que passa és que jo no puc saber si em tornaran a posar damunt un paper un altre problema que no m'esperava, com va ser el tema de Jacint Verdaguer, per exemple, i per tant haurem d'esperar. Miri, aquí s'han de fer les coses, i jo crec que vostè comparteix això totalment, s'han de

fer les coses bé i sobretot donar seguretat al ciutadà i dignitat a l'ús del metro, i ara així mateix, com poden haver vist vostès, això no és així.

El Sr. Llauger em deia que l'obra està mal feta. Sí està mal feta, jo diria que està molt mal fet, la meua opinió és que està molt mal fet. Vegem quines seran les causes, quins seran els responsables i amb quin grau ho podrem corregir. Sempre he dit i cada vegada estic més convençut d'això, que serà difícil arreglar-ho tot perquè hi ha coses que no es poden moure, hi ha coses que es poden pal·liar, però que no es poden arreglar del tot. Però bé, el que sí farem evidentment perquè en cas contrari no es pot obrir el metro, és impedir que hi vagi aquesta quantitat d'aigua tan grossa, ho han vist vostès a una foto, tenen vídeos i tenen tot el material que vostès vulguin, podria fer molt de mal a les persones que estiguessin com a passatgers.

Jo li diria que no es preocupi vostè, no estam centrats en el metro únicament, sinó que també s'estan duent a terme tots els altres projectes i totes les altres intencions que vàrem exposar la setmana passada en aquesta conselleria per potenciar el transport públic. Ho estam fent, evidentment ens agradaria no tenir tants de recursos humans i tècnics destinats a aquesta herència, ens agradaria tenir-los destinats a altres bandes, però bé, això li puc assegurar que no està aturat en absolut.

El Sr. Dalmau em deia que si es posés el metro en marxa, o s'hagués posat en marxa hagués estat una irresponsabilitat. Li he de dir que sí, hagués estat una irresponsabilitat molt greu. Jo entenc que els ciutadans volen el metro en marxa, el metro és un mitjà de transport molt bo i els passatgers que l'han utilitzat en tenen una opinió molt bona. El que passa és que nosaltres des de la responsabilitat que ens pertoca, a mi i al gerent dels Serveis Ferroviaris, no podem obrir un servei, sé que vostès comprenen això, sense que els serveis tècnics, sense que una auditoria de les més prestigioses d'aquest estat ens diguin que ho podem fer, amb unes garanties clares i això és molt important. Em mantendré amb això d'una manera molt ferma. Fins que tenguem garanties que aquestes coses no succeeixen, almanco amb aquest grau, no podem obrir el metro. Crec que el temps em dóna la raó perquè després de cada inundació, n'hi ha hagut una fins i tot més forta de vegades i a segons quines estacions i hagués passat una autèntica desgràcia si no s'hagués aturat.

Per tant, posar el metro en marxa seria una irresponsabilitat que aquest conseller, aquesta conselleria i Serveis Ferroviaris no faran. Jo li puc assegurar que esbrinarem les responsabilitats, esbrinarem qui, com i per què es va fer malament tot, perquè és evident que tot es va fer malament. Jo crec que això ja és inqüestionable. Si algú ho vol qüestionar, miri jo ja no perdre molt de temps amb això, vostès tenen les dades. Quan s'acabi l'auditoria evidentment tendrem molta més informació. Però jo crec que amb el que he dit avui i amb les dades que ja tenim a les mans és inqüestionable està molt mal fet.

Sra. Cabrer, jo no sé què dir-li, de veres, li ho reconec. Vostè és d'un surrealisme... Miri, em diu que jo he dit mentides, m'ha dit inoperant, m'ha dit que ocult la informació. Crec que també m'ha demanat la dimissió per cert. M'ha dit que això és patètic, amb això sí que estam d'acord, patètic ho

és i molt, molt. M'ha dit que faig xous. Avui he sentit per la ràdio i era vostè, em diu que deixi de dir dolls i ara em diu que crit el mal temps. Sra. Cabrer, jo no en tenc la culpa que ploqui, tampoc tenc la culpa del canvi climàtic, jo no sé si vostè em vol donar fins i tot la culpa del canvi climàtic, no ho sé. Què vol que li digui? Just li diré una cosa, vostè crec que té l'estratègia de voler dir als ciutadans que aquest metro tenia unes certes deficiències, vostè diu que hi ha goteres, que tenen la importància que tenen, que tenim un problema d'aigua perquè vàrem fer uns forats no sé on, els forats són el problema de l'aigua que tenim, em podria dir on són i els taparem. Tot un seguit de coses, molt bé, perfecte.

Miri jo li diré una cosa, aquest metro, el soterrament i el metro de la Universitat, tot plegat havia de costar 235 milions d'euros als ciutadans de les Illes Balears, al final n'ha costat 312. És a dir, tot junt ha costat als ciutadans de les Illes Balears 312 milions d'euros. Amb aquesta quantitat podem fer el tren fins a Artà, fins a Alcúdia, moltes coses i això és el que ens ha costat. I resulta que ens ha costat 312 milions d'euros a tots els ciutadans i ara vostè surt aquí i vol centrar tota la seva explicació i preguntes en què hem fet durant un mes. Miri durant un mes hem fet això, vostè vol fer creure als ciutadans que no hem fet res, molt bé, no hem fet res, el que vostè vulgui. Miri, la capacitat d'indignació que tenen els ciutadans jo crec que es pot vessar, a qualque moment pot vessar.

Jo just sé que vostè ha gastat 312 milions d'euros en un projecte que està fet un colador per totes bandes i no ho dic jo, ho diu una auditoria i no només ho diu una auditoria, també ho diu un informe de la Universitat, etcètera. Vostè el que ha de fer, enlloc de dir què feim, si desprestigiam el metro, si deim mentides, si som inoperants, si crid els núvols i la neu, vostè el que ha de fer és donar una explicació. Vostè i el seu gerent... Clar, jo he de donar una explicació del que ha passat, no és veritat? Miri, vostè, el seu gerent, o el seu director general, per favor! Donin una explicació als ciutadans de com es va poder fer el metro d'aquesta manera. Això crec que és ben necessari, és tan necessari que els ciutadans li arribaran a reclamar. Jo no ho puc contestar a això, Sra. Cabrer, jo he d'esperar l'auditoria. Jo l'únic que puc fer és informar els ciutadans i els ciutadans i aquests han de saber que això els ha costat 312 milions d'euros. I els ciutadans han de saber coses tan estranyes, com per exemple que totes les obres, excepte l'estació d'autocars, estan recepcionades, escolti bé, Sra. Cabrer, un dia abans..., vostè no ho sap!

Resulta que totes les obres estan recepcionades un dia abans que el Sr. Antich prenguéssin possessió i totes amb la mateixa data. És molt curiós això i vostè no ho sap. Idè si vostè no ho sap, no li quedarà altra remei, Sra. Cabrer, de dir als ciutadans qui ho sap, mentre va passar això, vostè n'era la responsable. Si vostè no sap això, digui qui és el responsable que es recepcionessin totes aquestes obres d'aquesta manera i que han provocat tot això que han vist vostès. Això ho han d'explicar als ciutadans, Sra. Cabrer. Ja els podrà dir als ciutadans si jo crit el mal temps o no. Vostès necessiten explicar això, en cas contrari, la capacitat que tenen els ciutadans d'indignació es vessarà, la meua ja s'està vessant. Però em control perquè és impossible, surrealista que després de veure tot això, després de tenir una informació com la que li acab de dir, vostè em vingui a dir si hem forat a no sé on i m'entra l'aigua per allà, per favor

Sra. Cabrer! Expliqui als ciutadans per què han gastat 312 milions d'euros d'aquesta manera. Si vostè no ho fa, la responsable serà vostè.

Jo no he acusat a ningú en cap moment de qui és el responsable, esperaré fer-ho quan m'ho diguin els serveis jurídics. Mentre, crec que és ben necessari que qualcú ens digui per què s'han recepcionat totes aquestes obres, per què estan recepcionades? I per què estan recepcionades un dia abans de la presa de possessió del Sr. Antich? Expliqui als ciutadans per què quan vàrem fer el canvi de cartera vostè no em va dir res de tot això. Si vostè no ho sabia, doncs miri, Sra. Cabrer, s'ho faci mirar per favor! Vostè ha de saber què fa, el seu gerent no sap què feia? El seu director general no sap què feia? Es feien obres i vostè no sabia res de tot això? Per favor, això és increïble!

Vostè se'n riu del sant i de la festa i això no és seriós, Sra. Cabrer, estam parlant dels ciutadans, estam parlant de 312 milions d'euros dels ciutadans, per favor! Ho expliqui, jo no li don la culpa a vostè, per ventura li hauré de donar en saber-ho, just li dic que m'expliqui qui té la culpa d'això. Tan senzill com això. Crec que deu una explicació als ciutadans. Per tant, deixi de tirar pilotes fora i per favor! Contesti les coses, sigui seriosa perquè és un tema molt responsable.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica la Sra. Suárez pel Grup Mixt. Té cinc minuts.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Moltes gràcies, Sr. President. Seré breu. Després de sentir les intervencions i especialment la de la Sra. Cabrer, jo simplement li vull donar les gràcies al Sr. Conseller per les seves explicacions, les seves respostes. Dir-li que malauradament jo trob un cert paral·lisme entre allò que ha passat al metro i el que està passant a l'autovia de l'aeroport d'Eivissa, aquest matí l'autovia que està soterrada estava tancada i cada vegada que plou es tanca l'autovia. Per tant, quasi és el paral·lisme més proper. La veritat és que sentint la Sra. Cabrer, al final he pensat que la culpa la tendria jo de les obres, pensava que hi hauria una certa corresponsabilitat i pensava que fins i tot em tocaria a mi.

Simplement donar les gràcies, encoratjar-lo perquè continuï aquesta feina. Fins i tot expressar-li la meva solidaritat i que tengui paciència perquè no li queda res!

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Per part del Grup del BLOC per Mallorca i PSM-Verds..., no intervindrà. Per part del Grup Socialista té la paraula el Sr. Dalmau per un temps de cinc minuts.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Molt breument. Jo també vull aprofitar per encoratjar-lo a tenir paciència, fer les coses ben fetes, cosa que no varen fer els anteriors dirigents. Dir-li al Partit Popular que evidentment, que els ciutadans de Palma no s'imaginaven mai que l'estació estigués així i amb això, vostè ho ha dit, hi coincidim.

És cert també, com diu la Sra. Suárez, trob molts de paral·lismes amb la inundació de l'autopista d'Eivissa i és que sembla ser que també els membres del Partit Popular que varen representar els ciutadans en aquell moment i per tant, han d'assumir responsabilitats en aquell moment, estan especialitats en defugir d'aquestes responsabilitats i no assumir-les.

I res més Sr. Conseller, endavant. Compartesc al 100% la seva valoració i la seva preocupació.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Dalmau. Per part del Grup Parlamentari Popular la Sra. Cabrer per un temps de 5 minuts. Intentin ser un poc estrictes per favor.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Sr. Conseller, vostè és el responsable de no actuar dia 21 d'agost, no ens ho carregui al Grup Popular. Vostè no explica com un conseller dia 23 d'agost té uns informes amb unes solucions, ens ho posa aquí, ens posa exactament el mateix magnificat, amb fotos, tota aquesta pel·lícula, les obres faraòniques de'n Matas. Tot això ja ho sabem, que el metro no els agradava ja ho sabem, que no els agradava el soterrament ja ho sabem, la intermodal no els agradava ja ho sabem. Els ciutadans estaven encantats i estan encantats amb l'estació intermodal, amb el metro i el soterrament.

Però clar, vostè dia 23 d'agost té el mateix que ens explica aquí, no fa absolutament res d'allò que és la seva obligació, més que tota aquesta magnificació. I ens vol responsabilitzar a nosaltres de dia 22 de setembre? No Sr. Conseller, a nosaltres no ens pot responsabilitzar del que vostè no fa. És això que vostè no entén. Vostè és el conseller, és el responsable i si no és capaç de fer aquestes actuacions quan es posen damunt la taula, vostè és un pèssim conseller. Li ho dic sincerament, aquesta és la situació, no ens responsabilitzi a nosaltres per no actuar. Li puc assegurar que dia 22 de setembre no s'hagués produït i per què no s'hagués produït? Perquè el que s'ha de fer és senzill, fer els col·lectors i els (...) és molt senzill, amb una quadrilla de dos obrers li asseguro que no. Però en una setmana hagués estat fet, posar la reixeta i dia 22 de setembre no s'haguessin produït aquestes actuacions i el metro estaria funcionant, com es va posar en funcionament l'agost i funcionava perfectament.

Per tant, magnificar les goteres a l'estació intermodal és ridícul i dir que s'ha de tirar el metro i s'ha d'aixecar el parc de les estacions. Vostè sap que tot això és ridícul i ho sap perfectament. Però vostè ho magnifica, té una missió de magnificar-ho. Nosaltres intentam ser més racionals davant

d'aquesta situació, sobretot sabent que molts de metros d'Espanya passa, s'arregla en el moment i continuen funcionant. Aquesta és la situació, idò aquí no. Aquí hem de fer tot aquest xou. Molt bé, ja l'ha fet, ha fet el que ha volgut, estigui tranquil, ens ha culpat de tot al Partit Popular. Però almenys deixi'm dir aquí que des de dia 23 d'agost, vostè té les solucions, és la seva culpa no haver actuat i no nosaltres. Això jo crec que és una postura que deixa molt que desitjar de vostè Sr. Conseller.

No ens diu per què no ha fet res des de dia 21 d'agost a 22 de setembre? No ens diu per què cessa el cap de l'explotació de SFM dia 31 de juliol i deixa Serveis Ferroviaris de Mallorca sense cap d'explotació? Jo crec que és molt greu que no hi hagi personal qualificat duent l'explotació del tren en aquell moment i metro, és molt greu. Alts càrrecs duplicats, això sí, això li va preocupar molt, dos gerents a SFM, dos gerents al Consorci de Transports. Ara una coordinadora que supòs que coordina tots aquests alts càrrecs. I això sí, amb tots els meus respectes, cap tenen titulació ni d'enginyer, ni de tècnic d'obra civil. Per tant, no hi ha aquesta duplicació perquè pensam que hi ha unes qualitats tècniques importants per dur aquestes obres o per dur els Serveis Ferroviaris de Mallorca, sinó que es dupliquen càrrecs perquè han de col·locar càrrecs.

No diu tampoc per què estaven aturades les bombes? Això ho ha omès des del principi, ho ha explicat tot perfectament, però que les bombes estaven aturades no ho ha dit. Ni ha dit que a Jacint Verdaguer fa més d'un any que està oberta, li ho torn repetir, a nosaltres durant un any no ens va passar res i a vostè, s'omple d'aigua, es deixa el forjat, aquesta és la situació perquè les bombes no estaven connectades. Ho diuen els pocs informes que jo he pogut rebre, després de queixar-me a la Mesa del Parlament. Això ho diuen, no només l'informe de Global PM, vostè el qualifica d'informe Global PM i Prointec, és una important UTE, sinó altres informes que vostè fa internament, no du firma. Per tant, aquest sí que el tenia totalment controlat. El forjat de Jacint Verdaguer és per a la càrrega d'aigua perquè les bombes no varen funcionar. I enlloc d'arreglar Jacint Verdaguer i posar una reixa, s'han fet uns forats per tal d'evitar que si entra aigua es carregui, em pareix bé, no tenc res a dir, però és més interessant corregir a dalt perquè no entri aigua, però bé, perquè no es carregui. Aquests forats que s'han fet, vostè ho sap perfectament, és el motiu que avui hi hagi amb tot el que ha plogut aigua a l'estació intermodal, no perquè hi hagi goteres, no intenti enganyar l'opinió pública. El que fa és enganyar dient que hi ha moltíssimes goteres, no és veritat, hi podem anar a l'estació intermodal. Hi ha alguna gotera? Sí, però hi eren des del primer moment i li ho vàrem dir a l'empresa constructora. S'han de corregir? Sí. Però no deixen de ser més que això, d'una importància molt relativa de tot el que vostè està magnificant.

Però no intenti enganyar l'opinió pública, quan la gent que va a l'estació intermodal, els trens funcionen perfectament i la gent està encantada de l'estació intermodal. S'ho fiqui dins el cap, perquè jo crec que arribarà a tancar l'estació intermodal perquè vostès volien un altre sistema de transport provincial.

Jo li he de dir que les obres si estan recepcionades o no, jo no en tenc ni idea, és un tema tècnic i vostè ho sap perfectament. És un tema dels tècnics. I miri si ha complicat el

tema, el dia que va jurar el Sr. Antich. Per favor! Vostè creu que jo el dia que va jurar el Sr. Antich...? Em pareix increïble el que arriba a cercar per justificar que jo hi era. Vostè en un tema totalment tècnic, de recepcions provisionals, crec que no hi són totes. Jo no crec que l'estació intermodal estigui recepcionada, ni la fase 4 del metro, no ho crec, no ho sé, és vostè que té els papers. A més, és una recepció provisional perquè estam en període de garantia. Les empreses tenen l'obligació de reparar-ho tot, absolutament tot, fins i tot el que s'ha d'embellir, m'és igual, si es romp un wc, m'és igual. Tot això ho han d'arreglar perquè estan en període de garantia fins a la recepció definitiva. Per tant, no intenti embullar una vegada més, és el que està fent i de fet totes les empreses constructores volen actuar i volen intervenir i vostè no els deixa i ho sap perfectament. Vostè té aturades totes aquestes situacions.

Per tant, ja acab Sr. President, només vull acabar dient-li que jo crec que és evident que el canvi polític al metro li ha caigut molt malament, això ho hem vist tots. El canvi polític li ha caigut molt malament al metro Sr. Conseller. És evident que nosaltres estam a l'oposició, vostè és el responsable d'haver actuat dia 21 d'agost, no ho va fer i per tant, no ens ho carregui a nosaltres. Jo crec que per desgràcia el metro està condemnat en mans d'un Govern que sincerament crec que se'l vol carregar. Se'l vol carregar no sé quants de mesos, pareix que és una venjança pel tren de Manacor. Escolti, en el tren de Manacor no va ploure, va caure un talús, va descarrillar un tren, hi va haver ferits ingressats als hospitals, li ho record i no varen muntar cap aldarull. Aquí no ha passat absolutament res important a ningú. Que quedi ben clar, ni durant les obres que eren molt complicades.

Per tant, crec que el metro està condemnat a no poder tenir ni la més mínima deficiència, tot d'una és atacat i repudiat, és el que han fet, qualsevol petita deficiència es magnifica. Vostès jo crec que el volen condemnar de manera indefinida. Ho lamentam profundament.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori.

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

Ja no vull perdre molt de temps, Sra. Cabrer, just li contestaré algunes coses que vostè planteja per informacions, sempre m'he compromès a donar-li informació i pot estar segura que sempre n'hi donaré.

El cap d'explotació de Serveis Ferroviaris existeix, just va ser un temps molt breu en què vostè em va fer una pregunta i en la data que vostè em va fer la pregunta li vaig dir que per ara no n'hi havia. Però el cap d'explotació sempre hi ha estat, sempre hi hagut una persona substituïda i ara torna haver-hi una persona que fa de cap d'explotació, un enginyer.



Després vostè diu que aquestes solucions són senzilles i que tot això no és veritat. Miri, m'és igual, si vostè vol dir que tot això no és veritat i que ho magnificam ho digui, però jo som aquí per fer una compareixença i per dir-li el que diuen els informes dels enginyers i els informes d'una auditoria tècnica d'una empresa. Per cert, vostè em diu no sé què de l'empresa de Foment. Miri, Ineco és una empresa que té un 40% de capital privat i un 60% de capital públic, allà on hi ha AENA, ADIF, RENFE, etcètera. Si vostè vol desacreditar INECO ho faci, evidentment supòs que haguéssim elegit qualsevol tipus d'empresa per fer una auditoria, però bé. Vostè sap que les auditories són auditories i miri, si vostè la vol desprestigiar ho faci, és el seu problema.

Les solucions no són tan senzilles, la pròpia auditoria diu que no són tan senzilles. I la pròpia auditoria diu que són molt complexes i hem d'esperar que els serveis tècnics ens diguin quines són i ho estam fent. Si vostè vol dir que ho fa una quadrilla de dos obrers, ho digui. Jo no li seguiré molt la corrent, Sra. Cabrer, perquè li segueix demanant una cosa i això és seriós i no són rialles, s'han gastat 312 milions d'euros, s'ha fet un metro molt mal fet. Els ciutadans mereixen una explicació. Jo li puc donar totes les explicacions que vostè vulgui des de les inundacions fins ara i als ciutadans totes les que necessitin. Però per favor, no tregui pilotes fora, contesti als ciutadans, volen saber què ha passat. Si vostè no sap res de la recepció d'obres, ho digui i ho ha de saber, perquè resulta que la direcció d'obra està sota qualcú que està per damunt, m'imagín que és el gerent, el gerent ha d'estar amb una informació cap al director general que tenia vostè, o cap a vostè mateixa. Jo no sé com ho tenia estructurat, però faci el favor d'explicar-ho.

Jo no puc explicar què va passar fins que em donin tota la informació. I deixi de preocupar-se, estam fent les obres, no es preocupi. Jo li deixaré un metro ben fet, que no tengui aigua, que els ciutadans ho puguin dur. I un metro que sobretot sigui segur, li ho puc assegurar. El que passa és que el farem ben fet. Vostè em diu que em posi tranquil, no es pot imaginar la tranquil·litat que tenc de consciència, crec que no s'ho pot imaginar, Sra. Cabrer!

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Una vegada esgotat l'ordre del dia, només queda agrair la presència del Sr. Conseller i dels seus acompanyants.

S'aixeca la sessió.





# **DIARI DE SESSIONS**

**DEL**

# **PARLAMENT**

**DE LES**

# **ILLES BALEARS**

---

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

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma