



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. 29

Presidència de l'Honorable Sr. Miquel Gascón i Mir

Sessió celebrada dia 29 d'abril del 2009

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PREGUNTES:

- 1) **RGE núm. 1027/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari de prolongació del tren a Alcúdia. 430
 - 2) **RGE núm. 1028/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari del tramvia a Palma. 433
 - 3) **RGE núm. 1029/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari en relació amb la connectivitat del tren d'Artà. 436
 - 4) **RGE núm. 1030/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a continuïtat del tren d'Artà. 439
 - 5) **RGE núm. 1031/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a passos a nivell del tren d'Artà. 441
 - 6) **RGE núm. 1032/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a doble via al projecte de tren a Artà. 443
-
-

- 7) **RGE núm. 1033/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a sistema de seguretat del projecte de tren a Artà. 443
- 8) **RGE núm. 1034/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a Pla de carreteres presentat pel Consell de Mallorca. 445
- 9) **RGE núm. 1035/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a transbords del projecte de tren a Artà. 446
- 10) **RGE núm. 1036/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a temps de recorregut del tren a Artà. 446
- 11) **RGE núm. 1037/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a passatgers del tren d'Artà. 448
- 12) **RGE núm. 1038/09**, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a nombre de passatgers de la línia ferroviària de Mallorca. 448

EL SR. PRESIDENT:

... començarem la sessió d'avui i, en primer lloc, demanarem si es produeixen substitucions.

Sí, Sra. Llinàs?

LA SRA. LLINÀS I WARTHMANN:

Bones tardes, President, Isabel Llinàs substitueix Catalina Soler.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Passam, doncs, a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les preguntes RGE núm. 1027, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 1034, 35, 36, 37 i 38/09.

Assisteix l'Hble. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori, Sr. Gabriel Vicens i Mir, acompanyat pel Sr. Antoni Verger i Martínez, director general de Mobilitat; pel Sr. Bartomeu Gual i Riutort, director general de Serveis Ferroviaris de Mallorca, i pel Sr. Joan Antoni Salas i Rotger, cap de Gabinet.

Per formular la pregunta ..., Sra. Cabrer, totes les preguntes són seves, si en algun moment en vol ajuntar algunes ens ho farà saber, no?

1) Pregunta RGE núm. 1027/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari de prolongació del tren a Alcúdia.

Doncs, per formular la pregunta RGE núm. 1027/09, relativa a calendari i prolongació del tren d'Alcúdia, té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. Sr. Conseller, després que aquestes preguntes es presentassin en aquest Parlament dia 13 de gener, doncs hem hagut de menester tres mesos i mig perquè vostè avui comparegui aquí a contestar totes aquestes preguntes, dotze crec que són, i bé, la veritat és que jo crec que millor, no?, perquè realment del tretze de gener fins ara, doncs tot aquest retard és un retard que també veiem de forma palpable dins tots els projectes ferroviaris que, en teoria, s'havien d'impulsar aquesta legislatura, i que, per desgràcia, quan ara s'acompliran pràcticament dos anys d'ençà que va començar el nou govern i que, en teoria, havia de ser la legislatura del transport públic, doncs crec que serà, sense cap dubte, la legislatura del fracàs més estrepitosos que hi ha hagut en matèria de transport públic, i això que ara, en teoria, tenim els doblers o una part dels doblers que nosaltres reclamàvem.

Començam per un dels projectes, que és el tren d'Alcúdia, la prolongació del tren d'Alcúdia. En aquest moment hi ha una debat sobre dos projectes: hi ha un projecte que és el que impulsa la Conselleria de Mobilitat, que és l'anomenat Traçat Nord, i després hi ha un altre projecte que era un projecte que venia consensuat, no de la meua etapa, sinó de l'anterior etapa de l'antic conseller, que al cel sia, el Sr. Quetglas, que li va costar arribar a aquest consens, que va fer els estudis i les alternatives oportunes que són dins la conselleria, que varen fonamentar el Pla de transports de les Illes Balears, que compta amb el consens dels partits polítics d'Alcúdia, que, en teoria, són els beneficiats, PP, PSOE, Unió Mallorquina, i que resulta que ara la conselleria el canvia de forma unilateral; i el canvia vostè, que és una part del Govern, que té el seu grup quatre diputats de 59 i que té en contra el Partit Popular, Unió Mallorquina i també el Partit Socialista. Tan és així fins i tot que hi ha hagut un altre company del seu Govern, el conseller de Medi Ambient, que recentment ha dit que vostè era un trampós, ni més ni manco que aquestes paraules va utilitzar, perquè vostè va dir que s'havien fet uns informes per part de la Conselleria de Medi Ambient i el conseller ha dit que vostè ha actuat com un trampós, perquè ha cercat el traçat més inviable

possible per a no acomplir el consens que hi havia fins a aquell moment.

També hi ha un informe del Consell Insular de Mallorca, de la direcció, el conseller de Carreteres, que diu que el traçat que vostè impulsa va contra la seguretat vial; jo crec que és un tema important i tampoc no és per fer cap riulla. I llavors totes aquestes situacions, mobilitzacions socials, tots els partits polítics menys el BLOC en contra, vostè, doncs lluny, evidentment, d'intentar veure que està equivocat, que és una evidència que vostè està equivocat, doncs ha amenaçat amb endur-se'n els doblers, ha amenaçat els ciutadans que no es farà cap tren a Alcúdia, això ha estat una resposta de la seva conselleria, i ahir, sense cap dubte el president el va desautoritzar, no només amb el tren d'Alcúdia sinó també amb el tren de Manacor, i així ho vàrem percebre, així ha sortit als mitjans de comunicació, i el seu portaveu, el Sr. Barceló, així ho va manifestat avui als mitjans de comunicació.

Mentrestant ens trobam amb una crisi econòmica molt greu, que vostè en teoria és qui hauria d'impulsar l'obra pública del Govern, sobretot en matèria ferroviària, també hi ha educació i sanitat, però sense cap dubte, les grans infraestructures públiques que havia de fer l'hexapartit era en matèria de transport públic, i evidentment parlaríem, per ventura, avui, que vostè hauria pogut posar en marxa 15.000, 20.000 llocs de feina podrien estar en aquest moment a les Illes Balears fent feina, si vostè, en lloc de dedicar-se a canviar consensos que hi ha sobre aquest traçat, vostè unilateralment, que representa un percentatge molt petit de la població de les Illes Balears, doncs hagués impulsat els projectes que ja estaven consensuat i no haguessin perdut tot aquest temps, que ens trobam a meitat de legislatura, que hem de començar pràcticament de bell nou.

Per tant, li demanam, tenim present, a més que hi ha un conveni signat, que aquest conveni preveu més de 90 milions d'euros per al tren d'Alcúdia, que en teoria les obres havien de començar enguany o l'any que ve: quin calendari té previst vostè en relació amb la prolongació del tren d'Alcúdia?

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per respondre, té la paraula el Sr. Vicens.

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

Moltes gràcies, Sr. President. Sra. Diputada, bé, bona tarda a tots els diputats i diputades.

Anem a veure, ara li contestaré la pregunta, però evidentment no hem vist la mateixa pel·lícula vostè i jo, Sra. Cabrer, és a dir, si la diagnosi i l'anàlisi que fa vostè, no ja de com van les coses, sinó del tema d'Alcúdia, no és en absolut ací. Però bé, jo li contest la pregunta que vostè em fa, del calendari.

Miri, la línia d'Alcúdia és una línia fèrria de nova creació i com a tota línia de nova creació du tota una tramitació, segons la llei ferroviària, concretament la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, és una llei estatal, que determina que quan una línia és nova s'ha de fer tot un estudi d'opcions de traçat. Aquest estudi d'opcions de traçat mai no es va tramitar, mai no es va fer, hi havia un estudi del 2001, que ja deia concretament que el traçat pel vessant nord era més adequat des del punt de vista ferroviari, i no es va tramitar. I per tant, el que ha fet aquest govern és, quan ha arribat a la conselleria, evidentment es va trobar un acord, que en això sí que estam d'acord, un acord que més o manco és del 2003, que feia passar el traçat, sense que s'hagués fet però, com dic, com tràmit ni un, que feia passar el traçat senzillament per una zona que després va ser declarada Xarxa Natura 2000. I que, per tant, com bé posa el propi pla director sectorial i la pròpia Comissió Balear de Medi Ambient, no es pot passar per Xarxa Natura 2000 ni tenir efectes sobre les espècies d'aquest tipus de xarxa, ja siguin LIC o ZEPA, i per tant, com és evident, i com trob que els ciutadans tenen tot el dret a saber, s'havia de fer un estudi d'alternatives, i això és el que s'ha fet.

L'estudi d'alternatives s'ha tramitat i ara mateix ha sortit de consultes prèvies i la següent passa serà fer l'estudi d'impacte ambiental, amb les directrius que posen les consultes prèvies de Medi Ambient. I això és el que s'ha fet, i sense perdre cap tipus de temps, però és que això és el que s'ha de fer quan una línia és nova i sobretot quan els acords d'abans, doncs, en principi no es poden escometre perquè ara mateix passen per zones protegides. Per tant, s'havia de fer tot un estudi d'alternatives.

Els ciutadans tenen dret, com és de suposar, que quan es fa una línia de tren o una línia de tramvia, el que sigui, tenir dret a saber per què és fa per un lloc determinat. I senzillament li corregeix una cosa: nosaltres no hem impulsat el corredor nord, nosaltres el que feim és impulsar un estudi d'alternatives i d'acord amb aquest estudi, d'acord amb els informes que han anat sortint, etcètera, que en principi tots diuen que o bé és millor el corredor nord o bé diuen que el corredor sud és més impactant, la qual cosa vol dir el mateix. Això és el que diuen els estudis, la tramitació, que en principi són totalment coherents amb el que passava abans i per tant ara precisar un calendari és difícil, perquè dependrà de tota la tramitació.

Ara bé, crec que com a conseller i com a govern el que s'ha de fer és acomplir les tramitacions, perquè tots sabem què passa quan no s'acompleixen o quan es fan obres mal fetes i que després, de vegades, no es pot explicar als ciutadans perquè han tingut un determinat traçat o no. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens. En torn de rèplica intervé la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, no continuï tapant la seva incompetència amb el que es va fer en transport públic la legislatura passada, que va ser magnífic, i estic molt orgullosa. Ja li dic, des del primer dia, des de la primera pregunta i des del primer moment, perquè quedi ben clar el debat; i sabrem, perquè sempre hi dic, en acabar comptarem, i veurem, en acabar comptarem qui va fer una aposta per la modernitat del transport públic, amb una estació intermodal, amb un soterrament i amb un metro i qui no haurà un metro ni de tren, que és el que diu avui el Sr. Barceló, el seu portaveu, que *“a este paso no se hará ni un metro de tren”*, mai millor dit, no?, amb aquesta expressió.

Vostè no m'ha contestat, no m'ha dit el calendari, i m'interessa el calendari. Vostè diu que es fan uns estudis d'alternatives; li record que ja es varen fer aquests estudis d'alternatives i evidentment aquests eren dins la conselleria i ja va anar al Pla de transports, i no ho vaig fer jo, ho va fer el Sr. Quetglas l'estudi d'alternatives, i l'estudi d'alternatives ho va fer INTRAESA, per a Serveis Ferroviaris de Mallorca, i és dins la conselleria. Per tant, estudis d'alternatives n'hi havia de fets dins la conselleria, ara, nosaltres no tudam els doblers amb estudis inútils, no, això no m'ho podrà retreure mai, no ens gastam 8 milions d'euros en estudis, no trucam auditories, no donam concursos a dit, tot això no ho hem fet, no, efectivament, això dins la meva etapa de consellera no hi és, que sí és el que vostè fa.

Vostè s'escuda amb el tema mediambiental, amb el LIC, també culpa el Sr. Jaume Font d'això, ja sabem que sempre hi ha un culpable que mai no és vostè. Però ara hi ha un conseller de Medi Ambient, que jo crec que és la màxima autoritat mediambiental d'aquestes illes que diu clarament: *“Medio Ambiente se enfrenta con Movilidad por el trazado del tren. La conselleria de Grimalt considera una trampa que Vicens descarte el corredor sur.”* I fa tota una explicació de la viabilitat del corredor sud, tota una argumentació mediambiental per part del conseller de Medi Ambient, que és la màxima autoritat i que diu que és viable mediambientalment, i que diu que *“el trazado sur no afectaría a zonas protegidas, al transcurrir por suelo urbano y suelo rústico común.”* Això ho diu el conseller de Medi Ambient, com vostè entendrà doncs per a mi té una credibilitat perquè és la màxima autoritat mediambiental.

Però a part d'aquesta situació en què ens trobam, que vostè ens agradaria que ens contestàs, perquè per primera vegada tenim un conveni ferroviari que destina 92 milions d'euros a la línia Sa Pobla-Alcúdia. Aquest conveni ferroviari, que nosaltres hem criticat, només concreta l'annualitat de l'any passat, 3 milions d'euros, i d'enguany, crec que són 25 milions d'euros; o sigui, del total del conveni, dels 443, una quantitat molt petita, perquè el gruix, que és el que nosaltres criticàvem del conveni, ho deixava a una addenda que s'ha de signar en aquest conveni. I diu el conveni en aquesta clàusula que *“Durante el segundo semestre del 2009, y en función del grado de ejecución de los distintos proyectos, la Comisión Mixta que se prevé en la cláusula undécima deberá elevar propuesta para determinar el importe de cada una de las anualidades de los años 2010 y 2011 que permita la ejecución de las actuaciones contempladas en este convenio. A la vista de dicha propuesta*

se tramitará, en su caso, la oportuna adenda al convenio, donde se determinen los compromisos de financiación que adquiera la administración general del Estado.”

Per tant, vist el retard considerable que duim, perquè vostè unilateralment canvia un consens, perquè no està d'acord el seu propi govern amb el seu canvi unilateral ni tampoc el president del Govern, resulta que som al mes pràcticament de maig d'enguany, resulta que a partir del juliol vostè s'ha de reunir amb el ministeri per dir-li *“qué grado de ejecución tiene la línea Sa Pobla-Alcúdia”*, i evidentment, quan vostè expliqui el grau d'execució de la línia de Sa Pobla-Alcúdia jo crec que el ministeri no firmarà cap addenda amb vostè. Per tant, vostè serà el responsable que perdem aquests doblers en plena crisi econòmica on el que es necessita més que mai són aquests doblers dins l'economia per generar llocs de feina.

Per tant, ens agradaria que ens concretàs aquest calendari, precisament perquè depèn d'aquest calendari el que preveu el conveni en matèria ferroviària, i precisament depèn que es perdin aquests doblers, a part de la manca de llocs de feina que es generarà. Per tant, ens agradaria major concreció d'aquest calendari.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica, té la paraula el Sr. Vicens.

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

Moltes gràcies. Bé, Sra. Cabrer, li torn dir que la diagnosi que fa, és a dir, una cosa és el que demana, i l'altra són tota la sèrie d'incorreccions que diu, i no per dir-les moltes vegades... -ara estic parlant jo, Sra. Diputada-, no per dir-les moltes vegades, deixaran de ser evidentment falses. Li dic, perquè li corregeix algunes coses, tot i que en diu tantes que estariem molt de temps.

El 2001 es va fer un estudi d'INTRAESA, efectivament, que no es va tramitar mai, i que aquest estudi ja deia que el corredor nord era, ferroviari, el millor era el nord, i això és ací. I el que podem fer és pegar foc a l'estudi, si vostè vol, però l'estudi diu això.

Després, per altra part, el que ja li he dit, és que després, aquest acord, que passava per terrenys molt propers a s'Albufera, vostès mateixos, quan governaven, a la comissió permanent, concretament de 27 de setembre del 2005, li llegesc textualment, diu: *“Des del punt de vista de la Xarxa Natura 2000, el Pla director sectorial, i concretament la línia ferroviària Sa Pobla-Alcúdia, no tindrà repercussions significatives, sempre que -i ho diu ben clar-, sempre que es duguin a terme les següents mesures: -i diu-, s'han d'estudiar traçats alternatius - per tant, no veig perquè no es varen estudiar aquests traçats alternatius del 2005 fins al 2007, en què jo vaig arribar a la conselleria, perquè li proposada el seu propi govern, Sra. Cabrer-, s'han d'estudiar traçats alternatius per als trams que en l'actual Pla de transports discorren dins l'àmbit geogràfic de les determinades zones proposades -perquè en aquells temps era*

proposades, i després confirmades, el 2006- de la Xarxa Natura 2000". Diu: "Qualsevol consideració que es faci en aquest sentit haurà de contemplar, en primer lloc, la possibilitat d'evitar el pas dins àrees LIC i dins àrees ZEPA", i concretament cita les de s'Albufera i les del Puig de Sant Martí. És que fins i tot les varen citar, el seu propi govern, Sra. Cabrer. I diu: "I en el segon lloc, produir la mínima afecció sobre els possibles hàbitats i espècies d'interès comunitari".

Miri, m'agrada acomplir la llei a mi i els tràmits, ja sé que a vostè no, però a mi sí, i per tant això, em permet, si em permet, això m'obliga a fer un estudi d'alternatives ben fet, que evidentment això invalida aquell acord que es va fer i que, per tant, a partir d'aquí s'ha de fer un estudi d'alternatives. Perquè els ciutadans, com li dic, i això és molt democràtic, no volen que es facin les coses com crec que vostè les va fer almanco; és a dir, de pressa. Vostè diu, comptarem les obres a final de legislatura, jo no sé les obres que comptarem a final de legislatura, el que sí li puc assegurar és que a final de la legislatura comptarem els doblers que s'han gastat els ciutadans i no pagaran dues vegades les coses, això li asseguro, això li puc assegurar.

Per tant, no comptem tant, que per ara qui té el saldo un poc negatiu crec que és vostè, no jo.

Però bé, com que veig que segueix vostè amb això, a mi m'agradaria no haver-me de ficar més en coses d'aquestes, per tant eviti la discussió perquè si no hi tornarem.

Li torn dir allò del calendari, el calendari dependrà d'aquest estudi d'alternatives, no es poden imposar traçats, Sra. Cabrer, no es poden imposar traçats, s'han de fer estudis i els estudis diuen uns determinats traçats. I aquests determinats traçats s'han de proposar, s'han de treure a informació pública, i a informació pública els ciutadans i els ajuntaments han de contestar; que després no els va bé? Doncs ja veurem què passa. Però el que no pot ser és dir ara passarem per aquí, quan vostè té uns informes en contra o quan vostè no escolta, diguem, la llei que li ha de dir les passes que s'han de fer. I això és així de senzill.

Si vostè em pitja amb un calendari; home, li puc donar dades, el que passa és que després no em digui, que ja dic que són totalment provisionals, perquè jo no sé de la informació pública les traves que tendrem en aquest projecte. No és fàcil arribar a Alcúdia, no ho és, jo no he dit mai que no sigui, jo sempre el que he dit és que pel sud és més impactant que pel nord, això és el que dic, i això ja ho deien els seus estudis, i vostè no vol ni fer cas al seu propi govern quan va fer això.

I em fa tota una sèrie d'incorreccions, per no dir falsedats, que me les repeteix una i una altra vegada, i miri, podem estar aquí fins a les nou, però per repetir-les molt, veig que els diputats no hi volen estar, per no repetir-les molt ...

(Remor de veus)

Ah, bé, bé, idò si vostè hi vol estar, miri, jo venc fresc.

Per tant, això és un poquet. Si vostè em pitja, probablement, per ventura, el mes d'agost del 2009 es pugui fer el projecte bàsic, però això dependrà de si ja s'ha, diguem, consensuat de qualche manera aquest tipus de projecte, aquest tipus de traçat i dependrà de la tramitació.

A Madrid? Doncs miri, a Madrid tenim una cosa molt bona que vostè no va aconseguir, i és un acord, que vostè mateix ho ha dit, que senzillament, el segon semestre del 2009 ens veurem i si algun projecte du retard i du retard, perquè els ciutadans tenen la garantia de la transparència -Sra. Cabrer, ja pot riure, ja-, tenen la garantia de la transparència, doncs Madrid jo esper, com així posa el conveni i vostè bé ha llegit, ens allargarem el termini i no hi haurà cap problema ni un, senzillament farem el tren a Alcúdia amb el temps que faci falta. Ara bé, serà un tren que quan arribi no l'haguem de pagar dues vegades, no tenguim problemes o no se'ns hagi ficat per dins S'Albufera i se'ns banyi, perquè, d'aigua, ja n'estam un poc cansats, etc., etc. M'entén? És a dir, ben fet, ben fet i amb transparència.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens.

2) Pregunta RGE núm. 1028/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari del tramvia a Palma.

Per formular la pregunta RGE núm. 1028/09 té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, realment estam assistint a una compareixença un poc patètica, de veure que després de dos anys de legislatura, la legislatura del transport públic, les respostes són "estudiam..., no se'ns inundarà..., no sé què..."; bé, és realment, després de les lliçons que ens han donat el conseller contínuament i el seu equip, lliçons de gran gestió, idò al final el que compten són els fets, no els estudis. Sí que comptarem, evidentment, el que ens han costat els estudis, que serà un escàndol, un escàndol que això sí que es pagarà en dues vegades, perquè quan es fan estudis que no vol ni el mateix govern ni el mateix president, evidentment això sí que es paga en dues vegades, aquests projectes, que és el que estan fent en aquest moment i que realment el major contracte a la història de la comunitat autònoma per fer estudis, l'ha fet vostè, és un contracte multimilionari per a uns projectes que no comparteix no ja el Partit Popular, que el Partit Popular defensarà el seu programa electoral i nosaltres defensarem el nostre programa electoral, d'Alcúdia, de Manacor i de Palma, i de tot el que hem defensat en el nostre programa electoral; són vostès, evidentment, que no tenen l'acord dins el govern per dur endavant aquest transport públic, i realment és patètic, sobretot amb el tema de la crisi que estam vivint i amb el tema de l'obra pública. Precisament hi ha una manifestació aquest cap de setmana on els sindicats demanen obra pública i en teoria el

conseller que ha d'impulsar l'obra pública està perdut dins el tema dels estudis.

El mateix que ens està passant amb el tramvia de Palma. El tramvia de Palma jo crec que aquí sí que farem un ou de dos vermells, perquè es presenta i es diu que per ventura la primera fase començarà el 2011, no sigui que s'hernii, eh?; per ventura la primera fase començarà el 2011, això és la gran política de mobilitat dins Ciutat. Evidentment amb el seu calendari, que quan ja posa una data ja després són molts més, idò no es farà, perquè governarà en el 2011 el Partit Popular i no es farà aquest tramvia i es farà el que nosaltres dúiem dins el nostre programa electoral.

Jo vull dir-li que en aquest moment el tramvia de Palma també ens trobam que l'Ajuntament de Palma, que el va presentar, ja adopta mocions per unanimitat de tots els partits polítics que diuen que s'ha de consensuar el traçat, per tant no estan conformes amb el traçat; diuen fins i tot que si no ho paga tot Madrid no es farà aquest tramvia dins la ciutat de Palma, a part que amb aquests estudis, i tanta perfecció i tanta legalitat que es vol complir, que en canvi no es compleix en matèria de personal, ni es compleix amb concursos sense publicitat ni concurrència amb l'incompliment de la Llei de contractes de l'Estat, idò resulta que aquests estudis són tan meravellosos i hi dediquen tant de temps que el dia següent que es presentàs el projecte va resultar que el tramvia al seu pas per les avingudes era impossible. Això és el que va sortir als mitjans de comunicació, i després va sortir que per fer els tallers del tramvia s'havien de requalificar 3,4 hectàrees rústiques a zona inundable, que després va sortir la delegada d'urbanisme de Palma i va dir que no, que no es farien aquests tallers que proposa el projecte del Govern. Per tant aquesta perfecció de què vostè ens parla, després amb aquest projecte resulta que tot ha estat una improvisació tremenda i que al final ens trobam que el projecte que s'ha presentat i que per ventura començaria el 2011, idò ara ja estam tornant enrere i ja no sabrem de quina data parlam.

Per tant li demanam novament quin calendari té previst el conseller de Mobilitat en relació amb el tramvia de Palma i també en relació amb el seu finançament, ja que hi ha partits polítics que han dit que si no es finança no es farà.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Vicens.

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

Moltes gràcies. Jo som molt estudiós, efectivament, ho som, i m'agraden els estudis perquè m'agrada poder explicar als ciutadans per què es fan les coses, i sobretot amb transparència. Crec que això és millor que imposar coses i fer-les malament per botar-se coses. Li torn insistir en això ja que veig que vostè torna a insistir.

Miri, allò del tramvia vostè em diu ara tota una sèrie de coses, que es va presentar. El tramvia és un mitjà de transport que s'ha de fer conjuntament amb els ajuntaments, perquè no és com un tren. Vostè sap que els tramvies van per enmig dels carrers i que per tant es necessita un consens molt important amb els ajuntaments, consens que jo he procurat tenir i que crec que tenim; és a dir, jo el que no faré és per exemple coses com el que va ser, per exemple, el consens de tomar el pont del tren i coses d'aquestes sense que l'ajuntament ho sàpiga, per exemple. Nosaltres intentam fer coses amb l'ajuntament i ho intentam fer conjuntament, conjuntament perquè és molt important, és a dir, són projectes conjunts, i aquí la responsabilitat de fer el tramvia és de la Conselleria de Mobilitat; ara bé, s'ha signat un protocol amb l'ajuntament i això s'ha fet amb el temps que ha fet falta per dur-se, de tal manera que s'arribi a tota una sèrie d'actuacions de quines són les coses que ha de fer l'ajuntament i quines són les coses que ha de fer aquest govern.

S'ha establert ja fer la gestió a través d'una empresa, una societat anònima, i això es va fer conjuntament amb l'ajuntament i s'ha de fer així, perquè si no fos així el temps que vostè em reclama de rapidesa encara seria pitjor, és a dir, si no hi hagués aquest consens amb l'ajuntament doncs encara seria pitjor, seria pitjor perquè ni el Govern no pot fer un tramvia per allà on ell vulgui ni l'ajuntament tampoc si no té el Govern, i a mi em consta que a l'Ajuntament de Palma li agrada molt la idea de govern..., la idea -perdó- de tramvia, la defensada molt i a més a més em pareix molt bona idea, i des del Govern també. Per tant, ja que coincidim en aquests objectius evidentment farem feina plegats per a això.

El tramvia jo no sé si vostè..., jo crec que s'ha de documentar més, la veritat, perquè jo no he vist enlloc, i m'agradaria que em digués vostè...

(S'escolta una veu de fons inaudible)

Esperi que li faci..., que em digui si ha vist mai fer un tramvia en tres o quatre anys, fins i tot en cinc anys li diria. Per tant és que els tramvies és molt complicat: s'han de fer per passes, es necessiten molts d'estudis, com vostè diu, i després es necessita sobretot..., un tramvia el que s'ha de fer és una planificació molt bona perquè tenguí èxit, hi ha d'haver una planificació molt bona, i com es pot imaginar el tema de circulació, etc., etc., és molt complex. S'estan fent les passes que toquen. Nosaltres vàrem dir que iniciariem el tramvia; si tot va bé, si tot va bé abans del 2011 podríem tenir efectivament un tram; jo no sé si tot anirà bé, el més probable -ja li ho dic ara- el més probable és que molta cosa s'hagi de parlar molt, s'hagi de dialogar molt, etc., etc., això li ho puc assegurar.

El tema de les avingudes senzillament ara hi ha el projecte bàsic fet, i aquest projecte bàsic l'ajuntament ens ha demanat uns reajustaments i els estam fent, i jo crec que ara en un parell de setmanes podrem presentar aquest projecte bàsic a consultes ambientals i es començarà la tramitació. I li torn repetir que es començarà la tramitació com diu la llei, jo no em pens botar cap tràmit, però evidentment el que pens és no aturar el tema del tramvia. El tema del tramvia no està aturat, al revés, va en marxa; ara bé, va en marxa amb el consens amb l'ajuntament i així com ha d'anar.

Ja li dic, si vol calendari doncs en principi està previst que abans del 2011 es pugui tenir qualche tipus de tram. Ara bé, especificar més em pareixeria una irresponsabilitat.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Ens agradaria que ens aclarís si estarà enllestit en el 2011 un tram d'obres o enllestits aquests estudis que s'han de debatre tant; és el que ens agradaria que aclarissin, si per ventura començarà alguna cosa, són les obres, o ja estaran acabades les obres, perquè realment la mobilitat a Palma durant quatre anys haurà estat un zero, aquesta és la resposta.

Ens parla del pont del tren... Podríem parlar de la reparació del pont del tren, no?, que..., a qui ha beneficiat, quin constructor de Petra està molt content d'haver fet la reparació del pont del tren; també en podríem parlar, no?, i de com se li ha donat el contracte. I no l'he sentit piular quan AENA ha tomat el nostre patrimoni històric, no ha dit res la Conselleria de Mobilitat, que en teoria també té competències en transport aeri, no li ha dit res a AENA, eh?, quan ha tomat ara aquestes cases. En aquest sentit, amb la boca molt petita, no és el mateix si ho fa el PP que si ho fa AENA, vull dir que és el percepció que tenim, que no es defensa igual el nostre patrimoni en un sentit o en l'altre, però bé...

En el tema del tramvia li he de dir sincerament que nosaltres no compartim el tramvia per les avingudes, nosaltres apostàvem pel metro, pel tramvia, això està en el nostre programa electoral, era la línia 2 del metro que nosaltres proposàvem; a part d'allargar al Parc BIT, continuar a Son Espases, a Son Moix, Son Rapinya i arribar per les avingudes a l'estació intermodal. Aquest era el nostre projecte. Jo me'n record que vostès apostaven perquè l'estació intermodal estigués als afores de Palma; tanta sort que al final vostès han vist que el que vostès proposaven no tenia cap sentit i que l'estació havia d'estar dins Palma, i de fet aquesta magnífica estació intermodal que a vostè li agrada tant mostrar, fins i tot l'estació d'autobusos i que jo estic després tant contenta que a vostè li agradi tant mostrar l'estació d'autobusos.

Però realment a nosaltres el que ens preocupa és que durant aquests quatre anys a Ciutat no es continuï amb aquesta aposta de la modernitat del transport públic que nosaltres vàrem iniciar. Evidentment els projectes ferroviaris que hi ha dins el Pla de transports són importants però mai no tendran la mobilitat i el nombre d'usuaris que pot tenir dins la ciutat de Palma, i nosaltres lamentam que perdrem pràcticament quatre anys en un tramvia que ni la població veu clarament, ho dic sincerament, jo crec que la gent no ho veu clar, tornar a ficar el tramvia per les avingudes fins a l'aeroport i que, a part, en aquest moment ja s'ha dit clarament que si no es finança totalment per Madrid idò determinats partits polítics que estan dins el pacte de govern no hi donaran suport perquè consideren que el Govern no ha de fer aquesta inversió.

Jo crec que hi havia oportunitats de no deixar passar una legislatura sense haver prolongat el metro fins al Parc BIT o fins a Son Espases, que Son Espases obrirà sense cap mena de transport públic. Vostès han anat tan en contra del metro, han fet una campanya tan contrària al metro de Palma que estan presoners, precisament, i es podrien haver fet altres coses en mobilitat a Palma, a part d'impulsar aquest tramvia que nosaltres no compartim, com ja hem manifestat.

Per tant a nosaltres ens preocupen aquestes respostes; vostè està donant unes dates sense concretar i en definitiva, clar, quan nosaltres començam una legislatura que se'ns diu que és la legislatura del transport públic i després de dos anys les respostes del responsable, del conseller, idò són d'aquesta ambigüitat tan clara, i després de totes les lliçons que ens han donat, idò evidentment al final no sabem qui era que apostava pel transport públic, quin partit polític impulsava el transport públic, amb tots els problemes que vàrem tenir, que varen ser moltíssims, però que vàrem ser valents d'adoptar decisions i d'executar i de fer les coses, perquè hi creïem, creïem en aquesta modernitat del transport públic, Sr. Conseller. Al final tota aquesta pèrdua de temps, estudis, parlar, idò ja sabem què passa: que passa la legislatura i no s'haurà fet res i quedaran dins un calaix. Aquesta és la situació que nosaltres lamentam perquè sí que creïem que era una oportunitat perquè Palma continuàs canviant i entràs dins una modernitat del transport públic.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Vicens.

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

Gràcies, Sr. President. Miri, el que està preocupat la veritat és que som jo pel grau de coherència que té, no sé si vostè o el seu partit. Jo és que a vegades no sé de què parlam, Sra. Cabrer. És a dir, vostè em diu que ara no vol tramvia, que hem de fer metro, i que vostè no creu en el tramvia per les avingudes, però jo no l'entenc, la veritat, no l'entenc. Vostè va aprovar un pla director sectorial de transports el 2006; no el va aprovar vostè? Ah! I en el Pla sectorial de transports no diu que s'ha de fer un tramvia?, efectivament, aquest. I no diu que s'ha de fer un tramvia i que precisament no solament ha de passar per les

avingudes sinó que s'ha de fer un anell de les avingudes? No ho diu?, ah no? No ho diu? Carai!, idò es veu que no tenim el mateix pla.

Diu que el tramvia s'ha de fer a Palma, és una de les principals apostes; diu que no solament s'ha de fer un tramvia sinó que diu que s'ha de fer un tramvia per tota la badia de Palma, i no solament s'ha de ficar dins les avingudes sinó que a més a més ha de fer tot l'anell de les avingudes, i ara vostè, dos anys després em ve aquí i em diu que el seu programa electoral... Miri, els ciutadans el seu programa electoral, igual que el del BLOC, el problema és que hi ha un pla director sectorial que va aprovar vostè, el va impulsar vostè!

Sra. Cabrer, vostè em diu que aquesta compareixença és patètica. Jo no vull arribar a tant perquè entenc que les compareixences no han de ser mai patètiques ni molt manco, però a mi m'agradaria que vostè s'aclarís. Si vostès volen dir que realment fa falta un metro ara em pareix molt bé, però en principi idò digui que el Pla director sectorial que vostè va fer, que vostè va aprovar i que per cert de tant en tant en el Parlament em recorda que no el compleix i aquestes coses, doncs miri, l'estic complint, resulta que qui el compleix som jo, i ara resulta que vostè em diu allò del tramvia, però, per favor, llegeixi's el seu pla, que el va fer vostè! Jo és que en això ja no tenc res més a dir, és que si no ja no sé de què parlam, no sé de què parlam. Per la salut dels diputats que hi ha aquí valdria més ja acabar amb aquesta pregunta.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

3) Pregunta RGE núm. 1029/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a calendari en relació amb la connectivitat del tren d'Artà.

Per formular la pregunta 1029/09, relativa a calendari en relació a la connectivitat del tren d'Artà amb l'estació de Manacor, intervé la diputada Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, jo vaig aprovar el Pla de transports que diu que se soterraran les vies al seu pas per Manacor. Això, ho diu el Pla de transports de les Illes Balears, i com que no importen el programa electoral del BLOC ni el del PP idò s'ha de fer el que diu el Pla de transports i s'han de soterrar les vies a Manacor. En què quedam?, qui és patètic, Sr. Conseller?, qui està impulsant un projecte totalment contrari al soterrament del tren de Manacor? És que no em faci enfadar, perquè ho vaig dir en el plenari i ho dic ara, i aquí hi ha el Pla de transports i ho diu clarament, i li vaig dir que si no vol fer el soterrament a Manacor modifiqui el Pla de transports, doni oportunitat a la gent, faci informació pública, sigui transparent, perquè els ciutadans, l'Ajuntament de Manacor, varen tenir oportunitat durant una informació pública i varen al·legar que volien el soterrament a Manacor i es va incorporar a l'aprovació definitiva del Pla de transports. I vostè ve aquí i ho canvia unilateralment, novament unilateralment, i té l'ajuntament en contra, no només la majoria de l'ajuntament sinó també amb

Unió Mallorca, i té la població també en contra, part de la població, però qui canvia unilateralment...

I vostè ha de fer una modificació del pla i ha de donar informació pública i ha de ser transparent. Si la gent vol que es llevi i que es faci aquest tren tram dins Manacor, aquesta barrera física dins Manacor, idò l'hi al·legaran i llavors modificarà i després farà el projecte, però no farà un projecte contrari a allò que diu el Pla director sectorial de transports. Per tant no se'n rigui tant d'aquesta diputada, perquè vostè és el conseller i jo no som la consellera, i per tant compleixi el que diu el Pla de transports.

I amb això ens trobam, evidentment, novament amb un altre problema. Resulta que primer es presenta el projecte Manacor-Artà sense dir com es passarà per dins Manacor, i surt aquest tren tram, que és molt més lent que el transport ferroviari normal, que no tenia cap sentit, a no ser que vostè ja tengués pensat que per dins Manacor faria el tren tram i per això va presentar aquest projecte d'Artà que no té cap sentit, perquè obliga a fer un transbordament, perquè és incompatible el tren tram amb el tren de Manacor i aquest transbordament és sempre incompatible amb un foment de la política del transport públic, són desaconsellables els transbordaments perquè evidentment fa que les persones i els ciutadans siguin més reticents encara a deixar el transport privat si se li posen més entrebancs, i l'única justificació que vostè opti perquè es faci aquest transbordament és perquè vostè no volia fer el soterrament dins Manacor, que és el que marcava el Pla de transports.

Nosaltres sabem..., ho tenim al nostre programa electoral, vostè sap també el que pensa la presidenta d'Unió Mallorca de Manacor, que li ha presentat una carta en què li demana que retiri aquest projecte; ens preocupa el calendari que volem demanar-li perquè creim que és un error continuar amb el tren tram d'Artà i continuar amb aquest sistema que va contra la política de transport públic. Vostè en aquest moment ha tret a concurs la compra de les màquines de tren tram per 29 milions d'euros, 29 milions d'euros per comprar les màquines per a aquest traçat. No té consens, no té consens dins el seu govern, no té consens dins l'Ajuntament de Manacor, no té el consens ni el suport ni tan sols del president del Govern de les Illes Balears.

Per tant, vagi alerta a adjudicar aquests concursos dels projectes del tren-tram, que ningú no ho veu clar. En aquest sentit, de nou, ens preocupa el calendari perquè el conveni ferroviari preveu 190 milions d'euros per al tren, aquesta fase Manacor-Artà. Dels 190 milions d'euros, 101 és el projecte que vostè ha tret a informació pública, 101 o 102 milions d'euros Manacor-Artà. Per tant, li queden pràcticament 90 milions d'euros lliures, vostè té el doblers per fer el soterrament dins Manacor, vostè ja dit que no tenia els doblers. Perquè si no, per què són aquests altres 90? 190 milions d'euros és el que posa el conveni ferroviari, primera fase Manacor-Artà. El projecte que vostè ha tret a informació pública, que no contempla el tram urbà de Manacor, són 102 milions d'euros, queden pràcticament 90 milions d'euros, amb els quals es podria afrontar el que està previst dins el Pla de transport.

Per tant, ja dic, ens preocupa aquest calendari perquè de bell nou si ens paralitzam en aquest projecte de nou tenim el risc d'allargar el Conveni ferroviari, que no es creïn llocs de feina i que no es facin aquestes inversions. Per això, li tornam demanar pel calendari d'aquesta connexió del tren d'Artà amb l'actual estació de Manacor.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el conseller de Mobilitat i Ordenació.

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

Moltes gràcies. Bé, li torn contestar a tot el que diu vostè i després a la pregunta, perquè veig que ho du molt embullat això.

Miri, per cert, jo no em ric mai de vostè, per molt que ho digui, mai no m'he rigut de vostè, ara també si s'enfada, miri, és el seu problema, és a dir, això...

Tema del tren de Manacor. El tren de Manacor, vostè em diu que he dit que no tenc els doblers per soterrar-lo? A veure si ens aclaram aquí. El tren de Manacor com diu vostè i en una cosa estam d'acord és que el soterrament, efectivament, està al Pla director sectorial de transports i per tant, una vegada que tenim això, començam a fer els estudis per fer el soterrament i també per veure aquest soterrament com es pot fer i com no es pot fer. Ara bé, evidentment, són uns estudis de soterrament, són molt més complicats que no reobertura de l'altra línia i per tant, xapam en dos el tema del tren de llevant. Una fase 1, que és el tema d'anar des de Manacor fins a Artà, que això va bastant endavant, si vol més o manco el calendari -que veig que és el que em demana al final-, això ja ha passat al·legacions, informació pública, etc., i ja s'està contestant, ara es començaran els projectes constructius. M'imagín que abans de juliol estaran els projectes constructius i probablement les obres podrien començar a principis de l'any que ve, si tot va bé evidentment. Sempre amb aquesta..., sempre són previsions.

Després hi ha el tram urbà de Manacor que començam els estudis i ens trobam que un soterrament és complex, els tècnics no l'aconsellen i quan no l'aconsellen feim un estudi d'alternatives. Aquest estudi d'alternatives ens diu que, ja que hem optat per un tren-tram, és totalment innecessari soterrar, això per una banda. Segon, no és una qüestió de doblers, perquè els doblers els tenim, és una qüestió que és molt complex i tots sabem el que passa amb soterraments que no eren complexos, ara imagini vostè què passa amb els soterraments que els tècnics li diuen que són complexos!, eh? Sí, hi ha per riure, però la darrera rialla d'aquestes ens va costar 28 milions d'euros, per tant,...bé, bé, no, no... Jo no me'n ric, de vostè, el que no m'agrada és que es riguin dels doblers dels ciutadans. Això sí que no m'agrada, miri, i resulta que això és el que va passar amb aquest soterrament. Per tant, nosaltres el que feim és fer l'estudi.

Els estudis ens diuen que podem anar perfectament en superfície, sobretot amb aquest tipus de tren. A més a més, és una gran oportunitat per a Manacor perquè aquest tipus de tren és un tramvia i per tant, tindrà més aturades, dinamitzarà el passeig, pot tenir ramals en un futur, etc. Tot són avantatges. Per tant, què vol que li faci? És a dir, que proposi una cosa que no és el que em diuen els tècnics, que no és una gran oportunitat per a Manacor, etc? Doncs, això és el que s'ha fet.

Ara, no sé què hem diu vostè dels milions etc., perquè els doblers hi són, si s'hagués de soterrar, hi són. Per tant, què passarà si no soterram?, que per ara no soterram, li ho dic jo, que no soterram. Per tant, què passarà amb aquests doblers? Doncs, proposarem a Madrid que serveixin per exemple per electrificar entre, per exemple, Manacor i Inca i tot això seran millores per als ciutadans de Manacor, eh? Per tant, més que més, aprofitarem perquè -ja li ho dic- és un bon conveni ferroviari. Crec que tendrem aquest marge, així com posen les estipulacions sembla que és així. Per tant, en principi això és el que està calculat.

El tram urbà de Manacor, si em demana un poc els terminis, ara mateix s'ha fet el projecte bàsic, ja en superfície, i s'ha enviat ja a consultes prèvies. Per tant, esperarem consultes prèvies, una altra vegada a consultes prèvies es posarà a informació pública. Perquè ara vostè em demana que sí, ara sí que vostè vol informació pública, jo també que la vull. És a dir, ara resulta... és que a vegades no ho entenc. A vegades em diu que no hem de fer tants estudis, no hem de fer tanta informació pública i hem de continuar i ara resulta que sí. No, sempre la farem la informació pública perquè els ciutadans puguin dir la seva i els ajuntaments també i li record que, de l'ajuntament, hi ha gent que ho veu i gent que no ho veu. Senzillament, hi ha partits que ho veuen i hi ha partits que no ho veuen i fins i tot dins els mateixos partits -fins i tot dins el seu- hi ha gent que ho veu i gent que no ho veu perquè és natural.

Les coses, Sra. Cabrer, no s'han de polititzar, les coses per als ciutadans no s'han de polititzar, és veritat, ho entén? És molt important per als ciutadans, perquè al cap i la fi el que els hem de donar és un molt bon servei i això és el que procuram, eh? Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, els soterraments sempre són molt complicats. Sempre són molt complicats, però hi ha gent que té valor i ganes de fer les coses i hi ha gent que no, que s'acovardeix, que té por i això és el que ens trobam, que vostè redirecciona uns estudis, ja li ho ha dit..., no li ho dic jo, li ho diu el conseller Grimalt, que vostè fa trampa per redireccionar i fer el que vol i el president, tanta sort, que ha dit no, no, i no hi haurà tren-tram dins Manacor. Jo li dic ara, no hi haurà tren-tram dins Manacor. Ja ho veurà. Per això li dic que no adjudiqui unes màquines de tren-tram a Artà perquè serà un error obligar la gent a fer un transbord ferroviari i serà responsabilitat seva fer aquest error.

Per tant, informi el president que vostè vol comprar per 29 milions d'euros unes màquines que després..., bé, no sé, un caos, li ho dic i li ho dic sincerament perquè crec que arriba un moment en què hem de ser seriosos quan vostè no té el consens dins el Govern, perquè que no el tenguí del Partit Popular, el Partit Popular ja li dic que defensarà el seu programa electoral i nosaltres som a l'oposició, però que no el tenguí ni del president, idò, com entendre..., alerta amb les decisions i amb el que es pren, vostè que parla de 28 milions d'euros del metro... Escolti, expliqui a la gent que vostè ha pagat les liquidacions d'obra a les empreses constructores, i per què els ho ha pagat? Si ens han estafat 28 milions d'euros, no els ho pagui. Per què ha pagat 11 milions d'euros per l'Estació Intermodal a Llabrés Feliu i a Azvi? 11 milions d'euros. 3, 4, 5 milions d'euros a Dragados, l'altra, Man Aldesa, no sé quants de milions d'euros, ha pagat totes les liquidacions... per què paga a les constructores si ho han fet tan malament? Això ho ha d'explicar als ciutadans. No ha de fer aquesta demagògia, aquesta politització que fa. Qui parla de politització del transport públic i l'ha polititzat i al final se li girarà en contra, és a vostè. Això, li ho dic ara.

Per tant, informació pública, ho marca la llei. No és el conseller que diu "s'ha de fer informació pública o no", l'obliga la llei perquè si no, ni la intervenció ni ningú no fiscalitzarà l'expedient ni passarà a la Comissió balear de Medi Ambient ni passarà cap tràmit. És la llei la que marca la informació pública. El que jo li dic és que modifiqui el Pla director sectorial de transport abans d'apostar o de continuar amb aquest tren-tram i dins la modificació de Pla de transports hi ha una fase que marca la Llei d'ordenació territorial que és informació pública i la gent tindrà oportunitat d'al·legar el que ara canvia radicalment del Pla sectorial, és això el que li dic.

Per tant, no canviï les meves paraules ni intenti generar nebuloses o demagògies perquè tenc ben clar aquests tràmits i vostè no pot anar en contra del que diu el Pla director sectorial de transports.

Diu que -i ho ha dit als mitjans i ho ha dit ara- no pensa fer el soterrament, anar en contra del Pla de transports, que no donarà marxa enrere i no és el que veim cada dia pels mitjans de comunicació... si vostè va en un camí i... n'hi ha un altre. No sé com li ho he d'explicar i mentre tant ho tenim tot aturat. Tenim aturat el conveni, ara resulta que vostè té els doblers del soterrament, jo havia llegit en un moment donat que deia que no tenia els doblers, fins i tot he vist articles d'opinió, de diaris no sospitosos de ser del Partit Popular, que reclamaven els doblers del soterrament de Manacor. És que he llegit això, però, està

malament? Els periodistes van confusos? Vostè els..., li encanta jugar a aquesta confusió. Per ventura és així. Però ara ja sabem -li ho diré al batlle de Manacor- que els doblers del soterrament hi són al conveni i que vostè fa els seus estudis tècnics per no fer uns soterraments perquè al final, ja li ho ha dit un altre conseller, que és així, que vostè redirecciona aquest estudi, que per cert, en un moment donat els informes tècnics en contra no els importaven massa quan varen fer el desviament de Petra, encara ens recordam del tren de Manacor, del desviament de Petra amb els informes en contra que va suposar el cessament fulminant del cap de gabinet que hi havia en aquell moment per haver fet aquest informe i en aquell moment, idò, al PSM no l'importava tant.

Diu que podrien començar les obres. Jo li deman dins Manacor, de la connexió del tren d'Artà amb l'actual estació de Manacor. M'ha contestat del tram Manacor-Artà. És que tot és complicadíssim, li demanava dins Manacor i vostè m'ha contestat una altra cosa.

Per tant, li torn demanar: la connexió del tren d'Artà amb l'actual estació de Manacor, és a dir, el tram urbà, quin calendari té previst, quan creu que es farà aquesta connexió que no obligarà a fer un transbord perquè la gent hagi d'emprar un autobús per anar a l'estació ferroviari?

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Vicens.

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

Gràcies, bé, li tornaré dir el calendari, però segons vostè el que passarà és que com el president no vol que facem això, doncs supòs... de qualque manera supòs que em cessarà, no?, perquè si no, no veig com ho farem això.

Miri, Sra. Cabrer, no sé què llegeix, però si m'ho demana, jo li ho diré. Sempre que em demani dades les hi diré i ho he dit moltes vegades, a això. És a dir, el problema de soterrar o no a Manacor no és problema de doblers, sortosament gràcies que el Sr. Zapatero ha firmat un conveni molt bo amb nosaltres, amb la comunitat autònoma, pel tema de tren. Així de clar. Si vostès no ho varen aconseguir és el seu problema, però això és així. Per tant, no és problema de doblers i no importa que ho digui al Sr. Batlle de Manacor perquè he parlat molt amb el batlle de Manacor perquè ens veiem bastant per aquest tema perquè, la lleialtat institucional, la tenc molt clara i sap perfectament que no és un tema de doblers, li he explicat quines són les raons per les quals no volem fer el soterrament.

Si és qüestió de covardia..., miri, això de les covardies, les valenties i tot això, jo..., miri, li record que a mi aquestes coses, no, a mi el que m'agrada és tenir seny. Crec que els ciutadans..., el que s'ha de tenir és seny i això de covardia, això en política es té seny o no es té seny i s'és transparent o no s'és i ja està, així de senzill.

Em demana el calendari. Li torn repetir: el calendari -li he dit abans- és el mateix que el de la fase 1 perquè anar en superfície pot equilibrar perfectament els terminis d'una fase i de l'altra, perquè parlem de fer unes obres relativament senzilles, excepte el que ens demani l'ajuntament si anam en superfície perquè per ventura ens demana la remodelació de tot el passeig. En aquest cas no li ho sé avaluar. És a dir, si just fos ara posar el tren-tram allà, seria més o manco igual que els altres trams perquè és una obra molt senzilla en superfície, d'1,1 quilòmetres, que podríem fer més via i, més o menys, s'equilibraria amb l'altra fase.

Si anàssim en soterrament, no. Si anàssim en soterrament són al manco dos anys de desfasament d'una a l'altra. Si anàssim en soterrament, apart de les complicacions del soterrament i a part que és totalment innecessari perquè ja li dic que Manacor guanya un tramvia amb això, però si es fes el soterrament estaríem amb un desfasament de dos anys de tal manera que les persones haurien de baixar en aquesta estació provisional que feim, agafar un autobús, d'aquí anar a l'estació de Manacor i d'aquí anar a Palma les que vagin a Palma. Això, la veritat és que seria un perjudici per als usuaris, un gran perjudici. Ara bé, és una opció més. El que passa és que aquesta opció la trobam molt més nociva per als usuaris que no les altres. Així de senzill. Si vostè... no em giri les coses. Si vol informació perquè la du malament, la hi donaré. Ara bé, no digui coses que no s'han dit. És a dir, demostrï'm, a qualque compareixença o a qualque cosa, on hagi dit que no hi hagi doblers per al soterrament.

Vàrem fer una previsió del tema des de Manacor fins a Artà d'una quantia bastant important i que permet fer el soterrament, permet fer-lo. Ara bé, és necessari fer aquest soterrament? No. A part, si el volguéssim fer, els tècnics ens diuen que és massa complex, no ens ho aconsellen. Si vostè troba que és una qüestió de covaria, m'és igual. La qüestió és que si un tècnic t'aconsella que no ho facis i ho fas, crec que això és ser irresponsable i jo no ho seré.

Això per una banda i després per l'altra, no me miri aquestes coses, miri les coses en positiu, Sr. Cabrer, perquè troba problemes per tot, a tot, a tot el que feim troba problemes. Començ a pensar que no vol que facem trens. Miri les coses en positiu, aquesta és una gran oportunitat per a Manacor, de tenir un sistema de tramvia, seran els primers de Mallorca que tendran un sistema de tramvia, poden tenir més aturades, és molt més accessible, aquest tren-tram va perfectament amb control semaforic, és molt més segur. Tramvies, n'hi ha per tot Europa, Sra. Cabrer. Tren-trams n'hi ha per tot Europa. A Espanya, se'n comencen a posar, fa deu anys que s'han implantat per tot Europa, com no pot ser bo això per a Manacor? És clar que és bo per a Manacor, i per què no ho ha de ser?, si és boníssim. Estam fent una cosa que és totalment innovadora, és una gran ocasió, per què ho ha de veure tan negatiu? És que..., per què vol enterrar, per què vol soterrar això? Entenc perfectament que se soterra un tren convencional. És que un tren

convencional, un tren amb barreres no es pot fer passar per enmig de Manacor, en això estam totalment d'acord, i a posta tots els grup polítics vàrem dir al Pla director sectorial que, efectivament, un tren no pot passar per allà. És que no pot passar, en això li don tota la raó del món.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens.

4) Pregunta RGE núm. 1030/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a continuïtat del tren d'Artà.

Per formular la pregunta 1030/09, relativa a continuïtat del tren d'Artà, intervé la diputada Sra. Isabel Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Nosaltres defensam el nostre programa electoral en matèria de transport públic, el tenim molt clar. Qui té el problema és el Govern. Ho dic ben clar, defensam el nostre programa electoral en matèria de transport públic i tenim ben clar allò de Manacor, allò d'Alcúdia i allò de Palma, claríssim. Això és el que defensarem, per tant, no s'escudi en nosaltres, si no fa en matèria ferroviària.

En aquest sentit, ens trobam de nou amb el Pla de transports. El Pla de transports preveu la prolongació del tren de Manacor fins a Cala Ratjada, estudia una sèrie d'alternatives, aconsella una d'aquestes alternatives i, evidentment, el projecte que ha sortit a informació pública des del nostre punt de vista és un projecte molt simple, és un projecte parcial i és un projecte que tindrà poca demanda d'usuaris. Des del nostre punt de vista s'ha elegit el projecte més simple, sense cobrir cap de les zones turístiques que hi ha dins la comarca que són moltes, ni tampoc sense que es perllongui fins a Cala Ratjada. Només cobreix quatre poblacions: Sant Llorenç, Son Carrió, Son Servera i Artà. No cobreix Cala Millor, ni Cala Bona ni Portocristo, que a més li ho reclamen els batlles, en concret batlles que no són del Partit Popular, i que sí preveia el Pla de transports. El Pla de transports, precisament perquè reflexiona i diu que és una línia que té poca demanda, aconsella que cobreixi els nuclis turístics.

Per això, li demanam dues coses, per quin motiu el projecte no s'ha previst fins a Cala Ratjada com estava signat al pacte de governabilitat? I, per quin motiu no preveu que doni servei a cap nucli turístic de la comarca?

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per respondre té la paraula el Sr. Conseller de Mobilitat.

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

Moltes gràcies, president. Anem a veure, allò de Cala Ratjada, per què no té continuïtat a Cala Ratjada? És que té continuïtat a Cala Ratjada. El que no hem de confondre són dues coses. En aquest cas, li torn dir que si es mira bé les coses ho veurà. És a dir, primer, aquest acord de govern, el pacte de govern parla d'arribar a Artà i a Cala Ratjada i després la conselleria va especificar, els primers dies que estàvem al Govern, que fèiem tota una sèrie de prioritats abans de fer-ne d'altres i és que les cases s'han de començar pels fonaments i no per dalt. I això és una cosa bastant lògica.

Primer tenim unes prioritats que és que el tren ens arribi a Artà i després s'haurà de fer a Cala Ratjada. En aquesta legislatura ens vàrem comprometre -i jo com a conseller- que arribàs a Artà o que intentàssim arribar a Artà. Si no arriba per a la inauguració, no es preocupi, però arribarà a Artà, que és l'important per als ciutadans. I després em vaig comprometre, això sí que és bo de fer, a fer un estudi de viabilitat del traçat per Cala Ratjada, perquè vostè torna confondre coses. És a dir, una cosa és recuperació d'una línia existent, que aquí l'actuació és molt més ràpida, i l'altre és quan no hi ha línia. És a dir, d'Artà a Cala Ratjada, no hi ha línia antiga i si no hi ha línia antiga tornam a estar amb el mateix, no pot venir un conseller i dir "passarà per aquí", m'entén? Ha de fer un estudi d'alternatives i ha de dir als ciutadans per què elegim un determinat traçat. I per tant, això ja està encomanat, l'equip redactor va sortir ara fa un mes i es farà l'estudi de viabilitat de Cala Ratjada, no és que no es faci, es farà.

Pel que fa als nuclis turístics, una cosa és donar servei als nuclis turístics i l'altre és posar estacions als nuclis turístics. És una cosa molt diferent. Estam totalment d'acord que s'ha de donar servei als nuclis turístics. De fet, aquesta línia ha d'acabar a Cala Ratjada, Cala Ratjada és un dels principals nuclis turístics que hi ha. Això és el més important. Ara bé, si posam estacions a tots els nuclis turístics passa una cosa molt senzilla que és molt bona d'entendre i és que la línia s'allarga moltíssim i s'allarga a causa d'unes determinades activitats en una determinada època de l'any. Li ho explicaré d'una altra manera. Per tres, quatre mesos en què aquella línia és molt útil, resulta que tots els residents tendran un perjudici perquè li record que aquesta línia ja té 30 quilòmetres, i per què té 30 quilòmetres? Perquè és la línia antiga.

Clar, quan nosaltres vàrem plantejar això, nosaltres vàrem dir, anam a Artà en línia recta, que seria la manera de fer via, o anam per la línia antiga? Avantatges? Molts, primer la línia antiga no està desafectada i, per tant, no crea un perjudici social per mor de les expropiacions. Segon, un consens de tots els batles de la comarca en voler recuperar la línia antiga. Tercer, un consens de tots els batles en voler recuperar les estacions de la línia antiga. La línia antiga fa moltes voltes, són 30 quilòmetres i 30 quilòmetres és bastant llarg. Si a això li sumam anar a nuclis fent desviaments, ho hem prolongat més. I si a més a més hem d'arribar a Cala Ratjada encara més. Jo crec que el

tema de Cala Ratjada, a part que ho posa el Pla director sectorial que vostè va aprovar, crec que s'hauria de complir, almanco ho mirarem de complir. Per tant, això allargaria molt la línia, a posta no ho feim. Vostè sap que aquests nuclis turístics poden estar connectats mitjançant bus llançadora que faran exactament el mateix servei i donaran un servei a tots aquests nuclis perquè estam parlant de distàncies de 5, 7, 10 quilòmetres, 15 com a màxim, on, per tant, van molt bé aquestes línies llançadora.

Per tant, això és un motiu molt bo d'entendre, molt lògic que sembla molt bo d'explicar. Té una lògica i una coherència molt evidents. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Vicens. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, de nou em bas en el Pla de transports, i el Pla de transports proposava un total d'onze alternatives de traçat i d'aquestes onze alternatives, deia que "després de dur a terme un diagnòstic previ econòmic i funcional de cadascuna de les alternatives, s'havia seleccionat l'alternativa 2 com la més adient. I d'aquesta alternativa s'havien dissenyat sis variants de traçat, en funció de les opcions del pas per Manacor, Cala Bona i Cala Millor". Per tant, hi ha una previsió, i de fet quan el Pla parla dels punts forts i febles d'aquesta línia, precisament un dels punts forts és la captació turística i un dels punts febles és el dèficit del servei en temporada baixa. Per tant, és intentar captar aquesta demanda turística. Tant és així que el batle de Son Servera li ho ha demanat i crec que a més, vol que seriosament s'estudiï. Crec que el seu director general a una diputada del PP li ho va dir, li va dir que es faria un estudi de viabilitat de Son Servera-Cala Millor.

Per tant, o ens diuen coses quan ho volem sentir i la realitat va per una altra banda, o nosaltres sincerament..., està bé que s'intenti aprofitar el traçat antic, que s'intenti expropiar a la manco gent possible. Jo això ho compartesc, però no hem d'hipotecar una línia ferroviària determinada si no té la demanda que per ventura altres opcions serien millor per al transport públic, és aquest plantejament. I sobretot basant-nos amb allò que diu el Pla de transports de les Illes Balears, perquè a aquestes alçades ens trobam que tenim el projecte Manacor-Artà, no sabem què passarà dins Manacor, no ho sabem, això sí va contra el Pla de transports i és l'opció que du endavant, però que no comparteix la resta del Govern de les Illes Balears. Tampoc no coneixem la continuïtat Artà-Cala Ratjada, estam parlant d'un tram amb un cost de 100 milions d'euros, més 30 de les màquines, 130 milions d'euros. Tampoc no estam parlant de qualsevol inversió. Estic parlant d'un tros que només cobreix quatre nuclis i que deixa fora tota la línia turística.

Per tot això, nosaltres no entenem per què no compleix les previsions de Pla de transports? Per què no compleix aquestes previsions? A més, d'aquesta manera satisfà també les demandes dels batles afectats que li ho estan demanant.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica el Sr. Vicens té la paraula.

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

Sra. Cabrer, nosaltres complim les previsions, el que passa és que aquí vostè mateixa ho diu, hi ha un seguit d'alternatives que també planteja el Pla Director Sectorial i nosaltres hem fet la nostra, la que estudiant les coses trobam que és més lògica. De fet, si una cosa posa onze alternatives és perquè n'hi ha moltes. No té ve a dir que no facis aquesta, sinó que n'hi ha moltes, ell mateix reconeix que n'hi ha moltes.

El mateix Pla director sectorial que vostè acaba de llegir, precisament diu que un dels punts forts d'aquest traçat és l'articulació de la comarca de Llevant que és la que està més lluny de Palma. I també, efectivament, poder arregar tota la qüestió turística. A posta ens estimam més que això arribi realment a Cala Ratjada i no començar a fer voltes, perquè el traçat antic ja li he dit que és molt llarg i després que no fos operatiu arribar a Cala Ratjada. Pensi que si suma vostè tot això, totes aquestes voltes, tot allò que vostè sumi per aquí, li crearà un perjudici molt fort a una persona que vulgui anar, per exemple, que no és la majoria, eh?, però a persones que vulguin anar, per exemple, des d'Artà cap a Palma, totes les voltes que faci per allà, crearà un tram que no serà operatiu després.

Per tant, no podem fer longituds que estiguin dues hores per fer-se o coses d'aquestes. S'ha d'anar a un temps d'exploració que sigui lògic. I ja li dic, tota la qüestió turística quedarà perfectament coberta mitjançant autobusos llançadora. Igual que es fa per exemple a la línia d'Inca. La línia d'Inca no hem anat a cercar tots els pobles possibles, però molts de pobles van a la línia d'Inca mitjançant autobusos llançadora amb un èxit molt notable. Per tant, feim les coses amb una lògica i amb una coherència, sobretot per poder-ho explicar als ciutadans. Ja li dic, això és el que es pensa fer.

Jo crec que el gran objectiu d'aquesta línia ha de ser acabar a Cala Ratjada i en gran part el tren-tram és també per això, arribar a Cala Ratjada serà molt difícil, vostè sap que aquí hi ha moltes edificacions i probablement ens trobarem el mateix problema, passar un tren convencional seria molt difícil i a posta aquest tren que pot tenir trams tramviaris, probablement serà la gran solució per arribar a Cala Ratjada. Si no és així, dubt molt que s'hi pugui arribar. Ara bé, quan vostè va fer el Pla sectorial, no sé si va pensar en tot això? El que no pot ser és que vostè em llegeixi el Pla director sectorial quan vol i quan no vol, no. Per exemple en el tema del tramvia no m'ho llegeix exactament. És a dir, això no pot ser. El Pla director sectorial el que nosaltres procuram és complir-lo. Ara bé, sempre allà hi ha unes

indicacions, complim les indicacions, es fan els estudis i s'acaba de concretar.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

5) Pregunta RGE núm. 1031/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a passos a nivell del tren d'Artà.

Per formular la pregunta RGE núm. 1031/09, relativa a passos a nivell del tren d'Artà té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Si es vol complir el Pla sectorial de transports s'han de suprimir passos a nivell i no crear-ne de nous, perquè això va contra el Pla de transports de les Illes Balears i va contra la legislació en matèria ferroviària. El projecte que s'ha presentat de tren fins a Artà, que s'ha duit a exposició pública, crea dos passos a nivell de vehicles, a la carretera de Son Carrió i a la carretera vella de Sant Llorenç i dos a passos a nivell per a vianants just abans d'arribar a Son Servera, 400 metres abans i just abans de l'estació d'Artà.

Jo crec que la seguretat ferroviària constitueix un dels principis bàsics del Pla sectorial de transports i de la normativa comunitària i europea que hi ha en aquesta matèria. Per això, allò que prohibeix aquesta normativa, que és a nivell comunitari, és que es facin nous traçats ferroviaris amb passos al mateix nivell. Per tant, hi ha obligatorietat que no s'obrin nous passos a nivell i que es vagin suprimint els passos a nivell existents.

Des del nostre punt de vista el projecte presentat contravé aquesta normativa europea i espanyola, en concret l'article 235 del Reial Decret 1211/90, que aprova el reglament de la Llei d'ordenació del transport terrestre que diu que: "*los cruces de carretera u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento, la modificación de unas u otras, deberán en todo caso realizarse a distinto nivel*". Hi ha una claríssima obligació. I després preveu "*con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso de nuevos pasos a nivel*". Aquí ens trobam en quatre..., això és un tren-tram, tramvia dins la ciutat i el tren quan va a zona interurbana i és una barrera; vostè considera que no, que la gent amb el tramvia, ... no, pot atropellar igual, pot haver-hi accidents igual i va contra la seguretat igualment, exactament igual.

Per tant, en el tram interurbà funciona com un tren, si no, no es diria tren-tram. Vostè em dirà que això és un tramvia i no ha de complir aquesta normativa. Jo no ho compartesc perquè això és un tren en els trams interurbans i ha de complir aquesta normativa i ha de complir el Pla de transports. Vostè diu que l'hem de complir, però per soterrar dins Manacor no s'ha de complir i per llevar passos a nivell tampoc no s'ha de complir.

Per tant, li demanam quin és el motiu pel qual el projecte de trens fins Artà preveu quatre passos a nivell, dos de vianants, no tendrien tant aquest problema, però dos de vehicles i que anirien contra el reial decret estatal.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Vicens.

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

Miri, tornam a ser allà mateix. El projecte bàsic que permet condicionar la via per reiniciar aquest servei de línia, contempla únicament el manteniment de dos passos a nivell en circulació rodada. Un és provisional, perquè és aquesta estació provisional que es fa a Manacor i per tant, tècnicament és viable donar-li una solució i ja se li donarà. De totes formes la solució que pugui tenir pot ser fer un pas a distint nivell o bé, com que està en una zona urbanitzable, probablement aquest pas quedarà dins Manacor i per ventura serà simplement tramviari. Ja ho veurem, no es preocupi, perquè d'una manera o l'altra quedarà eliminat.

I pel que fa al de Son Carrió, és molt pròxim, a les rodalies de l'estació i aquest sí té molts problemes per poder-lo fer. De totes maneres jo li record que això no és una nova línia, és una reobertura de línia i és perfectament legal mantenir passos a nivell.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Jo crec que el reial decret és molt clar quan parla no només de noves línies, sinó també de reobertures i és molt clar que es prohibeixen nous passos a nivell. Precisament va ser tot el tema de Petra que el PSM defensava que fos a fora, curiosament a Manacor no pot ser per fora, curiosament a Manacor ha d'anar per dins. Però a Petra no podia anar per dins. Hi ha cartes al diari del director general que defensa que ha d'anar per dins i que va contra la política de transport públic que els traçats ferroviaris vagin per fora. Però a Petra es va haver de fer..., realment és molt complicat entendre en cada moment quina política de transport públic hem de fer, si per dins i per fora, si és millor arribar a dins, si no. I a Petra va passar que per fer-ho per fora, el PSM no ho volia per dins, el PSOE ho volia per dins, però el conseller va haver de passar per allò que volia el PSM, es va crear un pas a nivell, i aquest és el motiu de tenir un informe tècnic contrari del cap de gabinet del projecte. Aquest és el motiu del seu cessament i encara es va dir que aquest pas era excepcional, en base a la normativa ferroviària i que se suprimiria. I encara tenim el perillós pas a nivell de Petra.

Per tant, nosaltres no compartim el tema. A l'entrada de Manacor vostè diu que hi haurà una solució mitjançant el tram que diu que farà, no ho sé. Però el de Son Carrió és molt clar que contravé la normativa, nosaltres creim que vostè no pot aprovar el projecte en aquestes condicions i que ho hauria de fer per seguretat ferroviària perquè després hi ha, per desgràcia, accidents en aquests passos i perquè és la política que marca el Pla de Transports d'anar portant-los i vostè en crearà un de nou, des del nostre punt de vista il·legal. Jo crec que abans de fer l'aprovació definitiva del projecte, hauria de fer un estudi perquè no existís aquest pas a Son Carrió.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller.

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

Bé, ja li he dit com s'arreglarà el de Manacor, d'una manera o de l'altra s'arreglarà, és provisional. Per tant, li ho torn a dir si no ho ha entès, és provisional i s'arreglarà. Després el de Son Carrió, evidentment intentarem suprimir tots els passos a nivell. Ara bé, en una línia que no és nova, legalment el que s'ha de fer és procurar llevar -procurar llevar- tots els passos a nivell i això és el que se fa.

Per altra banda, els serveis tècnics m'asseguren que aquesta situació és totalment compatible amb allò establert a la Llei del sector ferroviari. Per tant, miri, jo no en sé, si els serveis tècnics em diuen que és compatible, és compatible. Per tant, això en principi es farà així.

Per altra part, el tema de Petra. Jo no vaig viure el tema de Petra. Li ho torn a dir, és molt senzill, aquí tenim una persona que en sap molt, però és molt senzill. Vostè m'està parlant de trens, i crec que a Petra tendrien la mateixa opinió, un tren convencional, un tren d'aquests que fa via i que necessita posar-li una barrera perquè no es pot passar, no pot passar per ciutats. Avui en dia seria una irresponsabilitat. En això crec que coincidim vostè i jo, no és així? Ara bé, a ningú no se li ocorre treure tramvies per fora d'una ciutat, a Europa no conec cap cas i a Espanya tampoc. Seríem el primer govern que agafa un tramvia i el soterra, o bé el treu per fora. Però bé, jo crec que hi ha diferència, no? Estam parlant d'un tren-tram, un tren-tram és un sistema que quan va per ciutat té actuació de tramvia, va a 30 per hora. Té el mateix sistema de frens, els mateixos sistemes de seguretat que un tramvia. Si vostè no vol entendre això, què vol que faci? No és el mateix. Per ventura si vostè hagués encomanat per a Petra un tren-tram, probablement a Petra els hagués encantat tenir un tramvia, a Petra, li ho puc assegurar.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. Entenem que ajunta les dues preguntes? Moltes gràcies.

6) Pregunta RGE núm. 1032/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a doble via al projecte de tren a Artà.

7) Pregunta RGE núm. 1033/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a sistema de seguretat del projecte de tren a Artà.

Per formular les preguntes RGE núm. 1032, relativa a doble via del projecte d'Artà i RGE núm. 1033, relativa a sistema de seguretat del projecte de tren d'Artà, té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Novament el projecte del tren d'Artà. Ens preocupa i creim que el projecte té una falta de previsió en dos temes, la doble via i el sistema de seguretat. Com que ja tenim heretat el tema del tren de Manacor que es va fer en via única i que ha obligat, ara vostè està executant el projecte que jo vaig deixar del desdoblament Inca-Enllaç, precisament pel problema que hi ha de la via única de Manacor. Jo crec que en previsió del futur, no estam demanant que hi hagi ja doble via Manacor-Artà, estam demanant que hi hagi previsió. Deixar l'espai dins la construcció, per si en un futur s'ha de fer aquesta doble via.

Per tant, que quedi clar que creim que es pot fer en aquest moment en una única via, però que s'hauria de tenir aquesta previsió perquè no ens trobem en un futur amb aquesta manca de previsió. Per tant, volem demanar si corregirà el projecte en aquest sentit per tenir aquesta previsió.

I el mateix amb el sistema de seguretat que està previst en el projecte. En el projecte veim que en els trams urbans, el sistema de seguretat que està previst des del nostre punt de vista és insuficient perquè és un sistema de marxa a la vista. És a dir, el maquinista el sistema que ha d'emprar no té cap altra sistema de protecció que la seva mateixa persona. Ens agradaria que hi hagués a tot el recorregut de la línia el sistema de protecció automàtica del tren (ATP), que precisament per desgràcia hi va haver un accident a l'estació de Manacor perquè no estava en funcionament l'ATP. Tampoc el projecte no preveu cap sistema de comunicació tren-terra i evidentment el telèfon mòbil que hauria de funcionar, a tota aquesta zona pot tenir problemes de cobertura. Per tant, ens agradaria saber si aquest tema, des del nostre punt de vista, de manca de seguretat i de manca de doble via se pensen corregir dins el projecte definitiu? Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Conseller.

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

Moltes gràcies. Sra. Diputada, estic content que vostè em demani per la qüestió dels temes de seguretat perquè compartim la preocupació en aquest sentit. No es preocupi, però, que no serà qüestió just del telèfon mòbil que tenguí el conductor. És a dir, el moviment de trens en sistema..., quan va com a tren du el mateix sistema ATP que diu vostè, que sap vostè que limita la velocitat màxima del tren en funció de la informació que doni cada senyal; la senyalització també serà de tipus ferroviari accionada per enclavaments electrònics que disposaran d'aquest diagnòstic; a més a més en els nous enclavaments s'instal·larà un sistema de comandament local de tipus videogràfic, etc. És a dir, s'incorporen bastants coses que per ara no hi havia. Això per començar.

I evidentment quan va com a tramvia va amb els sistemes dels tramvies, que tenen tots els tramvies i que, per cert, van bé per totes bandes i que, no es preocupi, els tramvies no tenen accidents, en principi, i per tant són molt més segurs els trams urbans dels tramvies que no els trens, perquè li puc assegurar que, clar, un tramvia va a 30 per hora, és a dir, les típiques topades que tenen els tramvies amb cotxes normalment són topades de ciutat perquè el tramvia dins la ciutat es comporta com un autobús, el que passa és que normalment nosaltres li donarem una via segregada totalment prioritària i preferència semafòrica. Per tant en principi precisament el Passeig Ferrocarri de Manacor estarà molt més controlat i amb molta més seguretat que no hi ha ara, que hi ha molts d'accidents. Això per una banda.

Després per altra banda el tema de la doble via. Bé, el tema de la doble via senzillament és que, bé, vostè torna a confondre les coses, és a dir, no es tracta de la via única de Manacor, és a dir, una cosa és el tram entre S'Enllaç i Inca, que això és un cul de botella, i no solament això, una cosa perillosa perquè aquí vénen trens ascendents i descendents de dues destinacions diferents, és a dir, es creuen combois que vénen des de Sa Pobla i combois que vénen des d'Artà, i això sí que és molt perillós; i l'altra és el tema del Manacor, i efectivament estic content que vostè ho digui, perquè efectivament l'únic projecte que em va deixar vostè a la conselleria és aquest, i jo sempre ho he reconegut, i a posat aquest d'aquí a un parell de mesos estaran acabades les obres, miri quina casualitat. Si vostè m'hagués deixat tots els altres projectes les obres estarien molt més avançades del que vostè aquí m'està demanant i exigint. I, per cert, li record que aquest projecte que ara vostè veu tan important, vostè el va projectar el 2004 i pressupostar el 2004, i què va passar?

(S'escolta una veu de fons inaudible)

Sí, és a dir, volíeu soterrar Inca i no vàreu fer això? El que passa és que ni vàreu soterrar Inca ni...

Bé, la qüestió és que..., bé, això és igual, és a dir, en aquest cas té vostè molta raó, vostè és aquí una diputada, el conseller som jo, i jo m'he vist en l'obligació de dur a terme aquest projecte perquè, és vera, és molt important, no es pot tenir una via única allà on hi ha aquest trànsit, era molt preocupant, jo crec que havia de ser dels primers projectes que es fessin, de fet és el primer que hem fet i li agraeisc moltíssim que hi hagués aquest projecte del 2004, perquè l'únic que hem fet ha estat actualitzar-lo i dur-lo a terme el més aviat possible i, ja dic, d'aquí a tres, quatre mesos estarà acabat.

El tram que es fa nou cap a Artà és exactament el de Manacor, no és el d'Inca-S'Enllaç sinó el de Manacor, i per tant pot anar perfectament en via única, i com diu vostè el que s'ha de fer és que totes les estructures noves que es fan evidentment s'han de deixar preparades per a doble via, perquè seria un absurd no fer això així; el que passa és que s'aprofiten bastants estructures ja existents que a més a més tenen un valor patrimonial important, com determinats ponts, túnels, etc., i aquestes per ara es mantenen així; no suportarien més càrrega i per tant en principi es fa en via única. Pel tipus d'explotació perfectament pot ser via única, perfectament pot ser via única perquè al cap i a la fi els trens ascendents i descendents seran amb la mateixa destinació, és a dir, sempre seran Manacor-Artà o Artà-Manacor, i es contempen tres llocs d'avançament i estacionament del tren perquè es puguin creuar.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Li contestaré per què no vàrem fer Inca-Enllaç: perquè quan anàvem a fer Inca-Enllaç el senador socialista del PSOE, Sr. Ramis, d'Inca, i la Sra. Armengol varen demanar el soterrament d'Inca; per això es va aturar el projecte; és que em fa gràcia, no ho va demanar el batle d'Inca, i després ho vàrem consensuar amb el llavors secretari general del PSOE, Sr. Antich, i es va dir que es faria el soterrament del tren d'Inca i que es financaria des de Madrid, i vostès ho varen prometre a la campanya electoral i varen anar porta per porta; i precisament Inca sí que ha de sofrir el tren per dins, que no ens aclarim: Manacor tramvia per dins, Petra a fora, a Inca no es fa el soterrament que es va prometre... Tenim un embull en aquest sentit.

Per aquest motiu no el vàrem executar, i el vàrem deixar no a nivell de projecte de traçat sinó de projecte constructiu, efectivament, i vàrem fer molta feina i vàrem fer en quatre anys el que vàrem poder, en supressió de passos a nivell, en canvi de carril, en reobertura de l'estació de Sant Joan, en reobertura de Festival Park, amb el metro, l'estació intermodal i soterrament. No donàvem per a més, no donàvem per a més. Vostè volia tenir-ho tot fet?, idò no, hi ha un temps per fer-ho que marcava el Pla de transports i hi havia uns estudis de la conselleria, vàrem aprovar el Pla de transports, que no estava aprovat, el vàrem tramitar, el vàrem trobar mig fet però nosaltres vàrem fer tota la informació pública, la tramitació i l'aprovació, i jo crec que es va fer una feina que almanco en

resultats crec que serà molt més visible, però molt més visible que la que veurem quan acabi aquesta legislatura. Però no ho vàrem fer tot, no.

Tampoc jo quan vaig entrar de consellera no em vaig trobar projectes fets a nivell constructiu, cap; a nivell constructiu cap, cap a nivell constructiu, cap. Per tant, bé, així és la vida, però en qualsevol cas deixi de culpar quan no vivim cap resultat de la seva gestió.

I vostè mateix ens diu que com que va a 30 quilòmetres per hora no haurà de tenir un sistema de seguretat de protecció automàtica i, bé, la diputada Sra. Morell em parla dels accidents que hi ha del tramvia precisament a Sóller, que n'hi ha hagut també de tramvies a altres ciutats espanyoles. Per tant hi ha accidents, i a vegades hi ha accidents greus, perquè és així, perquè a vegades un accident que en principi no ha de ser greu idò es transforma en greu. Per tant són temes que no hem de menysprear.

Com tampoc la manca de preparació de doble via. Vostè diu que alguna estructura ho estarà o no, no ens ho aclareix. Per tant no estarà preparada per a doble via, al final, perquè les estructures al final tampoc no estan preparades i, ja dic, consideram que és un error, consideram que quan es fa una inversió de 100 milions d'euros, que és el que costa aquest tram, només aquest tram 102 milions d'euros, idò almanco hi hauria d'haver aquesta previsió per si d'aquí a 20, 30, 40, 50 anys idò fa falta fer una doble via.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller.

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

No, no sé si m'ha entès vostè. Les estructures noves sí que tenen l'amplitud suficient com per encabir doble via, es deixen; el que passa és que les que s'aprofiten no, això és el que li vull dir. I també la plataforma, que per primera vegada no es fa una plataforma amb balast sinó que es fa una plataforma, és a dir, una via amb plataforma, no, és a dir, en principi es planteja per a una sola via però que no té cap problema per duplicar-la.

Si em permet, ja que vostè entra en les raons de tal, miri, si vostè no va fer això perquè un socialista es va portar malament, el que no acab d'entendre és per què, si vostè havia de soterrar, per què va fer el pas de Ses Germanies, va fer un altre pas, va posar ascensors...?; jo no ho acab d'entendre, no ho acab d'entendre, la veritat. És a dir, si era per soterrar, idò hagués soterrat, però vostè va posar complicacions al soterrament. Vostè el que havia de fer és fer la doble via, que això era molt important, i si després soterra, soterra, i no es preocupi que no té gaire cosa a veure. Per cert, el problema de soterrar senzillament llevar un poc de via no passa res; el que ja és diferent és llevar tot un pas de Ses Germanies, que degué costar 2 o 3 o..., no sé quants de milions d'euros degué costar això, tota la reforma; l'autopista, que la va deixar tan baixa que ara el

soterrament és molt complicat, etc., etc. Per tant no m'acaba de quadrar.

De totes formes no entrem en el soterrament, jo li estic parlant de la doble via. Per tant la doble via ja li dic que aquí es podrà contemplar perfectament, i els elements nous, les estructures noves es deixen ben preparades perquè pugui encabir-se la doble via, perquè això és molt necessari després si un dia hi ha un ramal a cap altra destinació doncs seria possible poder fer aquesta doble via.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

8) Pregunta RGE núm. 1034/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a Pla de carreteres presentat pel Consell de Mallorca.

Per formular la pregunta 1034/09, relativa a Pla de carreteres, presentada per la Sra. Cabrer, que té la paraula.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Canviem de tema però continuem parlant de mobilitat, i recentment el Consell de Mallorca ha aprovat inicialment l'anomenat Pla de les autovies, perquè curiosament ha presentat un pla de carreteres que preveu l'autovia fins a Campos, l'autovia fins a Andratx, l'autovia fins a Sant Llorenç, l'autovia Andratx-Port d'Andratx -això sí que jo mai no ho havia sentit i som del Port d'Andratx-, tercer carril fins a Palmanova, tercer carril a tota l'autopista d'Inca, tercer carril a l'aeroport... En definitiva, crec que són 25 quilòmetres de nou traçat i 30 o 40 de tercers carrils, 60 quilòmetres de noves autovies, a més del famós segon cinturó, via connectora, com vostès ho vulguin anomenar.

Això ha estat aprovat inicialment pel BLOC; és molt curiós, va ser molt simpàtic veure la Sra. Mascaró aixecant el braç per votar sí a les autovies, va ser històric, per a mi almanco, va ser històric i va ser divertit, perquè amb tot el que vaig passar amb el tema de les autovies idè la veritat és que vaig gaudir en el plenari amb aquesta votació. Evidentment això és tot el contrari a la mobilitat en transport públic que vostès prometien, són plans totalment contradictoris amb el que vostès sempre havien dit i a més havien manifestat. Jo no sé si aquest pla és resultat precisament de veure que no hi ha cap avanç en matèria de mobilitat de transport públic, perquè també l'obertura de l'hospital de Son Espases està en un any i mig enllestida i hi haurà un problema importantíssim si no s'afronta aquest segon cinturó, i no hi ha cap previsió de transport públic a aquest hospital, cosa que ens preocupa, però bé, dins tota aquesta situació que vostès han aprovat però que després diuen que faran al·legacions ens agradaria conèixer quina és l'opinió del conseller de Mobilitat sobre aquest pla de carreteres.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Conseller.

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

Moltes gràcies. Bé, jo m'imagín que vostè em demana l'opinió com a conseller de Mobilitat, perquè si és l'opinió personal evidentment no és la mateixa. Com a conseller de Mobilitat, com a govern, com a compartir tota una sèrie de coses del Govern i per tant en una matèria, Sra. Cabrer, que no és de la meva conselleria sinó que és del Consell de Mallorca, senzillament el que ha fet la meva conselleria és fer tota una sèrie d'al·legacions, més que al·legacions un informe, per dir-ho d'alguna manera, un informe, hi ha una sèrie de consideracions que des de Mobilitat consideram que s'han de tenir en compte.

La primera, per dir-ho d'una manera molt resumida, la primera és que el Pla director sectorial de carreteres tenguí en compte els criteris, les previsions i els projectes recollits en aquest Pla director sectorial de transports que vostè va aprovar el 2006 i que ens pareix molt bé que aquí s'hauria de tenir en compte, primer, que aquests projectes d'infraestructures són complementaris, és a dir, no es pot tenir -sobretot especialment m'estic referint als projectes ferroviaris- no es poden deixar de banda perquè els projectes ferroviaris captaran tota una sèrie..., els presents, els que estam fent ara i els futurs, captaran tota una sèrie d'usuaris i per tant s'haurien de descomptar d'alguna manera aquests usuaris o almanco tenir en compte a l'hora de fer més carreteres, sobretot carreteres noves i sobretot carreteres que tenguin una amplitud d'alta capacitat com puguin ser autovies, desdoblaments o autopistes.

Després per altra part que es revisin les previsions, per tant, de creixement del trànsit de carreteres que s'està plantejant i, finalment, tota una sèrie ja de coses més concretes que aconsellam des de Mobilitat, com és que no es descartin els carrils bus-VAO o carrils d'autoocupació, que consideram que s'haurien de començar a estudiar i a tenir molt en compte, sobretot a les entrades de Palma; o per exemple també fer menció i previsió de la possibilitat d'adequar una gran part de les vies de la xarxa secundària i terciària a la qüestió de la circulació no motoritzada.

Per tant com veu són coses molt concretes des de la Conselleria de Mobilitat i que apunten, en primer lloc, que si es fan més autopistes, que consideram que no és necessari perquè hi ha tot un desenvolupament del Pla ferroviari i que almanco si es fan primer es faci aquest desenvolupament, i després en tot cas ja es prengui la decisió d'haver d'ampliar-les. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. També idò evidentment sentir-lo dir que si es fan autopistes, també és històric, no?, sentir-lo a vostè com a conseller del BLOC dient que si es fan autopistes idò han de no sé què i no sé quant. Efectivament l'opinió que vostè ha donat com a conseller de Mobilitat és a favor del Pla de carreteres, què li he de dir?, perquè li he dit quatre generalitats, quatre coses molt maques de bus-VAO, carrils bici, de no sé què, però l'"autovia, no" ja no hi és, no?, i no sabem si és per la cadira però, clar, és realment una situació...

(S'escolta una veu de fons inaudible)

Idò les al·legacions que m'apunta el seu diputat diuen que està en contra, per exemple, del tercer carril fins a Inca, i resulta que l'hi fan un poc d'amagat, el tercer carril fins a Inca està pràcticament fet amb la barrera de seguretat que s'ha posat, que jo crec que és magnífic que s'hagi posat aquesta barrera de seguretat per a motoristes, una barrera New Jersey és el que s'ha posat, idò ja s'ha deixat pràcticament, quan un va a Inca, els que són de la zona, idò està fet el tercer carril fins a Inca, eh?, està pràcticament enllestit, serà una obra després ja molt fàcil d'enllestir. S'ha llevat tot el verd, Sr. Diputat, s'han llevat totes les plantes i tot i s'ha posat tota l'arena o com es digui i ja està preparadíssim per al tercer carril.

Idò, ja dic, ja veig que la seva opinió com a conseller de Mobilitat és bastant favorable, amb aquestes apreciacions que vostè ens ha donat de temes puntuals, però en termes generals el Govern està d'acord amb aquest pla de carreteres.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller.

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

Jo no sé si parl un altre idioma, Sra. Cabrer. Miri, aquest govern no fa autopistes, això que li quedi clar, ni aquest ni el pacte de govern no fan autopistes, això per començar. I, segon, senzillament li he contestat pel que fa amb les competències del conseller de Mobilitat és l'informe que ha presentat al Pla de carreteres del Consell de Mallorca, així de clar. Si vostè vol sentir de mi que no m'agraden les autopistes, miri, totes les hores que vostè vulgui, i no em preocupen les plantetes d'enmig de l'autopista, li ho puc assegurar.

És a dir, que li quedi ben clar que senzillament aquest govern, que jo sàpiga, està plantejant en tot cas desdoblaments, no autopistes, no aquelles magnífiques autopistes que va fer vostè per tota Mallorca i que, per cert, tanta manifestació en contra va tenir, les manifestacions més històriques que hi ha

hagut a Mallorca mai, vostè que parla tant de consens, idò que li quedi clar.

I vostè em demana l'opinió que mereix al conseller de Mobilitat i ja li dic que, sense tenir competències en això, per tant nosaltres l'únic que hem fet ha estat fer un informe en aquest sentit per ajudar i evidentment fer unes indicacions al Pla director sectorial de carreteres. Una altra cosa són les al·legacions que pugui fer cada grup polític, com pot imaginar vostè, i jo crec que vostè sap separar el que és un govern, el que són competències i el que no ho són, i el que són grups polítics.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

9) Pregunta RGE núm. 1035/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a transbords del projecte de tren a Artà.

10) Pregunta RGE núm. 1036/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a temps de recorregut del tren a Artà.

Per formular la pregunta 1035, relativa a transbord del projecte de tren d'Artà, i la 1036, relativa a recorregut del tren d'Artà, té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Aquestes mobilitzacions supòs que són la causa que es faci el segon cinturó ara, no?, deuen ser aquestes mobilitzacions que es varen fer en el seu moment, que ha optat el Govern per fer el segon cinturó.

Però en qualsevol cas, bromes a part, retornant al projecte del tren Manacor-Artà, nosaltres estam en contra que s'opti per una política de transbordaments, crec que va en contra de qualsevol política que vulgui incentivar el transport públic, i més si tenim present el temps de recorregut del que estam parlant. S'opta per un tren tram que evidentment en els trams urbans, com vostè molt bé diu, va a 30 quilòmetres per hora. Estam parlant que del recorregut d'uns 30 quilòmetres 7 quilòmetres són urbans, sense comptar dins Manacor, sense comptar dins Manacor, el que és des de Manacor fins a Artà hi ha uns 7 quilòmetres que anirà a 30 quilòmetres per hora.

Així mateix, com que s'ha optat per recuperar el traçat antic, idò és un traçat que té els pendents molt pronunciats i els radis de curvatura molt reduïts, la qual cosa també suposarà una minva dins el temps de recorregut.

El projecte no especifica ni els transbordaments que s'hauran de fer ni el temps de recorregut. Curiosament el més normal és que el projecte especificàs què tardarà des de Manacor a Artà; nosaltres calculam que seran tres quarts d'hora sense comptar el de dins Manacor, perquè per Manacor anirà a 30 quilòmetres per hora. Per tant, per ventura ens podem allargar fins i tot un poc més de tres quarts d'hora. I si a això li afegim que s'haurà de fer un transbord perquè el material és incompatible i hi afegim els retards habituals del tren, l'altre dia va sortir a un mitjà, justament el més puntual és el metro i el ferroviari és el que no és puntual, al final li demanam quants de transbords suposarà aquest projecte? i quin temps de recorregut, que jo crec que sí és important, tindrà aquest projecte? Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Conseller.

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

Per començar tampoc no acab d'entendre molt bé la intenció de la pregunta. És a dir, per una banda abans em demanava anar a fer excursions pels nuclis turístics i ara està preocupada pel temps d'anar de Manacor a Artà. Precisament jo li deia que no volíem fer excursions pels nuclis turístics perquè hauríem d'arribar des de Manacor a Artà en un temps racional.

Vostè calcula molt malament. De Manacor a Artà hi ha 30 quilòmetres, i el tren com a màxim ..., bé, la modalització ens dóna 25 minuts, posi vostè mitja hora si ens equivocam de 5 minuts. En mitja hora faria vostè aquest traçat i no sé d'on treu vostè que durant 7 quilòmetres anam en pla tramvia. El tramvia, per ara, està dins el tram urbà de Manacor, per ara. Això és el que es farà. Per tant, això de 7 quilòmetres ni molt manco. A més, el sistema de velocitat pot ser de 30 quilòmetres per hora o pot ser de 50. És a dir, els trams tramviaris poden anar entre 30 i 50.

Per altra banda el tema del transbordament. Just hi ha un transbordament. Si no hi hagués un transbordament hauríem de fer un tren directe, un tren directe amb aquest recorregut tan llarg i sobretot si vostè encara ho vol allargar més, aquí sí que estaria molt de temps per arribar a Palma algú que vulgui arribar a Palma. Miri, els nostres estudis el que diuen és que més o manco..., els nostres no, perdó, els seus, perquè crec que són de l'època ..., no, d'abans, del 2001-2002, en aquest sentit del temps del pacte de progrés que en tema de tren feia bastant feina, la veritat; idò resulta que varen fer tota una sèrie d'estudis i la mobilitat des de la comarca d'Artà fins a Manacor, respon més o manco un 75%, pot haver variat evidentment durant aquests anys respecte d'anar a Manacor. I just un 25% de persones se'n van des d'un lloc tan enfora cap a Palma. Això és normal, la mobilitat obligada des de la comarca de Llevant és molt autosuficient per dir-ho d'alguna manera. És a dir, té una gran influència sobre Manacor, no tanta sobre Palma, quant a mobilitat obligada. Per tant, vàrem pensar que havien de ser dos trens independents.

De totes formes, miri, la solució del tren-tram, la solució d'anar en superfície, tot això té el gran avantatge que si algú canvia d'opinió més endavant, no se preocupi, serà reversible. En canvi si comencéssim a fer soterraments i coses d'aquestes, no tant. Podria ser perfectament reversible. Igual que li he dit que pot haver-hi ramals cap a altres bandes. Per tant, això d'estar tres quarts, ni molt manco! No sé d'on s'ho ha tret vostè, però si ho ha llegit a alguna banda, la font és molt errònia.

I pel que fa al temps del recorregut. Actualment de Manacor cap a Palma vostè sap que és de 65 minuts. Quan hi hagi trens elèctrics baixarà ben bé 10 minuts, com a mínim. Per tant, seria de 55 minuts. Per tant, això li dóna una indicació del temps que pot estar. Ara bé, jo li diré una cosa, el temps d'anar d'un lloc a un altre, vostè ha estat consellera d'Obres Públiques i Transports i ho sap perfectament, depèn del nombre d'aturades que vostè faci. És a dir, jo li estic contestant això amb les aturades que feim ara mateix. Ara bé, podríem fer trens directes i evidentment escurçar el temps. Per tant, l'amplitud d'actuació dependrà del pla d'explotació i el pla d'explotació no es preocupi que ja el farem. Primer facem els projectes constructius. Però ja li dic, seran més o manco aquests temps. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, tot això ho trec del projecte, no ho he estudiat tota sola, ho he fet amb tècnics. Jo no tenc la qualificació tècnica per veure aquests projectes. És irreversible el tren-tram, és irreversible, sí. Les estacions tenen una alçada diferent i la catenària també, respecte del transport ferroviari. Per tant, si es fa un tren-tram, és incompatible amb el tren i és irreversible, a no ser que es faci tot de nou, evidentment. Si es canvia l'alçada de les estacions, es canvia l'alçada de les catenàries i feim un altre projecte, el transformam en ferroviari. Però mentrestant són incompatibles i per tant irreversibles amb una inversió de 102 milions d'euros. Primer punt que li volia dir.

Clar, nosaltres parlem de nuclis turístics, pensant que es faria un transport ferroviari, que és més ràpid, va a 90 quilòmetres per hora, no va a 30. Clar, vostè 30 quilòmetres per hora, vostè m'entendrà! Clar, nosaltres apostàvem per un transport ferroviari i amb un transport ferroviari és més ràpid i es pot plantejar anar a més llocs. Els 7 quilòmetres de trams urbans, no dins Manacor, sinó de Manacor a Artà, ho diu el projecte. El projecte parla de 7 quilòmetres de trams urbans entre Manacor i Artà, és a dir, el tram urbà de Son Servera, tram urbà de Sant Llorenç, tram urbà d'Artà, que anirà a 30 quilòmetres per hora. Per tant, en total són 7 dels 30 quilòmetres que aproximadament té aquesta línia. Vostè ens parla de mitja hora, esperem que no s'equivoqui perquè quan es varen posar les freqüències del tren de Manacor, ens varen dir que eren 59 minuts i així es va vendre per tot, i després no quadrava gens i tot eren retards desastrosos i ho vàrem haver de canviar. El tren de Manacor sempre ha tardat 66 minuts, vostè ho ha dit, mai 59. A la inauguració i a tot el que es va fer es va dir 59 minuts i nosaltres vàrem haver de comprar trens per una banda perquè no

n'hi havia i canviar les freqüències de Manacor perquè no acumulassin aquests retards, motivats perquè no tardava 59 minuts com s'havia venut.

Per tant, nosaltres creim que aquest tren-tram fa menys competitiu el transport públic, creim que seria millor un transport ferroviari, obliga a un transbordament que fa que la gent hagi d'esperar per després agafar el tren a Palma, i haurà d'esperar el marge que els doni el Pla d'explotació, més els retards que continuen existint dins el transport ferroviari. En definitiva, si el que ens costa en aquestes illes, concretament a l'illa de Mallorca, és fomentar precisament el transport públic i la forma de fomentar-lo és fent un transport públic àgil, eficaç, ràpid, jo crec que en aquest moment l'aposta que vostès han optat per a la comarca de Manacor no va en aquest sentit. I si, com veurem a la resta de preguntes, el nombre de passatgers que el Pla de transports deia que era un punt feble, jo crec que encara serà més feble. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica té la paraula el Sr. Conseller.

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

Molt ràpidament. Vostè confon tram urbà amb el tram de circulació tramviària. Que jo sàpiga, quan vostè passa per una estació hi ha de passar amb una velocitat petita, igual que un tren convencional. Però no vol dir que vostè hagi de declarar aquell sector de circulació tramviària. No sé, però si ho ha fet mirar als tècnics, canviï de tècnics.

Després vostè diu que hem de fomentar el transport públic, i tant! El que passa és que si li ha de posar la il·lusió i l'optimisme que vostè posa en tots i cada un d'aquests projectes, la veritat és que serà difícil. Jo li puc assegurar que de Manacor a Artà, un tram de 30 quilòmetres, no estarem 3 quarts d'hora. Això li ho puc assegurar. Li ho asseguro i ja ho veurà, esperi i ja ho veurà. Si no hi estam de Palma a Inca, no hi estarem aquí. Per cert, el tren-tram va als mateixos 90-100 quilòmetres que va un tren normal i corrent. Una altra cosa és si hagués de passar els 100 quilòmetres. Per tant, aquí no hi ha molta diferència.

Vostè el que vol intentar fer veure ara és que anirà a 30 quilòmetres per hora per molts de llocs. Doncs no, Sra. Cabrer, estam parlant del tram de Manacor, en el tram de Manacor sí que és de circulació tramviària i per tant, anirà entre 30 i 50 quilòmetres, depenent, és a dir, com s'ha d'anar, com marquen les normes. Res més. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

11) Pregunta RGE núm. 1037/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a passatgers del tren d'Artà.

12) Pregunta RGE núm. 1038/09, de l'Hble. Diputada Sra. Maria Isabel Cabrer i González, del Grup Parlamentari Popular, relativa a nombre de passatgers de la línia ferroviària de Mallorca.

Per formular les preguntes RGE núm. 1037, relativa a passatgers del tren d'Artà i 1038, relativa a nombre de passatgers de la línia ferroviària de Mallorca, té la paraula la Sra. Cabrer. Les dues juntes, sí, per acabar.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Sr. Conseller, unificam les dues darreres preguntes també i van en relació amb el nombre de passatgers de l'actual línia ferroviària i metropolitana i dels passatgers del tren a Artà. Vostè em confirmarà més o manco les dades, però jo les que tenc és que actualment Palma-Inca té 1.650.000 usuaris anuals. Palma-Marratxí uns 850.000. Palma-Manacor 650.000. Palma-Sa Pobla 300.000. I en total estam parlant de 3.450.000 usuaris per any la línia ferroviària. El metro entorn dels 2 milions anuals de passatgers.

Dic tot això perquè s'ha fet tanta campanya antimetro, que una cosa que es va intentar vendre és que ningú no hi anava un diumenge a les 6 del matí, aquesta era la notícia. I clar, diumenge a les 6 del matí ja ho sabem, com tampoc a l'estiu. Però sí sabem que tendríem 2 milions de passatgers en només 10-11 quilòmetres, que és el que tenim. I això és quasi duplicar el que hi havia de transport públic en aquesta terra, hi havia 3.450.000 i el metro va aportar 2 milions d'usuaris més. Ho dic perquè si es vol vendre d'una forma per intentar d'una forma per intentar continuar la campanya antimetro, antitransport públic en definitiva Sr. Conseller, hem d'aclarir els números i que la gent sàpiga quants n'hi ha a la línia Palma-Inca, Palma-Manacor, Palma-Sa Pobla i Palma-Marratxí.

Però curiosament vostès es fiquen dins l'embull, perquè tant d'anar contra el metro, resulta que la inversió de Manacor-Artà de 100 milions d'euros, sense comptar el que costarà dins Manacor, el Pla de Transports diu que si arribés a Cala Ratjada i a nuclis turístics tindrà entre 450.000 i 700.000 usuaris per any. Estam parlant d'una inversió de 100 milions d'euros el que costarà dins Manacor, més les màquines que és el metro. Estam parlant per tant, que amb un cost semblant, en el seu projecte hi ha una cinquena part dels passatgers del metro. Això, com que vostès diuen que el metro no està justificat, el Partit Popular creu que sí que la inversió del transport públic, encara que sigui deficitària, està justificada per moltes altres raons i més en aquestes illes. És el nostre posicionament, però vostès han dit que no. I m'agradaria que em contestés en primer lloc si el nombre de passatgers que li he donat són així, són uns altres. I si està justificada la inversió del tren d'Artà que vostè vol fer. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar té la paraula el Sr. Conseller.

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

Moltes gràcies. Bé, vostè ara em dóna uns números que m'hauria de deixar i els consultaria. Vostè me demanava a la pregunta el nombre de passatgers de la línia de tren, especificant els principals nuclis de població. Jo les dades del 2008 com que vostè m'ho ha demanat, les duc. Marratxí surt uns 266.000. Inca 826.000. Sa Pobla 111.000. Manacor 330.000. Intermodal 1.857.000. UIB 139.300, etc. Estam en un total de tren més metro d'uns 4.273.023 usuaris. Les dades del metro que vostè diu de 2 milions no sé d'on les treu. El metro fa cinc mesos que està en marxa, en dades del 2008 i per tant, ha tengut uns determinats usuaris que no són ni molt manco els que ha dit vostè, ni molt manco! Si extrapolem els mesos que du li puc assegurar que no són 2 milions.

El problema no és aquest, Sra. Cabrer, el problema és molt més seriós. Si un metro amb 2 milions d'usuaris de demanda, no ho he vist enlloc, ni ho he vist mai. És a dir, els metros se solen aconsellar quan hi ha una quantitat de milions de demanda molts més grans, no el doble, sinó deu vegades més com a mínim. I vostè m'està comparant unes coses amb unes altres que no tenen res a veure. El metro tenia 8 quilòmetres..., no sé quants de quilòmetres hi ha exactament fins a la Universitat i va costar una autèntica animalada per a aquest trajecte i per a aquests usuaris. I això és el que s'ha d'explicar.

Per tant, el tenim, beníssim, és un luxe, no me'l llevi, el metro, és un luxe. El que passa és que jo no sé si en aquell moment hagués estat adequat fer els estudis que a vostè no li agraden i no vol fet, en aquell moment al ciutadà se li hauria d'haver explicat, miri vostè pot tenir això mateix per ventura amb un tramvia i li costarà tres vegades manco. Un tramvia sol costar tres vegades manco que un metro. Per tant, això no es tracta de si costa o no costa, es tracta que per a uns usuaris de vegades és millor un metro, per a uns altres usuaris de vegades és millor un tramvia i per a uns altres tal vegada és millor un bus articulat, per a altres un autobús. Però d'això els enginyers en saben un munt. Ara el que no pot ser és agafar coses capritxoses que després els ciutadans han de pagar. Crec que pagarem el metro fins l'any 2031, a part d'haver pagat la manera en què es va fer.

Per tant, què vol que li digui? Això són dades que vostè trobarà a qualsevol llibre. Un metro per a 2 milions de viatgers és un autèntic disbarat, primera. Segona, dubt molt que tenguí 2 milions de viatgers. Ara, el que li puc assegurar és que farem el possible perquè tenguí els màxims usuaris possibles.

Artà. Vostè va fer el Pla director sectorial i va dir que en el Pla director sectorial, com bé ha dit, jo agafí i veig en el 2010 una hipòtesi moderada de previsió de demanda de 639.000 usuaris per any i una hipòtesi optimista, és ver que la trob molt optimista, d'1 milió d'usuaris per any. Això són les seves dades del Pla...

Com?, si està justificat? No ho sé, vostè ho devia saber quan va fer el Pla director sectorial. Vostè va fer un Pla director sectorial i resulta que em diu que hem de fer un tren de Manacor a Artà i ara em demana si hi ha usuaris suficients? És que això és increïble!

(El Sr. Vicepresident substitueix el Sr. President en la direcció del debat)

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica intervé ara la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Sr. Conseller, aquesta resposta..., sincerament m'agrada ser un poquet seriosa, li ho dic de ver ara ja. El Pla de transports aposta per un seguit de línies, marcava uns pressuposts i deia els punts febles o no de cada línia, deia que s'havien de fer aquestes inversions per fomentar el transport públic. Hi estàvem d'acord tots els partits polítics. I deia que no es podia fer només amb els doblers de les Illes Balears, que necessitàvem el finançament de Madrid, que a més obligava el REB. Una d'aquestes línies parlava de la hipòtesis de passatgers, entre 450.000 i 700.000. I nosaltres apostàvem i sabíem que és deficitària aquesta línia, com també ho és la d'Alcúdia i moltes altres coses que hi ha dins el Pla de transports, com també línies actuals, no només la metropolitana. Però això és el transport públic, perquè nosaltres pensam que té una vessant social evidentment.

Ara el que és d'un cinisme increïble, és que vostè em digui que no sap si estan justificats 102 milions d'euros, més 30 de les màquines, més el que costarà dins Manacor, que encara no sabem quant serà. Vostè és el conseller responsable -li repetesc que no som jo- i em diu que no sap si està justificat, que li he de contestar jo. Jo crec que és molt fort. Vostè parla de quantitats milionàries del metro que són falses. Jo duc aquí el que va costar el metro perquè estic cansada de mentides! Totes les fases, les complementàries, les liquidacions les ha aprovat vostè, 132 milions d'euros, Sr. Conseller. El metro 2 milions de passatgers i ho va dir el Sr. Verger en els mitjans de comunicació, no jo. El que passa és que no pensava en el tren d'Artà, volia confondre, volia novament anar contra el metro, contra el transport públic, que la gent no agafi el metro. Jo crec que ben prest castigarà la gent que agafi el metro, perquè ha fet tanta campanya, és la política de no agafis el metro. Aquesta és la política que vostè ha fet durant aquests dos anys. I em sap greu que siguin vostès precisament els que facin aquesta política antitransport públic.

No diu el que té l'actual línia ferroviària. L'actual línia ferroviària té 3.400.000 i du molts d'anys. Per tant, el metro en l'aportació de passatgers ha duplicat el que ja hi havia. Però això no ho diuen, volem vendre que per la inversió que s'ha fet no estava justificat. I després una cinquena part de passatgers, que és la línia d'Artà, costarà el mateix i vostè em diu que he de contestar jo si està justificada! Jo crec que això no és seriós, crec que és jugar a fer demagògia, jugar amb els doblers i jugar amb la gent intentant generar aquesta confusió pública. Si vostè creu que no està justificada, llevi-la del Pla de Transports i no la faci. Vostè creu que no està justificat el metro, idè molt manco està justificat el tren d'Artà, molt manco, cinc vegades

menys que el metro, i vostè té la facultat de modificar aquest pla de transports i llevar el que vulgui perquè això no va al Parlament. Això és del Consell de Govern i vostè pot llevar el tren d'Artà, de Cala Ratjada, d'Alcúdia, el que vulgui, fent la tramitació evidentment, però ho pot fer, té la majoria -en teoria- dins el pacte, del Parlament i dins el Govern, aprovació inicial del Govern, informació pública, estudi d'impacte ambiental i aprovació definitiva. Per tant, llevi-ho. No jugui contra el metro dient que no està justificat i, una inversió similar amb una cinquena menys de passatgers, dient que no ho sap. Llevi-ho, però ja dic, no jugui més amb aquesta política contra el metro, contra el transport públic i deixi de vendre notícies negatives contra el metro, que el que ha fet és aportar 2 milions d'usuaris.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Cabrer. En torn de contrarèplica intervé l'Hble. Conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori per un temps de cinc minuts.

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

Moltes gràcies, miri, jo no..., seriós li puc assegurar que ho som, això per començar, li puc assegurar que..., ara vostè em diu que no justific..., jo justific el tren a Artà, i tant! I tant que el justific, és que el tren a Artà, quan té una determinada captació d'usuaris, ja em va bé.

Miri, el transport públic en tren és que... és a dir, ningú no posa una retxa dient que això és justificat o no, ara evidentment hi ha unes coses que són de manual i el tema del metro no estava justificat per la captació d'usuaris que hi havia per molt que vostè digui que sí. La convid a anar al nombre d'usuaris que té qualsevol metro per qualsevol part d'Espanya i d'Europa i veurà que no és així, primera.

Segona, diu que no ho justificam, al revés, aposto pel tren cap a Artà, cap a Cala Ratjada i cap a moltes altres bandes, tenguí els usuaris aquests o no. L'únic que em sorprèn -i torn dir, em sorprèn molt- és que em digui si està justificat el tren a Artà quan vostè va fer el Pla director sectorial, va posar un determinat nombre d'usuaris i ara resulta que es demana si està justificat. No, vostè es demana el que vostè va escriure. Si m'ho demana a mi, li puc assegurar que sí, amb un si en majúscules així de gros. És clar que està justificat! És que jo, el tren a Artà, l'hagués fet fa molta estona. Fa molta estona. Abans de fer un sol quilòmetre d'autopista, Sra. Cabrer, hagués fet jo el tren a Artà, en pot estar segura. Per tant, no sé a què... I això la sorprèn? Això la sorprèn?

Miri, el que crec és que aquí em fa una col·lecció de preguntes que a vegades van en un sentit, a vegades van en l'altre i crec sincerament, ja que vostè m'ha dit sincerament, també li ho diré sincerament i ens sincerarem tots dos. Miri, si vostè creu això, jo el que crec és que amb tantes preguntes i sobretot unes en una direcció i altres en altres, altres que si el pla director va bé, l'altra que no, l'altra que sí... Miri, crec que estan donant una imatge que el que volen és que no es faci res, que hi hagi, diguem que tots els projectes s'entrebanquin i que no hi hagi tren i per tant, tampoc no és estrany.

És a dir, vostès no varen apostar gens ni mica pel transport públic ferroviari a l'anterior legislatura i és ben normal que no hi vulguin apostar ara, però el que m'agradaria és que tenguessin una línia coherent. És a dir, si em diu que... si en el Pla director..., és que el que no pot ser és per exemple que faci un pla director dient que hi ha d'haver tramvia i després em surti aquí que el programa del Partit Popular no vol tramvia, idè miri, què vol que li digui? Idè, s'ho facin mirar, què vol que li digui?

És a dir, una de dues, si aprova i impulsa un pla director sectorial és perquè se suposa que vostè hi creu. Aposta, m'imagín que si vostè va dir que volia un tren cap a Artà, doncs supòs que ho volia perquè ho va posar allà i ara resulta que no ho vol i em farà creure que és perquè el tren-tram ara resulta que és més car que un tren convencional? Si un tren convencional seria per ventura més car i tot que el tren-tram. És a dir, què em diu ara? És que realment... Miri, és d'una falta de coherència que... jo m'estimaria més una oposició -diguem- coherent amb una cosa, amb una línia ben traçada i en aquest cas discutiríem coses que serien profitoses, que no això que em fa, la veritat. Ja li he dit, a les preguntes, és que no sé per on em sortirà perquè a vegades va bé, a vegades no va bé.

Miri, almanco tenim un document marc que és el seu pla director sectorial, que li record que a més a més, aquest pla director sectorial es va fer durant el pacte de progrés amb moltes dades, vostè les va aprofitar i els va aprovar, va fer certes modificacions, ja sabem que va ficar el metro a darrera hora, va llevar molta cosa de mobilitat no motoritzada, etc., bé, però és veritat que vàrem tenir un consens en això molt gros. Per tant, anem a fer-lo. Ara, no posi obstacles a cada cosa perquè realment és un poc patètic.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Conseller.

Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, només queda agrair la presència de l'Hble. Conseller i del seu acompanyant.

No havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Moltes gràcies.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS