



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. 31

Presidència de l'Honorable Sr. Miquel Gascón i Mir

Sessió celebrada dia 20 de maig del 2009

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 6681/09**, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compliment del Pla director sectorial de transports. 474
 - 2) **RGE núm. 6682/09**, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a modificació del projecte ferroviari de Manacor-artà per tal d'eliminar els passos a nivell. 477
 - 3) **RGE núm. 6683/09**, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a respecte als acords municipals. 481
-

EL SR. PRESIDENT:

Començarem la sessió i en primer lloc demanarem si es produeixen substitucions.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Francesc Dalmau substitueix Joan Boned.

LA SRA. LLINÁS I WARTHMAN:

Bones tardes, president, Isabel Llinás substitueix José María Rodríguez.

LA SRA. PASTOR I SÁNCHEZ:

Encarnación Pastor substituye a Jaume Font.

LA SRA. RITA I LARRUCEA:

Cristina Rita substitueix Aina Crespi.

EL SR. OLIVER I MUT:

Gaspar Oliver substitueix Cristòfol Huguet.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies. Passam al punt únic de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 6681, 6682 i 6683/09, presentades pel Grup Popular.

1) Proposició no de llei RGE núm. 6681/09, del Grup Parlamentari Popular, relativa a compliment del Pla director sectorial de transports.

Passam al debat de la primera proposició no de llei RGE núm. 6681/09, relativa al compliment del Pla director sectorial de transports. Per a la seva defensa té la paraula la Sra. Cabrer per un temps de deu minuts. Endavant.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. La proposició no de llei que presentam és una proposició no de llei bàsicament perquè els projectes ferroviaris que està impulsant en aquest moment la Conselleria de Mobilitat s'adaptin al Pla director sectorial de transports de les Illes Balears. El Pla director sectorial de transports de les Illes Balears, com marca la Llei d'ordenació del territori, és un pla que pel seu caràcter té rang superior a un projecte, per tant, qualsevol projecte tant el Pla de transports, en matèria de transports, en matèria de carreteres, en matèria energètica, etcètera, s'han d'adaptar a les determinacions de la norma superior, que en aquest cas és el Pla director sectorial de transports.

El Pla preveu que la línia ferroviària, la prolongació de la via ferroviària fins a Cala Ratjada al seu pas per Manacor sigui soterrada. És una determinació desenvolupada pel Pla de transports, en concret parla en el seu apartat 46, soterrament de la línia Inca i Manacor. Exposa clarament que tant per al nucli urbà d'Inca com per al de Manacor, les determinacions del pla són apostar pel soterrament de les línies, explica que els

beneficis d'aquestes actuacions són molt clars, la possibilitat de l'aprofitament de la superfície exterior, la permeabilització de la comunicació entre els barris situats a banda i a banda del corredor, la millora de les condicions de seguretat, etc.

Explica en concret pel que fa al soterrament de Manacor, que tindrà una longitud de 2 quilòmetres soterrats en el pas per la ciutat de Manacor, aquest tram soterrat la disposició del pla és que sigui via única i electrificada, excepte a les estacions allà on es disposarà de via doble. I preveu la construcció de dues estacions soterrades, Manacor oest en el punt quilomètric 1, i Manacor est en el punt quilomètric 2,5, amb una equidistància entre les dues estacions soterrades d'1,5 quilòmetres. És evident que les determinacions són molt clares i en aquest moment la línia de la conselleria és totalment contrària a les disposicions del Pla.

Nosaltres amb aquesta proposició no de llei consideram que qualsevol projecte s'ha d'adaptar al ple. En quin sentit ho deim? Si la conselleria vol impulsar un tren-tram en superfície, perquè considera que té el suport del Govern, que no el té en aquest moment, però ho considera, evidentment està en el seu dret legítim d'impulsar aquest projecte, però prèviament ha de canviar el Pla de transports. És en aquest sentit que presentam la nostra proposició no de llei. És a dir, no en un sentit tancat de dir el que diu el pla i punt, encara que és l'opció que tothom sap que defensa el Partit Popular i ho defensa a Manacor, i de fet varen ser les al·legacions que va fer l'Ajuntament de Manacor i que va motivar que l'aprovació definitiva del pla sortís amb el soterrament d'Inca i de Manacor. Varen ser a la fase d'al·legacions entre l'aprovació inicial i definitiva que es varen contemplar els dos soterraments. Però evidentment és la nostra opció, nosaltres respectam si hi ha altres opcions polítiques, però el que no podem consentir és que aquestes altres opcions es facin botant-se la legalitat vigent.

Per tant, l'impuls d'un projecte determinat ha d'anar paral·lelament amb una modificació puntual del Pla director sectorial de transports, que doni evidentment la possibilitat que aquests canvis substancials d'un model de transports tinguin la tramitació oportuna de cara a la participació, la informació pública i la transparència de què tant ens parla el conseller, que no és cert, perquè si hi ha transparència, la millor transparència evidentment és modificar el Pla i donar totes les possibilitats que marca la Llei d'ordenació del territori, de participació d'entitats, de participació d'institucions, d'al·legacions, partits polítics, etc., perquè evidentment s'està produint en el cas de Manacor un canvi que no estava previst i qui ho està canviant és el Govern, no és l'ajuntament. I és normal evidentment que aquest canvi tan substancial hagi generat l'oposició perquè ningú no s'esperava que s'anés en contra d'allò que preveu el pla.

Per tant, nosaltres demanam això, que els projectes ferroviaris s'adaptin a les previsions del Pla o de l'actual pla, que és el que nosaltres defensam, o que en qualsevol cas abans es canviï. Jo crec que no votar a favor d'aquesta proposició no de llei és en primer lloc anar contra la Llei d'ordenació del territori de les Illes Balears.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Per part del Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds té la paraula el Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Moltes gràcies, Sr. President. Ens trobam davant d'una proposició no de llei que en la seva literalitat parla únicament que el Govern s'ajusti en els seus projectes ferroviaris en el contingut del Pla director de transports, però tal com ja prevèiem i tal com ha deixat de manifest la proposant del Partit Popular, la intenció és dur-ho cap a la qüestió de soterrament o no soterrament de la línia ferroviària entre Artà i Manacor al seu pas per Manacor.

La Conselleria de Mobilitat jo crec que fa 15 dies aproximadament o fa tres setmanes va comparèixer aquí el conseller de Mobilitat i va fer una compareixença sobre qüestions ferroviàries extensa i ja va explicar tal com la conselleria s'enfronta a aquesta qüestió, és un canvi de característiques del mitjà de transport que ha de cobrir aquesta línia, tant per les necessitats dels usuaris, com per les característiques del traçat, com per la necessitat d'optar per un tren que en determinats trajectes pugui operar amb característiques més urbanes i amb altres amb característiques més de tren. S'ha optat per una línia tren-tram.

Aquesta línia del tren-tram no és igual que un tren i en el seu pas pels nuclis urbans no té res a veure amb un tren, per velocitat, permeabilitat amb les vies urbanes, seguretat, ocupació del terreny, i per tant el que se proposa no és en absolut el pas en superfície per dins Manacor d'un ferrocarril convencional, d'un tren igual que el que arriba des de Palma a Manacor. Nosaltres entenem, i creim que la conselleria també ho entén així, que no seria lògic efectivament, que un tren passés per enmig de Manacor, perquè això suposaria una irrupció de la ciutat, perquè això suposaria problemes de seguretat i perquè podria suposar moltes altres coses que s'evitarien amb un soterrament. Ens trobam ara, però, amb un traçat d'unes altres característiques, amb les quals nosaltres compartim la idea de la conselleria, que el pas per superfície no només li lleva complexitat i li lleva cost, que això és molt evident, sinó que fins i tot ho veim com un projecte positiu en la línia que moltes ciutats europees d'aquest moment, moltes ciutats espanyoles incorporen aquest tipus de tramvia, que fins i tot en aquestes ciutats els donen, crec jo i és una apreciació personal, un aire d'uropeïtat i per dir-ho així de modernitat.

Per tant, nosaltres defensam aquest projecte, defensam d'altra banda que la política ha estat de diàleg i d'informació continuada, de totes maneres hi ha una moció específica sobre aquest tema de la posició dels ajuntaments, per tant supòs que en el decurs de la comissió en podrem parlar. Però per descomptat defensam i estam convençuts que la posició ha de ser d'informació i de diàleg, només que al final una conselleria ha de prendre decisions, en funció d'allò que respon millor als objectius i que és donar realment impuls al transport públic i escometre aquells projectes que facin realment que sigui d'utilitat i que canviem aquest model de cotxe privat, d'hegemonia absoluta del cotxe privat i el canviem per un model de més presència del transport públic.

Respecte de la qüestió de si s'ajusta o no s'ajusta al Pla director. Nosaltres coneixem perfectament allò que diu el Pla director. Coneixem la diferència respecte del Pla director entre tota aquella part de propostes, aquella part tan extensa que té de memòria, fins i tot de cartografia i que òbviament té la seva importància, i la part pròpiament normativa. Per tant, supòs que sí s'ha de tenir en compte allò que diu el Pla de transports, però no hi ha una contradicció directa perquè es pugui parlar d'infringir la llei o la normativa. Si es parlàs d'infringir la llei o la normativa per aquests canvis a les característiques del projecte, també hauria estat infringir la normativa que en altres moments la Conselleria de Mobilitat o de Foment en aquell moment, es dedicàs a soterrar abans d'electrificar, perquè en aquest cas fins i tot la part dispositiva parla de la prioritat absoluta d'electrificar com a primera mesura a tenir en compte, o també seria infringir la normativa haver convertit la línia Palma-Universitat en un metro... No vull entrar en el debat de si el metro és bo o dolent, que és un debat ja molt vell i molt vist, però la veritat és simplement aquesta, que no venia reflectit com a proposta en el Pla director de transports.

Per tant, nosaltres pensam que hi ha un marge per a l'actuació del Govern i defensam en aquest sentit la proposta, pensam que assenyada i la millor de cara al transport la feta per part de la conselleria.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Llauger. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Dalmau.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Vull manifestar des del Grup Parlamentari Socialista envers aquesta proposició no de llei, el que s'ha comentat pel portaveu que m'ha precedit en l'ús de la paraula, el Sr. Llauger, com no pot ser d'altra manera, evidentment, la Conselleria de Mobilitat s'ajusta al contingut del Pla director sectorial de transports, i crec que el Pla director sectorial de transports s'ha d'utilitzar com el marc a què ens hem de referir a l'hora de desenvolupar qualsevol tipus d'infraestructura ferroviària.

És clar que les característiques que manifestava el Pla director sectorial de transports quant a la xarxa ferroviària fins a Manacor, eren a unes característiques que feien referència a un tren convencional, un tren com el que tenim fins a Sa Pobla i fins a Manacor i que, per tant, amb la proposta que en aquest moment du endavant la Conselleria de Mobilitat en aquest sentit és un altre concepte el que entenem per tren, és l'aposta del tren-tram, una aposta que fa que es pugui contemplar la possibilitat d'una tipologia de tren tramviària, és a dir, una tipologia de tren que genera una velocitat fora del nucli urbà i genera una velocitat menor de 50 quilòmetres per hora dins nucli urbà, per tant, és una característica nova que potenciarà a més l'ús d'aquesta metodologia de transport.

I jo crec que també és el fet de posar damunt la taula l'oportunitat que simbolitza això per a tota la comarca del Llevant de Mallorca. No hem d'oblidar que són molts els municipis que hi ha devora Manacor i que hi ha molta gent que a Manacor hi acut a fer compres, gestions i per tant, el fet de generar aquesta mobilitat dins la comarca de Llevant i apostar per Manacor, no només com a comarca de Llevant, sinó com a la capital de la comarca, i enllaçar una punta i una altra del nucli urbà de Manacor, és una aposta important i amb la qual el nostre grup està totalment d'acord.

Comentar, com deia el Sr. Llauger i també fent referència al soterrament de Manacor, com diu que es marca en el Pla de transport ferroviari. No ens hem d'enganar, aquí s'està parlant que el Pla director diu que s'ha de fer el soterrament a Manacor, quan no diu això. Diu que s'ha de fer una aposta per soterrar la línia de tren. És a dir, tornam a parlar de tren convencional, quan ara ens referim a una metodologia de tren totalment distinta i que és el tren-tram.

Quant al marc, jo comentava que ho hem d'entendre dins el Pla director sectorial de transports, crec que el marc tothom el té per allò que és, el marc allà on ens hem de referir, però que a l'hora de desenvolupar xarxes ferroviàries ens hem d'atendre a la realitat i ens hem d'atendre també a la realitat social i geogràfica de l'illa de Mallorca. No és la primera vegada, com molt bé ha dit el Sr. Llauger, s'apostava primer per l'electrificació abans que pel soterrament i l'electrificació no es va produir quan se va realitzar aquest pla director sectorial. I s'apostava de la mateixa manera també per una línia de tren cap a la Universitat, quan l'aposta va ser molt distinta.

Per tant, jo m'endinsaré molt més en aquest tema, però crec que sobre això hi hauria d'haver un consens important, que la voluntat d'aquest govern no és altra que fer arribar el tren d'una vegada per totes a la comarca de Llevant i generar una aposta pel transport públic i una mobilitat perquè aquells ciutadans d'aquella comarca es mereixen poder arribar i accedir a totes les àrees importants de Mallorca.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Dalmau. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Breument. Sobre les bondats del projecte del tren-tram, jo els diré com ho va dir en el plenari el portaveu d'Unió Mallorquina en el Consell de Mallorca fa dues setmanes, va dir que el tren-tram de Manacor era una barbaritat, va dir, és a l'acta, que era una barbaritat. Jo em remet a les paraules i a les opinions d'Unió Mallorquina davant les bondats d'aquest projecte.

Però ara no parlem de les bondats i barbaritats del projecte, sinó que parlem de complir o no la legalitat vigent. Nosaltres anam a les bones, no es voldrà modificar el pla, no entenem per què, per ventura és perquè l'aprovació inicial l'ha de fer el Consell de Govern, i el conseller no té el suport del Consell de Govern, però ho dirà un jutge, perquè evidentment el Partit Popular ho impugnarà, si s'aprova definitivament aquest projecte nosaltres ho drem als tribunals perquè s'ha de modificar el Pla de transports.

Evidentment ens poden dir si el soterrament, si l'electrificació ..., tot era al Pla de transports, el soterrament de les vies del tren i l'electrificació i no en marcava un damunt l'altre. Quan l'anterior pacte de progrés va fer un tren a Manacor sense electrificar, evidentment la culpa no és nostra, ens trobam aquesta herència, que una reobertura nova d'un tren com el de Manacor es fa sense electrificar. Nosaltres vàrem començar pel soterrament perquè consideràvem que si es volien fer prolongacions de línies del tren no es podia dividir més la ciutat de Palma, a part de ser un tema pendent des de l'any 85 del Pla General de Palma.

El metro. El metro és al Pla director sectorial de les Illes Balears, mai no es va iniciar una línia de metro en contra del Pla de transports, no hi havia pla quan es va iniciar el metro. Això és la diferència, com tampoc no hi havia pla quan es va fer la prolongació del tren a Manacor. No hi havia pla aprovat, hi havia uns documents, uns esborranys, però no hi havia l'aprovació definitiva del pla. Evidentment es pot intentar assimilar dient que és el mateix, però no és el mateix. Ara hi ha un pla amb aprovació definitiva, i aquest pla definitiu..., vostès diuen que el tren-tram s'ajusta al Pla de transports, jo he llegit el Pla de transports i diu que en el seu pas serà soterrat. Un tren-tram en superfície amb un soterrament és una contradicció. Són projectes totalment contradictoris. Un va soterrat i un altre va en superfície.

Per tant, el que no s'estén és aquesta caparrudesca de no voler modificar puntualment el Pla, que amb el retard que ja duen en els projectes es pot fer de forma paral·lela exactament igual i no endarrerim res, a no ser que no hi hagi el suport dins el Consell de Govern, això és un altre tema i per ventura és el que està passant. Evidentment, ja dic, nosaltres hem anat a les bones, hem advertit el Govern, però al final nosaltres defensarem el que creim que s'ha de respectar de la Llei d'ordenació del territori i serà un jutge qui dirà si les previsions del Pla de transports diu que en el seu pas per Manacor el tren ha de ser soterrat, eren vinculants o no. Nosaltres creim que sí ho és i que s'ha de modificar prèviament, per ventura el jutge els donarà la raó a vostès, però nosaltres ho creim i ho defensam, i serà el nostre projecte que defensarem. Per tant, haurem d'arribar a aquesta situació si és que s'arriba a aprovar el projecte del tren-tram, que també està per veure.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer.

Passam a votar la Proposició no de llei RGE núm. 6681/09.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

EL SR. LLETRAT:

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

EL SR. PRESIDENT:

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 6681/09, relativa a compliment del Pla director sectorial de transports.

2) Proposició no de llei RGE núm. 6682/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a modificació del projecte ferroviari de Manacor-artà per tal d'eliminar els passos a nivell.

A continuació passam al debat de la segona proposició no de llei, la RGE núm. 6682/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a modificació del projecte ferroviari de Manacor a Artà per tal d'eliminar els passos a nivell.

Per defensar-la té la paraula la Sra. Cabrer per un temps de deu minuts.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyores diputats, mai no ens haguéssim imaginat que aquesta proposició no de llei fos un tema de tanta actualitat, per desgràcia avui hem hagut de lamentar un accident mortal pel tema precisament de passos a nivell a la via fèrria.

Evidentment, la política de supressió de passos a nivell és una política no només del Pla de transports, sinó de la normativa europea: llevar d'aquí al 2015 tots els passos a nivell existents i evidentment, la prohibició de reobrir noves línies ferroviàries amb passos a nivell.

La passada legislatura es va fer un esforç molt important amb supressió de 18 passos a nivell -18 passos a nivell-, actualment no es continua amb aquesta política. Hem duit diverses proposicions no de llei a aquest parlament, el tema de la seguretat ferroviària, de la perillositat dels passos a nivells és un tema que avui mateix els distints ciutadans, en aquest cas els que viuen per la barriada Verge de Lluc, idò ho coneixen perfectament, però allò que creim que no és presentable és que el projecte que s'ha tret a informació pública de la prolongació del tren de Manacor fins a Artà contempli fins a quatre passos a nivell: dos de vehicles, dos de vianants; els dos de vehicles, un a la carretera de Son Carrió i un altre a la carretera vella de Sant Llorenç i els dos passos a nivells per a vianants uns 400 metres

abans d'arribar a Son Servera i un altre just abans de l'estació d'Artà.

El Reial Decret 1211/90, Reglament d'ordenació del servei de transport terrestre, en l'article 235 prohibeix precisament que hi hagi passos a nivell als nous projectes. Hem tengut ocasió de demanar aquí al conseller per aquestes circumstàncies perquè el Partit Popular, com a Partit Popular, ha presentat al·legacions durant el tràmit d'informació pública a aquest projecte i un dels punts és precisament que se suprimeixin els passos a nivell que contempla.

La resposta del conseller, d'un va dir que era provisional amb allò del tren tram de Manacor, però de l'altre l'argument va ser tan... infantil com dir que és que era complicat. Evidentment, tot ho és complicat, no sé si és que aquest conseller..., si ha de fer tren idò és complicat, i si no, que es dediqui a fer altres coses i que el canviïn i posin una altra persona que sigui més valenta per fer projectes que s'adaptin a la legalitat vigent i que no generin nous passos a nivell. És que aquí ja no és que se suprimeixin, és que se'n generen de nous. La via fèrria en tindrà quatre més.

Per tant, presentam una proposició no de llei perquè, a l'aprovació definitiva del projecte que encara no s'ha produït, se suprimeixin els passos a nivell, es respecti la legalitat i el projecte definitiu que es faci fins a Artà sigui un projecte modern, no un projecte del segle passat, sigui un projecte segur i respecti tant el Pla de transports com la normativa comunitària i espanyola.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. Per contestar pel Grup Parlamentari Mixt té la paraula la Sra. Suárez.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President. Senyores diputades, senyors diputats, Sra. Cabrer, en primer lloc voldria dir que m'ha semblat de molt mal gust la referència que ha fet al lamentable accident que es va produir ahir, que crec que res té a veure amb la matèria d'aquesta iniciativa i em sap especialment greu perquè en aquesta utilització... demagògica dels morts ja en tenim experiència... Sí, (...) perfectament.

Bé, dit això, des del nostre punt de vista, des d'Eivissa pel Canvi pensam que la seguretat ferroviària és molt important, que aquesta seguretat ferroviària efectivament està recollida a la normativa estatal, a la normativa europea i efectivament també està recollida al Pla director sectorial de transport de les Illes Balears. També pensam que aquesta seguretat ferroviària és un dels principis rectoris de la política d'aquest govern i de la Conselleria de Mobilitat.

Per cert, em crida l'atenció que aquesta referència continua que si el caràcter preceptiu de tot el que està recollit al Pla director sectorial de transports no hagi servit per respectar moltes coses que estan incloses en aquest pla director, com varen ser, per exemple, les inversions en transport per carretera a les illes d'Eivissa i Menorca durant el temps que va estar vigent la legislatura passada.

Dit això, aquest tema del qual parlem avui va ser objecte d'una de les preguntes que la Sra. Cabrer va fer al conseller de Mobilitat a la darrera comissió. Crec que l'explicació, o almenys a nosaltres ens va semblar una explicació satisfactòria, vostè parla de quatre passos a nivell, queda clar que almenys dels que tenen circulació rodada només n'hi ha dos i un, a més a més, serà suprimit perquè tècnicament és viable fer aquesta supressió una vegada que es faci el tren tram.

L'altre, efectivament, vostè considera que..., parla de la incapacitat del conseller i no sé quins altres desvaris, però quan, des del punt de vista tècnic, es diu que és impossible aquesta supressió i que és necessari, entenem que haurà de ser així. S'haurà de vetllar perquè aquests passos estiguin, o aquest pas que és el que quedaria al final estigui perfectament senyalitzat i que la seguretat sigui la major possible.

Un segon argument -ja per acabar- és el referit a la legalitat. Una manera de criticar, que ja hem vist sovint, l'acció de govern és dir que això no és legal, que això no està contemplat a la legislació, que s'incompleix la normativa, etc. En aquest sentit, entenem que aquestes actuacions compleixen perfectament la legalitat. D'una banda perquè efectivament aquesta no és una línia que sigui nova i per l'altra perquè -com també va explicar, crec que millor de com ho estic fent jo, el conseller l'altre dia- parlem d'un tren tramvia que justament en la part de la qual parlem funciona com a tramvia i no com a tren.

Per tant, com podrà entendre de la nostra exposició, no podem votar a favor d'aquesta proposició. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Suárez. Pel Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM Verds té la paraula el Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. També em sum a una expressió de repulsa per aquesta referència a l'accident d'ahir perquè a més és un accident que no va tenir lloc a un pas a nivell amb circulació rodada, per tant és una utilització que no ve a torn. L'altre dia a un altre tema diferent un portaveu del Partit Popular també... s'acusava el Govern que, amb l'aplicació de la Llei de dependència, la gent que esperava se'ns anava morint pràcticament, segons es deia. Per tant, no sé si arribarà a haver-hi morts a aquesta comunitat autònoma que no siguin per culpa del Govern i esper que..., que en quedi algun.

(Remor de veus)

EL SR. PRESIDENT:

Per favor.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Respecte d'aquesta qüestió dels passos a nivell, una altra qüestió prèvia que volia dir és que ja l'hem vista repetidament en aquestes comissions, és una espècie de..., com aquella pel·lícula *Atrapat en el temps*, en què qualcú es despertava i sempre es trobava en el mateix dia, aquí sempre que venim a aquesta comissió, sempre sembla també que ens trobam sempre en el mateix dia. Sembla que els portaveus del Partit Popular fan de Sísif, aquest condemnat que sempre estava..., havia de pujar una pedra i quan estava a punt d'assolir la part de dalt de la muntanya, la pedra rodolava i havia de tornar començar a pujar. Per tant, continuen fent de Sísif, el que passa és que nosaltres, el que farem serà donar una resposta breu per no repetir-nos sempre, perquè sempre hem de repetir els mateixos arguments.

L'altre dia, el dia que hi havia el conseller, la representant del Partit Popular parlava de quatre passos a nivell, el conseller li va dir que eren dos. Avui ja parla que en realitat aquests quatre són dos en carreteres i dos a peu. L'altre dia eren quatre simplement. En qualsevol cas d'allò que parla la Llei del sector ferroviari és d'evitar els passos a nivell entre el tren i els trajectes de circulació rodada.

Sobre els arguments en concret, tampoc no m'hi voldria estendre perquè ja s'hi va referir el conseller l'altre dia, s'hi ha referit la portaveu del Grup Mixt, en qualsevol cas en el pas a nivell que està a l'entorn de l'estació provisional de Manacor, la mateixa llei del sector ferroviari preveu que quan es tracta de situacions transitòries o provisionals es pugui fer una excepció i en l'altre cas, el que està a l'entorn de Son Carrió, la proximitat de l'estació no és que ho faci difícil, vostè diu "cerquin un conseller més valent", no, no és que ho faci difícil, és que s'han de mirar totes les maneres i quan s'hagin mirat totes les maneres hi ha aquella frase que va dir un torero, alguns diuen que és de Gallo, altres diuen que és de Guerrita, en qualsevol cas va ser un torero que va dir que "el que no pot ser, no pot ser i a més és impossible". Per tant, si ho va dir un torero deu ser que és així.

La conselleria fa les millors solucions dins d'allò que és factible com no podia ser d'altra manera. Respecte de la valentia que demana per al conseller de Medi Ambient, volem que el conseller sigui valent, però també volem que tengui seny perquè... la virtut com sap està al punt mitjà i un excés de valentia sense el contrapès del seny pot dur a metres que s'inunden i també és una situació que voldríem evitar.

Respecte de si això incompleix o no la normativa, em remet al que va dir el conseller l'altre dia, em remet al que ha dit la Sra. Suárez i per tant, no votam a favor que s'hagi de modificar aquest projecte. D'altra banda, ens crida l'atenció que se'ns acusi de poca agilitat quan duen aquí propostes que a allò que durien és a enredar més el projecte i més encara si anuncien que duran el projecte als tribunals per la qüestió de si compleix o no el pla director.

Nosaltres volem que això surti, que això es faci aviat i que d'aquí a un termini raonablement breu puguem tenir tren fins a Artà. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Llauger. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el Sr. Dalmau.

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. Des del Grup Parlamentari Socialista també ens volem sumar a aquest rebuig d'aquestes declaracions que em semblen totalment desafortunades i que crec que, a més, no van al bessó de la qüestió. Crec que la proposició no de llei fa referència als passos a nivell i el que va passar ahir no té res a veure amb el que avui tractam, ni molt manco.

Em sembla que quan parlem dels passos a nivell del traçat de Manacor a Artà, quan parlem del traçat definitiu de Manacor a Artà, les propostes que pugui tenir la conselleria..., és igual, és a dir, crec que és igual. Al final, diguin-ho clarament, no els interessa tenir tren i no els interessa potenciar el transport públic a l'illa de Mallorca i diguin-ho així de clar. Diguin-ho així de clar perquè posen entrebancs per tot, perquè posen problemes per tot i perquè ara volen anar a denunciar la conselleria davant els jutjats. És a dir, no volen el tren. Diguin-ho clarament, no. Diguin-ho clarament.

Quan el conseller va comparèixer a aquesta mateixa seu parlamentària i va comentar els efectes que feien referència als passos a nivell, parlava de dos únics passos a nivell, que són els dos únics que mantendran en circulació rodada, un que és provisional a l'entorn de l'estació provisional a Manacor i un altre, a l'entorn de Son Carrió.

Escolti'm, desqualificar el conseller o qualsevol altre membre del Govern o qualsevol altre membre del Parlament, de conseller, de fer declaracions desafortunades o un posicionament infantil, el que em sembla absolutament infantil és caure en la desqualificació personal i menys dins aquesta seu parlamentària que representa els ciutadans i les ciutadanes d'aquestes illes. Això és caure en la desqualificació personal i això és la posició realment infantil.

Per tant, tan sols des del Grup Parlamentari Socialista volem manifestar el rebuig a aquesta proposició no de llei i comentar també, al que fa referència a aquesta proposició no de llei, que la situació que comentam dels passos a nivell és totalment compatible amb allò establert dins la llei del sector ferroviari i atès que ens trobam davant una reobertura de la via, no una línia nova, com a model d'explotació proposat per a la línia i que les dues situacions es troben dins l'àrea afectada per les estacions i el tipus de conducció, com que serà tramviària, modificarà el traçat definitiu. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Dalmau. En torn de rèplica té la paraula la Sra. Cabrer. Sra. Llinàs, per favor, la Sra. Cabrer segur que sap defensar-se sola.

Gràcies.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, entenc que els partits que donen suport al conseller estan realment desesperats perquè la legislatura del transport públic se'ls gira en contra a passos agegantats. No hi ha res en transport públic, hi ha uns projectes que ningú no vol ni tan sols el Govern dins el mateix govern. Un conseller s'insulta amb l'altre, al Consell de Mallorca diuen que és una barbaritat. Per tant, entenc que donar suport a projectes que estic convençuda que no sortiran endavant ni el d'Alcúdia ni el de Manacor, ni el tren tram de Manacor, idè és un paper que el Partit Popular, evidentment el duim a aquest plenari perquè creim que és suficientment important com per veure que qui va donar un impuls a la modernitat del transport públic a Mallorca va ser el Partit Popular, que passarà a l'història, de fer un soterrament, de fer una estació intermodal i de fer un metro, Sr. Llauger, que vostè quan està... desesperat...

(A alguns aplaudiments i aldarull a la sala)

EL SR. PRESIDENT:

Per favor... Per favor, Sra. Llinàs!, aquí hi ha a aquesta comissió, des de l'anterior legislatura que presidia una companyia seva, la Sra. Vinent i pot llegir-ho, no s'aplaudeix, mai; a aquesta legislatura es veu que hi ha gent nova que sí que acostuma, jo no acostumo a dir res, però així mateix picar damunt la taula!, ja em sembla exagerat.

Continuï, Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Perdó, Sr. President. Efectivament aquesta és l'aposta, són els fets, són les realitats, això és el que passa i realitat, a aquesta legislatura, no veurem res, estudis multimilionaris, fem la suma dels estudis multimilionaris i no es preocupin que ja donarem compta d'aquests estudis multimilionaris, però multimilionaris, que es fan a aquesta terra sobre el tren, però res, al final no hi ha res i al final sempre ho dic: en acabar comptarem. I en acabar comptarem i Palma té una estació intermodal de les més modernes d'Espanya i d'Europa gràcies al Partit Popular, hi ha un soterrament de les vies del tren gràcies al Partit Popular, hi ha un metro gràcies al Partit Popular i es varen suprimir 18 passos a nivell -Can Mayol, Son Sureda, Sa Bomba, Es Caülls, Germanies d'Inca, Son Bet, Sa Cabana, Manacor, Binissalem, La Salle, Constància,... Això són fets, els passos a nivell que nosaltres varem suprimir.

També, evidentment tampoc no és agradable votar contra la inseguretat dels nostres ciutadans i això és el que votaran avui, votaran contra la seguretat dels ciutadans de les Illes Balears.

Evidentment, no vull culpar el conseller de l'accident que ha passat avui, però sí el faig responsable..., però sí el faig responsable, la seva responsabilitat política, suprimir passos a nivell i no crear-ne de nous. Aquest senyor que per desgràcia ha mort va accedir-hi per un pas a nivell, que hi accedeix tothom a aquesta barriada, qui coneix la línia fèrria. Qui no la coneix perquè és d'un altre municipi o no coneix el tren o és d'una altra illa entenc que no ho conegui, però a la barriada..., avui tots els reportatges que hi havia tant a televisió... era precisament que no hi havia solucionat el pas a nivell i el que hi ha és un molt allunyat i només per a cotxes i el mostraven. Aquest senyor no va botar la via que té una alçada que no es pot botar des de l'andana, evidentment que no, sinó que va accedir per un pas a nivell.

Les circumstàncies de l'accident són unes altres evidentment, però si la via estigués tancada, el més tancada possible, que és el que marca la normativa de seguretat fèrria europea, nacional i també de les Illes Balears, s'eviten tots aquests accidents. Per això hi ha aquesta obligatorietat d'anar suprimint-los i en queden molts per suprimir. Nosaltres en vàrem suprimir 18, per ventura en queden 18 més o 20 més. I s'ha d'anar fent aquesta política de supressió i tenir la via el més tancada possible en els accessos tant de vehicles com de persones.

És aquesta política la que no es fa en aquest moment, no es du a terme aquesta continuïtat de política de supressió de passos a nivell. Per això, el que nosaltres des del Partit Popular defensarem i no consentirem és que allò nou que s'obri tinguï nous passos a nivell perquè ja ho hem viscut. Ho vàrem viure amb el tren de Petra. El tren havia d'anar per dins, però resulta que no, es va treure per fora i va ocasionar una brega en aquell moment entre el PSM i el PSOE i fora va tenir un informe en contra del gabinet tècnic de la conselleria que va motivar el cessament del cap de gabinet tècnic, el Sr. Moscardó que al cel sia, perquè generava un pas a nivell, el de Petra, que encara hi és, que havia de ser superprovisional i es varen justificar i es varen botar la normativa amb les causes excepcionals que preveu el reial decret estatal i continuam, han passat un munt d'anys i encara hi és.

La normativa, Sra. Suárez, no és només de les Illes Balears, és europea, és una directiva europea i el Reial Decret 1211/90 en el seu article 235 diu textualment: *“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”*. Per tant, hi ha una obligatorietat legal. I diu: *“únicamente, con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas, podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso de nuevos pasos a distinto nivel debiendo estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo”*.

Per tant, parla d'excepcional, absolutament justificat i provisional. No hi ha res en aquests quatre passos a nivell que nosaltres sempre hem dit que són quatre, dos de vehicles i dos de vianants i és a les nostres al·legacions per escrit, Sr. Llauger, si li vol demanar a la conselleria li donaran les al·legacions que va presentar tècniques el Partit Popular a aquest projecte. Per tant, volent-se botar aquesta normativa, perquè diu que tècnicament és complicat, per a mi és infantil aquest argument

i no vull insultar a ningú, sembla infantil, evidentment, però al final quin tipus de transport públic volem? És del segle passat? No, home, no. El de fa dos segles? És això el que nosaltres defensam i perquè ho marca una llei i s'ha de respectar la llei.

Hi ha suficientment raons de pes perquè el Partit Popular defensi que en el projecte definitiu es llevin aquests passos i es facin les solucions per a dalt o per a baix, la que es vulgui dins el projecte, però que contempli la solució definitiva d'aquests passos a nivell, i voler dir que amb això nosaltres volem retardar, després de dos anys que no tenim absolutament res nosaltres, em sembla injust i em sembla, a més, que és una mentida. On hi ha el problema és a un altre lloc, no és en el Partit Popular, el problema el tenen en el Govern i dins el Govern, els retards i les paralitzacions que hi ha als projectes, la falta d'acord, de consens, perquè s'impulsen projectes que no era el consens al qual s'havia arribat ni a Alcúdia ni a Manacor. Aquest és el problema que passa. I algun d'ells contrari al que diu el Pla de transport, i aquesta és la situació del que passa a Alcúdia, s'impulsa un projecte que no és el que en el seu moment, no el Partit Popular, sinó el Partit Socialista va consensuar amb els batlles de la comarca.

Per tant, ja dic, nosaltres sempre votarem en contra d'un tren que vagi en contra del reglament de la Llei de transport, contra la directiva europea i, evidentment, són vostès que voten a favor que s'obri un tren amb aquestes condicions d'inseguretat.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer.

Votam la Proposició RGE núm. 6682/09.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions? No n'hi ha.

EL SR. LLETRAT:

Vots a favor, 7. En contra, 8. Abstencions, cap.

EL SR. PRESIDENT:

En conseqüència, queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 6682/09, relativa a modificació del projecte ferroviari de Manacor-Artà per tal d'eliminar els passos a nivell.

3) Proposició no de llei RGE núm. 6683/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a respecte als acords municipals.

I finalment passam al debat de la tercera Proposició no de llei RGE núm. 6683/09, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a respecte als acords municipals. Per a la defensa, per part del Partit Popular, té la paraula la Sra. Morell i Cuart, per un temps de deu minuts.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats. En aquesta proposició no de llei volem fer palesa la situació actual que la Conselleria de Mobilitat impulsa uns projectes ferroviaris traçats que afecten directament els ajuntaments pels quals passen. En moltes ocasions aquests projectes no compten amb el consens dels ajuntaments afectats i pel fet que nosaltres creim que és molt important respectar els acords d'aquests ajuntaments faré un breu resum dels casos amb què ens trobam en aquests moments.

Primer punt, podem parlar d'Inca, es va preparar, per part de la passada legislatura, per part del govern anterior, el desdoblament del traçat del pas per Inca, comptant que dins el Pla director sectorial també es va incloure que es fes el soterrament. En diferents ocasions ha estat el ple de l'Ajuntament d'Inca, amb una justificació amb moltes raons, evitar l'aïllament d'aquest barri i evitar separar la ciutat, evitar crear barrades diferents de primera i de segona, evitar una catalogació, evitar i intentar recuperar la zona per a vianants i sobretot evitar accidents, per moltes justificacions demanen aquest soterrament. Un soterrament impulsat pel partit d'esquerres que va ser acceptada pel Partit Popular i es va incloure dins el Pla director sectorial perquè es pogués fer aquest soterrament. Ara, després del darrer ple de l'any passat per unanimitat de tots els partits, a més també aquí presents, varen demanar que la conselleria fes aquest soterrament, és la conselleria la que es nega i no vol fer el soterrament.

En el segon punt ens trobam la prolongació del tren a Artà. Són diferents els pobles afectats, hi ha Capdepera, Son Servera i Sant Llorenç, demanen aquests tres municipis, que no són governats precisament pel Partit Popular sinó tots governats per pacte fins i tot per tots els altres partits aquí presents, demanen que s'arribi als nuclis turístics, tenen justificació? Sí, també la tenen, més del 50% dels usuaris del tren, en aquests casos, són del municipi de Son Servera i de Sant Llorenç, però viuen a zones turístiques de Cala Bona, Cala Millor i Sa Coma. Són els mateixos ajuntaments de Son Servera i de Sant Llorenç que demanen que siguin aquests trajectes que arribin als llocs costaners que són no només d'influència turística per a l'estiu sinó també per a tota la població que viu a aquestes zones turístiques sense tenir en compte, també, que Capdepera és qui demana també la prolongació fins a Cala Ratjada, però de moment no està concedit per la conselleria. Qui ho demana novament?, en aquest tema també parlam de Capdepera, Son Servera i Sant Llorenç, també pacte i no del Partit Popular.

Al tercer punt podríem parlar del tren, del seu pas per Manacor, on hi ha ja directament una confrontació molt directa amb l'ajuntament i totes les plataformes que s'hi han posat en contra. En aquest cas sí que governa el Partit Popular, però també veim que tenim en contra els residents, comerciants, la mateixa policia local s'ha pronunciat dient que es poden crear molts de punts negres i canvis circulatoris que podien afectar moltíssim la seguretat, s'han recollit més de 4.000 firmes, hi ha hagut diverses manifestacions i per moltes justificacions també que tenen en aquest cas, com és dividir Manacor, moltíssims accidents que podrien ocórrer, els criteris de seguretat i de mobilitat i punts negres que s'han d'eliminar tenen justificacions. I qui ho demana també en aquest cas és un acord del consistori, un acord de fa una setmana, dues setmanes, de tres partits que varen demanar aquest canvi de criteri i estudi d'altres alternatives a la conselleria tot i que la conselleria ja ha dit moltíssimes vegades que no canviarà aquest criteri per molt que digui un acord de Ple de l'Ajuntament de Manacor.

I el darrer exemple que tenim, uns dels paradigmes ja de la falta de diàleg i de consens sobretot un paradigma claríssim de l'aplicació de *rodillo* és el traçat a Alcúdia. La conselleria ha dit també, per activa i per passiva, que ell vol fer el corredor nord i, a més, ha dit que si no es fa el corredor nord no se'n farà cap, que això ja és una cosa bastant greu. Quants de municipis hi ha aquí afectats? Podem parlar d'un parell. Podem parlar de Muro, de Sa Pobla i sobretot d'Alcúdia. En el cas de Muro el mateix municipi té previst redactar esmenes al Govern que els deixin fer uns canvis en els itineraris perquè troben que no resol les necessitats de mobilitat que tenen, això dit pel batle de Muro. A Sa Pobla, el mateix cas, el batle de Sa Pobla diu que troben que no s'ha parlat amb ells i no se'ls ha demanat l'opinió.

Si parlam directament d'Alcúdia veim que les mostres de descontent amb l'ajuntament ja han estat de totes les formes possibles, hi ha hagut manifestacions, diferents plataformes, tractorades i finalment, el més important que és el que venim a parlar aquí, un altre acord d'un ajuntament que per unanimitat de tots els partits, pel PP, pel PSOE i per UM han acordat, per unanimitat, que es tinguí en compte el traçat que ells consideren més viable. Una altra vegada amb una justificació, ells demanen que seria un servei molt millor, amb major població, està dins el Pla director sectorial, té impacte a explotacions agrícoles molt menor, té un informe de la Conselleria de Medi Ambient a favor. Novament, qui ho demana? Ho demana Muro, ho demana Sa Pobla i ho demana un acord unànime d'Alcúdia, que és del PP, PSOE i UM, sense oblidar l'amenaça final que si aquests pobles no accepten el traçat que la conselleria vol, no es farà aquest traçat i la conselleria pensarà fer altres traçats.

Recapitulant. Veim que totes les peticions d'aquests municipis afectats són coherents, és a dir, tenen una justificació tècnica, no és perquè sí, tenen una justificació i una fonamentació tècnica, social, econòmica i turística. No són una caparrudesa, són un reflex de les necessitats d'aquests pobles, de les necessitats d'aquests ciutadans, del que ells necessiten i del que ells pateixen dia a dia, no només perquè la seva veu surt en boca dels partits polítics que els representen, uns per majoria d'un acord de ple i altres, i ja de forma devastadora, per unanimitat d'aquests acords de ple, no només per aquests partits sinó perquè també les plataformes i moltíssimes manifestacions i recollides de firmes també així ho reflecteixen i també així reclamen un canvi a la conselleria.

El que demanen aquests municipis té una justificació més que raonable i bé es mereixen un respecte a les seves institucions primeres i millors coneixedores dels problemes que pateixen i sobiranes a l'hora de poder decidir i que se'ls tenguin en compte la seva opinió. Veim que qui ho demana és un acord de ple, és que això té moltíssima força, amb tota la força i tot el respecte que això es mereix. No es pot acceptar no només no consensuar els projectes tan importants i que afectaran a llarg termini la fisonomia i el desenvolupament social i econòmic d'aquests pobles, no només no consensuar sinó ni tan sols escoltar, ni tan sols poder escoltar les raons que són de pes i les justificacions sobiranes que són de pes. No es pot acceptar aquesta falta de respecte institucional, i per això nosaltres demanam una rectificació a la conselleria i que es tenguin en compte el que pensen aquests acords de ple perquè són sobirans per decidir el que passa en els seus municipis.

Per tant, estudiada la situació ens du a fer una anàlisi profunda de quin és el quid de la qüestió, quines són les coincidències en totes aquestes situacions, quins drets igualitaris en treim en tots aquests casos exposats. Primer, el concepte del conflicte, tots els conflictes que hem vist en els diferents ajuntaments són temes ferroviaris. Un altre punt de coincidència podria ser qui ho impulsa. Ho impulsa la Conselleria de Mobilitat governada pel BLOC. En tots els casos exposats també veim que hi ha vies alternatives i viables que són possibles. Si unim en un sol tret els demandants d'un canvi d'opinió, de rectificació de la conselleria veim que hi ha ajuntaments governats pel Partit Popular, però d'altres que no i d'altres que són acords unànimes d'UM, PSOE, BLOC, fins i tot Independents. El gran tret contradictori és que el PSOE en aquests ajuntaments vota a favor que la conselleria rectifiqui. El PP també demana que la conselleria rectifiqui. UM també demana que la conselleria rectifiqui, i el BLOC fins i tot a qualque lloc també demana que la conselleria seua rectifiqui. O sigui, que hi hauria una unió total de tots els partits, tots menys el BLOC, perquè la conselleria rectifiqui.

Un es pot demanar si aquest escenari legal molt curiós, però legal, pot fer possible que mitja Mallorca vagi al so de la música que toca un sol partit que al final representa el 9% de la població d'aquestes illes. Pot ser possible -ens demanam- que tots els altres partits estiguin d'acord a demanar que la conselleria rectifiqui, que tots junts demanen que rectifiqui i representen un 91% de la població, i siguin menyspreats i no escoltats per un únic partit que sols representa el 9% de la població? No és una paradoxa que ens hauria de fer pensar? És possible que una minoria del 9% i quatre diputats dirigeixin a una més que destacable majoria del 91% i 55 diputats? Si més no, ens du a reflexionar.

Aquesta anàlisi convida a una reflexió i per això demanam a tots els partits aquí presents i també implicats en totes aquestes actuacions, realment els municipis sobirans afectats es mereixen ser escoltats i que no se'ls apliqui unes infraestructures que no volen o que no solucionen els seus problemes. Demanaria una simple coherència en les opinions d'aquí i d'allà i si fossin coincidents amb que voten a un lloc i voten a un altre molt millor i també responsabilitat per respectar la sobirania dels actes dels plens de molts d'ells per unanimitat.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sra. Morell. No intervé el Grup Mixt. Pel BLOC per Mallorca i PSM-Verds té la paraula el Sr. Llauger.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, Sr. President. Senyors diputats, senyores diputades. Sra. Morell, se'ns presenta una proposició no de llei que parla bàsicament de respectar o de tenir en compte o de subjectar-se als acords municipals quan es fan projectes ferroviaris per part del Govern. Una moció en els mateixos termes, dit sigui de passada, ja va perdre en el Consell de Mallorca, per tant, si hagués estat una cosa tan evident que es tractàs que un 9% de la població, que un partit només representa el 9% de la població, volgués imposar el seu criteri contra el 91% restant, seria mal d'entendre que la qüestió tothom l'entengués en aquests termes que aquesta moció hagués perdut, com dic, en el Consell de Mallorca. La ciutadania, per tant, ja s'hi ha pronunciat. La ciutadania a Mallorca ja s'hi ha pronunciat, s'hi ha pronunciat amb el vot que és com es pronuncien els representants de les institucions i avui també es pronunciarà la ciutadania a les Illes Balears, no el 9% sinó que aproximadament els representants del 53-54%.

Nosaltres estam d'acord amb la idea que les actuacions de Govern s'han de fer amb el màxim consens i diàleg amb els municipis i quan es tracta de projectes amb un impacte territorial o amb unes implicacions territorials, més encara. No sé si sempre aquesta ha estat la norma que ha guiat l'actuació del Partit Popular quan ha governat, jo no vull entrar-hi més perquè després ens diuen que només parlam del passat, però no em puc estar d'apuntar-ho perquè no ens venguin ara a donar lliçons de consens i de diàleg amb els municipis perquè podem fer història i segurament amb aquest registre sortirien perdent.

Hi ha una altra qüestió prèvia que m'atreveria a apuntar o a debatre i és que efectivament un govern ha de tenir en compte les opinions de tots els municipis, però al final la seva responsabilitat és prendre decisions i de vegades se'ns pot ocórrer quines decisions ha de prendre quan hi ha municipis diferents que tenen opinions diferents respecte d'algun municipi. Ara posaré un exemple, el tram que ha d'anar entre Sa Pobla i Alcúdia, lògicament el municipi afectat molt directament és Alcúdia, també ho és Sa Pobla, però també ho poden ser Muro, no només Muro, sinó fins i tot Pollença perquè amb la solució que s'adopti es juga la possibilitat de fer connexions tramviàries posteriors perquè aquest tren tenguin connexions posteriors per les badies de Pollença i Alcúdia. Per tant, cada municipi defensarà lògicament els seus interessos, i el Govern actuarà en funció del que sigui millor per a l'interès comú, per al bé comú, per a allò que sigui tècnicament més viable, per a allò que vagi d'acord amb l'objectiu de potenciar el transport públic i per a allò que sigui més assenyat i que sigui una utilització més eficaç a altres recursos.

Entrant en els casos concrets als quals s'ha referit la portaveu del Partit Popular, per contestar-los més o manco ràpidament, en el cas de Manacor jo no em voldria estendre perquè ja hi ha hagut una proposició no de llei anterior expressament sobre la qüestió de Manacor, però sí que voldria dir que difícilment se'ns pot dir que hem d'escollar la veu dels que estan en contra com si aquesta fos la veu de la ciutadania quan per part dels que no estan a favor d'aquest projecte, del tren-tram en superfície en el seu pas per Manacor, hi ha una diversitat d'opinions tan gran com la gent que vol que se soterrí, la gent que vol que vagi per fora fent una volta per Manacor, la gent que vol fer dos transbords, un a l'entrada de Manacor i un altre a la sortida de Manacor i que hi hagi un autobús que ho enllaci, que realment seria una solució molt poc satisfactòria per encoratjar la gent a utilitzar el transport públic. I evidentment si l'opció en lloc de ser el tren-tram en superfície fos soterrar poden estar segurs que les oposicions serien, com a mínim, igual de grosses i també hi hauria manifestacions perquè, com no podia ser d'una altra manera, també hi hauria afectats perquè amb qualsevol decisió que es prengui hi ha afectats.

De la mateixa manera respecte del traçat que ha de seguir aquest tren per arribar des de Manacor fins a Artà, en primera instància, i sí ha d'arribar a Cala Ratjada, a Cala Ratjada arribarà, però és una fase posterior. Respecte del pas pels nuclis turístics de Sa Coma, de Cala Millor, de Cala Bona és molt lògic que el tren doni servei a aquests nuclis turístics, però s'hi pot donar servei amb un ramal, amb un autobús llançadora que hi arribi perquè si vostès volen que per anar de Manacor a Artà passi per Cala Bona, Cala Millor i Sa Coma lògicament hi haurà veïnats afavorits, però la gent d'Artà dirà que per fer un trajecte que haurien de poder fer en 20 o 30 minuts els ho fan fer en 45. Per tant tampoc no tendria lògica. Venc a dir que seguir els acords municipals o els interessos municipals es pot fer relativament, i en tot cas no es pot atendre a tots simultàniament sempre.

El cas d'Inca, també se n'ha parlat en aquesta comissió moltes vegades. Ja hem dit que en aquesta comissió les coses vénen cíclicament, i ja diverses vegades hem dit que, el soterrament d'Inca, la mateixa actuació de la conselleria anterior amb la prolongació de l'autopista al seu pas devora Inca, la variant sud d'Inca, és el que en aquest moment el fa, si no impossible, d'una complexitat molt descoratjadora i d'una complexitat que fa que ens ho haguem de pensar un parell de vegades abans de destinar-hi els recursos, la qual cosa no vol dir que un dia no s'hagi de fer, però allò curiós és que el Partit Popular ens insti ara a aquest soterrament que la seva actuació a la legislatura anterior fa en aquest moment molt més complex i molt més difícil.

Respecte de la qüestió d'Alcúdia, també hi ha algunes coses que ja s'han dit, però com que el Partit Popular torna a dur el tema, també s'hauran de repetir. El Partit Popular continua insistint en aquella idea que ja hi havia un traçat acordat, ja hi havia un traçat acordat que és el que coneixem pel traçat sud, diguem, que discorre entre Sa Pobla i Alcúdia al sud del puig de Sant Martí. Aquest és el traçat que la definició de les zones LIC l'any 2005 va fer impossible per l'afecció d'aquestes zones LIC, que són zones d'una protecció ambiental que ve d'Europa, i per tant feien impossible que hi passàs un tren. Per cert, també serà només un apunt perquè no és qüestió de parlar del govern anterior, però el govern anterior tampoc no va fer res per

corregir aquesta dificultat que havia sorgit i per cercar una solució, fos pel nord o fos pel sud, a aquest fet sobrevingut, que un traçat que semblava en un moment determinat possible va deixar de ser possible per aquesta afecció de zones LIC. Per tant el que és evident, a part de la solució a què s'arribi al final, és que el govern actual havia de cercar un nou traçat diferent d'aquest que estava previst abans d'aquesta determinació de zones LIC, i per tant va fer allò que marca la normativa, que és fer un estudi d'alternatives.

És un cas diferent del de Manacor, de Manacor a Artà ja hi havia una línia i per tant no s'havia de fer un estudi d'alternatives. Aquí no hi havia un traçat anterior, per tant s'havia de fer un estudi d'alternatives, i això és el que va fer i això és el que va presentar el Govern el mes de febrer d'enguany precisament.

El resultat d'aquest estudi és que l'anomenat traçat nord, és a dir, paral·lel a l'actual carretera, és manifestament millor, és molt millor que el traçat sud, per moltes raons: per raons d'impacte territorial -l'afecció de S'Albufera, i no només l'afecció de S'Albufera, sinó que pel fet d'anar en paral·lel a una carretera, a una ferida, diguem, ja existent sobre el territori l'impacte és molt menor-; per les característiques del terreny, tant geològiques com d'inclinació en alguns dels seus (...), com també per la concepció de la mobilitat, que era millor dur el tren a Alcúdia, a la població, que no dur-lo a Es Fogueró, que per a qui conegui la zona és un..., per dir-ho així a l'hivern és un descampat, perquè ens entenguem, una zona on no només no viu ningú a la vora sinó que està enfora d'allà on viu la gent. Des del punt de vista de la mobilitat i d'impulsar la utilització del transport públic dur-lo a Es Fogueró no té sentit; la gent d'Alcúdia té igual de prop pràcticament anar a Sa Pobla actualment que desplaçar-se a Es Fogueró per agafar un tren.

Després se'm contestarà, supòs, que hi ha altres propostes, com anar més a prop del port d'Alcúdia, a la zona del Màgic, a la rotonda del cavall, per als que coneguim Alcúdia, però encara no hi ha cap traçat mínimament urbansat que demostrí que és possible arribar-hi. És una zona urbana molt construïda, és una zona, a més, amb zones humides, i fins ara ningú no ha demostrat que sigui possible arribar-hi.

O sigui, la qüestió de la preferència pel corredor nord és una qüestió de factibilitat tècnica, és més raonable des del punt de vista de l'impacte territorial, és més raonable des del punt de vista de la concepció de transport públic, però és que l'altra pràcticament no és factible tècnicament. Per tant quan la conselleria diu que si no és possible pel nord és que serà molt difícil que sigui possible, no és que estigui en una posició de dir "o el que faig jo o res", és que és una qüestió de què sigui factible, assumible tècnicament.

D'altra banda voldria recordar que aquesta no és una qüestió en la qual el BLOC estigui capficat com si fos un caprici. La conselleria té aquest projecte amb el suport d'aquest estudi d'alternatives que té un resultat d'una claredat respecte de quin és el millor traçat que no solen tenir aquests estudis, és un estudi claríssim en aquest sentit. I d'altra banda, per molt que intentin dir que és el BLOC contra la resta del Govern, hi ha informes de la Conselleria d'Agricultura, hi ha informes de la Direcció General de Medi Forestal i de Protecció d'Espècies -afortunadament l'Administració actua també sense consignes polítiques- que avalen que aquesta és la solució millor. Això no vol dir que la conselleria no continuï amb la seva actitud de diàleg, en aquest moment de fet la cosa segueix el seu camí, vull dir que està acabant el període d'exposició pública d'aquest estudi d'alternatives, i una vegada estudiades aquestes al·legacions s'hauran de començar les fases posteriors.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

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

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Gràcies, Sr. President. La proposició no de llei que presenta avui el Partit Popular en aquesta comissió entenem que no respon ni molt manco a l'actitud que ha mostrat aquest govern al qual nosaltres des d'aquest grup donam suport. Però entenem de forma clara, i així ho ha mostrat la seva portaveu, que en el rerefons d'aquesta proposició no hi ha res més que una voluntat clara de fer i generar una imatge de confrontació, una imatge de confrontació que és totalment inexistent i que per tant jo intentaré explicar, com molt bé deia el Sr. Llauger.

Vostè feia la seva intervenció parlant de sobirania municipal. Escolti, els ajuntaments tenen competències. La sobirania, segons la Constitució, recau en el poble espanyol, i demanar la sobirania dels municipis és com demanar la independència dels municipis. A mi no em deixa de sorprendre aquest canvi de rumb ideològic que pren el Partit Popular, però la veritat és que no hi entraré més. És a dir, nosaltres respectam els acords municipals, entenem que ha de ser la màxima de qualsevol institució supramunicipal, però en ocasions es poden generar problemes localistes fruit de mantenir una visió massa municipalista i no tant generalista, que és el que correspon i respon als criteris de responsabilitat de qualsevol institució. Jo crec que això és la vessant competencial i de presa de decisions que el Govern ha de tenir en aquest sentit.

Per tant, intentant respectar al màxim l'acord, aquest govern presenta una sèrie d'alternatives, alternatives com hem dit en el cas d'Alcúdia, al traçat proposat per la conselleria, amb l'objectiu de valorar els avantatges i desavantatges de cada un d'aquests traçats, és a dir, una vegada que estan exposats, valorar els criteris tècnics i mediambientals i paisatgístics i realment vàlids per apostar en un sentit o en un altre. I a partir d'aquí el consens i les negociacions amb els ajuntaments afectats es produeixen a diari des de la Conselleria de Mobilitat, i a més li puc assegurar que les negociacions intenten afrontar la realitat aportant solucions i amb un únic punt objectiu, que és fer valer l'interès general de tots els ciutadans de Mallorca per

damunt de tot, i sobretot també apostar per una infraestructura moderna, eficient i competitiva.

I a vegades resulta feixuc assumir lliçons d'entendre i de respectar acords municipals, insulars, el que sigui, quan vostès, quan han tengut l'oportunitat, a vegades no ho han fet, i això costa molt d'assumir. I permeti'm que és difícil assumir aquestes lliçons perquè fer arribar el tren a Alcúdia o fer arribar el tren a Artà és una proposta que aquest govern té i que s'està desenvolupant. Costa, evidentment que costa, però s'està desenvolupant, però és que és perquè el missatge de fer arribar a Alcúdia o de fer arribar el tren a Artà, sigui per allà on sigui, tècnicament o més eficient o que doni més..., que respongui a la demanda, és el que aquest govern vol, fer arribar el tren allà on pertoca i allà on té el compromís de fer arribar aquesta infraestructura tan important, i per tant costa molt assumir les lliçons de persones que han estat gestionant en diferents moments i que no han fet ni tan sols estudis de necessitats, ni han entès la problemàtica mediambiental, ni han presentat alternatives, ni han preparat res perquè el dia de demà es pugui desenvolupar aquesta xarxa.

I acabant ja, perquè no em vull estendre massa més, vostè sap i coneix a la perfecció la realitat i la viabilitat de cada una de les alternatives proposades en el cas del traçat fins a Alcúdia. Jo ja li ho he dit, la voluntat és fer arribar el tren a Alcúdia i a Artà i en això treballa aquest govern, i això és..., és a dir, no hem d'entendre que cadascú dins el seu ajuntament o dins el seu municipi hagi de fer el que vulgui, hem d'intentar des de la màxima institució d'aquestes illes que és el Govern de les Illes Balears conjugar aquestes demandes, aquestes necessitats municipals i de població amb l'interès general, i aquí jo crec que és en el que fa feina el Govern de les Illes Balears dia a dia.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Dalmau. Per contradiccions té la paraula la Sra. Morell.

LA SRA. MORELL I CUART:

Gràcies, Sr. President. Senyores i senyors diputats, la veritat és que jo no pretenc que la conselleria ho faci tot, però tenir tots aquests ajuntaments en contra, no ho puc entendre de cap de les maneres. Puc entendre que la conselleria tengui dificultats per arribar a un consens amb un ajuntament, o amb qualcun, però amb tots els que hem anomenat té dificultats per arribar a un consens? S'ha assegut amb ells, els ha escoltat i ha vist les justificacions tècniques que tenen?

Jo no tenc cap intenció d'evidenciar que el Govern té fissures o crisi o que no s'entenen entre ells, no en tenc cap intenció. Tant de bo no les tenguessin i tot anàs beníssim. Però és que són vostès els que ho diuen, és el seu conseller de Medi Ambient el que diu que hi ha un altre traçat viable per S'Albufera, no ho dic jo. Que es posin d'acord el conseller de Medi Ambient i el conseller de Mobilitat i coincideixin, escoltin l'Ajuntament d'Alcúdia, que per unanimitat de tots els partits, del seu també, considera que hi pot haver una altra opció viable mediambientalment, i posin-se d'acord i facin-la.

El mateix conseller de Medi Ambient diu que no pot entendre de cap manera, que no concep que es puguin prendre aquestes decisions sense comptar amb la voluntat dels ajuntaments. No s'està dient en aquest cas que es faci tot els que els ajuntaments diuen, evidentment que no, no es pot fer el cent per cent del que els ajuntaments diuen, però del zero al cent supòs que podem trobar un terme mig. És que amb cap municipi no ens podem posar d'acord?, no n'hi ha ni un que tengui un mínim de raó en el que diu? O és que la conselleria té tanta caparrudesa a dir "es fa el projecte que jo dic o no es fa"?, que això també ho ha dit; "o es fa el projecte que jo dic o no es fa", això és una manera d'amenaçar i no és una manera d'escoltar la necessitat de la gent que viu en aquest poble, de tots els que realment hauran d'emprar el tren a Alcúdia. Vostès volen fer arribar un tren que no s'emprí?, quin sentit tendria potenciar el transport públic d'un tren que no s'empràs? Evidentment s'ha de potenciar un tren que sigui més fàcil d'accedir per a la gent, que sigui viable, que sigui ràpid, que sigui modern, però si feim arribar el tren a un lloc on la gent no l'emprarà, no haurà servit absolutament de res, a part de tirar els doblers.

La veritat és que, solucions, n'hi ha; alternatives a tots aquests casos que he expressat, n'hi ha. Estic segura que n'hi ha, jo les conec i sé que vostès també les coneixen. Altres solucions, n'hi ha. Una altra cosa és que vostès vulguin anar per la via ràpida, per la via fàcil. "Aquest és el traçat més fàcil, més ràpid, i del qual me'n podré sortir sense cap problema; vaig a allò fàcil, no em vull ficar en problemes". Però és que no es tracta de ficar-se en problemes, es tracta de lluitar pel millor projecte per als ciutadans, sigui més fàcil o no per al conseller, a mi el conseller no m'ha de donar cap pena de si és més fàcil o més difícil, ell té l'obligació de fer el projecte millor per als ciutadans, sigui més fàcil o més difícil. La complexitat tècnica, ja la duran sobre l'esquena -supòs- els tècnics, però això no és una excusa per fer la via més ràpida o per sortir-ne el més aviat possible.

La veritat és que jo lament moltíssim que literalment la lletra digui "respectar els acords municipals"; és que ens podem ficar en tota la "parafernàlia" que vulguin, respectar els acords municipals; crec que un mínim sí que es mereixen els ajuntaments. I ja m'agradaria que em diguessin com els explicaran vostès mateixos als seus mateixos companys dels seus mateixos partits en aquests ajuntaments que és el Partit Popular que està defensant les seves idees i no vostès mateixos.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Molts gràcies, Sra. Morell.

Passarem, doncs, a votar la Proposició no de llei núm. 6683/09.

Vots a favor?

Vots en contra?

Abstencions?

EL SR. LLETRAT:

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

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé. Abans d'aixecar la sessió, els record que la setmana que ve no hi haurà, per motius diversos, comissió.

Bones tardes.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS

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

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma