



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 2009

Núm. 24

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

Sessió celebrada dia 4 de març del 2009

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- | | |
|--|-----|
| 1) RGE núm. 1041/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni ferroviari. | 362 |
| 2) RGE núm. 1042/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a tren a Artà. | 367 |
| 3) RGE núm. 1043/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni de carreteres. | 371 |
-

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Sí, Francesc Dalmau substitueix Aina Crespi.

LA SRA. LLINÁS I WARTHMAN:

Isabel Llinás substitueix Josep Juan Cardona.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

Passam, doncs, al punt únic de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 1041, 1042 i 1043/09, presentades pel Grup Parlamentari Popular.

1) Proposició no de llei RGE núm. 1041/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni ferroviari.

Per debatre la primera proposició no de llei RGE núm. 1041/09, té la paraula la Sra. Cabrer, la Sra. Morell, per un temps de deu minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. No és la primera vegada que tractam en aquesta comissió la problemàtica del conveni ferroviari, signat per fi amb el Govern central el passat mes d'octubre del 2008; dúiem ja quasi cinc anys de retard en la signatura del mateix i per fi s'ha aconseguit que Madrid reconegui, almenys en part, el que deu a Balears, també part del que havia promès el Sr. Zapatero en campanya electoral per a la nostra comunitat i sens dubte molt menys del que tots els partits d'aquest Parlament hem acordat demanar, per unanimitat, en diverses ocasions.

Després de molts anys de reivindicacions des d'aquest Parlament, de l'obligatorietat d'acomplir amb el finançament de les inversions ferroviàries que va establir el Règim Especial de les Illes Balears, després de diferents acords polítics, unànimes en aquest Parlament, tots els partits junts acordarem demanar al Govern central del Sr. Zapatero el 2% del Pla nacional estatal d'infraestructures del transport, 2.069 milions d'euros.

Durant la campanya electoral va ser promès també pel BLOC, es va prometre aquest 2% i fins i tot deien que ens pertocava més d'un 2% per població.

Durant la passada legislatura vàrem demanar ajuda al llavors diputat nacional, Sr. Antich, es varen fer peticions conjuntes des del Govern i el Partit Socialista al Ministeri de Foment referent a aquest conveni ferroviari. Al final ha resultat que el Govern central ha aprovat aquest conveni, signat a distància per les contínues reticències de la ministra Álvarez en donar cita a qualsevol representant de les Illes Balears, pel que es veu encara que sigui del seu mateix color polític; però amb unes quantitats i unes inversions amb les quals nosaltres no hi estam d'acord i

que, a més, no hi podem estar d'acord cap dels grups aquí presents perquè no s'apropa a la que tots hem demanat junts, no és ni el 2%, és una cinquena part d'aquest 2%; el 2% actualment del Pla nacional serien 2.069 milions d'euros i aquí parlam de 443 milions d'euros, ens falten encara 1.616 milions d'euros.

Tampoc no podem estar d'acord amb els projectes que preveu, perquè encara que els projectes que conté són correctes consideram que no es pot admetre que es deixi fora Palma, precisament la ciutat, per la seva condició de capital, que més necessita una inversió en transport metropolità, tramvia o metro, per ser on es concentra el major nucli de població i els majors problemes de congestió de trànsit.

Tampoc no ens sembla bé, perquè serien quantitats petites, però molt importants per a les illes menors, que ni Menorca ni Eivissa ni Formentera no tinguin una participació dins aquest conveni, que podria ser ferroviari o de transport públic; per als consells insulars, que són els competents, qualsevol quantitat seria molt ben rebuda, per tant seria una xifra d'escassa quantitat comparada amb les inversions ferroviàries a nivell estatal.

S'han sentit múltiples notícies de la promesa del Sr. Zapatero d'incloure el tramvia de Palma a un conveni a part i diferent del ja signat, una infraestructura que necessitarà 350 milions d'euros per a la seva posada en marxa. No obstant aquesta important xifra, Madrid ha anunciat recentment, fa dues setmanes, que només es pagaran 20 milions, els quals no serveixen, evidentment, ni per començar. La mateixa notícia anuncia que la previsió és que el conveni de tramvia se signi a finals del 2009 amb aquests 20 milions d'euros compromesos; tant la data com la xifra evidencien la nul·la implicació del Govern central en concedir el tramvia a Palma. Arribam tard i mal dotats, la qual cosa voldrà dir que aquesta legislatura no hi haurà tramvia ni per a Palma ni per a la badia de Palma.

El Govern ja ha reconegut que s'haurà d'endeutar, una paraula que fins ara pareixia que era tabú, però ara ja es pot emprar, s'haurà d'endeutar per si mateix, amb l'ajuntament per escometre aquest projecte en solitari; o sigui que és evident que ja tenen assumit que no hi haurà conveni per a tramvia, i si arriba qualque cosa seran uns testimonials 20 milions d'euros, o sigui el 5% del total del que val l'obra.

Per altra banda, i passant a una altra qüestió, el conveni signat que hem pogut veure tots no preveu textualment pagar els 443 milions d'euros promesos fins ara. El conveni pareix més una declaració d'intencions que un conveni seriós, amb data i quantitats exactes. Per al 2008 es concediren 3 milions d'euros; per al 2009, per a enguany, es concedeixen 25 milions d'euros, i per al 2010 i 2011 no es promet cap quantitat exacta del que falta, només diu que en funció del grau de compliment dels projectes s'aniran acordant les xifres a pagar. O sigui, que els 415 milions d'euros restants, que són el gruix d'aquest conveni, no se sap quan arribaran ni com, i si ha de ser un funció del grau d'execució dels projectes, és evident que vists els antecedents i veient la situació en la qual ens trobam, quasi a meitat de legislatura, no hi podem arribar mai, perquè no hi haurà cap grau mínim d'execució. Encara més greu seria que aquí qui incomplís fos el nostre Govern autonòmic.

Resumint, vist que el conveni no inclou ni Palma, ni Menorca, ni Eivissa, ni Formentera, que la quantitat promesa és sols una cinquena part del 2% del Pla nacional, xifra que aquest Parlament ha demanat per unanimitat i en repetides ocasions, que la quantitat efectivament compromesa baix la rúbrica del conveni són només 28 milions d'euros, ja que els 415 restants depenen de no sabem quina circumstància futura, el més sensat seria que el Govern renegociàs el conveni ferroviari, tal i com va fer amb la renegociació dels convenis de carreteres fa poc i es torni a signar un nou conveni que inclogui la quantitat demandada per tots; contempli els projectes que han estat exclosos i prevegi la inclusió de tot el territori balear.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Morell. Per part del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la Sra. Suárez, per un temps de deu minuts.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President, senyores diputades, senyors diputats. Sra. Morell, li anunciam per part del nostre grup d'Eivissa pel Canvi el vot negatiu a aquesta proposició i li hem de dir que trobam que és un bon exemple, i esper que entengui el qualificatiu, un bon exemple de cinisme polític. Perquè resulta que el grup parlamentari que ara és a l'oposició ha experimentat una mena de procés de conversió en la defensa del transport públic; resulta que aquí quan és al Govern desenvolupa una política de mobilitat que no és tal, sinó que és simplement una política de crear grans infraestructures que, a més, són letals per al transport públic, ara, quan és a l'oposició, fa de la defensa del transport públic el seu argument més important. La veritat és que li hem de dir que ens hi acostumem, però reconec que em costa i em costa argumentar amb seriositat.

Anirem als diferents punts que ha plantejat vostè. En primer lloc i pel que fa a la primera proposta: Sra. Morell, el conveni ferroviari primer que es va signar en la història de la democràcia aquí, a les Illes Balears, va ser a l'any 1994, des de l'any 1994 no s'ha tornat a signar cap conveni ferroviari, i no fa falta que li recordi qui han estat els diferents governs, tant a Madrid com a les Illes Balears. Aquest conveni que s'ha signat ara, a més, serà complementat amb partides que provindran del finançament estatutari, de l'anomenat dèficit infraestructural i que, efectivament, aniran destinades al tramvia de Palma. Vostè parla només d'aquesta primera quantitat de la qual es parla, però sàpiga vostè que aquestes partides seran plurianuals, per tant s'aniran afegint any a any fins arribar a poder finançar totalment aquest projecte, aquest i altres projectes que aniran també en aquest mateix capítol.

A nosaltres ens consta que el Govern treballa per aconseguir un nou conveni per potenciar el transport públic a Menorca, a Eivissa i a Formentera. Crec que no té massa sentit i vostè és un argument que anat incorporant, segons ha sortit el debat i sobretot segons ha començat a reivindicar el transport públic des de les altres illes, no té molt de sentit parlar d'incloure el transport públic a Eivissa, a Menorca i a Formentera dins el conveni ferroviari, entre d'altres coses perquè no són projectes ferroviaris el que es planteja des de la resta d'illes.

Però aquí em voldria aturar un moment i voldria recordar, sobretot per fer comparació i per posar de qualque manera de manifest aquesta contradicció en el seu plantejament, què es va fer i que es fa en relació amb el transport públic a les illes d'Eivissa, Menorca i Formentera? Com vostè sap, Sra. Morell, Eivissa, Menorca i Formentera tenen transferides les seves competències en transport terrestre i existeix un conveni de col·laboració entre el Govern i els consells. Aquestes transferències, quan es varen passar es varen passar molt mal dotades. Durant la passada legislatura nosaltres vàrem veure que el conveni de col·laboració entre Govern i Consell, i parlaré en aquest cas, d'Eivissa, era de 180.000 euros, 180.000 euros que es varen mantenir sense cap canvi al llarg de tota la legislatura. No vull recordar-li la inversió que es va fer en la construcció de les autovies a l'aeroport i a Sant Antoni, a l'illa d'Eivissa perquè la comparació, simplement, no se sosté. Però és més, és que a Menorca ni tan sols es varen arribar a transferir les quantitats d'aquest conveni; la raó jo no la sé, tal vegada la podria dir qui n'era responsable en aquell moment, però sembla ser que el fet que el Govern del consell i el Govern autonòmic fossin de distint color podria ser un motiu de pes.

Enfront d'això, els que ara defensen el transport públic, feien això; ara què ha fet aquest Govern? Ha millorat de forma substancial aquest conveni de col·laboració, en el cas d'Eivissa l'ha augmentat un 83%; ha consignat partides per donar impuls al transport públic de 3 milions d'euros per a Menorca i per a Eivissa, i a més, en el cas d'Eivissa, i per petició expressa del consell, s'ha autoritzat que una part del Govern, perdó, del conveni de carreteres que paga el Govern, aquest conveni que es fa amb el Govern central i que serà pagat pel Govern, una part d'aquestes quantitats que pagarà el Govern autonòmic es dedicarà a transport públic i també en aquest cas a Eivissa. És a dir que, de moment, Eivissa comptarà el 2009 amb un pressupost de 3 milions d'euros enfront dels 180.000 euros que tenia a la legislatura passada.

A més d'això, i ja ho he dit fa un moment, hem demanat, i així en tenim constància que ho ha fet la Conselleria de Mobilitat, un nou conveni amb Madrid per poder potenciar encara més el transport públic. Per tant, això lleva credibilitat, tot això que he dit, i sent que m'he estès un poquet, lleva credibilitat als arguments que es donen des del Partit Popular.

Passo ràpidament al segon punt, aquí he d'esmentar el Sr. Dalmau que l'altre dia parlava d'això de les propostes de calaix i del calaix, aquesta sí que és del calaix, aquest segon punt, perquè, efectivament, jo ja no sé si són tres o quatre vegades que hem hagut de debatre sobre aquest tema, sobre aquest punt, sobre si el conveni ferroviari representa el percentatge que li correspon; miri, jo li dic que no tornaré a repetir els arguments i la remetria a les diferents actes d'aquesta comissió i també de plenari en les quals ja s'ha parlat sobre aquest tema.

Tercer punt. En el tercer punt, nosaltres pensam que no és correcta l'afirmació que fa vostè, el conveni que es va signar amb el Govern central, 12 de juny del 2008, a la Comissió Mixta d'Economia i Hisenda, era de 443,7 milions d'euros, i aquest conveni se signava per dur a terme tot un conjunt de projectes ferroviaris que estan, a més, clarament expressats en el pacte de Govern per part dels grups, perdó, dels partits polítics que donam suport a aquest govern. El fet que hi hagi un sistema d'assignació pressupostària per a cada exercici i que, en funció del grau d'execució, es vagin dirfem afegint noves partides, això és simplement un sistema d'assignació, però el global del conveni està clar i no pot ser qüestionat.

I ja per acabar, Sra. Diputada, i en relació amb el quart punt, a mi m'agradaria que vostès reconeguïn d'una vegada que aquest conveni és el conveni que suposarà la major inversió en matèria ferroviària de tota la història de les Illes Balears; que hi són inclosos els projectes que són dins l'acord del pacte de Govern, i per tant, no consideram que sigui necessari renegociar-ho i ens agradaria que vostès ho acceptassin i deixassin d'intentar dilatar aquest procés amb proposicions com la que presenten avui.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Pel Grup BLOC per Mallorca i PSM-Verds, té la paraula el Sr. Llauger, per un temps de deu minuts.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, president, senyores i senyors diputats. Crec que ho faré de forma breu perquè ja s'han dit arguments i perquè algunes coses ja són reiteratives respecte d'altres comissions. En qualsevol cas, reiterar, com ja s'ha dit, que des que es varen transferir les competències en matèria ferroviària no hi havia hagut un conveni d'aquestes característiques i que, per tant, crec que hi ha un primer punt que cal deixar ben establert, que és que ha de ser valorat positivament, jo diria fins i tot que ha de ser valorat de manera molt positiva.

El primer punt que se'ns proposa amb aquesta proposició no de llei del Partit Popular diu que mostrem el rebuig al fet que no contempli inversions en transport públic a Palma, a Menorca, a Eivissa i a Formentera. Nosaltres som els primers que reclamam millores en el finançament estatal, en el finançament autonòmic, en les inversions que han de venir de l'Estat, però respectam unes normes mínimes que en un conveni ferroviari han de venir les qüestions que són matèria ferroviària. Això no vol dir, lògicament, que no puguin venir, que no hagin de venir i que nosaltres no reclamem altres convenis, altres inversions, altres inversions que puguin venir de l'Estat, i una de les que nosaltres

pensam que és necessària són les que puguin venir per millorar el transport públic a Menorca, a Eivissa i a Formentera. Dit sigui, de passada, que el transport públic a Menorca, Eivissa i Formentera és un capítol en el qual l'actuació del Govern de les Illes Balears durant aquesta legislatura ja ha mostrat un esforç i un increment, ja ho ha dit la portaveu anterior, molt significatiu, sobretot respecte dels governs anteriors i que determinarà una millora important la situació d'aquestes illes pel que fa al transport públic.

Quan diu que no inclou res respecte de Palma, suposam que fa referència al tramvia. Una possibilitat, efectivament, és que el finançament del tramvia vingués en aquest primer conveni ferroviari, i de fet la proposta de la Conselleria de Mobilitat era d'un conveni per 666, crec, milions d'euros, que inclogués també la qüestió del tramvia i Palma. Finalment, per una qüestió metodològica es va fer un conveni que no incloïa aquest tramvia a Palma, però el tramvia a Palma hi serà, és un compromís; de fet, tant la conselleria com l'Ajuntament de Palma hi fan feina i hi fan feina perquè tenen la plena confiança que el compromís serà assumit.

La mateixa portaveu ha dit que ja hi ha 20 milions d'euros, vostè diu que no serveixen ni per començar; jo diria el contrari, vol dir, precisament serveixen per començar, i serveixen per començar perquè són els necessaris per fer una despesa que s'ha de fer ara per comprar unes unitats que s'han d'encarregar molt temps abans, però el fet que hi hagi aquesta despesa, encara que sigui petita en comparació amb el total del que ha de ser l'obra d'aquest tramvia ja suposa un compromís i una voluntat que tinguem aquest necessari tramvia de la badia de Palma.

El segon punt és aquest clàssic, que ja s'ha dit, sobre si el conveni suposa el 2% del PEIT. Jo el que els diria és que els quedi clar que no els ho aprovarem per insistència, no els ho aprovarem per avorriment; els 444 milions d'euros del conveni que s'ha aprovat, recullen, amb aquesta consideració que ja he fet respecte del tramvia de Palma, la proposta de la Conselleria de Mobilitat i per tant el que es pot fer o que està previst fer per a aquesta legislatura. És veritat que el 2% del PEIT suposaria una quantitat envoltant els 2.000 milions d'euros o més de 2.000 milions d'euros, però, bé, la portaveu anterior ha dit que ja no val la pena tornar-ho a explicar, però tal vegada tornant-ho a explicar ho arriben a entendre: el conveni al qual s'ha arribat amb l'actual govern és per a actuacions en el terme d'aquesta legislatura i el Pla d'infraestructures és per al termini 2005-2020, per tant és allò que ens explicaven a primer de bàsica quan fèiem matemàtiques, de no mesclar peres i pomes, com que no podem mesclar peres i pomes no podem aplicar el 2% sobre una quantitat que està prevista gastar amb 15 anys, per aplicar-ho a una quantitat per gastar durant aquesta legislatura. Per tant, podem intentar ser més didàctics, però si no ho entenen ja no farem més esforços.

El punt tercer, diu: rebutja que només es garanteixin de manera efectiva 28 milions d'euros. Anem a veure, aquest conveni és un conveni per valor de 444 milions d'euros, 28 s'han assignat a unes obres que ja s'han d'iniciar enguany, però està clar que el conveni són 444 milions d'euros, per tant veim un punt purament d'intentar remoure més, com si els sapigués greu, en definitiva, que haguéssim arribat a aquest conveni.

I el punt final, que diu que l'hem de renegociar, crec que se segueix de tot l'anterior que el que hem de fer amb aquest conveni és aplicar-lo, treure'n profit; insistir perquè tinguem el del tramvia i treballar perquè en tinguem del transport públic a Menorca, Eivissa i a Formentera, i reconèixer, com dèiem al començament, que és una molt important inversió, que en treurem molt de profit, i que jo diria, per acabar, que als del Partit Popular, tant de Balears, com de l'Estat, ja els agradaria poder dir que ho han fet quan ells estaven al Govern, però no ha estat així.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, tornam parlar dels temes de les inversions en matèria ferroviària a l'illa de Mallorca i més concretament del conveni ferroviari. Jo, i amb això em vull unir totalment a les paraules de l'anterior representant, de la Sra. Suárez, respecte a no entendre quina és la filosofia del Partit Popular respecte al transport públic, els diré i els faré un reflexió. A mi em sembla a vegades que vostès pateixen el mal del doctor Jekyll i mister Hyde, el doctor Jekyll quan experimenten amb proposicions no de llei, estan a l'oposició fomentant el transport públic, reivindicant més diners a Madrid, i de mister Hyde quan vostès governen i no tenen ni un mirament per fer autovies a Eivissa per destruir el territori i per fer una sèrie de polítiques que no van de cap de les maneres en relació amb les proposicions no de llei que després presenten quan estan a l'oposició. Per tant, aquesta petita reflexió -i permeti'm amb to un poc més simpàtic- convé que la facin dins el Partit Popular.

Discutir si el conveni ferroviari és o no és bo per a aquestes illes és posar en dubte una eina necessària i urgent per invertir en ferrocarril a l'illa de Mallorca, si no els sembla bé -i permetin-me que torni incidir una vegada més a aquesta comissió, com ja vaig fer la setmana passada- que s'hagi signat un conveni ferroviari amb el Govern de l'Estat de més de 443 milions d'euros, que sigui per a actuacions que van des de l'electrificació fins a la compra de noves unitats per al desenvolupament de la xarxa viària de Mallorca i en definitiva -i en definitiva- per resoldre les necessitats en aspectes de mobilitat dels ciutadans i ciutadanes de l'illa de Mallorca, no sé què és el que pretenen si no és estar d'acord amb aquest acord.

És un fet històric, la signatura d'aquest conveni, i encara que no els agradi suposarà un abans i un després en el model pel qual s'aposta des d'aquest govern, que és de la potenciació del transport públic. El Govern de les Illes Balears signa un conveni ferroviari amb el Govern central per primera vegada des del 1994, que és quan va assumir les competències en aquesta matèria.

Pel que fa al primer punt el Govern de les Illes Balears treballa per aconseguir un conveni de transports amb el Govern central que permeti un millor finançament en matèria de transports per a les illes de Menorca, Eivissa i Formentera. Entenc aquesta preocupació que tenen per les altres illes a les quals el conveni ferroviari no hi fa referència, però hi ha una voluntat expressa de continuar millorant els convenis de transport amb els consells de Menorca, d'Eivissa i de Formentera. Tot i que aquests tenen les competències en transport terrestre, cal dir que Eivissa i Formentera tenien la passada legislatura un conveni d'1,5 milions d'euros a sis anys. A més, la passada legislatura el Govern consentia que el conveni d'Eivissa fos menor que el de Menorca quan no es va abonar -i sense cap justificació- i en aquesta legislatura el Govern signa un conveni molt superior de 2,25 milions d'euros per a cinc anys exclusiu per a Eivissa i igual en quantia a Menorca, la qual cosa suposa un augment del 44,2%.

Pel que fa al segon punt em preocupa i m'afegesc també a la sèrie de declaracions d'altres grups parlamentaris que donen suport a aquest govern a l'hora que no tinguin cap mirament pel ball de xifres que acaben de donar. Vostès parlen de 2.200 milions d'euros com si això fos el que haguéssim de gastar i com si nosaltres n'haguéssim renunciat. No, escolti'm, 2.200 milions d'euros, el 2% del Pla estatal estratègic d'infraestructures i transport del PIB en quinze anys i això anualment, aquests 2.200 milions d'euros, es transforma en 146,81 milions d'euros. Bé, idè la quantitat corresponent a una legislatura seria de 587,24 tenint en compte totes les actuacions que es puguin fer en tema de tren o en tema de transport públic i parlam del conveni ferroviari i només el conveni ferroviari té 443,7 milions d'euros, després, les actuacions que es puguin acordar entre el Govern de les Illes Balears i el Govern de l'Estat respecte a actuacions en transport públic a les illes de Menorca, Eivissa i Formentera i el tramvia de la Badia de Palma aniran a un altre acord distint. No es preocupin, no renunciarem de cap de les maneres a tenir una inversió adient per a les nostres Illes Balears en temes de transport públic.

Respecte als dos darrers punts, no m'hi estendré massa, al tercer punt diuen "rebutjar el fet del conveni ferroviari tan sols per garantir d'una manera efectiva 28 milions d'euros". Aquests 28 milions d'euros corresponen a les actuacions concretes dins aquest any, però evidentment els 443,7 que és el conveni total en quatre anys, es liquidaran dins els propers anys.

Pel que fa al darrer punt, vull comentar que el conveni ferroviari recull els projectes que conté aquest pacte de governabilitat, no s'han d'inventar actuacions que no s'hagin debatut i que no hagin estat, a més, expressades de la voluntat que aquest govern tenia en temes de potenciar aquest transport públic.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Dalmau. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Morell per un temps de cinc minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, se'ns ha acusat aquí d'unes quantes coses, en principi de cinisme polític perquè demanam ara el que no férem. Nosaltres ens hi pegarem moltíssim amb Madrid durant els darrers anys perquè ens concedissin aquest conveni ferroviari. No hi havia manera ni que ens rebessin, no hi havia manera ni tan sols que ens agafassin el telèfon i a vostès no els ha costat menys precisament això. El que reivindicam és que, precisament ara que governen vostès aquí i governa el mateix partit polític a Madrid, seria un absurd ni tan sols aconseguir aquest finançament per ser el mateix partit que se suposa que ha de tenir les mateixes iniciatives en ment. A vostès, els ha costat moltíssim també signar aquest conveni, el que passa és que seria el ridícul més absolut no aconseguir-ho i per això ho han aconseguit.

No és que no ens posem d'acord, és que la quantitat del 2% no me l'invent jo, és que l'hem demanat per unanimitat moltíssimes vegades dins aquest parlament tots els partits polítics i a més va ser aprovat el 24 de setembre del 2008. Fa un parell de mesos vàrem aprovar dins aquesta comissió una proposició no de llei a instància del Partit Popular que deia..., als altres punts evidentment varen votar en contra perquè no en poden votar més d'un no sigui cosa que fos un fet extraordinari, però un dels punts que varen votar a favor va ser que el Parlament instàs el Govern central a garantir, mitjançant aquest conveni, una inversió no inferior al 2%. Idò que sí que hem complit aquest acord del 24 de setembre del 2008 aprovat per tots els partits!, perquè realment al 2% no se'l veu per enlloc i evidentment que és un conveni que està segur que dóna 28 milions, no en dóna més de 28, els altres estan per veure. Els altres estan per concretar, s'hauran de tornar asseure i s'hauran de tornar renegociar en funció de l'execució dels projectes, clàusula que encara potser encara més perillosa si aquestes obres realment no s'executen.

Sempre se'ns acusa que no férem res per al transport públic quan això és totalment mentida, nosaltres no teníem aquest conveni, vostè el tenen ara. Vostès tenen l'oportunitat de fer totes aquestes obres que diuen perquè tenen el conveni i tenen els doblers encara que sigui per una part per fer moltíssimes coses, però nosaltres férem moltíssim per al transport ferroviari, llevàrem 18 passos a nivell, complint la llei, vostès en creen. Nosaltres els llevàvem; vàrem acabar el tren de Manacor amb les obres i els problemes que hi havia a aquell tren; vàrem renovar tot el corredor de Palma-Inca; vàrem fer un metro electrificat amb noves estacions; vàrem fer un soterrament que ningú no s'atrevia a fer; vàrem crear noves unitats; vàrem fer moltíssima feina només en transport ferroviari. O sigui que m'agradaria que no faltassin a la veritat, que tant els agrada.

Els doblers que falten, fins que no ho vegi no m'ho creuré perquè d'aquesta ministra de Foment hem vist tantes excentricitats que fins que no vegi els 443 milions no m'ho puc creure, perquè de moment el conveni posa 29, no en posa més. No s'ha vist mai a cap conveni que es digui 443, però bé, ja ho veurem, ho deixarem a un futur arbitri i ja veurem segons com vos porteu, si vos en donam més o no. Això no és seriós, és que es riure's directament d'una institució com és una comunitat autònoma i com és el Govern d'una comunitat autònoma que a més és del seu mateix partit polític, però sembla que això no fa res, és igual, no hi ha escrúpols en aquest sentit.

Se'ns ha dit també que són propostes repetitives. La veritat és que totes les propostes referents al conveni sempre han estat en punts completament diferents i aquesta també ho és. Als punts concrets 2 i 3, quan parla del rebuig que no s'accepti el 2%, és el mateix que he dit abans, és el mateix acord que adoptàrem tots aquí per unanimitat el 24 de setembre, que no acceptarien res més del 2%, però ara no ho podem rebutjar. Ho vàrem aprovar fa un parell de mesos, però ara no ho podem rebutjar i tampoc no garanteix de manera efectiva 28 milions d'euros, ho posa ben clar. Posa 3 i 25, no posa 443 i ja veurem quan es faran. Per a mi, això no és seriós. Basta veure el *Diari de Sessions* també totes les propostes que hem anat presentant i les que vostès han anat aprovant, les que sí i les que no, per veure que queden en evidència.

M'agradaria que algun dia, per esgotament, poguessin aprovar alguna proposta del Partit Popular i no fer el no pel no, només perquè ve del grup de l'oposició.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Morell.

(*Aldarull a la sala*)

Han acabat? Molt bé.

Passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 1041/09.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

EL SR. LLETRAT:

Vots a favor, 7; vots en contra, 8; abstencions, cap.

EL SR. PRESIDENT:

En conseqüència, queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 1041/09, relativa a conveni ferroviari.

2) Proposició no de llei RGE núm. 1042/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a tren a Artà.

A continuació passam al debat de la segona proposició no de llei RGE núm. 1042/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa al tren d'Artà.

Per defensar-la, per part del Grup Parlamentari Popular, té la paraula l'Hble. Sra. Morell per un temps de deu minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, presentam una nova proposició no de llei, en aquest cas sobre el projecte de prolongació del tren fins a Artà.

El nostre grup parlamentari ha presentat aquesta proposició no de llei davant la preocupació que ha generat el projecte d'aquesta prolongació. Una vegada comprovat el projecte que estava en exposició pública s'ha pogut veure que la prolongació que pretén el Govern no serà mitjançant continuïtat amb la línia de Manacor, és a dir, no s'unirà amb el tren que arriba de Palma, i que per tant, obligarà els passatgers a fer transbords i allargarà el temps de trasllat als que vulguin anar de Palma fins a Son Servera o fins a Artà. A més, el projecte no preveu l'arribada a Cala Ratjada, tal i com s'havia anunciat i promès pel Govern del pacte i pels partits que el conformen en el moment de la campanya electoral.

El projecte bàsic que ha estat exposat no compleix el previst en el Pla director sectorial de transports de les Illes Balears ja que es tracta d'una línia que no connecta amb l'actual estació de Manacor, la qual cosa implica una línia discontinua, venuda de moment com a provisional i que és de fàcil predicció que es pugui convertir en definitiva, vists els antecedents. Aquesta circumstància suposa un incompliment del Pla sectorial de transports que contempla el corredor Manacor-Cala Ratjada com una prolongació de la línia de ferrocarril Palma-Inca-Manacor, cosa que no compleix l'actual projecte. A més, aquesta circumstància suposa que la previsió de demanda que contempla el Pla de transports per justificar l'elecció del projecte baixi notablement i sigui inferior als usuaris prevists al pla, que oscil·la entre 450.000 i 700.000 viatgers l'any, usuaris que encara baixaran més davant els escassos nuclis de població als quals donarà servei aquest projecte bàsic. Es contempla cobrir Sant Llorenç, Son Carrió, Son Servera i Artà. En canvi, el Pla director de transports contempla distintes alternatives en funció dels nuclis a servir, cap no contempla una línia tan deficitària i amb tan pocs usuaris com la projectada, nuclis com Sa Coma, Cala Millor, Cala Bona, Portocristo, Capdepera o Cala Ratjada no es contemplan al traçat, ni tan sols algun de manera parcial.

Es tracta per tant d'un projecte que neix amb una vocació de servei de transport públic de poca demanda i que no soluciona els problemes de mobilitat dels residents a la comarca de Llevant. Precisament un dels punts febles que el Pla de transport reflecteix del corredor Manacor-Cala Ratjada és el baix volum

de població resident als municipis de Sant Llorenç, Son Servera, Artà i Capdepera. Contemplant les distintes localitats de cada municipi i la previsió de la demanda es veu que oscil·la entre 450.000 i 700.000 viatjants, si llevam molts d'aquests nuclis i a més no connectam la línia amb l'actual estació de Manacor la previsió de la demanda potser baixi a menys de la meitat de l'oscil·lació abans assenyalada, amb la qual cosa de cap manera no es pot justificar el projecte presentat.

A part de tot això, el projecte mostra unes mancances, fins i tot uns sorprenents incompliments de la llei a l'hora de la seva elaboració. El projecte bàsic contempla una línia electrificada amb un sistema de transport tren-tram que és incompatible amb la línia de Manacor encara que s'electrifiqui. Per tant, s'hauria de canviar el model per un sistema compatible amb la línia de Manacor i s'hauria d'electrificar l'actual línia de Manacor. Per això, consideram que el projecte hauria de contemplar *a priori* o simultàniament l'electrificació de la línia de Manacor que garanteixi la compatibilitat i eviti el transbordament entre les dues línies. Tampoc no contempla el projecte bàsic cap previsió de la duplicació de la via entre l'estació de l'Enllaç i Manacor, cosa que sí preveu el Pla de transports. La manca de duplicat de via en aquest tram suposa un condicionament en les freqüències a projectar entre la comarca de Llevant, Inca i Palma. Les freqüències són bàsiques si volem un transport públic eficient i atractiu per als usuaris i en aquest cas no es potencia, sinó tot el contrari, el que es provoca és que el trajecte complet sigui encara més llarg i més difícil.

El projecte bàsic preveu sorprenentment l'existència de dos passos a nivell de vehicles a la carretera de Son Carrió i a la carretera vella de Sant Llorenç i dos passos a nivell per a vianants abans d'arribar a Son Servera i just abans de l'estació d'Artà. La seguretat ferroviària constitueix un dels principis bàsics de la normativa comunitària europea i espanyola i per això, es prohibeix la reobertura o els nous traçats ferroviaris amb passos a nivell al mateix nivell. Hi ha per tant la obligatorietat de no permetre cap pas a nivell nou i d'anar suprimint els existents. Per tant, el projecte bàsic contravé aquestes normatives europea i espanyola i per tant, el projecte és il·legal, fet totalment inadmissible.

Per si tot això no fos suficient, que ja n'hi ha bastament, es poden afegir altres mancances i errors en la projecció d'aquesta via. El sistema tren-tram és incompatible amb la resta de la línia fèrria, és un tren més lent que ocasionarà que el temps de recorregut sigui més llarg en perjudici de la competitivitat del transport. El projecte nou preveu una sola via única, el mateix problema que es té a la línia de Manacor i que afecta la modernitat del transport. En els trams urbans el sistema de seguretat previst és insuficient i a més no es preveu cap sistema de comunicació pròpia del tren amb la central de control o amb les estacions.

Per tots els problemes esmentats i a més tenint en compte que són els batlles dels municipis de la comarca els qui han expressat la seva disconformitat en el fet que el tren no arribi als nuclis turístics com Sa Coma, Cala Millor, Cala Bona, Portocristo, Capdepera o Cala Ratjada fa obligatori un replantejament del projecte en els diferents punts esmentats.

És per aquest motiu que el nostre grup parlamentari presenta aquesta proposició no de llei i sotmet a consideració de tots els grups els següents punts:

“El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears perquè el projecte de tren fins a Artà tenguí continuïtat en l’actual línia de Manacor i no suposi transbords ni contengui passos a nivell”.

“El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de les Illes Balears perquè el projecte de tren fins a Artà tenguí continuïtat fins a Cala Ratjada i doni servei als nuclis turístics de la comarca”.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Morell. En torn de rèplica té la paraula..., no intervé la Sra. Suárez, el Sr. Llauger per un temps de deu minuts en representació del Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, president. Respecte del tren a Artà, que és el tema d’aquesta proposició, com és sabut i com ja n’ha fet referència la proposant, hi ha un projecte bàsic de traçat entre Manacor i Artà, cosa que ens ha estalviat que avui se’ns vengui amb el discurs de la inactivitat de la conselleria perquè en aquest cas no només hi ha un projecte bàsic, sinó que fins i tot darrerament ha sortit un estudi sobre la forma que hauria d’adoptar el tram urbà dins Manacor, des de l’actual arribada a Manacor fins a aquesta estació de sortida des de Manacor. Per tant, el primer que voldria recalcar és que la conselleria fa la seva feina i que la fa ben feta.

Respecte a la qüestió sobre si hi ha d’haver transbord o no hi ha d’haver transbord, crec que els estudis que ha fet la conselleria són els que determinen la conveniència que hi hagi una línia diferenciada entre la que arriba a Manacor i aquesta de després. Dit sigui de passada que m’ha cridat l’atenció que la proposant del Partit Popular parlàs que allò primer que s’hauria de fer és electrificar la línia Palma-Manacor. Potser hauria estat bé que quan el Partit Popular hagués governat hagués pensat primer a electrificar abans que fer altres actuacions, sobretot algunes amb les quals és molt necessari haver electrificat primer com soterrar el tren a l’arribada de Palma, que efectivament és una cosa que, tal com es va fer, molts no ens hi haguéssim atrevit mai. Deia que la proposta de la conselleria com és sabut és que sigui un tren-tram -com s’ha dit-. És un tren amb característiques de tren i característiques de tramvia, un tren electrificat i per tant, efectivament és una línia diferenciada. És una línia diferenciada perquè és la que més s’ajusta a les característiques del projecte, la que més s’ajusta a les possibilitats de mantenir el traçat antic. Recordem que aquest és

un tren que ja va existir per tant hi ha unes restes de vies existents, hi ha unes restes d’estacions que s’estan reconstruint, i les possibilitats d’aprofitar aquest mateix traçat passaven per fer un tren de característiques diferents. Que això suposarà transbords, suposarà retards, etc.? No suposarà transbords en plural, en tot cas, quan l’obra sigui completa, quan hi hagi el tram urbà dins Manacor i el tram que continuï fins a Artà, suposarà, en tot cas, per a qui vulgui fer la línia completa entre Palma i Artà, un transbord a Manacor, si de fer un transbord a Manacor es vol fer un discurs que això fa que sigui més llarg, que es faci, però molt més llarg seria arribar a Artà passant per Portocristo, per Sa Coma i per Cala Millor, com ho pot entendre qualsevol persona que miri el mapa de Mallorca.

D’altra banda, hi ha un fet que ha tengut en compte la conselleria, que són les necessitats reals de desplaçament de la comarca, i aquestes necessitats indiquen que tota la gent que es desplaça des d’Artà i des de Cala Rajada i quan arriba a Cala Rajada, cap a Manacor, majoritàriament es tracta d’un trànsit comarcal, de gent que va a Manacor per a fer gestions, per anar a l’hospital o per al que sigui, per tant una línia d’aquestes característiques cobreix perfectament les necessitats, sense transbord, en aquest cas, d’una part important dels possibles usuaris d’aquesta línia.

Aquest tren, com és sabut, està previst en dues fases, per què?, perquè efectivament hi havia la demanda d’estudiar la possibilitat de soterrar dins Manacor, i això ha fet que el tram entre Manacor i Artà ja tenguí un projecte bàsic, en canvi el tram urbà dins Manacor simplement el que hi ha ara és una proposta inicial sobre les possibilitats de soterrar. Aquest estudi indica que soterrar és més car, més complex i que, a més, un tren d’aquestes característiques, un tren amb trams electrificats, un tren de tipus urbà, a totes les ciutats europees el seu funcionament natural és el funcionament en superfície. Ho dic perquè per part del govern i dels grups que li donam suport, ens agradaria que hi hagués col·laboració institucional i que l’Ajuntament de Manacor no volgués fer política en el mal sentit amb aquest projecte.

Respecte de la qüestió dels passos a nivell, estam d’acord que s’han de reduir al mínim i també denunciem la utilització interessada de les xifres que s’han donat i de les referències legals. Hi ha passos a nivell que no són definitius, sinó que en la mesura que els dos trams estiguin connectats, n’hi ha algun que desapareixerà; n’hi ha alguns mals de llevar, com els dels voltants de l’estació de Son Carrió, per les mateixes característiques de l’entorn, però en qualsevol cas estam d’acord que s’han de reduir al mínim, que s’han de fer garantint la seguretat i la legalitat, però voldria recordar a la portaveu del Partit Popular que la llei del sector ferroviari, amb els trajectes nous, en principi diu que no s’han de fer passos a nivell, però a la proximitat de les estacions i a zones urbanes, sí que és possible fer-los, perquè la mateixa velocitat a la qual circulen els trens en aquests entorns propers a les estacions i als nuclis urbans, fa que els problemes de seguretat siguin menors. En qualsevol cas, és la intenció de la conselleria reduir al mínim els passos a nivell.

Respecte dels serveis a altres nuclis, vostè ha esmentat Portocristo, Sa Coma, Cala Millor, etc. Seria ideal que el tren servís als nuclis turístics, però crec que això, en tot cas, són desenvolupaments posteriors, el que no ha de fer el tren que arribi a Artà en primera instància, a Cala Rajada en primera instància és arribar a Cala Rajada passant per Portocristo, Cala Millor i Sa Coma, jo sé que la diputada de Son Servera estaria contenta que passàs per Cala Millor, però evidentment no serà el tren que vagi directe a Cala Rajada el que hi passi, per un motiu obvi, perquè la competitivitat d'aquell tren amb el trajecte per carretera o per carretera en transport públic o transport privat ja es perdria completament. Això no vol dir que en un futur no es pugui estudiar la possibilitat que altres línies de tren que connectin amb aquesta donin servei a aquests nuclis turístics, perquè efectivament té sentit que el tren doni servei als nuclis turístics.

Votam en contra, per tant, del punt 1, nosaltres defensam el projecte bàsic que ha fet la Conselleria de Mobilitat.

Respecte del punt 2, el punt 2 planteja la qüestió de l'arribada fins a Cala Rajada. L'arribada fins a Cala Rajada, la conselleria té tota la voluntat que hi arribi i, de fet, ja hi comença a fer feina. Ho dic, Sra. Morell, perquè aquest punt li votarem a favor, jo no sé si ara està pendent del que li dic ..., ara, aquest punt l'hi votarem a favor i també li vull dir perquè nosaltres no som del no pel no, com se'ns ha acusat algunes vegades, el que passa és que si una cosa no és raonable no la votarem a favor per molt que la repeteixin. Nosaltres som de votar que no el que no és raonable per moltes vegades que es presenti, i de votar que sí al que consideram raonable. I, en aquest sentit, nosaltres pensam que és raonable que el Parlament insti el Govern que el tren arribi fins a Cala Rajada, perquè el tren, efectivament, ha de donar servei als nuclis turístics. Ha de quedar, en qualsevol cas, que ja hem parlat altres vegades en aquesta comissió i al plenari, quins són els projectes que la conselleria planteja per a aquesta legislatura i quines són aquelles coses que seria desitjable que arribassin i que està previst que arribin posteriorment. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Llauger. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Dalmau per deu minuts.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. No els esgotaré. Vull mostrar el posicionament respecte d'aquesta proposició no de llei del Grup Parlamentari Socialista i fer dues petites consideracions. En primer lloc, la setmana passada parlàrem del tema del projecte de tren fins a Alcúdia, que hi havia una certa preocupació per part del Partit Popular, ara aquesta setmana parlem del projecte de línia fins a Artà; la veritat és que estic content i satisfet que el Partit Popular, màxim partit de l'oposició, mostri preocupació per aquesta voluntat d'ampliar les xarxes ferroviàries a diferents indrets de l'illa de Mallorca.

També li he de comentar que en aquesta que fa referència avui sobre Artà, la Conselleria de Mobilitat ja ha presentat el projecte bàsic de la línia ferroviària entre Manacor i Artà, com una línia diferenciada entre l'actual línia Palma-Manacor, basant-se, sobretot, en dos elements importants. Primer, la petició dels batles de la comarca de mantenir la línia existent i les instal·lacions a cadascun dels pobles, sobretot tenint en compte que el 75% dels trajectes de la comarca tenen com a destinació Manacor, i això justifica que la línia prioritzi el moviment dins la mateixa comarca i no el trasllat a Palma. A més, la conselleria també ha elaborat el projecte bàsic del tram, com han dit els diputats que m'han precedit en l'ús de la paraula, de la línia Manacor-Artà, en dues fases, la primera corresponent al traçat urbà de Manacor, i la segona, la corresponent a la resta de la línia fins a Artà.

El projecte bàsic està presentat i recull, a més, l'existència d'una estació provisional a la sortida de Manacor, en direcció cap a Artà, que en acabar l'execució del tram desapareixerà i connectarà amb l'estació actual. El problema sorgeix que mentre no es pugui electrificar el tram entre l'estació de l'Enllaç i Manacor, i les unitats encara utilitzades siguin de dièsel -i aquí faré una altra consideració, i és que no hi ha hagut cap tipus de potenciació per eliminar aquesta realitat per part d'altres governs, com ha estat que tenguem i mantenguem encara una xarxa ferroviària amb línies que funcionen amb benzina dièsel-, els transbordament serà aquí, a Manacor. Però en un futur, quan tota la línia sigui electrificada, la possibilitat d'unir-la en una sola línia serà crec que una bona solució.

Vull comentar també que el projecte de la línia Manacor-Artà preveu, com bé s'ha dit abans, dos passos a nivell amb circulació rodada, un que serà provisional a l'entorn de l'estació provisional de Manacor, i que a més estudiaran suprimir-lo conjuntament amb el projecte del traçat urbà; i l'altre pas, que és molt més complicat, i ja hi feia referència el Sr. Llauger, és el de l'estació de Son Carrió, on aquesta mateixa proximitat i les condicions de l'entorn van impossible suprimir-lo, els passos a nivells se senyalitzaran adequadament i es relacionen les semibarreres amb els enclavaments corresponents.

Tot això pel que fa al primer punt d'aquesta proposició no de llei.

Respecte del segon punt -breument-, l'acord de la legislatura preveu l'arribada fins a Cala Rajada i, a més, l'extensió de la xarxa ferroviària té sentit perquè arriba als centres turístics com ja vàrem mencionar la setmana passa, Alcúdia, i ara avui Cala Rajada.

Per tant, des del Grup Parlamentari Socialista votarem en contra del punt 1 i a favor del 2.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Dalmau. En torn de rèplica, té la paraula la Sra. Morell per un temps de cinc minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, els vull agrair que es pugui aprovar, segons veim, per unanimitat el segon punt, la qual cosa vol dir que “el Parlament insta el Govern de les Illes Balears perquè el projecte de tren fins a Artà tenguí continuïtat fins a Cala Rajada”, és a dir que el punt de Cala Rajada, que en el darrer any s’ha vist totalment oblidat perquè hi havia moltes notícies de la conselleria que deien que seria impossible arribar-hi, ara sembla que sí, que s’intentarà arribar a Cala Rajada, tal com s’ha promès, a més, en campanya electoral, i que a més doni servei als nuclis turístics de la comarca, i amb això entenem que la comarca té altres nuclis turístics que depenen de Sant Llorenç, de Son Servera, com són Cala Millor, Sa Coma, Cala Bona, nuclis turístics que tenen una importància poblacional a segons quin moment més gran que Cala Rajada, o sigui que agraïm moltíssim que almenys es pugui aprovar aquest punt.

Pel que fa al punt 1, en relació que el projecte de tren a Artà tenguí continuïtat amb l’actual línia de Manacor, no suposi transbord i no tenguí passos a nivell, la veritat és que el Sr. Llauger ens ha ofert tota una explicació i una defensa acèrrima de la seva conselleria, que entenc perfectament, que quasi ens volia donar una classe de tot el que significa el projecte, cosa que ens sembla molt bé i molt il·lustratiu, però el que no pot defensar de cap manera és que hi hagi passos a nivell, no m’ho pot defensar. Com em pot defensar que per fer aquesta obra s’hagin de fer passos a nivell?, els passos a nivell no existeixen perquè sí, es poden suprimir, o per damunt o per davall, no hi ha cap problema, però hi ha d’haver intenció i les ganes de fer-ho. El que passa és que és més fàcil deixar-ho a nivell, i així es deixa, i s’incompleix la normativa, la normativa no permet, en cap cas, que es facin passos a nivell, tenim una línia nova que crea nous passos a nivell, i això és inadmissible i no es pot defensar de cap de les maneres. Si ho volen fer, perfecte, però no intentin defensar l’indefensable perquè és ridícul.

Electrificació de Palma-Manacor. He explicat que un dels problemes que podia tenir era la incompatibilitat amb la línia, i em diu que nosaltres no la vàrem electrificar quan governàrem fa quatre anys, però si el tren el feren vostès, de Palma a Manacor, el varen fer vostès i el feren sense electrificar, o sigui, que la culpa ara és del Partit Popular?, però si governaven vostès, vostès fan la prolongació a Manacor sense electrificar, i ara la culpa és dels altres, això sí que ja és totalment ridícul. No és admissible, el varen fer vostès, el varen fer sense electrificar, molt bé, vostès sabran per què, ara tenim la papereta que tenim, però no ens en pot donar la culpa. De totes formes, tornen a governar, facin-la, la poden fer, la poden fer sense cap problema i en voler.

Tots aquests projectes que vostè diu, a més parlem del tren a Artà, jo només dic el que vostès han dit, i és que aquesta legislatura seria la gran legislatura del transport, la gran legislatura del transport. Ens queden dos anys, escassament dos anys i una mica més. La gran legislatura del transport jo no la veig enlloc, per molt que tenguin vostès iniciada la prolongació a Artà, que és l’únic, perquè el desdoblament d’Inca-S’Enllaç ja li deixàrem el projecte fet, i per això s’ha pogut començar ràpidament, però aquest projecte a Artà, arribarem a final de legislatura i ja veurem si està fet.

I evidentment que li parl de transbords, perquè si parlem d’una filosofia d’un transport ferroviari que ha de ser atractiu, que ha de ser modern, que ha de ser fàcil per als ciutadans agafar-lo, que ha de ser molt freqüent, si el feim d’aquesta manera no l’agafarà la gent, si intentam potenciar el transport públic no podem fer de cap manera que hi hagi un transbord que no sabem com acabaran les estacions provisionals, no sabem com acabaran les freqüències per deixar-ne un i agafar l’altre, i d’aquesta manera no potenciam el transport públic de cap manera, evidentment que el més fàcil és fer dues estacions diferenciades, que Manacor acabi a una banda, fer-ne una altra als afores de Manacor per a la prolongació a Artà, i evidentment que és més fàcil que el tramvia vagi per damunt i no vagi per davall perquè és més costós i més difícil, gràcies a Déu que un estudi li ha pogut dir això i vostè no ho sabia, evidentment que és més costós i més difícil, però s’ha de fer, s’ha de tenir intenció de fer les coses i s’ha de ser valents per fer els projectes, però el més fàcil és fer-ho per damunt i com costi menys, i així ens enclourem menys els dits. Això no és potència per cap motiu la filosofia del transport públic.

Moltes gràcies.

(Alguns aplaudiments)

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Morell. Podem entendre que està aprovat per assentiment el punt 2?

Votarem, així, el punt 1.

Vots a favor?

Vots en contra?

En conseqüència, queda rebutjat el punt 1 de la Proposició no de llei 1042/09 i aprovat el punt 2.

EL SR. LLETRAT:

No hem dit els vots.

EL SR. PRESIDENT:

Canti els vots, Sr. Lliteras.

EL SR. LLETRAT:

A favor, 7; en contra, 8; abstencions, cap.

EL SR. PRESIDENT:

Perfecte.

3) Proposició no de llei RGE núm. 1043/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni de carreteres.

Finalment, passam al debat de la Proposició no de llei RGE núm. 1043/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni de carreteres.

Per a la defensa, per part del Grup Popular, té la paraula la Sra. Cabrer per un temps de deu minuts.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats bones tardes. Presentam una proposició no de llei en matèria del conveni de carreteres, la veritat és que és un tema que hem reiterat constantment dins aquesta cambra i dins aquest Parlament i també en els consells insulars i la veritat és que passa el temps, ja anys, i continuam igual o pitjor, ja no sabem què hem de dir. En aquest cas parlam de la sentència del conveni de carreteres.

La sentència dels convenis de carreteres del 98 i del 2004, és una sentència de l'Audiència Nacional, de 22 de gener de l'any 2008, per tant fa ja més d'un any que es va dictar aquesta sentència. Aquesta sentència donava la raó al Govern de les Illes Balears en el sentit que anul·lava les ordres ministerials per les quals es resolien unilateralment els convenis de carreteres del 98 i del 2004, i la sentència instava el ministeri a convocar les comissions bilaterals mixtes de seguiment, per tal d'acordar el sistema que s'hauria d'afrontar per fer el pagament de 333 milions d'euros. Aquesta sentència està recorreguda pel ministeri, però també pel Govern de les Illes Balears, cosa que nosaltres mai no hem vist clar, sempre hem cregut que aquest recurs del Govern de les Illes Balears és una espècie d'ordre del ministeri i que nosaltres som com una sucursal del Ministeri de Foment, però, en qualsevol cas, hi va haver un intent per part del Govern de les Illes Balears que la ministra acomplís la sentència; un intent que va sortir en els mitjans de comunicació durant els mesos de juliol i també el mes d'octubre, fins al punt que el conseller d'Obres Públiques, el Sr. Carbonero, va fer una roda de premsa i va dir: tenim un problema amb el Ministeri de Foment, el seu tarannà no és positiu, el conseller socialista se suma a les crítiques a Álvarez i li retreu que no pagui els convenis, diu textualment: "Carbonero critica que el ministeri encara no hagi fet res per complir la sentència dictada l'abril passat per l'Audiència Nacional, que l'obliga a posar-se d'acord amb l'executiu balear per invertir els 333 milions d'euros dels convenis de carreteres del 98 i 2004. El conseller reconegué que no hi ha sintonia entre el Govern i el departament d'Álvarez, perquè no hi ha manera de posar en marxa les qüestions prioritàries per a les Balears, com ho seria la renegociació d'aquests pactes. En aquest sentit, recordar fins i tot que algunes de les obres incloses en aquests convenis que Madrid es nega a pagar estan ben executades. Ha afirmat que té interès a reunir-se amb el ministeri, però també reconegué que no hi ha cap encontre previst perquè les relacions no són com haurien de ser."

Jo crec que sobren comentaris de la situació que ens trobam a les Illes Balears en matèria del conveni de carreteres, tant del compliment de la sentència com dels convenis actuals.

Per tant, nosaltres, el primer punt de la nostra proposició no de llei és instar que s'acompleixi per part del ministeri aquesta sentència i que es convoqui la comissió de seguiment, les comissions bilaterals mixtes previstes, que ho mana la sentència, i el conseller, doncs, diu textualment que no hi ha hagut forma que la ministra faci aquest compliment de la sentència i ho critica durament. Per tant, almanco que hi hagi la constància d'aquest Parlament, d'aquesta disconformitat, i que arribi, continuï arribant al Ministeri de Foment la voluntat unànime d'aquesta cambra que s'acompleixi aquesta sentència.

Per altra banda, dir que el segon punt ve referit a un tema que també creim que és molt important, resulta que, després de les ordres ministerials d'anul·lació del conveni es va acordar, era aproximadament l'any 2006, que els tres consells insulars signarien directament el conveni de carreteres. Això que en el març del 2006, i que hi va haver una voluntat unànime dels tres consells insulars i el Govern de les Illes Balears i el ministeri que, en teoria, s'havia de signar en un mes, al final els nous convenis de carreteres es varen signar el setembre del 2007, només amb Menorca i amb Mallorca, Eivissa i Formentera, com que s'havien separat els consells insulars, no varen tenir aquesta signatura.

Després d'un any i mig d'aquest conveni del 2007 només amb dues illes, resulta que els convenis no s'executen, no s'ha fet res ni a Mallorca, ni a Menorca, tampoc no es varen signar els d'Eivissa i de Formentera, i després del cansament i de criticar la ministra, que pel que es veu no ens serveix de res, el president el mes de novembre va assistir a una reunió amb la ministra per intentar desbloquejar la situació, i es va acordar que es farien uns nous convenis de carreteres, perquè la supervisió de les carreteres fossin dels consells insulars i perquè la licitació de les obres fossin també dels consells insulars, i així podrien avançar tots els doblers que volguessin i el ministeri anualment faria una transferència de capital.

Aquest acord, que en teoria s'havia de signar el mes de desembre -som al març i encara no s'ha signat amb cap consell insular, per tant, ja duim un retard escandalós- posa en evidència que els motius suposats que manté el ministeri en el seu recurs davant del Tribunal Suprem és que ella tenia la raó perquè la supervisió del conveni i de les obres havia de ser del ministeri, com també la licitació de les obres. Evidentment això que pareixia tan sagnant i tan important i que era una competència tan pròpia del ministeri, ara ja no ho és, ara resulta que no és tan important la supervisió del ministeri, ni és important que liciti les obres el Ministeri de Foment. Evidentment és un canvi radical del Ministeri de Foment, però que encara s'ha de materialitzar, és l'acord a què han arribat, però que posa en evidència més que mai que no té cap sentit el recurs davant l'Audiència Nacional perquè no el que no pot ser és castigar l'anterior govern perquè era d'un color polític i no voler pagar aquests doblers que ens deuen de les carreteres que estan fetes i supervisades pel Govern de les Illes Balears. I en canvi ara, perquè hi ha un altre color polític, ja no és tan important i puc prescindir d'aquestes competències.

Per tant, a allò que instam -i és el segon punt de la nostra moció- és que el Govern de les Illes Balears posi de manifest davant del Tribunal Suprem de forma vehement, perquè clar, es poden dir les coses amb lletra menuda o ben dites i ben arguments perquè en cas contrari no ho entendríem, que el Ministeri de Foment ja no li importa tenir la supervisió i licitar les obres. Per tant, el contenciós davant el Tribunal Suprem no té cap sentit. Jo crec que estam demanant dues coses per defensar els interessos dels ciutadans de les Illes Balears, crec que és per això que som aquí, no per defensar cap partit polític, ni cap ministeri. Crec que en el seu moment el govern anterior va demostrar que va fer bé allò que va fer i el temps ens està donant la raó. Per tant, vista la situació que des de finals del 98 fins ara pràcticament no s'haurà invertit res per part del Ministeri de Foment en carreteres, jo demanaria la unanimitat en aquesta proposició no de llei per evidentment defensar els interessos dels ciutadans de les Illes Balears en un tema com són les infraestructures viàries, en el qual hem estat castigats durant molts d'anys i en aquest moment jo crec que més que mai.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Per replicar aquesta proposta, Sr. Llauger? No. Sra. Suárez? Tampoc. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Boned per deu minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Haurem de dir alguna cosa, si no serà molt avorrit. Sra. Cabrer, jo crec que és clar i manifest que el seu grup, que el seu partit i el nostre discrepam profundament en tota aquesta qüestió, no del conveni en si, sinó en la forma de gestionar l'àrea de Carreteres i d'Obres Públiques. Això crec que és més que evident. Agafant una mica el fil d'algunes paraules de la diputada del PP, Sra. Morell, que abans demanava que per favor votéssim a favor d'alguna de les seves propostes per esgotament, jo quasi estic convençut que vostè té aquest objectiu, repetir..., jo no sé si portam 20 o 30 propostes entre un i l'altre de convenis de carreteres i estic convençut que el seu objectiu és que en un moment i per esgotament ens despistem i si estam en contra votem a favor les seves propostes. Però crec que de moment no passarà això i crec que avui també té complicat això que demanava vostè, que es voti per assentiment i per unanimitat aquesta proposta. Jo li explicaré per què.

El tema del compliment de la sentència, ja està comentat, ha estat debatut moltes vegades per part de vostè i jo concretament i sap perfectament que la interpretació que vostè fa de la sentència no té res a veure amb la que feim nosaltres, vostè creu que hi ha alguna part de la sentència pendent d'executar, i nosaltres li hem dit moltes vegades que entenem que la sentència ja està executada, s'han recuperat aquells convenis que s'havien anul·lat o resolt per una ordre ministerial. La sentència el que fa és anul·lar aquella ordre ministerial i, per tant, aquests convenis es recuperen. Ara bé, no significa aquest fet que aquells convenis i aquells projectes que s'executaren a compte d'aquells convenis, s'haguessin fet tots bé. És una de les sancions que de vegades pareix que transmet la Sra. Cabrer, exconsellera i exresponsable directa de l'execució d'aquests projectes i, per tant, dels convenis.

Per tant, entenc que podríem, Sra. Cabrer, si el president ens deixés obrir un debat -no ens deixarà- d'una hora si fes falta, perquè arguments per una part i per l'altra n'hi ha sobradament per debatre, però crec que no fa falta. En el tema de la sentència no hem d'acabar avorrint el ciutadà. Tots ja sabem el que opinam uns i altres, i és l'opinió és radicalment diferent. Ara li he de reconèixer una cosa. Miri, dins aquesta reiteració de la proposta, avui apunta una qüestió que fins ara, com a mínim ni tan sols s'havia exposat i és el tema..., crítica d'alguna manera els convenis nous, això sí ho havia fet, però posa damunt la taula un element de supervisió i licitació..., si ho interpretem tal com està a la proposició, tal com està recollit a la proposició i com vostè ho ha dit, tal vegada com un element de discòrdia, quan hauria de ser tot el contrari.

Miri, jo de vegades em faig preguntes, si vostè vol contestar després, i em pregunto, qui governava a Madrid quan es va signar el conveni del 2004?, vostès, no?, qui governava a Balears quan es va signar el conveni del 2004?, vostès. Qui era la consellera que va signar el conveni?, vostè, Sra. Cabrer. Hem de suposar, si ho va firmar, que estava d'acord amb el contingut del conveni. Per tant, vostè entendrà que és la responsable directa si aquest conveni no recollia suficientment clar a qui li corresponia la supervisió i licitació, vostè en deu tenir bona part de culpa. Jo ho entenc així, modestament, repetesc, és la modesta opinió d'aquest diputat. A més li vull recordar una cosa, el que es va fer en aquell moment va ser sol·licitar i aconseguir, això sí és cert, encomandes de gestió. Encomandes de gestió que en primera instància eren per a un nombre reduït de projectes del total que figuraven en el conveni i *a posteriori*, passades les eleccions -li ho vull recordar- i amb un govern en funcions, es va ampliar espectacularment aquesta encomanda de gestió a molts projectes. Per tant, l'opinió d'aquest diputat és que és una encomanda de gestió amb nocturnitat i traïdoria, tenint en compte quines eren les circumstàncies d'aquell govern amb el qual vostè va pactar.

Jo crec que si vostè no va poder o no va saber aconseguir que quedessin les coses prou clares, el que ens trobam ara són diferents models de gestió. Vostè va entendre que en aquell moment, independentment que hi hagués acord, que no hi era, entre les parts firmants d'un conveni a un moment donat, vostè va prendre la decisió de tirar endavant, a dret, sense encomanar-se a ningú i sense tenir l'acord previ de l'altra part firmat. Interpretava vostè que tenia el seu dret, és discutible, és un dels temes i dels punts que supòs que seran objecte d'alguna sentència o resolució judicial que en algun moment sortirà, perquè això s'haurà de substanciar -en tenc la sensació- als tribunals. I vostè creia que ho estava fent bé, jo sincerament, i crec que aquesta també era l'opinió del ministeri, crec que ho estava fent molt malament.

Clar, i després mesclam sentències. La sentència no parla de com gestionava vostè un conveni, la sentència no diu res que vostè, en base a aquesta suposada encomanda o a l'encomanda de gestió, va decidir capgirar els terminis que marcava el conveni. La sentència no diu ni fa referència que vostè unilateralment va decidir incrementar espectacularment el pressupost dels projectes a l'hora d'adjudicar-los i executar-los. Tot això no ho diu i tot això són incompliments clars d'un acord previ i d'un conveni previ. S'ha de tenir en compte i vostè evidentment té la seva opinió, i li ho repetesc, la nostra és molt contrària.

També m'alegra haver sentit una paraula que ha dit vostè ara en la seva exposició, Sra. Cabrer, quan parlava d'allò que diu la sentència. Parla de la resolució de l'ordre ministerial, però vostè ha dit que a més insta el Govern a convocar la comissió de seguiment. Així ho ha dit vostè...

(Remor de veus)

Sí, sí, exposició de motius de la seva proposició, que resolva els convenis de carreteres de les Illes Balears dels anys 98 i 2004 i ordenava la convocatòria. No, vostè en la seva exposició ho ha dit bé, però ho ha escrit malament. La sentència no ordena, insta. És cert que diu que l'òrgan lògic, normal per resoldre discrepàncies entre les parts signats del conveni ha de ser la comissió de seguiment, però tampoc no tanca la porta, i també diu -crec recordar- la sentència, que no és obstacle això perquè si persisteixen discrepàncies i s'ha de produir la resolució via judicial també es farà. És així i no és que ho hagi de dir una sentència, perquè és de dret que les coses siguin així.

Miri, estan criticant que en aquests moments encara no tinguem els nous convenis, abans la seva companya feia referència i recordava, tots ara som iguals perquè a vostès, al Govern de Madrid en el seu moment no la rebien, agafaven el telèfon i no els feien cas, i ara a vostès els passa el mateix. Bé, amb alguns matisos, no estam contents amb l'agilitat de l'execució dels acords que hem firmat, però com a mínim nosaltres tenim acords. Estic segur que més tard o més prest, esperem que ben aviat, seran executats.

Li parlava de dos models, el seu..., crec que no fa falta discutir, el seu model qui l'ha de valorar ja el va jutjar en el seu moment. La seva gestió ja ha estat examinada i se li ha posat nota, vostè ho sap, nosaltres també, d'aquí uns anys segurament tornarem a passar un examen i ja veurem quina nota ens posen. Però deixi'ns com a mínim que intentem resoldre la situació. L'examen és per a tots, Sr. Rodríguez, veig que fa retrets... Evidentment quan hi ha examen hi entram tots perquè ens examinem tots, uns aprovaran i els altres suspendran, però hi som tots. Li dic això perquè evidentment és la diferència de model a què em referia abans i el fet és que en aquest moment no s'estiguin executant encara aquests projectes, potser un dels motius...

(Remor de veus)

...principals és precisament, i vostè ho ha dit molt bé, que es firmaren primer dos convenis, Mallorca i Menorca, i en varen quedar dos pendants, Eivissa i Formentera, per aquella divisió del Consell Insular d'Eivissa i Formentera, en aplicació de l'Estatut. I què va passar?, que es feren recomanacions des del Consell d'Eivissa perquè aquest nou conveni no tengués encomanda de gestió, sinó que directament s'adjudicàs aquesta possibilitat de supervisar, redactar i licitar els projectes directament des dels consells. I com que s'havia de revisar el de Mallorca i el de Menorca, es va decidir que se sumaria a aquest mateix sistema i això fa que estiguem..., si la informació que tenc no em falla, en poques setmanes veurem com es fan realitat aquestes firmes i estic segur que en breu temps s'executaran tots aquests projectes.

Repetesc, Sra. Cabrer, he intentat d'alguna manera no ser pesat, a pesar que el president discrepi i no s'ho cregui, però jo crec que és un tema que l'hem discutit moltes vegades i hauríem d'intentar no avorrir, i jo no hi he volgut entrar tampoc perquè crec que no és moment de desqualificacions sobre uns i altres, ni tan sols he valorat la seva gestió, no ho vull fer. Repetesc, qui ho havia de fer, ja ho va fer, la nostra també ho farà qui li correspongui, quan arribi el moment.

Crec que ha d'entendre que no podem acceptar com a proposta constructiva i positiva el contingut d'aquesta proposició no de llei perquè està molt allunyada de la realitat dels fets, i crec que la realitat és la que ha de manar.

Moltes gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Boned. Cregui'm que jo no pensava en absolut, estava encantat de la seva exposició. Sra. Cabrer, té vostè la paraula en torn de rèplica per un temps de cinc minuts.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Jo no sé si la manca d'intervenció dels altres partits polítics suposarà una abstenció o que em votaran a favor, els honra no defensar ni ser una sucursal del PSOE, ni del Ministeri de Foment. Però esper que això es demostrï en la votació, esper que això es demostrï en la votació.

Evidentment l'únic que ha intervingut, el Sr. Boned, ha estat molt enrevessat perquè és molt complicat defensar el vot contrari a aquesta proposició no de llei. I nosaltres avorrirem el que faci falta, Sr. Boned, perquè després de tot el que vostès varen criticar el Sr. Aznar, el Sr. Cascos, el conveni del 98, etc., l'única realitat és que tenim una ministra sectària que va anul·lar unilateralment unes ordres ministerials que li han anul·lat una sentència de l'Audiència Nacional, l'Audiència Nacional hi diu: "*procede en consecuencia declarar la vigencia de los convenios, debiendo estar las partes a su cumplimiento en el sentido de convocar las comisiones de seguimiento*". Jo no sé si és instar o obligar. Per tant, no crec que estigui tan malament l'exposició de motius de la proposició no de llei. Però a part, el mateix conseller d'Obres Públiques va criticar que ni tan sols li agafa el telèfon per convocar les comissions de seguiment i va criticar el seu tarannà i que ell vol complir la sentència de l'Audiència Nacional i que el ministeri la compleixi, almanco

per parlar de xifres, 333 milions d'euros, 240..., però ja que són dos governs amics, acabar amb una resolució.

Evidentment jo sé el que vaig fer en els convenis de carreteres. Efectivament, vaig arribar l'any 2003, vaig trobar que les anualitats del 99, 2000, 2001, 2002 i 2003 s'havien perdut, que havien de renegociar un nou conveni, que només ens quedaven el 2004 i 2005. Vaig aconseguir l'encomanda de gestió, va ser una passa molt important per al Govern de les Illes Balears. Evidentment l'encomanda de gestió suposava per a nosaltres, perquè creia que ho deia suficientment clar el conveni, la supervisió i, per tant, les quantitats del projectes eren dins la globalitat del conveni, sense superar el màxim podia superar-se l'estimació de projectes que feia el conveni, com de fet havia superat el mateix ministeri en les poques obres que havia licitat, totes superaven la quantia que estava establerta dins el seu conveni perquè eren quantitats estimatives. I en aquest sentit, en cap moment no vàrem pensar que actuàvem incomplint el conveni. Sí pensàvem que ens volien posar entrebancs per part del Sr. Antich, que era diputat nacional, i per part del Ministeri de Foment perquè després de guanyar les eleccions el PSOE a nivell nacional varen dir que les carreteres no es farien. D'això me'n record perfectament.

Efectivament, crec que la passa que es donarà, si s'aconsegueix firmar, serà que la supervisió sigui clarament dels consells i no només quan hi hagi encomanda, sempre, perquè ja no hi haurà encomanda, serà directament la licitació de totes les obres. Per tant, el mecanisme és diferent, jo crec que és millor per a les Illes Balears, ho reconec. Jo com a consellera vaig donar unes passes importants, però ara encara seran més importants. Efectivament, no puc entendre que votin no que el Govern insti el ministeri que compleixi una sentència que beneficia els ciutadans de les Illes Balears, no ho puc entendre. I tampoc no puc entendre que es demani al Govern que els seus lletrats, davant el recurs en el Tribunal Suprem, posin de manifest que allò que era tan important i tan sagnant per a la ministra com era la supervisió i la licitació, ara ja no sigui un tema prioritari i important per a la ministra. Per tant, aquests convenis del 98 i del 2004, amb unes obres fetes, s'haurien de complir almanco les anualitats determinades que estaven en els convenis.

Li ho dic sincerament, la postura avui de votar no, no a un model de carreteres o no... i les urnes... i no sé quina cosa, que nosaltres estam molts contents dels resultats electorals que vàrem tenir encara que no tenguéssim majoria absoluta, però vàrem ser amb diferència el partit més votat a totes les Illes Balears i estam molts satisfets de tenir els 29 diputats, però no entenc que parlin de model i de no model quan aquí parlem, un, que el Govern insti el ministeri a complir la sentència, el conseller ho demana, el conseller seu del PSOE -si no vaig equivocada- del Partit Socialista ho demana; i dos, que simplement els lletrats posin de manifest per defensar millor els 333 milions d'euros, perquè aquí de què es tracta, de defensar la postura de la ministra o la postura que ens arribin aquests doblers? Jo crec que la postura que ens arribin els doblers. El que diu la sentència, els 333 milions d'euros, 240, 250, el que trobi, però una quantitat, una negociació, però no defensar la postura de la ministra, perquè si defensen el que diu l'advocat de l'Estat confirma que, en realitat, el recurs que ha posat el Govern és per defensar la ministra i que ho ha fet, precisament, perquè vol que finalment guanyi la ministra el plet per ficar el

dit al Partit Popular. És així de trist. Finalment el PSOE vol que guanyi la ministra per poder dir "nosaltres teníem raó", i a mi em sembla trist perquè a aquestes alçades, després de dos anys, de quasi dos anys, que ens fiquin el dit, doncs bé, sí, però als ciutadans els importa ben poc; arriba un moment que podem seguir, i continuar i continuar -estam acostumats els del govern anterior- però ja han passat dos anys i crec que dos anys, un punt i a part del govern anterior, jo crec que ja un punt i a part, no és ver? Ja n'hi ha prou d'això.

Per tant, li demanaria al Partit Socialista que reconsideri la seva postura, que defensés els interessos i els ciutadans de les Illes Balears encara que deixàs molt clar que trobava que el govern anterior ho havia fet molt malament, que jo ho entenc perfectament, però defensar els interessos i els ciutadans de les Illes Balears és defensar aquesta quantitat de doblers, és defensar que es compleixi una sentència i és defensar que el Tribunal Suprem conegui el canvi de criteri del ministeri.

Moltes gràcies.

(Aldarull a la sala)

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Votam aquesta proposició no de llei 1043/09.

Vots a favor?

Vots en contra?

Sr. Lliteras.

EL SR. LLETRAT:

Vots a favor, 7.

Vots en contra, 8.

Abstencions, cap.

EL SR. PRESIDENT:

Vots a favor ..., com és?

EL SR. LLETRAT:

Volts a favor, 7; en contra, 8; abstencions, cap.

EL SR. PRESIDENT:

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 1043/09.

Sra. Suárez, per què demana la paraula?

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Per una qüestió d'ordre, Sr. President. Simplement que una vegada que ja s'ha fet la votació i, per tant, entenc que la proposició està tancada jo li demanaria, Sr. President, que en altres ocasions, en posteriors comissions, s'exigeixi al Partit Popular que respecti el dret d'intervenir o no en les proposicions no de llei per part dels grups, en aquest cas del meu, Eivissa pel Canvi, perquè tenim dret a fer-ho i no que reinterpretin ni els nostres silencis ni com fan normalment també les nostres paraules.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Jo també interpreto que la Sra. Cabrer l'únic que ha fet ha estat interpretar una possible abstenció i estar contenta d'una abstenció, no d'altra cosa, però de totes maneres es tindrà en compte, només faltaria.

Gràcies. S'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS