



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 2008

Núm. 6

Presidència
de l'Honorable Sr. Miquel Gascón i Mir

Sessió celebrada dia 13 de febrer del 2008

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA RGE núm. 4234/07, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'informar sobre la segona fase de l'auditoria del metro. 106

EL SR. PRESIDENT:

Bon dia, senyores i senyors diputats. Començam la sessió d'avui. En primer lloc, demanaria si es produeixen substitucions.

LA SRA. MORELL I CUART:

Sí, Sr. President, Sandra Morell substitueix Assumpta Vinent.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Sr. President, Francesc Dalmau substitueix Anna Crespi.

Compareixença RGE núm. 4234/07, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, per tal d'informar sobre la segona fase de l'auditoria del metro.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la compareixença RGE núm. 4234/07 de l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Sr. Vicens i Mir, per tal d'informar sobre la segona fase de l'auditoria del metro.

Assisteix l'Hble. Sr. Gabriel Vicens, conseller de Mobilitat, acompanyat pel Sr. Antoni Verger i Martínez, director general de Mobilitat, el Sr. Jaume Jaume i Oliver, director gerent de la SFM, el Sr. Bartomeu Gual i Riutort, adjunt a la gerència de la SFM, la Sra. Joana Aina Campomar i Orell, secretària general, i el Sr. Joan Antoni Salas i Rotger, cap de Gabinet.

Té la paraula el Sr. Gabriel Vicens i Mir, per fer l'exposició oral sense limitació de temps.

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

Gràcies, president. Moltes gràcies, senyors diputats i senyores diputades, els primers dies de desembre del 2007 es va lliurar a la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori el segon informe o la segona fase, diguin-ho com vulguin, de l'auditoria tècnica de les obres de la línia metropolitana de Palma.

Ateses les dades aportades per la segona fase i les primeres conclusions a què s'arriba i, també, el compromís que aquest conseller ja va manifestar de donar tota la informació i la transparència que fos possible en aquest tema de la reparació del metro, doncs, es va sol·licitar, o vaig sol·licitar, aquesta compareixença en comissió parlamentària. El temps que ha passat més que res és pel període de sessions.

Com bé saben vostès el metro resta fora de servei des del dia 22 de setembre a causa de les greus inundacions que es varen produir els dies 21 d'agost, 22 i 23 de setembre ara fa prop de quatre mesos i mig. La primera auditoria va ser -com ja vaig explicar en el seu dia- una primera detecció de

problemes i va començar a donar solució a les deficiències, a les més evidents.

La conclusió de la primera fase -que necessito tornar a recordar per poder explicar aquesta segona fase- va ser que el metro presentava deficiències greus de tipus molt variat, deficiències funcionals, d'arquitectura, també estructurals, de disseny i també d'explotació a gairebé tot el seu recorregut sobretot a determinades estacions, com saben, ja se n'ha parlat prou i supòs que ara tornarà a sortir. A més d'això ja s'apuntava la possibilitat, en aquell moment era la possibilitat, perquè ens temíem que s'havien fet modificacions del projecte constructiu original, que seria una de les principals causes de les inundacions en unes zones, com, per exemple, el polígon o el Parc de les estacions, i en altres en canvi s'apuntava que una de les causes era no haver tingut previst cap tipus de solució per una manca evident de drenatge superficial. Aquest és el cas, per exemple, de Jacint Verdaguer o el cas de Son Sardina. Per tant, ens trobam o que el drenatge era insuficient o que el drenatge senzillament no hi era i, per tant, no s'havia previst.

En aquesta segona fase de l'estudi, en aquest segon informe, es fa una anàlisi detallada dels problemes detectats i s'apunten les solucions amb els estudis i projectes pertinents gairebé a totes les deficiències detectades. L'única que encara està per detallar a la segona fase i que, supòs, durant aquestes setmanes s'acabarà de fer, és la solució definitiva al Parc de les estacions ja que s'està a l'espera de les anàlisis i dels sondatges que permetran esbrinar si s'ha afectat la llosa basal sota el Parc de les estacions que delimita l'Estació intermodal i l'Estació d'autobusos. Per tant, sobre aquesta solució encara s'estan fent anàlisis per veure si la llosa s'ha vist afectada. En tot cas, després apuntaré les possibles solucions que hi ha. Per tant, aquesta segona fase, com dic, ja permet fer una estimació bastant aproximada de les obres que fa falta fer encara, ja que moltes d'aquelles ja s'han fet i ja s'han finalitzat.

He de deixar ben clar que el sistema que s'ha seguit en tot moment és el següent. És a dir, l'auditoria tècnica detecta les deficiències, en fa un estudi, després comunica la solució més adequada o la que és possible -perquè a vegades no és la més adequada, sinó l'única que hi ha-, després es redacta el projecte i, per obres d'emergència, s'executa. Normalment s'executa a través de les mateixes empreses contractistes per tal de poder accelerar les obres perquè són les que més coneixen els aspectes que s'estan reformant.

Fent un exercici de síntesi -perquè evidentment no podem contar tota la segona fase o tot aquest segon informe- els he de, si em permeten, resumir els problemes més importants que hi ha i que són: en primer lloc, les inundacions per aigües pluvials, per la manca o deficient drenatge superficial a moltes parts de la traça i a gairebé totes les estacions. Això és un primer problema, però, molt especialment, a les estacions del polígon, a Son Fuster, a Son Sardina i a Jacint Verdaguer. Un segon problema, que després ja anirem detallant, és el problema estructural del forjat de ventilació, aquesta llosa que, per precaució, va haver de ser apuntalada a Jacint Verdaguer i que ara ja se li ha donat una solució determinada que després comentaré. Un tercer problema són les deficiències detectades en els equipaments de seguretat dels túnels del metro. Aquestes deficiències, en el primer informe encara no s'havia acabat

sobretot la traça, per tant, en aquesta segona fase és quan queden més detectades i són deficiències de seguretat importants. El quart problema, diguem més greu o més gros és el problema d'impermeabilització de l'Estació intermodal i d'autobusos de la Plaça d'Espanya.

Intentaré, breument, exposar cada punt, la problemàtica que hi ha i les solucions que s'hi estan donant o que ja s'hi han donat i que estan acabades.

Passam al primer problema, que és el drenatge del Polígon de Son Castelló. Aquest drenatge afecta tres estacions o baixadors més ben dit, que estan a Via Asima, més una altra estació que està, diguem, ja al final, que és l'estació de Son Fuster. Aquí, en aquesta segona fase, queda ja comprovat que durant l'execució de les obres es va aprovar una modificació del projecte que canviava el projecte original. Concretament, substituïa un col·lector rectangular d'1,5 per 2 metres, a vegades 1,5 per 1,75 -com dic-, el substituïa per un col·lector circular d'un metre. Per tant, a part d'aquesta important reducció -que vull deixar ben clar que és una reducció important, les xifres que he donat-, les connexions que calia fer a la xarxa de sanejament del polígon en aquest col·lector no es varen dur a terme. Per tant, les connexions del drenatge del polígon amb les del metro no es varen dur a terme.

A la vegada s'executaren una sèrie d'actuacions que empitjoraren les condicions hidràuliques de la xarxa ja existent. La xarxa ja existent del polígon era de per si, sempre havia donat problemes també d'acumulació d'aigua, no?, per tant, en algun lloc s'estrangulava fins i tot la xarxa. Aquestes modificacions no apareixen justificades en els annexos corresponents del projecte modificat. Per tant, no hi ha o no han comparegut les justificacions d'aquesta modificació.

Les obres de connexió de la xarxa del polígon al col·lector i altres actuacions del polígon ja fa estona que estan acabades i això ha de quedar ben clar. És a dir, les connexions, varen ser la primera cosa que es va fer, es varen fer durant els mesos de novembre i desembre i ja estan acabades. Ara bé, els estudis que ha fet l'auditoria demostren que la conca de recepció de tot el polígon és molt superior i, per tant, que és totalment insuficient el projecte, més ben dit, la solució modificada que es va fer al polígon, de tal manera que, per assegurar que no hi torni haver inundacions, cal instal·lar nous col·lectors i aquests han de ser de grans dimensions i, concretament, a dues vies, una a Via Asima i l'altra a Gremi Tintorers. No hem de confondre, però, unes obres -que aquestes sí que es varen iniciar tot d'una que es varen tenir els projectes fets, en el mes de gener- no hem de confondre aquestes obres que es realitzen ara amb les que ja es varen realitzar i estan acabades, que eren de connexió de les dues xarxes.

Aquestes obres són les que estan realment ara retardant l'obertura del servei de metro i, com que són molt complexes, atès que poden afectar molts de serveis, serveis de companyies com GESA, Telefònica, ONO, etc., serveis d'aquests tipus, el que fa és que sigui difícil dir quan poden acabar. De fet, els he d'anunciar aquí que ja hi ha hagut un primer problema perquè s'ha trobat un prisma de Telefònica, concretament a la intersecció de Gremi Ferrers, que no es pot esquivar de cap de les maneres, s'haurà de tallar el servei de tot un prisma i per

tant, això podrà suposar que s'hagi de desplaçar i, segons ens ha dit la companyia, això suposarà tres mesos. Tres mesos que, evidentment, comencen a comptar ara, per tant, més o menys, se suposa que superarà una mica el temps que se'ns va dir ja d'abril. Per tant, una de les coses que ens temíem que podia passar està passant ja. Podria ser, no moltes coses més, però podria ser que es trobassin altres serveis, aquests serveis no es poden esquivar, senzillament s'han de tallar i desplaçar. Si és una via de mitjana atenció hi haurà més problemes encara. Evidentment, s'ha de dir que des de Telefònica se'ns ha comunicat que tots els tràmits, etc., es faran el més aviat possible amb el seu compromís.

El col·lector correrà paral·lel a l'autovia, això sí que són bones notícies perquè no s'haurà de fer, finalment, un dipòsit a la rotonda perquè correrà paral·lel a l'autovia a la franja de domini públic en canal obert fins el torrent de Na Bàrbara i, a partir d'allà, s'evacuaran totes les aigües pluvials. Per tant, en principi no caldrà fer aquell gran dipòsit que també havíem apuntat i que ho hagués dificultat, encara més. Per tant, en aquest sentit sí que la notícia és bona.

Vull destacar, en el tema del polígon, que l'auditoria deixa claríssim que l'execució d'aquestes obres són imprescindibles perquè no es pot restablir el servei de metro de manera correcta i, sobretot, segura si no es duen a terme aquestes obres. Els tècnics desaconsellen clarament restablir el servei sense haver fet aquestes obres. Per tant, com es poden imaginar, la conselleria no posarà en servei el metro fins que els tècnics diguin que es pot obrir amb seguretat.

A més de tot això, s'han fet -moltes d'aquestes coses que mencionaré ja estan acabades- ,s'han col·locat, una gran quantitat d'embornals; s'ha elevat la cota de tota la plataforma de totes les estacions del polígon, això evitarà, per tant, que l'aigua dels pluvials pugui entrar; s'han protegit els pous de ventilació; s'han posat reixetes a tots els carrers transversals; etc. i tot això està acabat. L'única cosa que falta és protegir, amb un sistema ja definitiu, el pou de ventilació que es farà amb un sistema de lloms d'ase de tal manera que l'asfaltat queda elevat, això es farà, però quan es posi el col·lector per no haver d'obrir dues vegades la via.

Les obres del col·lector a Gremi Tintorers estan bastant avançades i, probablement, molt aviat es començarà ja a Via Asima. S'evitaran les zones on hi hagi problemes, per exemple, amb aquest prisma de Telefònica, però sí es començarà per l'altra banda de tal manera que les obres no estiguin mai aturades. Això pel que fa al polígon.

Pel que fa al drenatge de l'estació de Son Sardina, l'altre problema que els he comentat, en aquest cas no és que el drenatge fos insuficient, sinó que, senzillament i com se sabia Son Sardina no té sistema de pluvials. Per tant, el fet d'anar allà a posar una boca de metro, senzillament, era fer -parlant clar- un forat per allà on han d'entrar totes les aigües. Aquí la solució ha estat simple: ha estat canalitzar les aigües pluvials que vénen del nucli urbà a través d'uns col·lectors, elevar la plataforma de l'ascensor i tota la voravia, perquè no hi pugui haver inundacions, protegir el pas inferior i col·locar molts d'embornals a tots els accessos, que això no estava fet. Tot això ja s'ha acabat i, tal vegada, a Son Sardina, per ventura, fa falta

pintar, és a dir, qualque cosa, però es pot dir que les obres estan acabades.

El problema estructural del forjat de Jacint Verdaguer. Aquest problema era que en el forjat de ventilació -com saben, ja ho havíem dit-, durant les inspeccions realitzades es va detectar una deformació del forjat de ventilació molt preocupant perquè era una deformació greu que abastava una fletxa de 32 centímetres en el centre de la llosa. La llosa estava en precari. Es va haver de fer un estudi per enginyers experts, que es va fer a part de l'auditoria, enginyeries expertes en forjats, un estudi molt complet i, de manera preventiva com saben, es va haver d'apuntalar la llosa, a l'espera de les solucions. Una vegada que han arribat les solucions, l'estudi específic conclou que la llosa presenta deficiències de disseny i d'execució importants que és necessari corregir, ja que no presenta el nivell de seguretat exigida a la normativa i, a més a més, es reduïa la seva durabilitat.

La solució també ha estat relativament simple una vegada que s'ha sabut que s'havia d'actuar en aquesta llosa perquè no es podia deixar així ni apuntalada, la solució ha estat posar dos nous suports, dues columnes, per entendre'ns, grosses a la vorera lliure i, després, nous elements de suport als marges recolzats a les pantalles. És a dir, substituir l'apuntalament per uns elements de suport nous. Igualment, s'ha fet una injecció de fissures que s'havien produït i una recuperació de la funcionalitat perduda a través de formigó lleuger. Aquestes obres estan acabades, l'únic que falta és, senzillament, posar el recobriment dels suports, que no sé si tal vegada això i tot ja estigui finalitzat.

Deficiències en l'equipament de seguretat dels túnels, aquest és l'altre gran problema. Les deficiències en els equipaments de seguretat del túnel del metro es poden considerar greus. En general, hi ha hagut moltes deficiències, sobretot pel que fa a la senyalització obligatòria d'evacuació, amb la senyalització i l'habilitació de sistemes de seguretat com portes d'emergència i altres instal·lacions.

L'auditoria, en aquest cas a la segona fase, fa una extensa anàlisi dels equipaments de seguretat a tota la traça i, per resumir-los de qualque manera perquè això és a cada estació i a tota la traça, els diré que hi ha problemes a les sortides d'emergències, s'han de senyalar, il·luminació, extintors, comportes, càmeres de seguretat, també hi ha problemes als pous de ventilació d'extracció, el cablejat no era de seguretat, equipaments, senyalització, funcionament general, etc.; les vies d'evacuació s'han de senyalar totes, passadissos, baranes que mancaven, no hi eren, il·luminació, senyalització, també el cablejat de seguretat a les vies d'evacuació no era l'adequat; sistemes de mesura de la temperatura del túnel que faltaven, i elements per al control de la ventilació que també hi faltaven. A les estacions faltaven detectors de gas i fum, senyalitzacions d'evacuació, seguretat, càmeres i hi havia problemes d'accessibilitat. Cal dir que totes aquestes deficiències són tan generalitzades i importants que s'ha hagut de fer un projecte global per a totes que s'executarà molt ràpidament i que ja he d'advertir que el cost d'aquestes actuacions tindrà un pes important en el cost total de la reparació del metro ja que les deficiències són nombroses. Ara mateix estam plantejant un

pressupost de devers dos milions d'euros just per als temes de seguretat.

El problema de la impermeabilització de l'Estació intermodal d'autobusos, el darrer que volia comentar amb una certa extensió perquè si no això s'allargaria molt. Si volen, després, més detalls d'alguna cosa, es pot detallar, evidentment. El problema d'impermeabilització de l'Estació intermodal, s'ha comprovat en aquesta segona fase, també, que hi ha un greu problema d'impermeabilització a l'Estació intermodal, hi ha moltes filtracions, moltes goteres i, més encara, a l'estació d'autobusos que està situada a la cota més baixa, per tant, allà on s'acumula l'aigua a la part de damunt. Això pot haver afectat la funcionalitat de la llosa, per tant, és evident, que per responsabilitat s'ha de fer una anàlisi de tota aquesta situació. La causa més important torna ser una modificació del projecte original. Això per una banda, i per l'altra el mal funcionament del drenatge profund i superficial que es va instal·lar.

Anem per passes. Pel que fa a la modificació, els hem de comunicar que ja sabem exactament que hi va haver aquesta modificació de tal manera que el projecte constructiu original consistia en un sistema d'impermeabilització que estava format per dues làmines asfàltiques adherides protegides amb un geotèxtil i 5 centímetres de morter armat amb un mallat. Això és el que estava calculat. Què es va posar? Durant l'execució de les obres es va fer una modificació que va substituir el projecte original per una actuació que consistia en un làmina de cautxú no adherida, per tant, vaig comparant, de dues làmines asfàltiques adherides passam a una de cautxú no adherida, protegida també amb geotèxtil, però en lloc de tenir 5 centímetres de morter armat emmallat tenia 5 centímetres, a vegades 10, d'arena de marès compactada. És a dir, no hi havia ni morter ni hi havia mallat. És evident, i basta pensar en la maquinària utilitzada per omplir el parc, com temes de terra, jardineria, etc., que qualsevol moviment de maquinària pesada damunt aquest tipus de substrat va poder afectar -i molt- la impermeabilització, a més a més, a moltes bandes, de tal manera que és molt difícil poder localitzar quantes d'elles degueren ser. Aquesta modificació sí estava justificada. Estava justificada per un informe que assegurava que la solució original ocasionaria deformacions excessives que erosionarien la impermeabilització, però cal dir que no hi ha cap càlcul a cap annex que pugui justificar aquesta hipòtesis, la qüestió és que es va fer la modificació.

Pel que fa al drenatge superficial, durant l'execució de les obres es va reduir de manera important el nombre d'embornals i de reixes sense justificació aparent, almenys que nosaltres haguem trobat. I pel que fa al drenatge profund no es va situar sobre la llosa de cobertura, sinó que queda penjat de la capa més superficial. Per tant, d'aquesta manera el drenatge profund mai no podia interceptar el flux d'aigua. La manca de drenatge adequat, sobretot del profund, ha fet acumular una quantitat d'aigua important al llarg del costat de Marquès de la Font Santa, que és la part més baixa i, per tant, a tot el seu recorregut, és el punt més baix, de tal manera que hi havia fins a 40 centímetres permanent d'aigua comprovats en sondatges. Això afecta molt especialment l'estació d'autobusos, que està davall, on existeixen importants problemes de filtracions, no quatre goteres, sinó importantíssims problemes de filtracions que no permeten utilitzar l'estació fins que això no s'arregli.

En general, per solucionar el problema d'impermeabilització -i que quedi clar que aquest problema de l'estació no afecta la posada en marxa del metro, sí que el podem posar en marxa sense que això estàs fet, per tant, no és un tema prioritari, tot i que s'hi fa feina, però no és el tema més prioritari- les solucions per a aquesta impermeabilització són en primer lloc, s'estan fent sondatges i anàlisis de formigó a diferents indrets del parc per analitzar si les filtracions, les sals i l'acumulació d'aigua ha afectat la durabilitat de la llosa. Com poden imaginar vostès, si la durabilitat de la llosa ha estat afectada tendrem una problemàtica que serà greu i molt complexa perquè caldran solucions molt més dràstiques. Jo esper que no sigui així. S'estan fent unes anàlisis, se n'han hagut de repetir algunes i s'estan fent ara altres sondatges i altres anàlisis. Suposem que no s'hagin de fer aquestes solucions tan dràstiques, si això fos així, si la durabilitat de la llosa no s'ha vist afectada es podrà solucionar, més o menys, el problema, no eliminar del tot, però sí solucionar-lo més o menys fent les següents actuacions.

Primera, fer uns drenatges nous per millorar el drenatge profund. És a dir, s'haurà de fer tot nou. Això està gairebé acabat i sembla que funciona. S'han fet uns drenatges profunds que permeten eliminar l'aigua i sembla que la solució funciona bastant bé. Després, s'ha d'augmentar molt el nombre d'embornals i de reixes per millorar el drenatge superficial que, com hem dit, era totalment insuficient. Per altra banda, a l'estació d'autobusos no caldrà altra solució que una solució funcional i situar un fals sostre a tota l'estació que reculli l'aigua de les goteres i de les filtracions perquè es puguin canalitzar. Evidentment el cost d'aquest fals sostre a tota l'estació d'autobusos serà car.

Per no allargar-me més únicament he de dir que es treballa a moltes altres bandes, dins el túnel, a moltes altres estacions, però sobretot destacar que s'ha fet feina, també, en els drenatges de Son Fuster Vell, per on també entrava l'escorrentia superficial, pel Camí vell de Bunyola i els drenatges de Jacint Verdaguer, que també patia inundacions. Tant en un cas com en l'altre els drenatges eren totalment insuficients i, fins i tot, inexistents.

Acabant un poc la relació tècnica m'agradaria fer-los algunes reflexions ateses les dades que estan sortint i que quedi clar que aquestes reflexions ja són del conseller. Les reflexions són les següents, jo crec que les modificacions dels projectes constructius, com és evident no varen ser gens encertades i queda demostrat que hi va haver un desastre pel que fa a les inundacions especialment al polígon i especialment amb la impermeabilització del Parc de les estacions. Ja detallarem exactament les causes quines varen ser i les responsabilitats quines poden ser.

A altres bandes ni tan sols es va preveure que hi havia drenatge. És a dir, el tema de Son Sardina, per exemple, no tenia pluvials i, per tant, no es va preveure que obrir una boca de metro allà, el que faria seria xuclar tota l'aigua de pluvials o que el drenatge tampoc no es va preveure que era totalment insuficient a Jacint Verdaguer o a Son Fuster Vell.

L'auditoria ha confirmat totalment les deficiències de disseny, d'estructurals, d'explotació i de drenatge greus que hi ha a gairebé tot el recorregut que ja s'apuntaven a la primera fase, tant de traça com d'estacions.

Una cosa que també ha quedat molt demostrada en aquesta segona fase en què s'estudiava ja tot el túnel és que l'auditoria també ha demostrat deficiències molt importants en condicions d'equipaments de seguretat molt especialment pel que fa a les senyalitzacions d'evacuació i als equipaments de seguretat.

Per tant, en conclusió i fins que no finalitzi l'auditoria tècnica definitivament, fins que no sapiguem les conclusions de l'auditoria jurídica per al tema de responsabilitats i fins que no quantifiquem exactament tots els costos que ja es van sumant -la quantia cada vegada és més gran de tot el que s'ha de reparar- he de concloure que les presses, molt probablement presses electorals, són evidents. Crec que -i ho dic ja d'una manera bastant ferma- es varen acabar les obres en un termini molt curt, estam parlant d'unes obres que, segons ens diuen els tècnics, normalment duren entre 2,5 anys o 3 anys, pel cap baix, i es varen fer en un any i mig, tot per inaugurar el servei -m'imagín- d'una manera apressada.

Les condicions d'explotació no eren, en absolut, les adequades per fer un servei correcte, mancava personal -vull recordar que el personal que va posar en marxa el metro era exactament el mateix que el que tenia l'SFM, per tant, no hi va haver un augment- no hi havia tallers pel metro, el *renting* de les unitats del metro no estava ni tan sols signat, etc., moltes condicions d'explotació que no eren gens adequades per posar el servei en marxa.

Ara bé, també he de dir que les condicions de senyalització i els equipaments de seguretat eren deficients per iniciar amb garanties un funcionament del servei com toca i amb seguretat. Per tant, jo aquí veig una negligència també bastant notable.

Davant tot això consider que ha estat una autèntica -i ja ho vaig dir a la primera fase i cada vegada ho corrobor més amb les dades- una autèntica irresponsabilitat política i estic parlant just de responsabilitats polítiques, fins ara, haver construït el metro d'aquesta manera, però, sobretot, haver-lo posat en marxa amb aquestes deficiències.

Els puc assegurar i -com ja vaig dir l'altra vegada- aquest metro s'arreglarà, probablement sempre tindrà alguns problemes, supòs que no se'ls escapa que no és el mateix reparar que construir de nou, les limitacions són molt més grosses, però estam segurs que aconseguirem arreglar el metro i que els ciutadans de Palma, els ciutadans de Mallorca, tendran el metro que es mereixen.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Procedeix ara la suspensió de la sessió per un temps màxim de 45 minuts per preparar les preguntes als grups parlamentaris. Algú vol fer ús d'aquest...? No?

Bé, idò llavors, per tal de formular preguntes o observacions, procedeix la intervenció primer del Grup Parlamentari Mixt, la Sra. Marián Suárez, per un temps de màxim de deu minuts.

Sra. Suárez, quan vulgui.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President. Algunes observacions, algunes reflexions i alguna pregunta. Bé, en primer lloc agrair la presència del conseller i del seu equip per donar explicacions sobre aquesta segona fase de l'auditoria, que crec que és una mostra de transparència i de valoració de la seu parlamentària, que és on s'han de fer aquestes coses.

En segon lloc expressar, pel que ha explicat el Sr. Conseller, l'acord sobretot amb el procediment que estan duent a terme en el sentit d'aquestes tres fases que ha explicat vostè, primer detecció de problemes, en segon lloc -diríem- diagnosi, solució i execució per via d'urgència. En tercer lloc, quan va fer vostè la primera compareixença jo recordo que vaig dir que estava espantada, va ser quan va mostrar aquelles imatges de les inundacions; en aquesta compareixença tenc una -diríem- una barreja de sentiments diferents. D'una banda estic indignada, indignada perquè penso que amb la informació que ha donat vostè es demostra una cosa que ja suposàvem però que ara queda expressada de forma palmària, i és l'absoluta incompetència i la nefasta gestió que s'ha fet d'aquesta obra del metro. A més una cosa que diu vostè que és nova, i és que fins i tot el metro va començar a funcionar amb problemes de seguretat, és a dir, que les presses hagin fet possible que un govern decideixi posar en marxa una obra a costa de la seguretat dels usuaris em sembla impresentable, simplement. Dic per tant que estic indignada. Estic també preocupada per la importància de les deficiències i pel cost que tindrà això, i que al final haurem de ser tots els que haurem de pagar aquests costs. I un tercer, diríem, sentiment seria un cert alleujament perquè sí que considero que des del meu modest punt de vista les coses s'estan fent bé, des de la meva ignorància.

La següent reflexió té a veure amb la responsabilitat. Vostè ha parlat de responsabilitat; ja veurem de qui és la responsabilitat. Jo diria que, a la vista del que ha dit vostè, hi ha responsabilitats polítiques clares que jo esper que en algun moment s'acabin d'assumir, i sí és que n'hi ha de les tècniques també espero que es demani per aquestes responsabilitats tècniques.

En cinquè lloc, o en quart lloc, no sé..., en fi, la següent reflexió seria que evidentment s'han de solucionar els problemes, jo esper que el metro s'inauguri el més prest millor, però jo li demanaria que no tingui cap pressa, és a dir, que el principi..., és veritat que el metro és un servei públic, però que el principi que ha de regir i sembla que està regint la seva actuació ha de ser el principi de seguretat, és a dir, quan tot estigui fet, quan hi hagi una seguretat absoluta que el metro pot ser usat sense cap problema, en aquell moment que s'inauguri, nosaltres no li exigirem presses per aquesta qüestió i sí li demanarem seguretat.

I una darrera reflexió, que ja és una pregunta; vostè ha dit en algun moment que hi ha hagut problemes que sembla que faran que el metro tardarà a obrir-se a partir d'abril, o més enllà d'abril, si pot avançar quins són els seus terminis, si tenen una idea més o menys aproximada de quan es podrà obrir. Doncs si pot donar aquesta resposta li ho agrairia.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Ara pel Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds té la paraula el Sr. Llauger i Rosselló.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, president. Senyores i senyors diputats. Gràcies, Sr. Conseller, per haver comparegut en seu parlamentària i per aquest esforç per donar tota la informació en una qüestió que és d'actualitat i que a més a ningú no s'escapa que ha suscitat un gran interès públic i mediàtic.

Jo davant tota aquesta exhaustivitat en els detalls tècnics i en les informacions tècniques lògicament no podré aportar molta cosa. De qualsevol manera, de la informació que avui ens du el conseller aquí, sí que en trec la conclusió clara que com més informació se'ns dona més abundam en aquella impressió que teníem, que vàrem tenir en un primer moment, que és que aquesta és bàsicament una obra mal feta. És una obra mal feta en la qual hi ha hagut presses, com ja s'ha dit i ja s'ha repetit, a més el conseller ha explicat la diferència entre el termini que s'hauria d'haver utilitzat per fer aquestes obres ben fetes i el termini en el qual es va fer, amb modificacions injustificades, amb mancances, amb deficiències i, en definitiva, al metro de Palma, el famós metro de Palma, ve a ser el que podem dir en mallorquí un bunyol, un exemple d'allò que no s'ha de fer mai com a obra pública i una cosa que ens ha convertit algunes vegades als mitjans de comunicació en la riota i el ridícul del conjunt...

(Tall de veu a causa del micròfon)

...del conjunt de l'Estat, que ja parla del metro aquàtic i de totes aquestes coses que ja s'han fet famoses, no?

(Un altre tall de veu)

A veure si ara funciona. La màquina em boicoteja.

EL SR. PRESIDENT:

Esperi un moment, Sr. Llauger, i ara l'hi arreglaran.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies. Bé, estava dient que totes les informacions que s'han donat en aquesta compareixença avui van en la línia d'abundar en la impressió que ja teníem, que aquest és un bunyol, una obra mal feta, i a més jo que tothom sap per què es va fer. Jo crec que el conseller ha estat molt benèvol quan s'ha referit a la finalitat electoralista d'aquestes presses quan utilitzava expressions com "supòs", o "m'imagín", quan jo crec

que qualsevol observador del que ha passat no suposa, sinó que té una certesa bastant clara que aquí hi havia un interès electoral, que aquest interès electoral va derivar en presses, i que aquestes presses varen derivar en totes aquestes deficiències i en tot aquest bunyol. Tot això ja ho sabem i jo crec que la informació que avui tenim el que fa és reforçar aquesta impressió.

Avui, a més a més, jo crec que la informació nova i la informació que jo més destacaria, respecte de la compareixença anterior, si més no, és que ja tenim molta informació del que ja s'hi està fent, i en aquest sentit la impressió és d'abundar..., abundar en la impressió que això va ser un bunyol, però també en la tranquil·litat que finalment ja ens hi hem posat, que ja hi estan fent feina, que fets els estudis que s'havien de fer ja s'està posant remei a tota aquesta situació.

Per part nostra simplement l'interès és que això faci un servei el més aviat possible. És a dir, jo com a membre del BLOC però també com a ciutadà aquest metro, al marge de si aquesta hagués estat l'obra que nosaltres haguéssim prioritzat a l'hora de fer una actuació en transport públic, a l'hora de fer una actuació en mobilitat, al marge d'això una vegada que està construït és evident que fa un servei. Jo algunes vegades m'he hagut de desplaçar a la Universitat, a Son Castelló, i el metro fa un servei; per tant l'interès és que es faci el més aviat possible complint tots els requeriments de seguretat.

Per tant encoratjar-lo a continuar per aquesta línia, que es faci, que com més aviat millor el tinguem en funcionament, que les treballadors hi facin feina, que puguin berenar, també, i si quan berenen ve el detectiu a fer-los una foto no passa res, tothom té dret a berenar i nosaltres defensam el dret dels treballadors d'obra pública a aturar-se i a berenar i a descansar, només faltaria.

Jo crec que el que m'agradaria destacar, per acabar, és que aquella tesi segons la qual el metro ha estat tancat per motius, diguem-ne, polítics, que ha estat tancat per desprestigiar el metro, ha estat tancat per utilitzar-lo com a arma política per atacar el govern anterior, jo crec que ja vaig dir en el debat de pressuposts, si no ho record malament, que a més de ser mentida és molt ofensiu, perquè de qualsevol govern hem de creure que està per satisfer els interessos dels ciutadans, però a més de ser mentida i de ser ofensiu jo crec que cada vegada queda més en evidència com a cosa que no té cap credibilitat. És una ridiculesa, per molts de números amb els quals es vulgui demostrar aquesta suposada intencionalitat política.

Per tant poca cosa més; endavant i esperem que puguem tenir el metro el més aviat possible, que a més nosaltres sabem que la Conselleria de Mobilitat té moltes tasques a fer en matèria de transport públic i de tren i de mobilitat, de les quals també esperam notícies importants i alegries durant aquesta legislatura.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Llauger. Pel Grup Parlamentari Socialista intervé el diputat Sr. Francesc Dalmau per un temps màxim de deu minuts.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Conseller, per comparèixer en aquesta comissió i demostrar amb una voluntat de transparència quins són els problemes reals d'aquesta infraestructura que s'anomena metro i quines solucions s'estan aportant, s'han aportat i s'aportaran per resoldre aquesta problemàtica i aquesta infraestructura, que de cada vegada més veim que du i compareixen més problemes dels que fem comptes en un principi.

Jo vull recordar que durant la seva primera compareixença, aquell dia hi era present la Sra. Cabrer; avui ja no ha estat aquí la Sra. Cabrer. És una llàstima perquè podria defensar-se, tal vegada, com a responsable que va ser d'aquelles infraestructures que va realitzar, però supòs que si seguim els mitjans de comunicació, on el seu exdirector general, en paraules del seu director general, el Sr. Jover, crec que l'ha posat de volta i mitja; per tant no sé si convendria contractar els detectius del Partit Popular perquè ens cerquin la Sra. Cabrer a veure si la trobam i pugui ser present aquí, que seria realment una gran possibilitat real.

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Dalmau, per favor, la intervenció és amb el conseller, eh?

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Sí, Sr. President, disculpi. Entrant en el tema, vostè ens ha parlat dels problemes que viu el metro, i això ha suposat una alteració dels objectius i dels esforços que la Conselleria de Mobilitat ha hagut de resoldre, és a dir, la planificació de la Conselleria de Mobilitat ben segur no era aquesta, quan va començar aquest govern, i ara ens trobam que hem de resoldre les irresponsabilitats dels que no varen fer les coses bé en el seu moment.

A mi m'agradaria parlar del que suposarien les mesures de seguretat. És una greu irresponsabilitat, com ja ha dit vostè, però aquestes mesures suposaran un dèficit considerable a les arques públiques?, o això voldrà dir que les empreses de (...) se'n podran fer responsables? Això és un tema que crec que és important que els ciutadans coneguin. I aquestes modificacions de què vostè parlava, que realment no són encertades i que estan fetes de pressa i corrent, ens provoquen aquesta infraestructura. Les deficiències de disseny i d'execució i d'explotació, com vostè deia, són evidents, i crec que els ciutadans i les ciutadanes d'aquestes illes són conscients de les imatges que han pogut observar d'aquesta infraestructura i una mostra més que les coses no...

(Tall de veu a causa del micròfon)

Ara. També crec que és bo que tothom sapigués per què es va considerar no contractar més personal. Jo crec que és una cosa que s'ha de saber perquè crec que és important que conegui tothom com una infraestructura tan important com el metro de Palma no es tenia més personal per assumir-la, i ben igual que encara no s'havia arribat a un conveni de *leasing* amb els vagons que..., bé, amb el mateix metro. A mi m'agradaria saber, i això vostè no m'ho podrà contestar però..., què és el que haguessin (...) fer si el Partit Popular (...) gestions d'aquestes infraestructures. Per tant crec que és una cosa que hauria de quedar evident, també. I també ens agradaria saber si aquestes obres que vostè deia de les línies telefòniques impediran que l'obertura del metro quedi afectada en aquest termini d'aquests mesos que ja s'havia parlat o si això realment es podrà solucionar el més aviat possible.

I agrair-li una altra vegada més la presència en aquesta comissió per donar comptes.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Dalmau. Ara pel Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Morell i Quart per un temps màxim de deu minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Moltes gràcies, Sr. President. Vull agrair moltíssim l'assistència del Sr. Conseller que ha comparegut aquí en aquesta cambra, i també al seu equip que l'acompanya, per poder donar més llum i més claredat a tot aquest assumpte.

La veritat és que he escoltat amb molta atenció tot el que vostè ha dit, Sr. Conseller; em pareixia molt interessant venir avui a escoltar-lo, i la veritat és que ens trobam amb el fet que el seu informe és quasi calcat al mateix que va dir a la compareixença de dia 17 d'octubre. Lamentablement aquesta segona fase de l'auditoria no ens dóna gens de llum, perquè sabem o ens tornen a explicar els mateixos problemes i les mateixes mancances que sabíem dia 17 d'octubre. De fet vostè ha estat enumerant una sèrie de problemes que a més quasi són calcats a la seva compareixença de dia 17 d'octubre; fins i tot, tot el problema de la llosa d'impermeabilització de la intermodal, fil per randa ha tornat repetir el mateix que va dir a la compareixença de dia 17 d'octubre.

La veritat és que no tenim cap dada nova, sabem el mateix que sabíem el primer dia quan es varen fer les primeres inundacions. A més tenim una dada nova, i és que totes aquestes deficiències que vostè anomena són deficiències fetes o una auditoria feta per una empresa que -no és la primera vegada que ens ho senten dir- que és una empresa que vostès mateixos varen adjudicar una auditoria a la mateixa empresa que després farà l'assistència tècnica del mateix metro. Pensam que és totalment incompatible, que no pot ser una empresa imparcial, no pot ser una auditoria independent, no pot ser una auditoria objectiva, que la mateixa persona o el mateix pèrit que faci -això em pareix que és lògic a qualsevol tipus de peritatge- el pèrit que fa el diagnòstic de les obres o dels mals després no pot ser el mateix que després ha d'arreglar perquè evidentment serà totalment de part, i serà el jutge i serà la part

i evidentment serà magnificat, serà catastrofista i serà exagerat, com en aquest cas és aquesta auditoria.

Vostè sap perfectament que aquesta auditoria ha estat encarregada a una empresa que és cent per cent del Ministeri de Foment, i qui ho vulgui veure basta que entri a la pàgina web mateixa de la mateixa INECO, www.ineco.es, que ho diu ben clarament: "*Es una agrupación de empresas integrada en el grupo del Ministerio de Fomento a través de la titularidad de sus acciones, que recae en los mayores entes públicos del sector transporte*". És una empresa directament vinculada al ministeri que sempre ens ha tractat tan malament aquests darrers quatre anys, al Govern de les Illes Balears. Pensam que no és de rebut, no pot ser la mateixa persona que faci l'auditoria sigui la que després ho arregli.

I a més ens trobam que aquesta auditoria, segons el que vostè ha explicat, és una segona fase el que ha vingut a explicar avui, i que encara n'hi deu haver una nova, és a dir, que encara esperam l'auditoria final. Idò nosaltres voldrem saber quan tendrem aquesta auditoria final, perquè duim cinc mesos de retard, cinc mesos en què ara vénen a presentar els mateixos problemes que sabíem dia 21 d'agost, i no entenem per què s'ha de fer una altra auditoria que tardar tantíssims mesos a tenir un resultat final que pel que es veu encara no tenim, i que diu el mateix que dèiem el dia 21 d'agost o dia 23 d'agost. L'informe d'SFM de dia 23 d'agost de Global PM ja deia que aquests eren els problemes; el resum d'incidències de vostès mateixos, d'SFM, de dia 21 d'agost de la UTE de manteniment del metro ja deia exactament el mateix.

L'informe del Col·legi d'Enginyers diu que és una obra magnífica, que és una obra molt complexa que s'ha resolt amb un esforç tècnic i humà molt meritori, i a més diu que moltes incidències en aquestes obres és comú que vagin sortint a mesura que es fa el servei i que es poden detectar precisament quan està en funcionament el servei.

Nosaltres voldríem saber, amb tantes dades que vostè ve a dir, que ens digués també per què duim cinc mesos de retard, per què hem d'esperar tants de mesos que hi hagi una solució final del metro i el metro es pugui obrir ja. Vostès mateixos han reconegut que dia 9 de gener va ser quan varen començar les obres de gran envergadura, dia 9 de gener, i pensam que el metro es va tancar dia 22 de setembre, són molts de mesos enmig en què no s'ha fet res. Esperam un informe que pel que es veu diu el mateix, és que estam a la mateixa situació, vostè ve a explicar més del mateix i això és enganar la població. Fins dia 4 de febrer no hi ha hagut una gran quantitat d'obres fent feina, sobretot perquè hi havia una visita amb la premsa, però també tenim un informe d'investigació que està avalat per la llei i que diu, demostrat, que en dos mesos d'investigació, no només dos dies, dos mesos d'investigació, hi ha hagut una mitjana d'un operari per estació i via; alguns dies tres, alguns dies quatre, alguns dies cap, i a algunes estacions cap. I això que vostès havien contractat els treballs per urgència, si no els haguessin contractat per urgència, bé, ens aniríem als dos anys i encara estaríem sense tenir cap resultat.

La improvisació és total. Vostès no sabem ni quan acabaran les obres, no tenen un termini, ni tenen el cost. Hi ha una improvisació i una imprevisió total. Ens agradaria que ens diguessin una mica més cert quins són els terminis, quins són els costos, on estan les situacions, perquè realment tot és molt aleatori, tot està molt enlaire però realment no es fa res. Si duim cinc mesos de retard, i anam pels sis, i tenim en compte que per exemple la fase quatre del metro va durar dotze mesos, quasi quasi estam a la meitat d'haver fet una fase nova, és a dir que duim..., quasi quasi han tengut vostès temps d'electricificar el tren fins a Inca, fins a Alcúdia, fins a Sa Pobla.

També m'agradaria que ens contestàs per què, si tenen tanta pressa per arreglar el metro, per què comencen pel Gremi Tintorers i no se'n van a Via Asima, que és el problema on directament pot afectar i afecta directament el metro? Per què anam a un carrer paral·lel i no anam al focus dels problemes?, que si tenguessin vostès tanta pressa i tantes ganes d'arreglar-ho anirien al problema en concret. Per què a Barcelona o Madrid passen aquestes coses i s'inunden moltes vegades i en una setmana està arreglat, i nosaltres, que tenim només una línia, un servei molt més senzill que no aquestes grans xarxes, no som capaços d'arreglar-no en sis mesos?, i a més, en previsió, com vostè ha dit, que potser s'allarguen tres mesos més; això vol dir arribar fins al juliol. És que arribarà que tendrem un any de metro tancat, i vostè va dir a la seva primera compareixença que no tardarien sis mesos a tancar el metro, que no estaria sis mesos tancat, però és que ara ja pareix que ens n'anam a un any.

La veritat és que la seva compareixença, em sap greu dir-li-ho, però és calcada a la primera, me l'he estudiada molt bé i és calcada a la primera, diu les mateixes xifres, és que estam amb més del mateix. Vostè es va cansar de dir, i a més avui ho ha repetit, que l'auditoria diu que hi ha greus problemes estructurals -aquesta frase els agrada molt-; té greus problemes estructurals però no queden aquí, diuen que hi ha deficiències tècniques, deficiències de disseny, deficiències estructurals, deficiències d'arquitectura, deficiències funcionals..., és a dir, això és un desastre, el metro no existeix, el metro cau, el metro realment no existeix quasi d'obra. Vostès són els que denigren els tècnics, els que han estat a aquestes grans empreses, tant balears com nacionals, que han estat en aquesta obra fent feina, i no ha estat una, que sigui una més o manco bona i que ha fet les obres més o manco malament, és que són moltes empreses diferents que s'han dedicat a fer aquesta feina per separat, cadascuna a la fase que li tocava, i vostès són els que denigren els tècnics. A més no només hi havia uns tècnics fent feina allà, que són en qui els polítics, o sigui el Partit Popular, es varen sustentar per fer tota classe d'actuacions. Teníem els tècnics de la mateixa conselleria, els tècnics de les mateixes empreses i els tècnics del Col·legi d'Enginyers. Són molts de tècnics que estaven damunt aquesta gran construcció, i no em puc creure que tots ells fossin tan dolents que hagin fet un metro tan dolent, és impossible. Són vostès que posen en entredit els tècnics, nosaltres no, nosaltres en tot moment..., els polítics el que han de fer és fiar-se dels tècnics, és a dir, el que els tècnics diuen, que són els expert, és el que s'ha de fer realment.

També vostè va dir que estaven plenes d'operaris les estacions dia 19 de desembre, quan jo li ho vaig demanar; també és mentida: n'hi havia tres aquell dia, d'operaris. Totes

les estacions estaven afectades, totes amb greus problemes; també és mentida, sabem que a Son Costa no s'ha hagut de fer absolutament res. També va dir que l'auditoria i l'empresa INECO era un 40% de capital privat; també és mentida, perquè és un cent per cent de capital públic. També vostè ha remarcat moltíssim que es varen deixar de fer mesures de drenatge; vostè obvia que en aquest projecte es va seguir escrupolosament la llei, des de tots els criteris tècnics i tots els criteris jurídics es va seguir escrupolosament la llei i es varen fer totes les mesures de drenatge que eren necessàries i a què obligava la llei. També s'han dit moltes mentides referents al cost: un dia eren 80 milions d'euros, l'altre dia eren 70 milions, l'altre eren 10 milions...; és que no hi ha hagut mai un únic criteri; a nosaltres ens agradaria que fos un criteri unitari que fos un poc més clar.

Ocultació d'informació, Sr. Conseller. Nosaltres hem demanat moltíssimes vegades molta informació sobre el metro i, a l'oposició, no se'ns ha donat, i això sí que és molt greu. Dia 17 d'octubre vàrem ja demanar empara a la Mesa del Parlament perquè no se'ns donava la informació que havíem demanat, però és que avui no ens ha quedat més remei que demanar una altra empara, perquè fa mesos, molts de mesos, que esperam moltíssima informació que no se'ns dona. No ens ensenyen l'informe, no ens donen cita, no ens mostren les càmeres de seguretat que fa molta estona que hem demanat, no ens donen el contracte d'adjudicació d'INECO, no ens donen el pressupost o les factures de les obres fetes fins ara... És que no podem entendre quin problema hi ha; si vostès ho tenen tot tan clar i no volen amagar res, per què oculten informació a l'oposició, que tenim tot el dret a tenir-la?, per què aquest obscurantisme? És que no ho podem entendre de cap manera. Si realment vostès diuen que això està tan mal fet no tendran cap problema a mostrar-ho a l'oposició i a tota l'opinió pública. Idò mostrin-nos-ho, el que no pot ser és que el nostre grup telefoni vint mil vegades a SFM, ens donin llargues, cada dos per tres ens diguin que el representant no hi és i cada vegada que cridam o no hi és o no ens pot rebre. Fa moltíssimes vegades que hem telefonat i cada vegada treim la mateixa resposta; creim que no és just i que si vostès no tenen cap problema no deuen tenir cap problema tampoc a mostrar-ho a l'oposició, i això és el que els demanam.

Si tenen tanta diligència, per què no fan feina a les nits, caps de setmana i festius? Quin problema hi ha a fer feina en caps de setmana i festius? Seria el millor, la millor opció, sobretot a un polígon industrial, on no molesta. Per què no es vol arribar a un acord amb l'oposició? La setmana passada nosaltres vàrem presentar una proposició no de llei en què li oferíem un acord per oblidar-nos del passat i anar endavant, fer una proposta en positiu i anar cap al futur, obrir fins a Son Costa, que vostè sap que es pot perquè passa pel mateix lloc per on passa el tren -si hi passa el tren hi pot passar el metro, no té cap incompatibilitat-; fer feina els vespres en el polígon, que és, em pareix a mi, el més lògic, el més senzill; i la incompatibilitat d'INECO, que creim que es demostrarà més que demostrat que això és una incompatibilitat manifesta i que no es podia fer d'aquesta manera.

Al tren de Manacor nosaltres ens hi posàrem, a fer feina de vespres, no vàrem tenir cap problema. Si va caure un talús i hi va haver ferits, i hi va haver retards i (...), nosaltres ens hi vàrem posar, a arreglar el problema, i no vàrem demanar

responsabilitats polítiques a ningú. Ens hi vàrem posar a fer feina, que és el que toca a un governant, que és el que en aquell moment tocava al Partit Popular, i és el que ara els toca a vostès: ser responsables de la seva pròpia diligència i fer una mica més de feina, més responsabilitat.

El metro no han cobrat les liquidacions, està en garantia. Vostè pot exigir i ha d'exigir totes les garanties a les empreses que han fet aquestes obres, que estan en garantia i tenen tota l'oportunitat d'arreglar-ho; si està mal fet que ho arreglin perquè estan en garantia i és la seva responsabilitat.

Sr. Conseller, jo no vull estendre'm més. Simplement reiterar-li la nostra decepció perquè vostè no dugui cap dada nova, simplement torna repetir el mateix que a l'octubre i ens ve una altra vegada a manifestar que el tancament del metro és estrictament per motius polítics, que la inoperància de cinc mesos aturat, quasi sis, i que ara ens digui que encara seran tres mesos més, quasi un any de metro tancat no es pot acceptar de cap manera. Vostès empen el metro com a arma política, no tenen interès a obrir-lo, si no haguessin arribat a aquest acord amb l'oposició la setmana passada. No els interessin les persones, ni els ciutadans, només arribar a les eleccions amb el metro tancat, muntant un caos i teint el Partit Popular com el pitjor del món.

El màxim responsable del transport públic, Sr. Conseller, és vostè, vostè és qui ha de defensar aquest transport públic i no denigrar-lo, com ha fet fins ara, que la gent ja no té confiança en aquest transport públic perquè la imatge que se li està donant és molt dolenta, quan vostè sap que és una gran obra, que el mateix Col·legi d'Enginyers ha reconegut que és una gran obra, que està molt ben feta, i també li voldria demanar si dia 21 d'agost o de setembre s'hagués inundat ca seva si vostè encara continuaria sense anar-hi a viure; segurament hagués fet totes les passes possibles per arreglar-la. Per això, com que la conselleria també és ca seva, li demanam també tota la diligència possible i que s'obri el metro el més aviat possible.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Morell. I ara per torn de rèplica té la paraula l'Hble. Sr. Conseller de Mobilitat i Ordenació.

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

Moltes gràcies. Contestant una miqueta totes les intervencions. Bé Sra. Suárez, a mi també em preocupa el tema de les responsabilitats, estam amb una auditoria (...) jurídica sobre aquests temes i que ja està treballant de valent i m'imagin que quan... És a dir, aquestes auditories necessiten les dades finals, necessiten els costos, sobretot perquè necessiten que l'auditoria marqui de qui és responsabilitat, tot i que a vegades no la marca clarament. Per tant, a posta necessiten els serveis jurídics. Això es produirà probablement en el final. Estam fent feina i evidentment si hi ha responsabilitats les demanarem, independentment de les responsabilitats polítiques, aquestes crec que ja fa estona que s'haurien d'haver produït perquè la veritat és que jo hagués estat el primer que hagués demanat la

dimissió de l'exconsellera de Transports si aquesta senyora tengués càrrec polític exercint, perquè efectivament, la responsabilitat és enorme, políticament parlant.

Terminis exactes, també m'ho comentava el Sr. Llauger i el Sr. Dalmau. Mirin, jo amb els tècnics..., es pot demanar cada dia quan estarà el metro, però evidentment el que passa quan es pressiona molt els tècnics és el que ja veim, quan es pressiona molt els tècnics les obres surten malament i surten aquests grans escàndols. Jo li puc assegurar, també al Sr. Dalmau cada setmana deman a veure quan acabam les obres del metro perquè, a part que és una estupidesa absoluta pensar que a aquest Govern li interessa endarrerir les obres del metro, perquè res m'agradaria més com es pot suposar qualcú que tenguí dos dits de seny i és poder haver arreglat el metro abans d'unes eleccions. Per tant, és una cosa que ni mereix cap comentari.

Per tant, ho demanam contínuament. Ens diuen que el problema bàsicament està en les obres que es fan en el polígon, no les altres, les altres com veuen la diligència del Govern ha fet que ja estiguin acabades, o algunes que no estan acabades, però no estan afectant la posada en funcionament, però les del polígon sí. Ens remarquen i ens detallen que no es pot obrir el metro per problemes de seguretat, si no s'ha arreglat el problema de les inundacions que podrien entrar pel polígon i això no s'arreglarà perquè el que es va instal·lar és insuficient per allò que podria ploure. Per tant, podria passar un accident perillós en aquest lloc. Per tant, fins que no puguem posar aquests col·lectors, que són els que s'haurien d'haver posat des del principi i que record que es varen modificar, fins que no es puguin posar aquests col·lectors, no podem assegurar que el servei de metro es pugui fer amb seguretat. Això per una banda.

Segona. Els problemes que hi ha de passar col·lectors de tan gran calibre per aquestes vies, a més és un polígon, són els serveis que hi ha, els serveis de telefonia, d'Ono, de gas, d'electricitat, etcètera. Si quan evidentment es tenen projectes i plànols, però moltes vegades quan es fan prospeccions es troben serveis que no estan damunt els plànols i això és moltes vegades el que passa. Això és el que ha passat ara amb un prisma de Telefònica. Per tant, aquí d'alguna manera s'haurà de solucionar això. Això endarrereix moltíssim, perquè la tramitació d'aquests serveis, aquests serveis s'han d'anul·lar, s'ha de fer un pont i les mateixes empreses ens diuen que és llarg, tot i que estam fent les demandes possibles perquè tot això es pugui fer el més aviat possible. Podria (...) qualcuna. Per tant, els tècnics l'únic que ens diuen és que fins a l'abril de cap de les maneres estarà obert el metro. Ara bé, fins a l'abril, però això si no hi ha dificultats i comença a haver-n'hi dificultats, a mi m'agradaria que no n'hi hagués, som el primer interessat en què no hi hagi dificultats, però comença a haver-n'hi. Per tant, hem de sumar cada vegada cada vegada que trobem qualque cosa a aquest termini. Els problemes de Telefònica són 3 mesos, per ventura ho podran fer amb manco temps, si és així beníssim, els ho demanam i els animam perquè això sigui així. En aquest cas si varen dir a finals d'abril, probablement ja serà el maig i ja veurem, jo no els puc dir, en contra de pitonisses que exerceixen d'això en aquest Parlament, jo no els puc dir el que no sabem. No ho sé, fins que els tècnics no em diguin que poden haver posat tot el col·lector, no es

podrà posar en marxa aquest servei. Això pel que fa als terminis.

Sobre el tema dels costos, sobretot de seguretat. Mirin, sobre la qüestió de seguretat, que és greu i que s'haurà de fer a tot el túnel, nosaltres estam manejant pressuposts, són pressuposts que s'han d'adjudicar i per tant, probablement seran un poc inferiors. S'estan manejant unes xifres de devers 2 milions d'euros. De tal manera que el tema de senyalització podria arribar a 1,5 milions d'euros. Això ja ho veure, però després hi ha tot un seguit d'obres que no just és senyalització, que faran les pròpies empreses i després ja es veurà si això ho ha de pagar el Govern o ho han de pagar les mateixes empreses perquè no es va fer. Això és molt important, la qüestió és que ara s'ha de fer i acabar el més aviat possible. No es pot tenir un servei de metro en marxa amb les condicions que hi havia. Això sí que els ho puc ben assegurar.

Pel que fa a la Sra. Morell. Bé, jo en primer lloc faria..., vostè diu i amb tots els respectes vostè diu que ha estudiat molt el tema de la primera fase i la segona fase, jo li dic que ho torni estudiar, documenti's un poc més perquè no sé de quina manera estudia vostè. Però la primera i la segona fase són molts diferents, si vol podem anar pàgina per pàgina i paràgraf per paràgraf, és una qüestió de temps. Cap problema ni un.

Vostè em diu que no hi ha cap dada nova. Hi ha dades noves i tant! Entre altres coses hi ha la confirmació del que ens temíem a la primera fase i jo no avanç les coses si no les sé segures. A la primera fase jo li vaig avançar que hi hauria modificats, que les empreses ens començaven a dir que s'havien fet modificats, que havien de trobar documentació, etc., etc., i ara no li dic que ho temíem, li dic que s'ha fet i aquests modificats hi són. Això és una diferència substancial, molt substancial. Per tant, li recoman que es torni documentar en aquest sentit.

Després em parla vostè sobre la incompatibilitat de les empreses. Jo li recordaré un poc com funciona això. Miri, això funciona de la següent manera. Tenim la primera inundació, a l'agost i evidentment què fa un Govern, sobretot que acaba d'arribar? Té lloc la inundació i el Govern amb els seus propis mitjans, els tècnics de SFM, etcètera, analitza què ha pogut passar, quin tipus de deficiències hi ha per haver-hi aquesta inundació, etcètera. La veritat és que la informació de part de vostès, aquí sí que m'hagués agradat que hi fos molt i em sap greu que no hi hagi la Sra. Cabrer, perquè se suposa que és la persona que més ha de saber del metro, sobretot el mes d'agost, jo li puc assegurar que el mes d'agost del metro, a part que funcionava, no sabia res més. Per tant, en aquell moment s'havia de menester molta informació, que no es va donar, jo li record el gran silenci del Partit Popular en aquest sentit, no només silenci, sinó que jo record la consellera dir que no hi havia inundacions i les televisions estaven donant unes imatges que corria l'aigua per les vies i deia que no hi havia inundacions, deia que just era un pas inferior. Això va ser la gran col·laboració que vàrem tenir. I després no només va dir que no hi havia inundacions, després quan ja les imatges eren evidents, doncs va dir que eren 4 goteres i record que va dir que amb una setmana s'arreglen. Després ja va veure que el període era un poc més llarg i va passar a un mes.

Quan es va produir la segona inundació, li reconec que el primer mes anàvem molt perduts, ningú ens ajudava, ni tan sols des de la direcció d'obres contractada per vostès, quan va passar això, es va decidir fer una contractació perquè es veia que la qüestió era més que greu i es va fer una contractació d'una auditoria per contracte negociat amb tres pressuposts d'urgència, com es pot imaginar vostè, per 30.000 euros. I què es fa? Es va a una de les empreses que més solvència tenen en fer metro i ferrocarril i és efectivament Ineco. Es contracta aquesta auditoria amb l'empresa de més solvència, que a més a més, li record que curiosament és una empresa que vostès troben que els tracta tan malament, però es veu que a Madrid no és així, ni a València tampoc. És a dir, que el seu partit funciona molt amb aquesta empresa, és curiós! Doncs resulta que quan passa això, feim aquesta auditoria mitjançant aquest procés.

Per tant, res a dit, tres pressuposts i dels quals agafes el que és millor perquè davant d'una urgència creus que t'ho arreglaran el més aviat possible. Es veuen les deficiències i ens posam a intentar fer obres complementàries per les mateixes empreses. Però quina sorpresa ens trobam que quan ens posam a fer les obres complementàries, aquestes no es poden fer perquè descobrim que la direcció d'obres, que vostès varen elegir, resulta que va recepcionar totes les obres, curiosament totes, excepte l'estació d'autobusos, un dia abans i totes juntes abans de fer el canvi de Govern. Un dia abans. Clar, això impedeix fer obres complementàries i per tant, què s'ha de fer? Quan passa això, al conseller no li queda altre remei que declarar les obres d'emergència. (...) i amb un model que li puc assegurar que és clavat als que varen fer vostès quan es varen trobar l'accident de Son Tell, aquests que varen ser tan diligents, però li record que varen durar molts de mesos, molts, devers 9 mesos. Per tant, m'agradaria que m'expliquéss també aquesta diligència.

Molt bé, com sap vostè a les obres d'emergència el que es fa és tenir plens poders per poder constatar l'assistència tècnica i la direcció d'obra que s'estimin oportunes per arreglar el més aviat possible unes obres. A posta es diuen obres d'emergència. Es nomena un nou director d'obres que és d'INECO, efectivament. No vulguin vostès mesclar, no els toler aquestes confusions, aquestes obres del metro amb l'assistència tècnica que es fa i que s'ha fet i que s'ha fet per concurs, amb totes les garanties legals de l'assistència tècnica que es fa per fer els nous projectes de tren que es faran. Per cert, l'altre dia li sentia dir a vostè que era de 10 milions d'euros i són 2 milions. Per tant, no facin confusions i no diguin falsedats. Aquest concurs és a part, aquest concurs té totes les garanties legals i a més li demostr que es va fer a través de 5 empreses, aquestes 5 empreses es varen presentar i ho va treure la que va fer la puntuació tècnica més elevada i el preu més baix, les dues coses, de 5 empreses. Per tant, també dir-li que els que exerceixen de pitonisses que tinguin en compte que 5 empreses són bones d'endevinar, no sé a quants de notaris varen anar vostès i tampoc no sé a quina hora hi varen anar. Però bé, que quedi clar aquest extrem.

La importància d'aquest concurs li puc assegurar que s'ha fet amb totes les garanties i a més a més, si vostès troben que no és així, doncs no sé per què no ho denuncien? Li puc assegurar que no hi hagut cap recurs, ni cap impugnació en aquest concurs. Això que quedi ben clar, ni cap recurs, ni cap impugnació. Molt bé, això pel que fa al tema de les empreses, no confongui una cosa amb l'altra, una cosa és el que es fa via emergència i l'altra és el que fa via concurs. I res de parts i quarts, és a dir, els que detecta els problemes és perfectament vàlid i no és gens incompatible amb el que diu com s'ha d'arreglar. Una altra cosa seria si és els qui els ha d'arreglar. Però l'empresa que està fent l'auditoria no participa en cap tipus d'empresa que està arreglant, ni els costos. Per tant, no té res a veure una cosa amb l'altra. Estic francament cansat de veure que vostès diuen que això és incompatible, jo li convit que si és incompatible i és il·legal, ho denunciï, per què no ho denuncien? Vagi i ho denunciï si és il·legal, ja veurem si un tribunal diu que és il·legal o no.

Informe dels enginyers. Els informes dels enginyers, també la veritat és que estic un poc fart que utilitzin un col·lectiu que no té res a veure amb això, d'aquesta manera en què ho estan utilitzant vostès. Vostès diuen que els enginyers..., tenc aquí l'informe davant, diuen que això és una obra magnífica, etcètera. Jo no veig que diguin que és cap obra magnífica, senzillament diuen que és una obra molt important, que és una obra molt complexa i li llegesc exactament el paràgraf dos, perquè vegi aquesta magnificència. Diu: "a la vista de l'informe tècnic presentat per l'empresa que realitza l'auditoria -això ho diu el Col·legi d'Enginyers i deixem-nos ja de falsedats perquè està aquí-, està clar que el metro de Palma és una infraestructura que pateix de deficiències que han motivat la suspensió del servei, amb allò que en el nostre judici va ser una decisió prudent, atesa les incidències produïdes". Supòs que és aquesta manera que té vostè d'estudiar els documents, però crec que queda ben clar.

A més a més, després li vull deixar molt clar en el punt tercer d'aquest informe que diu: "aquesta important infraestructura s'ha construït a més a més amb un termini molt escàs i amb una dotació de mitjans tècnics i humans per a la direcció d'obra excessivament ajustats". Els que han de contestar això són vostès, almanco la Sra. Cabrer. No ho ha de contestar ni el Col·legi d'Enginyers, ni Emaya, ni el seu detectiu privat, ni el notari, ni tota aquesta processó de gent que ens posen per donar les culpes als altres. Això per començar.

Després vostès han dit una i una altra vegada que el Col·legi d'Enginyers va fer la supervisió d'aquest projecte, donant a entendre a la gent d'una manera molt artificiosa que el Col·legi d'Enginyers donava per aprovat aquest projecte. I això és totalment fals. Aquest mateix Col·legi d'Enginyers diu clarament que l'única cosa que han fet i li ho llegesc textualment per si després ho vol estudiar a la seva manera. Un informe realitzat pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports diu que s'ha de dir que aquest informe el fan moltes vegades i és una pràctica habitual del Col·legi. No és cap supervisió és un informe. I resulta que aquest informe ni tan sols està formalitzat, és un primer esborrany que no està ni signat. Sra. Morell, no està ni signat i no és cap supervisió. A més a més, ells diuen clarament i li ho llegesc, està en castellà

i posa: "*el informe abarca únicamente aspectos de calidad documental y revisió aritmética del presupuesto*".

És a dir, allò que vostès volen donar a entendre, que el Col·legi d'Enginyers ha donat per bons tots aquests projectes, resulta que el Col·legi d'Enginyers l'únic que diu és que va fer un esborrany d'informe, que just xerra de la qualitat documental, és a dir, si falten documents, per entendre-nos, o si hi ha revisió aritmética del pressupost, que no hi hagi qualque compte que hagi sortit. I a una conversa amb ells em varen deixar ben clar que ells mai han donat, o han dit que aquests projectes fossin bons o dolents, senzillament ells no tenien cap competència en això. Ho posa ben clar, "*no entrando en ningún caso a comprobar cálculos o valores de soluciones del diseño*". Jo crec que vostès saben llegir, deixin d'utilitzar la gent, deixin de passar la pilota a la gent i assumeixin vostès la responsabilitat. Assumeixin la responsabilitat d'una vegada per totes, això és el que han de fer. I deixin d'utilitzar la gent d'aquesta manera. Ara resulta que és culpa d'Emaya, és culpa del Col·legi d'Enginyers, ara resulta que és la culpa de les empreses contractistes, probablement les empreses contractistes deuen tenir part de culpa, evidentment.

Després em diuen que hi ha un obrer per estació. Bé, concretament jo li vaig recordar que hi havia 0,89 obrers per estacions. Per això utilitzen vostès una persona d'aquestes, un detectiu que vagi a veure... Bé, jo no sé què ha fet el seu detectiu, no sé on van a cercar detectius, però li puc assegurar que si hi hagués hagut 0,89 obrers per estació i tots aquests obrers han acabat tot aquest informe que hem presentat de totes les obres fetes que tota la premsa té i que vostès tenen si volen, ja parlarem de l'ocultació de coses. Aquests 0,89 obrers per estació són uns fenòmens, sé cert que de tot Europa els demanaran, han fet una feinada! És impressionant. Miri, aquesta setmana concretament, aquí tenc el darrer informe, hi ha hagut 121 persones fent feina permanents i 20 ocasionals i ja li vaig respondre que almanco sempre n'hi ha hagut 40 durant aquest període en què vostès tenien detectiu que anava i venia. És a dir, han d'adreçar un poc més el detectiu.

Després em parlen que denigren els tècnics. Els qui denigren els tècnics, Sra. Morell, és el que se'n va a fer fotos als tècnics, als obrers, als operaris, si berenen o no berenen, o si duen un casc o no el duen. Per cert, li record que tenim un informe sobre la coordinació i seguretat de les obres que diu que les normes es compleixen. Això està signat pel coordinador de seguretat i salut, que vostès varen nomenar, no nosaltres i diu que les normes es compleixen. Per tant, jo no sé Sra. Morell..., ja sé que a vostè això li ha vengut d'herència, seria millor que ho contestés la Sra. Cabrer, supòs que té altres feines per no donar la cara aquí davant aquestes coses. Però això ho varen contractar vostès, d'acord? Són els seus tècnics, són les seves empreses, són els ma teixos treballadors que varen utilitzar vostès. Ara berenen i abans no berenaven? Quan governa el PP no berenen? Jo crec que això s'ha d'explicar.

Vostè diu que vostès varen dur el procés del metro d'una manera escrupolosa. Jo crec que és això és un insult als terme "escrupolós". Si es va construir el metro de manera escrupolosa, després del que ha passat, qualque cosa falla, o la

construcció del metro o la utilització del terme que diu vostè, “escrupolós”.

Després em diu que li falta informació, que no li donam informació. Miri, donam la informació, deman compareixences sempre que n’hi ha. Don tota la informació que hi ha i més. Fins i tot feim que la premsa vaig a veure les coses, amb tota transparència. Vostès es queixen que no hi varen anar. Podem fer una excursió per als parlamentaris si volen, es pot organitzar. El que passa és que ho hem de demanar i no som jo qui l’ha d’organitzar. Vostè la demani a qui pertoqui.

I diuen que han telefonat 20.000 vegades. Ja veig que no només som nosaltres que tenim un problema en prismes de Telefònica, vostès en tenen un també. Que jo sàpiga a Serveis Ferroviaris no s’ha telefonat mai, tenc el gerent aquí...

(Remor de veus)

Mirin el prisma perquè és important.

Segona. Vostès volen que obrim el metro fins a Son Costa. És a dir, tenim un metro que farà dues estacions, no és veritat Sra. Morell? Que vagi fins a Son Costa, quan ja hi va un tren. A més a més, tenim un autocar que és gratuït perquè el pagam tots, ateses les deficiències i aquest autocar resulta que ens fa totes les estacions. Vostès sap què són els costos d’exploració? És a dir, hauríem de posar el metro per fer dues estacions, que el tren ja hi va i a més a més hi tenim un autocar. Això és el que em demanen? Jo crec que és ben evident que per una qüestió de rigor no farem aquestes coses.

Sra. Morell, jo crec que totes les coses que vostè em diu aquí..., què vol que li digui? Miri, vagi a demanar-ho a l’exconsellera, li contestarà millor aquestes coses. Jo l’únic que li puc contestar és la feina que feim, amb la major transparència possible. Si vostè vol veure totes les cintes de vídeo? Vagi a veure-les a SFM, el que no farem és posar-li totes les cintes. Telefoni, segur que li faran una sessió. De totes formes crec que ja es varen veure per la premsa i per les televisions. Però bé, si ho volen comprovar ho facin.

Miri, s’està fent la feina d’una manera seriosa i per moltes pressions que intentin vostès, aquest Govern la seguirà fent d’aquesta manera i li contest també un poc a la Sra. Suárez. No seguirem a pressions, farem la feina com s’ha de fer per assegurar que això no torni passar. I que quedí clar i després no em venguin a dir que hi ha una gotera aquí o allà, reparar les coses no és el mateix que fer-les de nou. Estam fent allò que vostès no varen saber fer. I per què tant de temps? Ja li ho he dit, això era una obra que havia de durar 3 anys i va durar 1 any i mig. I clar, qualcú ha de fer aquesta diferència. Això és el que s’està fent.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens. En torn de rèplica té la paraula per part del Grup Mixt la Sra. Suárez per un temps màxim de cinc minuts.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President. Només un parell de qüestions. En primer lloc donar les gràcies al Sr. Conseller per les seves explicacions. En segon lloc dir que per un moment he afegit preocupació perquè he pensat que la meua percepció del que estava passant en aquesta comissió era diferent de la resta, sobretot quan sentia la representant del Partit Popular, però vist que el conjunt dels grups parlamentaris, a excepció del Partit Popular, ha sentit unes coses i la portaveu del Partit Popular n’ha sentides unes altres, em quedo més tranquil·la. Jo això crec que respon més que res, parafrasejant un proverbi espanyol, que “*no hay más sordo que el que no quiere oír*”. Crec que és el que li ha passat a la representant del Partit Popular.

Torn insistir, jo crec que sí ha quedat clar que hi ha una responsabilitat política, una responsabilitat política del Partit Popular, de la gran absent, que no està tan absent en aquesta comissió perquè el mòbil ha sonat més d’una vegada i quasi endevinarria que les telefonades venien de la Sra. Cabrer, que està present d’alguna manera en esperit. Esper que li arribi també què en pensam tots i de qui és la responsabilitat política.

Després insistir en tercer lloc que la seguretat ha de ser el criteri i el principi per poder obrir l’obra del metro.

I finalment dir-li al conseller dues paraules. Pacència, un poc més de paciència, jo crec que el vodevil popular continuarà. I molts d’ànims perquè jo crec que la línia que han triat és l’encertada.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Per part del Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds té la paraula el Sr. Llauger per un temps de cinc minuts.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. Simplement per agrair la informació. Jo crec que és una llàstima que haguem de..., jo crec que un Govern sempre ha de contestar a l’oposició, sempre té aquest deure i no pot ser d’una altra manera. Però també és una llàstima que s’hagi de gastar tanta energia per explicar allò que és evident, si fossin coses que es poguessin discutir i fos raonable discutir, seria molt normal que hi dediquéssim tot el temps necessari. Però haver de gastar tantes hores per explicar allò que és evident, en contestar coses com els dubtes sobre l’adjudicació de les empreses, com ha dit el Sr. Conseller, si hi ha dubtes que es vagi a la justícia. En qualsevol cas el que no es pot argumentar, (...) el número del sobre del notari. Si hi havia 5 empreses, no hi havia res més fàcil que anar a 5 notaris diferents i després treure el nom del notari per demostrar que s’ha endevinat. Mitjançant un sistema com aquest jo som capaç d’endevinar tots els resultats de la lliga de la setmana que ve, simplement duent a notaris diferents tots els resultats possibles.

Tampoc no crec que s'hagi de gastar més energia en contestar els dubtes sobre la diligència amb què s'ha operat. Crec que el número dels detectius Mortadelo i Filemón ja no té més història. Simplement les demostracions del que s'ha fet són les explicacions que s'han donat avui aquí sobre allò que ja s'ha avançat.

S'ha fet molta referència, jo no l'havia feta, a la consellera anterior com a gran absent. Jo no l'he notada especialment a faltar, perquè aquí el que opera és el Grup Popular, té els seus representants i la seva portaveu, l'únic que em sap greu en certa manera és que el Grup Popular hagi posat una diputada jove que hagi demostrat tanta energia i tanta capacitat parlamentària en defensar allò indefensable i en aquest sentit em sap greu per ella.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Llauger. Té la paraula per part del Grup Parlamentari Socialista el Sr. Dalmau per un temps màxim de cinc minuts.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Només per agrair al conseller les seves explicacions, crec que ha quedat tot molt clar, punt per punt. Per tant, crec que no hi ha res més a afegir. Gràcies per la seva presència i per mostrar una vegada més la transparència en la que s'ha actuat i les solucions que s'estan aportant.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Dalmau. Ara per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula la Sra. Morell per un temps de 5 minuts.

LA SRA. MORELL I QUART:

Gràcies, Sr. President. La veritat és que em sap molt de greu dir-ho, però el cinisme i les ganes de ridiculitzar aquesta diputada i aquest grup parlamentari és intolerable per part d'un conseller i per part d'un membre del Govern...

(Alguns aplaudiments)

Crec que jo perquè sigui jove, o perquè sigui dona, o perquè sigui inexperta no per què ser menys per defensar un tema tan important com aquest. També se'm vol ridiculitzar la manera d'estudiar els informes. Jo no he volgut en cap moment entrar en valoracions personals del Sr. Conseller, no ho faria mai. Estam valorant una cosa objectiva, una obra, no una persona. Vostès tenen unes ganes de persecució contra l'exconsellera Mabel Cabrer que és intolerable, una persecució contra una persona. La Sra. Cabrer ja va assistir aquí a la primera compareixença i per venir aquí a escoltar el mateix que ha dit vostè, ha dit exactament el mateix que va dir a la primera compareixença, maldament no ho vulgui reconèixer. O sigui, no és necessari que vengui aquí a escoltar el mateix perquè ja hi som jo i em veig perfectament capacitada per poder defensar aquest tema, o qualsevol altre.

Vostè ha dit una cosa molt important avui. Ha dit i ha reconegut que el mes d'agost, quan hi va haver les primeres inundacions el varen agafar totalment desconcertat, no sabien per on havien de prendre i no tenien ni idea de com funcionava el metro. Vostè ha reconegut la seva inoperància Sr. Conseller i la seva responsabilitat perquè ja hi era i des del primer dia vostè té la responsabilitat de saber com funcionen les coses. Si el mes d'agost no ho sabia, tenia temps de posar el xip en marxa pel mes de setembre. El mes de setembre tampoc estaven preparats, perquè varen passar els mateixos problemes. Vostès saben si les inundacions del mes d'agost haguessin estat arreglades el mes d'agost no haguessin interferit als problemes del metro del mes de setembre. No ho sabem, però per ventura no hi haguessin interferit i ens oblidam que això ha estat un fenomen atmosfèric. No va ser com el tren de Manacor que va ser per una mala execució d'un projecte, sinó que va ser per un fenomen atmosfèric que va patir tot Palma, no el metro, tot Palma. Oblidam això.

I segurament crec que podrem estar d'acord en una cosa i és que el problema principal segueix essent el drenatge de Son Castelló, segueix essent el mateix problema principal que sabíem dia 21 d'agost i que vostès segueixen sense arreglar des de dia 21 d'agost. O sigui, la responsabilitat, Sr. Conseller, no se la llevi de damunt, és que és seva. Qui governa ara és vostè, no és l'exconsellera Mabel Cabrer, que està a l'oposició; o encara no ho saben? La consellera Cabrer està a l'oposició i vostè és el conseller i és el màxim responsable i és el que ha de donar solucions i no en dóna. Perquè a aquest pas tardaran el mateix temps a arreglar-ho que en el que s'ha fet, al mateix pas, a aquest pas tardaran el mateix o més, i serà la major vergonya que s'hagi pogut fer mai en una obra d'aquestes característiques.

Vostè em parla de modificats, i que la culpa és nostra perquè es varen autoritzar modificats i complementaris que no tocaven, i aquesta és la causa principal dels problemes de les inundacions. Vostè sap que aquest modificat era un modificat i un complementari que es va aprovar en compliment dels terminis, a més fent la supervisió estrictament tècnica, és a dir, eren els tècnics els que deien si s'havia de fer d'una manera o de l'altra perquè aquí el polític no hi ha d'entrar, sinó que són els experts que han de dir quin tipus de canonada -que li agrada a vostè tant dir, anomenar aquesta canonada que han dit tantes vegades-, si ha de ser d'una manera o de l'altre, perquè per alguna cosa són els experts i per alguns cosa són els que dirigeixen les obres. Els modificats, el projecte en genera es va fer en el temps que les mateixes empreses constructores varen dir que el farien. Quan es fa una construcció i una licitació -vostè ho sap- es fa amb uns temps que són les mateixes empreses constructores que ho diuen, i les mateixes empreses constructores varen dir que es podia fer en un any i mig, i no es va fer en un any i mig perquè les mateixes empreses constructores varen demanar pròrrogues i el Govern els va concedir totes les pròrrogues que varen demanar fins que el metro estigués acabat.

O sigui que la inoperància, em sap molt de greu, però la inoperància és seva, Sr. Conseller. Vostès han d'admetre la seva responsabilitat, és que no en volen admetre ni una. Fa sis mesos, més de sis mesos que estam en aquesta situació, i el més greu és que no tenim la solució final, és que encara no sabem

ni què costarà, ni quan acabarem, i pel que sembla ja arribarem a l'any que ve, arribarem al mes d'agost i seguirem amb un any de metro tancat, i això sí que és la major vergonya d'Espanya.

La veritat és que vostè em deia que si jo estava tan segura d'aquestes irregularitats que les denunciàs. No tenguí cap dubte que ho farem. Denunciarem tot el que trobem que estigui fora de la llei, ho farem, i tenim moltes raons i molts de documents per pensar que això no s'ha fet amb tots els tràmits que tocava. O sigui, Sr. Conseller, no es preocupi que nosaltres farem la nostra feina, però que l'hem de fer. La feina d'oposició que vostè em vol ridiculitzar avui jo l'he de fer, tenc el suport del 47% dels ciutadans com per fer aquesta feina, com per fer una oposició constructiva, constructiva com es va demostrar la setmana passada per fer un acord conjunt que vostès no valen voler fer. O sigui que la meua feina és aquesta, li agradi o no, i no intenti ridiculitzar tant l'oposició perquè l'oposició fa la seva feina, a més amb uns criteris molt estrictes i objectius, perquè jo en tot moment he parlat d'informes i no he volgut entrar en cap moment en valoracions personals de ningú.

Vostè diu que es va fer per procediment d'emergència. Tanta sort que es va fer per procediment d'emergència, i duim sis mesos aturats. És que si no s'hagués fet per emergència ja no sé..., no haurien ni començat.

Sabem que és el mateix, vostès vénen a dir més del mateix, és que no tenim cap dada nova, més del mateix, i supòs que encara falta l'informe final, que serà un altre capítol d'aquest *culebrón*, d'aquesta gran farsa que vostès estan fent amb el metro. El metro, si nosaltres estiguéssim governant, no tenc cap dubte que en un mes hagués estat en funcionament, i duim sis mesos de retard sense posar fil a l'agulla. Tots aquests operaris que vostè diu...

(Intervenció inaudible)

Tots els operaris que vostè diu...

EL SR. PRESIDENT:

Per favor...

LA SRA. MORELL I CUART:

Tots els operaris que vostè diu que deuen ser tan bons perquè sense fer feina han fet tantes coses, el problema és que no n'hi havia, de feines a fer en els túnels; no n'hi havia, de feines grans. No hi ha problemes estructurals, és tot una gran mentida. Hi ha un problema de drenatge a Son Castelló que no s'arregla, que a dia d'avui continua sense arreglar-se, i els altres problemes són complementaris. I els problemes de seguretat, que vostè crec que ha estat l'únic nou que ens ha vengut a dir aquí avui, que havíem pogut llegir ja a la segona fase de l'auditoria, els problemes de seguretat no són tan imprescindibles com perquè en una setmana o en quinze dies estiguin arreglats. Què feim cinc mesos aturats sense tenir aquests problemes arreglats? És que és ridícul.

Totes aquestes persones que vostè vol ridiculitzar i que diu que aquest informe, que és totalment legal, durant dos mesos d'investigació, matí, migdia, capvespre, vespres, tot és la

mateixa pauta: no hi ha gent i la gent que hi ha no fa feina, no perquè no siguin feiners, sinó perquè no tenen feina a fer; els envien allà per fer tota una "parafernàlia" muntada de moltes tanques, de molts de sacs i munts de runa que no es mouen, que segueixen allà dies i dies i que són perquè vostès els donen l'ordre perquè pareixi que en el metro es fa molta feina, però en el metro realment no s'hi fa absolutament res. Tot per interès polític, i és una gran mentida i és una gran pena haver de sortir ja a defensar aquesta gran obra en aquests termes, perquè és ja ridícul i..., bé, ja fa..., passa tots els límits possibles de la defensa d'un obra. Crec que vostè té la responsabilitat de defensar-la, vostè té la responsabilitat de defensar aquesta obra, i de fer veure als ciutadans que és bona, i que serveix, i que és un gran projecte que serà molt beneficiós per a la nostra illa i serà molt beneficiós per a Palma. I no ho fa, Sr. Conseller, no ho fa en absolut.

Jo li voldria demanar, per favor, que fos un poc més responsable, que no ens vulgui ridiculitzar, perquè nosaltres feim el paper que ens toca i que, a més, vostè accepti les seves responsabilitats, que no n'accepta ni una. Si d'aquí a sis mesos continuam amb la mateixa situació, digui'm vostè quin ridícul estam fent davant tothom.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Morell. En contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller, Sr. Vicens i Mir.

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

Moltes gràcies. Als diputats i a les diputades que han parlat abans, més que res agrair el seu suport. Evidentment la darrera no és gaire de suport, però bé, agrair el seu suport. Em diuen que he de tenir paciència. Mirin, crec que l'exercici de paciència crec que és el més gran que he fet durant la meua vida professional, li ho puc assegurar, però bé, el continuarem fent.

I, Sra. Morell, jo li diria que jo no he fet cap valoració personal, senzillament li dic que estudiï bé les coses. Els que fan valoracions personals és quan em diuen, a mi, mentider, em diuen que ocult les coses, i jo no record mai haver-li dit, a vostè ni a ningú del Partit Popular, mentider. La convid a mirar a veure si ho troba a qualque banda. Per tant no parlem de valoracions personal perquè en podríem parlar molt.

I ja que vostè està parlant de reconèixer coses, és que, miri, és que vostè em posa les coses en palangana, jo què vol que li digui? És que si segueixen per aquesta via arribaran a fer molt el ridícul, vostè ho diu; si feim el ridícul és que el feim, el feim tots plegats, perquè que un conseller hagi de contestar, per exemple, vostè vol fer creure a la gent que jo m'aixec el matí, me'n vaig a la conselleria i estic fent..., 120 persones a veure què poden fer per estar perdent els temps per allà per dins els túnels. Això és el que vostè diu. Sí, és a dir, jo m'en vaig...

(Rialles)

Bé, miri, Sra. Morell, què vol que li digui?, és que ja no sé què vol que li digui. Miri, el que sí li diré és que avui ha sortit una cosa..., l'altre dia en el diari, que això sí que li volia dir perquè això sí que són insults. Com pot ser que un director general -un director general, parlant d'insults- digui de la seva consellera que per higiene personal, supòs que es va equivocar, devia voler dir higiene mental, però que per higiene personal i dignitat no vol ni parlar amb ella? I això surt a la premsa. Per favor, això són insults, això sí que són insults. I sap què representa, això?, això, a part d'una cosa esperpèntica i patètica, que els ciutadans no s'ho mereixen, això el que representa és el clima que hi degué haver, el clima de coordinació que hi degué haver en aquesta conselleria seva, el clima d'operativitat, ja que parlem de ser tan operatius, que hi degué haver, perquè el director general surti i digui aquestes coses. Això facin-s'ho mirar, facin-s'ho mirar. Jo crec que per dignitat jo ho trob terrible, això. I parlem d'insults, és a dir, que vostè deia valoracions personals; miri qui fa les valoracions personals, miri qui les fa. No som nosaltres, eh?, són vostès mateixos. Això és molt seriós.

Vostè em diu que en un mes hagués arreglat això. Doncs miri, jo, és que quan diuen això jo em posaria a tremolar, perquè si vostès tornen a governar, que esper que no, si vostès tornen a governar i fan aquestes coses, és a dir, si vostè m'arregla tot el que passa en el metro en un mes i em torna a posar els ciutadans allà dins, sap què li diré?, i no és un insult, que és una negligent, que és una negligent absoluta, si fa això, perquè tornarà a passar el que pogué passar, i amb la vida dels ciutadans no s'hi juga, Sra. Morell, no s'hi juga de cap de les maneres, no s'hi juga. Això és que és una cosa molt seriosa. Com pot sortir vostè a dir que en un mes arregla això?, com? Però vostè sap què diu?

Miri, jo lament molt, i li ho dic de veres, que a vostè li facin fer aquest paper, perquè qualcú que sàpiga de què va el tema del metro, que crec que vostès n'han de tenir perquè el varen fer vostès, la facin venir aquí a dir aquestes coses. Per favor, és que a mi em sap greu, de veres em sap greu. I no li contest més coses perquè... Molta paciència.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

Bé, ens queda només agrair al Sr. Conseller la seva presència avui aquí i als seus acompanyants.

I una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, s'aixeca la sessió. Gràcies.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS