



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

---

DL. PM. 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VII legislatura

Any 2010

Núm. 42

---

**Presidència**  
**de l'Honorable Sra. Aina Crespí i Prunés**

Sessió celebrada dia 2 de juny del 2010

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## **SUMARI**

**COMPAREIXENÇA RGE núm. 2263/10**, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Conseller de Medi Ambient i Mobilitat, per tal d'informar sobre l'accident del tren que cobreix la línia Manacor-Palma que tengué lloc dia 19 de maig del 2010.

618

---

LA SRA. PRESIDENTA:

Bones tardes senyores i senyors diputats. Començarem la sessió d'avui i en primer lloc demanaria si es produeixen substitucions?

EL SR. DALMAU I FORTUNY:

Bones tardes, Sra. Presidenta. Francesc Dalmau substitueix Antoni Garcias.

LA SRA. PRESIDENTA:

Caldria fer una alteració de l'ordre del dia de la sessió d'avui, per tal de fer un aclariment sobre el que va acordar aquesta comissió a la sessió de dia 18 de novembre de 2009. Tots els portaveus estan assabentats d'aquesta qüestió. Puc considerar aprovat que el terme "informe" ha de ser considerat com aportacions, suggeriments o al·legacions sense cap despesa econòmica?

Per assentiment es fa aquest aclariment a l'acord.

**Compareixença RGE núm. 2263/10, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Conseller de Medi Ambient i Mobilitat, per tal d'informar sobre l'accident del tren que cobreix la línia Manacor-Palma que tengué lloc dia 19 de maig del 2010.**

Passem a continuació a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la compareixença RGE núm. 2263/10, del conseller de Medi Ambient i Mobilitat, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, per tal d'informar sobre l'accident de tren que cobreix la línia Manacor-Palma i que va tenir lloc dia 19 de maig del 2010.

Assisteix l'Hble. Sr. Gabriel Vicens i Mir, conseller de Medi Ambient i Mobilitat, acompanyat per la Sra. Joana Campomar i Orell, secretària general, el Sr. Antoni Verger i Martínez, director general de Mobilitat, el Sr. Jaume Jaume i Oliver, gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, el Sr. Bartomeu Gual i Riutort, adjunt a la Gerència dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, el Sr. Antoni Contestí i Vives, cap de Premsa, i la Sra. Catalina Nicolau i Nicolau, cap de Gabinet.

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

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT I MOBILITAT (Gabriel Vicens i Mir):

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Molt bona tarda a tots vostès. Atès el greu accident ferroviari que va esdevenir dia 19 de maig a la línia de Palma-Manacor, a l'alçada de Sineu i que va ocasionar diversos ferits, alguns d'ells greus, vaig demanar personalment una compareixença en comissió parlamentària per tal d'informar amb detall, tot el possible, sobre els esdeveniments que es varen produir i en la mesura del que sigui possible, les primeres valoracions de les possibles causes de l'accident.

Si em permeten, passaré primerament a relacionar els fets esdevinguts d'acord amb els informes preliminars elaborats a la Gerència de Serveis Ferroviaris de Mallorca, pels serveis tècnics i d'explotació, també l'informe d'inspecció, informacions hospitalàries, etc.

Dia 19 de maig el tren 4900, compost per quatre cotxes o unitats i en el seu trajecte Manacor-Palma, uns 200 metres abans d'arribar a Sineu, sobre les 6,40 hores del matí va xocar, a un revolt d'una zona en trinxera prop de Sineu, contra les restes d'un mur lateral que havia tombat sobre la via, concretament en el punt quilomètric 42,800. El xoc va provocar el seu descarrilament, en el tren hi viatjaven una cinquantena de persones, més el maquinista i l'interventor del tren, ambdós treballadors de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Immediatament es desplaçaren a l'indret de l'accident personal sanitari, bombers i efectius de la Guàrdia Civil, així com persones de Serveis Ferroviaris de Mallorca. En un termini d'uns 40 minuts evacuaren totes les persones ferides en el sinistre i per fer un repàs ràpid dels viatgers del tren, 17 persones varen ser ateses en el lloc de l'incident pels serveis d'emergències, la gran majoria no patia danys personals, però igualment es varen facilitar les seves dades; 12 persones varen ser ateses a l'Hospital de Manacor, de les quals 10 foren donades d'alta el mateix dia i 2 varen quedar ingressades; 17 persones varen ser ateses a l'Hospital d'Inca, de les quals 13 varen ser donades d'alta el mateix dia i 4 varen quedar ingressades; i els 2 treballadors de Serveis Ferroviaris de Mallorca varen ser ingressats, un a la Mútua Balear, l'interventor concretament, i l'altra, el maquinista a la UCI de Son Dureta.

Per resumir, de les 31 persones que varen ser ateses i que podríem considerar que varen ser, per tant, ferides, a centres hospitalàries, 6 persones varen ser ingressades a centres hospitalaris i 5 varen tenir intervencions quirúrgiques, operacions bàsicament d'estabilització de vèrtebres. Totes han estat donades d'alta a dia d'avui. El maquinista però, va resultar ferit molt greu i actualment encara està en estat greu a l'Hospital de Son Dureta, tot i que afortunadament ha tengut una certa evolució positiva els darrers dies. Tant el dia de l'accident i durant tot aquest temps, s'ha visitat periòdicament els ferits, també les seves famílies i s'ha seguit la seva evolució directament des de Serveis Ferroviaris de Mallorca o des dels serveis de la conselleria. Com és lògic, s'ha facilitat també tota la informació i la tramitació dels termes relatius a qüestions de l'assegurança.

Al lloc de l'accident s'hi personaren també responsables del Jutjat d'Instrucció número 7 d'Inca i la Guàrdia Civil per fer les primeres investigacions. I des d'aleshores aquest jutjat està al càrrec del cas i està seguint tot aquest cas. El director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca ha obert un expedient informatiu, amb data de 19 de maig de 2010, per tal de determinar les causes de l'accident i les actuacions a realitzar en posterioritat. L'informe preliminar d'incidència elaborat per tècnics de Serveis Ferroviaris de Mallorca determina que la causa del descarrilament és la presència d'un mur del marge esquerre de la trinxera, concretament la trinxera número 11, que es troba caigut damunt la via, la qual cosa va ocasionar la remuntada del comboi i el seu descarrilament.

El mur va quedar totalment abatut sobre la via, per la qual cosa l'impacte es produí sobre el bugí davanter de la unitat. Les rodes dels diferents eixos del tren deixaren marcat el seu pas per sobre del formigó amb el darrer cotxe de la composició situat sobre el mur abatut. La caiguda del mur, que tenia una dimensió de 12 metres de llarg, aproximadament 3,8 metres d'alçada i un cantell de 40 centímetres, degué succeir en l'interval comprès entre l'últim tren de la nit del 18 de maig, aproximadament a les 23 hores i el primer de 19 de maig, previst a les 6,40 en el seu pas per Sineu.

Cal pensar que la ruptura del mur fou sobtada, ja que anteriorment ningú, ni treballadors de Serveis Ferroviaris de Mallorca, ni dels serveis de manteniment de les vies, no havia detectat cap tipus d'anomalia estructural que es pogués deduir de la seva aparença. No es va apreciar cap esllavissament de terres també notori, ni en el dors del murs s'apreciava l'existència d'un (...) format per matxaca, per uns percentatges considerables de fins i protegida per geotextil. Dia 20 de maig té lloc el bolcat de dades de les targetes d'enregistrador d'esdeveniments, això que s'anomenen caixes negres, amb la presència del titular del jutjat, que posteriorment s'han precintat, així com l'ordinador emprat per llegir les dades. Per tant, no els podré informar sobre aquestes dades fins que no se'ns facilitin.

Els dies 19 i 20 es retiraren les unitats mòbils accidentades i dia 20 de maig es va retirar el mur que havia caigut. Mentrestant, la Gerència de Serveis Ferroviaris de Mallorca demana per escrit documentació a totes i cada una de les obres i assistències tècniques que varen participar directament o indirectament en les obres de reobertura de la línia de l'Enllaç-Manacor, obres executades durant els anys 2002 i 2003, així com també les obres executades per emergència l'any 2004 a la trinxera allà on va tenir lloc l'accident.

Dia 21 de maig de 2010 s'inicia l'expedient per a la contractació d'un estudi per a la investigació de les causes del col·lapse del mur de la trinxera número 11 amb la Fundació Universitat Empresa i encomanat al Dr. Antoni Cladera, professor titular d'enginyeria de la construcció de la Universitat de les Illes Balears.

Dia 28 de maig es varen sol·licitar també informes als directors d'obra de les obres que s'executaren en aquest indret, tant les obres de reobertura de la línia, és a dir, la construcció de la línia, com les obres d'emergència posteriors. També el 28 de maig s'encomana un estudi a l'empresa IGETEC, un contracte menor concretament, per determinar les característiques del formigó i l'acer del mur, a petició de l'enginyer de la Universitat, esmentat anteriorment. Posteriorment també dia 31 de maig se demana un estudi topogràfic. Prèviament, dia 24 de maig es realitzen assajos de laboratori sobre els materials de construcció.

El consell d'administració de Serveis Ferroviaris de Mallorca, dia 31 de maig, ha acordat la licitació del contracte de serveis de consultoria per a la realització d'un estudi per a la verificació de la seguretat de la infraestructura en la línia de Serveis Ferroviaris de Mallorca entre l'Enllaç i Manacor, per un import de 191.000 euros i un termini d'execució màxim de dos mesos. L'objecte d'aquest contracte serà fer una avaluació dels riscos d'infraestructura, la comprovació dels elements estructurals que poden presentar riscos per a l'explotació segura

de la circulació dels trens i la redacció dels projectes constructius necessaris per solucionar els possibles problemes que es puguin detectar.

S'inventariaran i analitzaran per tant, tots aquells elements presents a la infraestructura, ja siguin murs, murets, desmunts, passos superiors i inferiors, etc., determinant el risc que el col·lapse d'un element pugui ocasionar un accident. D'aquells elements que suposin un risc es farà un exhaustiu estudi i dels que s'aconselli una actuació es farà un projecte constructiu per a la seva reparació posterior. Es farà també un informe final que estableixi clarament l'estat de les infraestructures i les condicions perquè es pugui restablir el servei amb tota normalitat i garanties de seguretat.

Pel que fa a les primeres anàlisis i dades de les causes de l'accident, he de dir en primer lloc que les causes de l'accident i els factors que hi varen poder influir no es coneixeran amb seguretat ni completament fins que tots els estudis encomanats no siguin efectius i definitius, fins que s'hagi revisat completament tota la documentació existent que va arribant a Serveis Ferroviaris de Mallorca i que s'han sol·licitat, com he dit abans, i sobretot, fins que l'assistència o consultoria que també s'ha de licitar, com he dit abans, no hagi analitzat almenys sobretot la zona de la trinxera número 11.

Per tant, amb la precaució -i ho vull dir ben a poc a poc-, amb la precaució que ha de tenir tota primera informació i a l'espera de noves dades i informes definitius, podem indicar, d'acord amb els esborranys d'informes elaborats fins ara pel doctor enginyer de camins i professor titular d'enginyeria de la construcció de la UIB i també pels informes elaborats pels propis tècnics de Serveis Ferroviaris de Mallorca, les següents consideracions.

Primera, pareix que no hi ha indicis que evidencin un esllavissament de terres que hagi pogut afectar el terreny natural, ni que hagi mobilitzat una cunya prou important del vessant del terreny. Per tant, en principi sembla que es descarta el fet d'un esllavissament prou considerable. Aquests esborranys que he dit abans dels informes i els informes dels nostres tècnics, apunten com a factor a tenir en compte problemes d'execució del mur. Un despeniment de terra abans d'encofrar el mur possiblement va permetre l'acumulació de terra sobre la sabata del mur i la creació d'una discontinuïtat en el formigó. La presència d'aigua habitual en el mur i en tot cas afavorida per un drenatge deficient tant de les obres de construcció com també de les obres d'emergència posteriors, han afavorit la corrosió molt accelerada de l'armadura del mur, que no ha pogut resistir l'empenta de les terres posteriors al mur.

També s'apunta que l'armadura del mur caigut just seria correcta en el cas que el mur estigués perfectament drenat, cosa que com he dit abans no és així. Però en principi també cal dir que aquesta armadura és insuficient per la funció que fa actualment aquest mur. Es destaca també la impossibilitat de comprovar si els altres murs adjacents -i aquesta és una cosa molt important per restablir el servei de la línia-, com dic, es destaca també la impossibilitat de comprovar si els altres murs adjacents tenen també danyada la connexió entre la sabata del mur i el mateix alçat del mur i, per tant, impossibilitat d'haver detectat alguna anomalia a les revisions periòdiques que es fan de les vies i els seus voltants. Atesa aquesta dificultat de poder detectar anomalies semblants, perquè els murs quan col·lapsen ho fan de cop, en els altres murs continus de la trinxera es recomana que de manera preventiva es consideri com inexistent l'armadura de connexió i, per tant, es consideri el perill que als altres murs continus adjacents d'aquesta mateixa zona pugui passar el mateix.

També es recomana recomprovar molt especialment els murs que en les obres d'emergència del 2004 varen tenir un creixement, ja que el sistema seguit va ser construir un mur de gravetat sobre el mur existent, d'1,5 metres d'alçada, sense reforçar el mur original. El mur que va caure no era un mur recrescut. Cal destacar també per l'evidència, que les obres d'emergència que es varen fer el 2004 no varen arreglar aquests murs i alguns fins i tot es varen créixer. Les obres d'emergència varen tenir una quantia de 13,3 milions d'euros. Les obres de construcció de la via varen tenir una quantia d'uns 42 milions d'euros. I finalment, no hi ha constància que s'hagués detectat cap situació anòmala que hagués fet necessària una actuació de manteniment correctiu a la zona.

Aquestes són les dades en principi existents d'aquests informes preliminars, d'aquests esborranys o d'aquests informes del servei tècnic de Serveis Ferroviaris de Mallorca, i, com dic, evidentment tot això ha d'estar pendent per poder ser completat per tots els informes definitius, tots aquests informes que he comentat que s'havien encomanat, i molt especialment de tot aquesta revisió que se farà de la via, especialment de la trinxera número 11, que en principi es licitarà molt aviat.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Procedeix ara a la suspensió de la sessió per un temps màxim de 45 minuts per tal que els grups parlamentaris puguin preparar la formulació de preguntes, o observacions. Per això es demana als portaveus si volen una suspensió de la sessió o podem continuar? Podem continuar.

Per tal de formular preguntes o observacions tot seguit procedeix a la intervenció dels grups parlamentaris de menor a major. Per part del Grup Parlamentari Mixt? No vol intervenir.

Per part del Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds intervén el Sr. Llauger, per un temps de deu minuts.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Gràcies, Presidenta. En primer lloc voldria agrair que el conseller hagi volgut donar explicacions, hagi comparegut acompanyat del seu equip i dels directius de Serveis Ferroviaris de Mallorca per donar totes les informacions que coneix d'un afer certament tràgic i certament difícil.

El primer que volem dir és que ens alegrem de l'evolució favorable del ferit més greu que fins ara havia estat en una situació molt incerta i esperem que continuï l'evolució i que es pugui recuperar plenament.

Respecte de l'actuació de la conselleria, jo faré una intervenció breu. Simplement apreciam l'actitud que ha tengut de posar en primer lloc i per damunt de tot la seguretat aturant el servei; i de voler, en segon lloc sobretot, aclarir les causes obrint aquest expedient informatiu i encarregant totes aquestes consultories, tant als propis Serveis Ferroviaris de Mallorca, com a altres instàncies perquè es pugui aclarir el més acuradament possible què ha passat i quins són els motius d'aquest accident. També voldria dir que apreciam també l'actitud humana que ha tengut la conselleria de cara als malalts i afectats que hem conegut de manera indirecta.

Respecte de les causes i d'allò que hagi pogut provocar aquest accident, crec que és un moment de precaució perquè, com ha informat el conseller, les informacions que tenim estan en un estat molt inicial i molt preliminar i, per tant, fins que no hi hagi un estudi més definitiu no ens podem pronunciar. En qualsevol cas, l'encoratjam a establir de manera molt clara i no aturar fins que estigui establert quins han estat les causes. Jo crec que això que apunta que el principal motiu d'aquest accident puguin ser errades d'execució en el moment de la construcció d'aquest mur, parla molt de la transparència, de la franquesa i de la voluntat d'objectivitat amb què s'ha afrontat aquesta investigació, però al mateix temps també voldria dir que aquests resultats inicials i preliminars que parlen d'equivocacions o errades en aquesta fase d'execució, però també de possibles equivocacions en posteriors obres que s'hi varen fer, jo crec que ens ha de provocar una reflexió d'allunyar aquest accident de qualsevol controvèrsia de culpabilitat política.

En aquest cas crec que allò essencial que cal fer és fer totes les passes perquè no torni succeir i en aquest sentit la seva compareixença també indica que la conselleria va pel bon camí, perquè no només es limita a establir la causa del punt allà on hi va haver l'accident, sinó mirar altres punts propers i murs adjacents per veure si s'han de fer actuacions perquè no es repeteixin aquests accidents.

Res més per part nostra. Reiteram l'agraïment per haver volgut donar explicacions en seu parlamentària sobre aquest accident i l'encoratjam en aquest camí de cercar les causes amb tota la transparència i amb tota l'energia.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Llauger. Per part del Grup Parlamentari Socialista intervé el Sr. Boned, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. Breument, agraïm també en primer lloc les explicacions del Sr. Conseller i per suposat abans de tot lamentam l'accident i desitjam la ràpida recuperació i millora sobretot del maquinista que és el principal afectat per aquest accident.

Jo crec que hi ha un element fonamental que podem extreure de les explicacions que ens ha portat el Sr. Conseller, i és que es disposa en aquests moments d'uns primers informes. Jo crec que això s'ha de tenir sempre present i en compte. No només això, sinó que a més també, com ens ha explicat, en aquests moments aquest accident està sota investigació judicial, s'està seguint tota una sèrie d'investigacions que crec que també seran claus a l'hora de determinar qualsevol resolució definitiva.

Jo crec que és important conèixer els resultats d'aqueixa i qualsevol altra investigació que es pugui obrir sobre aquest accident, aquests fets; conèixer també detalladament els informes no tan sols dels quals es disposen en aquest moment sinó dels que encara estan pendents de ser coneguts i, per tant, de poder analitzar, i que en aquell moment ja arribarà, repetesc, el moment de treure conclusions clares sobre aquest fet.

Crec que a ningú no s'escapa el que s'ha apuntat. Causa, idò evidentment la caiguda del mur damunt la via provoca l'accident. Però, bé, llavors s'ha exposat una sèrie de consideracions que jo crec que són importants, són importants perquè a l'hora d'analitzar què provoca aqueixa caiguda del mur damunt la via, que és la causa de l'accident, s'han apuntat entre aqueixes consideracions qüestions clau com que no hi hagut, no es veu esllavissaments de terres que puguin provocar aqueixa caiguda, i s'apunta a hipòtesis de problemes constructius en el seu moment. Jo crec que entrats en aquest nivell de detall és importantíssim determinar totes i cada una de les actuacions constructives realitzades en aquell punt, les anteriors i les posteriors; s'ha d'estudiar i determinar molt clarament quina era la funció que estava prevista per a cada un d'aquests elements constructius a cada moment, i sobretot com es va gestionar, com es varen executar obres anteriors i posteriors, buscant quin objectiu, i per tant quina era la finalitat que tenia cada una d'aquestes obres i si l'execució s'adequava al compliment previst per a aqueixes mateixes obres. Tot això és molt important i crec que podrem determinar amb més certesa quina ha estat la causa real que genèricament, com deim, és la caiguda del mur, però crec que aquí allò important és determinar què ha provocat aqueixa caiguda del mur, sobretot tenint en compte també una de les coses que s'ha comentat per part del conseller, i és que pot ser determinant tenir exacta informació del que ha passat en aquest punt concret perquè hi ha més metres de mur que poden estar en la mateixa situació de perill en aquests moments, i crec que és important tenir-ho en compte.

Dit això, crec que és clau, repetesc, estudiar, determinar què perseguia cada un d'aquests elements constructius, i sobretot tenir certesa de tots i cada un dels informes que facin falta i siguin necessaris per intentar depurar responsabilitats i, sobretot, que el jutge, que serà qui al final determinarà el grau de responsabilitat de cadascú en aquest accident, també pugui acabar la seva feina i a partir d'allí potser, la nostra feina com a polítics, també podrem enfocar-la d'una manera o de l'altra.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Boned. Pel Grup Parlamentari Popular intervé la Sra. Cabrer per un temps de deu minuts.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, el conseller de Mobilitat ha comparegut en aquesta comissió per, després de tres anys de gestió, si és que se li pot donar aquest nom, quasi al final de la legislatura, davant el major accident ferroviari de la nostra història recent, intentar fer com Ponç Pilat i llevar-se la culpa de damunt. És de tothom menys d'ell i del seu nombrós equip d'SFM.

Vol obviar si un pont a Petra des de fa més d'un mes i mig estava a punt de caure i que va ser un maquinista que va avisar, i que la ràpida resposta de l'empresa va ser posar una limitació a 50 quilòmetres per hora perquè les vibracions del tren no afectassin el pont. Obvia també que ho va amagar als usuaris i va ser el Partit Popular que va denunciar públicament el perill que això suposava.

Tal vegada, Sr. Conseller, hagués estat una mesura prudent aturar la línia i fer una revisió? Jo li he de dir que per molt menys vostè va aturar el metro, per molt menys. Si vostè hagués fet cas dels avisos de la manca de seguretat que li feia el personal de Serveis Ferroviaris de Mallorca, que fins i tot li ha fet una vaga per motius de seguretat, i de les denúncies del Partit Popular per ventura avui no seríem aquí.

Perquè hem pogut veure després quin era el manteniment que es feia de la línia. Talussos sense reconstruir, hem pogut veure les fotos en el mateix lloc de l'accident; murs cedits altra vegada a Petra, sempre parlem de Petra; passos inferiors negats... Per això hem demanat tot un seguit de documentació sobre el manteniment, per comprovar quant, com i amb quina freqüència es revisava la línia. La neteja dels murs -vostè ha parlat dels drenatges-, els forats de bastida si estaven obturats o no estaven obturats; vostè també és responsable del manteniment dels drenatges dels murs de contenció. I nosaltres ho investigarem, no es preocupi. Potser vostè digui o va dir ahir en el Parlament que gastava més doblers que nosaltres en manteniment, però per ventura no es gasten bé i l'explotació de manteniment és deficient. Per això nosaltres, com a grup a l'oposició, ho comprovarem i hem demanat aquesta documentació.

Però a més vostè acumula un rècord d'accidents ferroviaris; acumula un altre descarrilament a l'estació de Manacor, i acumula un incendi d'un tren a l'estació Verge de Lluc. Tots recordam la famosa frase "*idos, que esto puede explotar*", i la gent corrent per les vies del tren.

Aquest és el modern servei de transport públic del BLOC? La legislatura del transport públic deu ser la legislatura sense cap dubte dels col·locats en el transport públic: gerent, cogerent, coordinadors, places a mida... Tal vegada ens pot explicar per què ha servit tota aquesta duplicació d'alts càrrecs en un moment precisament en què s'han reduït consellers, fins i tot consellers tan importants com el conseller de Treball. Per ventura seria el moment, assumint responsabilitat, de llevar tots aquests cogerents.

Però vostè, ja dic, ve aquí com Ponç Pilat, que es renta la mans. I vostès són responsables del que està passant, i són responsables també de la construcció que es va fer de Manacor, del tren de Manacor, millor dit, del nyap de construcció del tren de Manacor, que ja du acumulats dos accidents greus, aquest darrer gravíssim, vostè ho ha explicat, amb 30 ferits entre greus, molt greus i lleus; el molt greu gràcies a Déu en aquest moment ja només és greu. Vostès eren pacte de progrés 99-2003 i no només això, sinó que vostès governaven a Petra i l'actual cogerent era regidor a Petra i va imposar el famós modificat i traçat que ha originat una part molt important d'aquest desastre, un desviament a Petra amb un pas a nivell il·legal que encara continua essent il·legal. Per tant vostès, els agradi o no, són els responsables i és de covard voler-se amagar i donar culpes a qui no les té.

Però vostè avui aquí ha amagat moltíssima informació, moltíssima informació que vostè té a la conselleria i que amaga per raons inconfessables, però nosaltres avui en deixarem constància perquè almanco en quedi constància dins el *Diari de Sessions* d'aquest parlament.

El projecte original de tren de Manacor, signat, per cert, pel fals enginyer que vostès han tornat a col·locar com el màxim responsable tècnic del projecte de Serveis Ferroviaris de Mallorca, Sr. Sintès, que a més vostè té dins el consell d'administració de Serveis Ferroviaris de Mallorca, vostè l'ha col·locat, era un projecte, el projecte original, que deia que els talussos de la línia eren talussos estables i presentarien puntualment zones d'inestabilitat, però no contemplava cap solució. Aquest projecte va tenir dos modificats i onze projectes complementaris amb un sobrecost d'un 44,20%. Els modificats són els que contenen el famós desviament de Petra, il·legal, i els murs de contenció de Sineu que ara han caigut, modificat número 2, que per ventura ens podria explicar quins càlculs tenia el mur de contenció del projecte original, del projecte modificat número 2 que firmava aquest fals enginyer.

Quan va descarrilar el tren a Son Tei, dia 13 de març de 2004, que jo efectivament era consellera, es va posar de manifest que els talussos de la línia eren molt verticals dins un terreny molt inestable; no només a Son Tei, a altres punts, i en concret a la trinxera a la sortida de Sineu. Tots els informes tècnics, fins i tot els que va encarregar l'esquerra, deien que la línia era un despropòsit i que s'havien d'estendre els talussos, que és el que nosaltres varem fer amb les obres d'emergència durant quatre mesos; fins i tot l'informe que varen encarregar el

GOB i la Plataforma en defensa del tren, i els partits d'esquerres en general, que va ser l'informe que està penjat a la pàgina del GOB pel Sr. Antoni Cladera Bohigas, el qual avui vostè ha dit que encarregava i que havia encarregat pel tema del tren.

Jo, sense tenir res a veure i en contra d'aquest senyor, m'agradaria que vostè encarregàs informes més imparcials, perquè ja va passar amb el tema del metro, que el Col·legi d'Enginyers va demanar una auditoria imparcial que vostè ha negat reiteradament, i això ho recullen dues sentències d'allò laboral, i ara ens trobam que aquest senyor, Antoni Cladera Bohigas, que és un enginyer i és professor de la universitat, efectivament, però era el que va fer l'informe encarregat pel GOB en el seu moment quan vàrem tenir l'accident a Son Tei, i que va venir a la visita d'obra. El seu cogerent se'n recordrà, perquè ell també va assistir a la visita que jo vaig fer perquè jo no tenia res a amagar, i vaig fer una pública visita, i venien tècnics, i venien tècnics dels partits d'esquerra, i venien tècnics del GOB, i feien els seus informes, i es penjaven a internet, i aquest senyor, i aquest enginyer, que deia que efectivament..., deia, reconeixia i deia: "Una vegada analitzat tot el tram afectat, Enllaç-Son Tei, s'arriba a la conclusió que els paràmetres amb què s'ha construït la línia no són els habituals en enginyeria, i costa creure que el projecte estigui plantejat tal com posteriorment s'ha executat"; o sigui, ho reconeixia. Sí que deia que, "tot i que s'han d'arreglar problemes", ens deia que no hi havia cap risc per a la circulació del tren, i ens deia que no entenia la postura -ho llegiré textualment-, "no s'entén la postura de la direcció d'SFM, que abandona els seus suposats clients a la sort d'un autobús que dona un car, lent i deficient servei i no té cap pressa a restablir el servei".

A la visita es va comentar que fer circular un tren a 30 quilòmetres per hora era tercermundista. Fent una ullada als horaris del tren i de l'autobús que fa el trajecte Inca-Manacor es pot veure que mentre el tren feia el recorregut en 28 minuts ara l'autobús en triga 40, això sense comptar el temps de transbordament. Fent unes senzilles operacions matemàtiques i suposant que el tren circulàs inicialment a 90 quilòmetres per hora i ara ho fes a 30 quilòmetres per hora en algun tram, podria anar a velocitat reduïda al llarg de 12 quilòmetres i encara arribaria abans que l'autobús.

"Vist el plantejament inicial -això ens deia- i suposant que no estiguin tramant de tancar la línia, em costa de creure perquè és molt fort, passarà el següent -ens deia ell-: primer analitzaran punt per punt què cal fer en cada tram; si segueixen amb la línia plantejada en els informes començaran a projectar les solucions descrites i veuran les complicacions d'execució que tenen; si així i tot segueixen endavant, arribaran a tenir un pressupost amb un import molt elevat. L'altre dia semblava com que tot estava molt malament i era molt perillós, anaven a fer la línia nova. Veuran que no poden fer front a l'esmentat pressupost; aleshores començaran a retallar fins que, com se sol dir, els entrin els números, i acabaran actuant on considerin que és més greu. Amb tot això què haurà passat? Les setmanes hauran anat transcorrent sense fer res. Mentre, amb la idea de fer coses perquè sembli que s'està actuant, s'anirà treballant de forma irracional. Com més voltes hi dono més entenc el que està passant, sembla que hagi viatjat al passat, al país de la pandereta. El país de la pandereta no té cap futur; estam al segle XXI i cal fer les coses d'una altra manera". Antoni Cladera Bohigas, això és el que ens deia. Per això, sense dir res en

contra de la seva professionalitat, idò dubt de la seva independència; vostè ho entenc, encara que ja dic...

Idò bé, ara resulta, amb aquest accident, que efectivament el que passava no només eren els talussos que nosaltres vàrem estendre sinó que les estructures o no estaven ben calculades, vostè ens ho explicarà, o no estaven ben fetes, i els murs que es varen fer a la sortida de Sineu no tenien ni ferro, això ho ha vist qualsevol, el ferro devia anar massa car perquè aquests murs de contenció no tenien ferro.

Per això per ventura aquest accident hagi posat de manifest que aquesta obra té un recorregut que mereix ser investigat, Sr. Conseller, no només per aquest mur, com està fent el jutjat d'Inca, sinó que jo crec que molt més en profunditat, i m'explicaré. El modificat que contemplava el mur de la vergonya, imposició del PSM de Petra, va costar el lloc de feina al Sr. Moscardó, al cel sia, cap de supervisió de projectes de la Conselleria d'Obres Públiques, perquè es va negar a informar favorablement aquest projecte. El varen cessar i, aquest informe de supervisió, el va fer el seu substitut en data 14 de maig del 2003, dos dies després d'inaugurat el tren de Manacor, dos dies després es va supervisar el projecte, quan ja estava inaugurat el tren. Aquest informe duia, a més, l'encapçalament del Sr. Pere Sintes com a enginyer, que no ho era, firmava com a enginyer que no era, i diu l'informe de supervisió que el modificat inclou construcció de murs de sosteniment a la sortida de Sineu a causa de la inestabilitat dels talussos del terrenys, per tant murs per sostenir talussos inestables.

Les obres del modificat 2, aquest modificat famós, es varen adjudicar dia 10 de febrer del 2003, i el seu acte de replanteig es va fer el dia 17 de febrer del 2003. El mateix ALSAME, GRUSAMAR, aquesta mateixa empresa...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Cabrer..., Sra. Cabrer, disculpi, vagi acabant, per favor.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Sí, ja acab, Sra. Presidenta. ...va dir que les obres varen començar el febrer; avui hem pogut veure a un mitjà de comunicació com el mur ja estava fet des del mes de desembre.

Idò pel que es veu, si el mur s'estava fent des del mes de desembre i en canvi hem vist que el mes de febrer s'adjudicaven i estava supervisat el mes de maig, l'informe de supervisió quan les obres ja estaven inaugurades, ens trobam després que dia 4 de juny del 2003, quan el Govern ja estava en funcions, el consell d'administració de Serveis Ferroviaris de Mallorca va procedir a la liquidació de les obres per import de 2.510.490 euros, és a dir, nosaltres ens vàrem trobar les obres completament liquidades per un consell d'administració de Serveis Ferroviaris de Mallorca quan el Partit Popular ja havia guanyat per majoria absoluta.

A més, durant els anys 2003 i 2004, abans de l'accident de Son Tei -i vaig ràpida, Sra. Presidenta, ja estic acabant-, he de dir també que es varen fer per l'empresa ALSAME, l'empresa constructora, i el Sr. Pere Sintes unes actes de seguiment de l'obra, i el murs estaven..., perquè vostè ha intentat enganyar els mitjans de comunicació amb unes fotos, dient que nosaltres havíem omplert els murs per darrere, amb les obres nostres vàrem posar material filtrant; efectivament, perquè es drenassin, perquè no estava ni contemplat; en el projecte supòs que sí, per a les obres no es va posar ni material filtrant, però vostè va intentar mostrar unes fotos com si darrere el mur no hi hagués res. Idò abans de les obres d'emergència, Sr. Conseller, així és com estava, així és com estava el mur abans de les obres d'emergència, així és com estava, així de ple és com estava aquest mur. Això és el que sostenia abans d'estendre els talussos, i això a les actes que es varen aixecar el 2003-2004 abans de Son Tei, que estan signades per l'empresa constructora, pel Sr. Pere Sintes i pel Sr. Rafael del Moral, de l'empresa GRUSAMAR, que també vostè coneix perfectament, deien que això era correcte i que això es podia sostenir perfectament.

Per tant, Sr. Conseller, jo crec -ja li ho he dit, i acab, Sra. Presidenta- que aquesta obra i aquest expedient administratiu i aquests murs tenen un recorregut, amb el que ha passat, d'investigació molt important, i jo li dic que si nosaltres no haguéssim fet les obres d'emergència no només hagués caigut el mur, hagués caigut el mur i tota la muntanya, Sr. Conseller. En definitiva, i per acabar, avui ens toca demanar-li responsabilitats polítiques de la seva mala gestió, i el primer una pública disculpa sobretot al personal, al personal de l'empresa que l'havia advertit des de feia temps que aquestes coses podien passar. I després, Sr. Conseller, li ho he de demanar: pensa vostè acomiadar el Sr. Pere Sintes? Pensa vostè obrir un expedient disciplinari? Pensa vostè fer una auditoria jurídica i tècnica del tren de Manacor? Pensa vostè cessar el director general, el gerent o el cogerent? Pensa vostè presentar la seva dimissió?

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Cabrer. Té la paraula l'Hble. Conseller per contestar les preguntes i observacions formulades.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT I MOBILITAT (Gabriel Vicens i Mir):

Gràcies, Sra. Presidenta. Bé, la veritat és que no sé per on començar. Començarem contestant els altres grups, que em sembla bastant més coherent almanco amb el que hem de contestar.

Sr. Llauger..., bé, a tots ells els vull agrair, i al Partit Popular, evidentment, agrair el seu interès per aquest tema. Sr. Llauger, no es preocupi que pot estar segur que som el primer interessat a saber quines són les causes d'aquest accident. Mirin, aquest accident, jo els ho diré una manera molt clara: en aquest accident un mur ha caigut, i el que és clar és que un mur de formigó no té per què caure així com així, és a dir, no és gens normal que un mur de formigó caigui, per tant, aquí hi ha d'haver unes causes, efectivament.

Estic molt satisfet i tranquil que, atesa la gravetat de l'accident, hi hagi un jutjat de guàrdia, perdó d'instrucció, que segueixi tot aquest cas perquè al cap i a la fi serà una garantia que s'arribarà a veure efectivament què va passar d'una vegada per totes, a part de les pròpies investigacions que puguem dur com a institució i en tot cas apuntar les responsabilitats que hi pugui haver. Per tant, en aquest cas crec que això em sembla que estarà garantit.

Per altra banda, també li vull assegurar que, així com he demanat aquesta compareixença, farem les compareixences que facin falta i tot d'una que tinguem bàsicament la informació, perquè lluny d'amagar informació..., precisament avui hem vengut aquí amb coses fins i tot amb la precaució i aposta així ho he volgut dir amb esborranys que encara no són definitius, fins i tot encara no estan del tot completats, i per tant, amb la precaució dels seus autors en aquest sentit.

Per tant, tot d'una que hi ha alguna cosa, m'he permès avançar-ho, però sempre amb aquesta precaució, per tant, tot el que he dit sí m'agradaria que quedàs ben clar que està supeditat al fet que aquests informes siguin definitius posteriorment.

Pel que fa al Sr. Boned, en primer lloc, efectivament com he dit ara mateix són els primers informes, els primeríssims informes. Crec que la complexitat d'una obra on es va fer una construcció i posteriorment també es varen fer actuacions bastant importants implicarà tenir tota la documentació de totes les actuacions, tots els informes de les diferents empreses, de les direccions d'obra, etc. Per tant, fins que no es tinguem tota aquesta documentació no es podrà realment extreure una conclusió.

El que sí he apuntat, però, són tota una sèrie de causes. Sembla que s'apunta per primera vegada ja a uns problemes d'execució, per una banda, uns problemes d'armadura del mateix mur i després les possibles influències que hagin pogut tenir posteriorment les actuacions que s'hagin fet, o no, això evidentment s'haurà d'esbrinar totalment.

Per altra part, és molt important efectivament -com deia vostè- conèixer tot el relat de les obres, és a dir, com que són obres successives saber com es varen començar, com es varen projectar, com es varen executar i posteriorment també com es varen poder modificar els terrenys si és que es va fer, sembla que sí, amb tota una sèrie d'obres d'emergències posteriors que evidentment devien tenir la intenció, Sra. Cabrer, d'arreglar les coses, això no ho pos en dubte.

Per tant, aquí crec que la qüestió més important és que se'n sapués, i crec que és allò important d'avui, perquè avui es tracta de parlar de l'accident i per tant, avui el que hem de treure de conclusió és que, això mateix que se'n indica per un mur, hi ha una sospita que els murs que estan adjacents puguin tenir el mateix. Per tant, en principi és adequat que no es circuli per aquest tram i fins que no es produeixin exactament com... quines són les causes i com estan afectats aquests murs, no ja aquests murs sinó que ja que hi som es revisarà tota la línia des de l'Enllaç fins a Manacor, però bàsicament en aquesta trinxera número 11, saber exactament actuacions s'hauran de fer. Entre altres coses perquè, com he apuntat abans, sembla impossible des de l'exterior poder saber si aquests murs tenen aquest mateix tipus d'anomalia, perquè en tot cas si es va produir una aportació de terres quan es feia l'encofrat i ja que allà es produïen molts de vessaments de terres podria ser que això també s'hagués produït als murs adjacents.

Pel que fa, Sra. Cabrer, miri..., no sé, vostè avui el que fa aquí són dues coses, comparesc aquí voluntàriament i ho faré sempre que pugui, en aquest i en qualsevol accident i en qualsevol anomalia i que quedi clar que duc des de principi de legislatura venint aquí. Per tant, cap problema ni un, ho continuarem fent, de fet ja tenim una certa experiència en això. Miri, del que es tracta és que hi ha hagut un accident i un accident és un accident sobretot perquè aquí hi ha hagut unes persones ferides i per tant, és obligat que sapiguem per què s'ha ocasionat i sobretot és obligat, sobretot, el primer és prevenir que es pugui tornar fer.

Em parla d'una quantitat de coses, primer li vull desmentir absolutament tot això que em diu que si amagam coses, que si es fan unes coses d'una manera, no ho sé... té com una cosa malèvola aquí, que la institució intenta... Miri, les dades són les dades que hi ha i els informes que hi ha fins ara són aquests. Vostè té un petit problema i és que sempre dubte de la gent que fa els informes. Sí, vostè ho acaba de dir. És a dir, resulta que aquest doctor, enginyer de la Universitat que fa..., també dubta vostè d'això? Record que en el tema del metro també dubtava de moltes coses, en tot cas el que li puc dir és: continuï vostè amb aquell detectiu privat que tenia i venguin i jo què sé. Em sembla beníssim que vostè faci una investigació, el que de fet tot el que pugui aportar a això, li ho agrairé. Per tant, si vol... o dels notaris, etc., beníssim, perfecte, cap problema per aquí.

El que passa és que una cosa és aportar coses i l'altra és dir tota una sèrie de coses que no són certes i això sí que li ho vull dir amb tots els respectes del món i em sap greu haver-li de dir així, però vostè dona tota una sèrie de coses, perquè han sortit a algun mitjà de comunicació, com a certes i per tant, li he de dir que això no és així.

Per començar me mescla dues coses que no tenen res a veure una amb altra o en principi, fins que no es demostra el mateix no tenen res a veure una cosa amb l'altra. El tema del pont de Petra, al pont de Petra es va detectar per un maquinista una anomalia que va ser... per Pasqua em sembla que era, dins el mes d'abril i en el mes d'abril es va comunicar i com és el protocol normal i corrent de Serveis Ferroviaris quan un maquinista detecta alguna cosa o quan els serveis de revisió detecten qualsevol cosa es posa en coneixement de la gerència i la gerència fa un estudi pertinent d'això.



Un mes abans d'aquest accident vostè diu que es va dir a la gent que es reduís la velocitat, és clar que es va dir que es reduís la velocitat per prevenir, efectivament, que passàs alguna cosa, però no just això. No just això, sinó que fa un mes que s'actua allà, hi ha una empresa que crec recordar que és Tec 4, que no sé si també hi té cap desconfiança, ho desconec, però miri, si és així em sap greu. Aquesta empresa fa més d'un mes, abans de l'accident, que mirava aquest tema de la possible anomalia del pont de Petra, però supòs que vostè, ja que té aquest coneixement de la traça, sap que el pont de Petra està, no sé, ara no ho sé exactament, però deu estar a més de 10 quilòmetres de la trinxera de la qual parlam, Sra. Cabrer. Per tant, no té res a veure una cosa amb l'altra.

També li podria dir alguna anomalia que per ventura es revisa ara mateix també pel trajecte i això és el que ha passat sempre. Per tant, quan hi ha una anomalia, el que es fa és mirar. El que passa, el que ha de quedar ben clar, no m'intenti confondre, és que Serveis Ferroviaris de Mallorca no té cap tipus de notificació ni cap tipus de constància -i així em consta que es declara pels mateixos treballadors de Serveis Ferroviaris- que hi hagués cap tipus d'anomalia o res que fes indicar que en aquesta trinxera pogués existir cap tipus de perill, tant ens els talussos com en la mateixa plataforma ferroviària.

Per tant, això que quedi ben clar, no m'ho mescli vostè -no m'ho mescli vostè-, perquè no té res a veure una cosa amb l'altra. Tant de bo aquesta anomalia hagués estat..., a vegades els murs donen símptomes que es poden col·lapsar i en aquest cas hagués anat molt bé perquè efectivament s'hagués pogut prevenir amb les revisions que es fan.

Ja que em parla dels temes de les contractes, no he dit que la contracta fossin més doblers... Ho dic perquè, és que em sap greu haver-la de corregir, però vostè dóna coses, ho diu i ho dóna per fet, doncs no és així. No he dit en cap moment que es gastin més doblers amb les contractes que hi ha, sinó que senzillament he dit que les contractes que hi ha són exactament les mateixes que tenia vostè i que fins i tot trob que són millors perquè almanco la comunicació que es fa ara mateix a la SFM, almanco quant a material, em consta que és millor que la que es feia abans. Això, que li quedi clar el que he dit.

L'objecte del contracte és exactament el mateix. De fet, li podria mostrar aquí que exactament el mateix, l'única diferència és que el feia Vías y Construcciones quan vostè estava al càrrec de la conselleria i ara és Vías y construcciones però en una UTE, és a dir amb una altra empresa, però és exactament el mateix contracte i es fa la mateixa feina.

Per altra banda, no sé, és que m'ha dit tantes coses, deixi'm... bé, això de tractar les barroeries del tren i aquestes coses, perdoni, a això no li contest, quan sigui més seriosa, amb coses concretes em tendrà a la seva disposició per contestar-li.

Pel que fa al tema del Sr. Sintes que vostè treu enmig, una altra cosa que no ha de donar per fet perquè no és així. És a dir, el Sr. Sintes no forma part del Consell d'Administració d'SFM. Una altra cosa és que com a tècnic... i altres tècnics a vegades els serveis jurídics d'SFM, a vegades determinats tècnics, a vegades el Sr. Sintes, a vegades no, a vegades altres tècnics, per exemple a vegades ha vingut el cap d'Explotació, a vegades el cap d'Infraestructures, etc., vénen al Consell d'Administració quan han d'informar d'alguna cosa.

Per altra part, el Sr. Sintes, miri no sé si té... a veure, el Sr. Sintes és cap d'Infraestructures i Operacions i és un cap administratiu, es dedica fer, almanco ara, les qüestions de tramitació de tots els projectes, però el Sr. Sintes, no he dit mai ni diré mai que sigui un enginyer. El Sr. Sintes és un tècnic superior ferroviari. Això, que li quedi ben clar. Això és el que és el Sr. Sintes ara mateix, un tècnic superior ferroviari, homologat crec que per FEVE concretament, però si vol li demanam el seu currículum.

Per altra banda, el Sr. Sintes, ara mateix no fa cap tipus de projectes, no firma projectes, sinó que firma com a cap de projectes, en la seva tramitació. És a dir, per parlar-ho tot d'una manera més senzilla, que sigui entenedora, es dedica a la tramitació dels projectes perquè com sap una de les coses que ha fet precisament aquesta conselleria ha estat reforçar Serveis Ferroviaris que tenia una manca de tècnics impressionant, hi ha posat un equip tècnic molt important que incorpora concretament tres enginyers de camins, un enginyer industrial i un perit industrial. Per tant, aquí sí li reconec que hem fet un esforç perquè la veritat és que una empresa com aquesta no podia estar amb aquestes cadències que tenia.

Després em parla dels talussos, miri, probablement és que coneix més els talussos perquè al cap i a la fi a la seva època, igual que a mi m'ha tocat el metro, jo, del metro, li podria contestar moltes coses, per què? Perquè l'he hagut d'arreglar. Vostè va haver d'arreglar aquest trajecte, no és així? Es veu que es degué arreglar del tot perquè hi ha hagut un accident. Ara bé, el que queda clar és que en aquest trajecte hi ha hagut un accident i per tant aquí s'ha de mirar exactament què ha passat, a veure si es deu -com he dit abans- a problemes just d'execució, si hi ha hagut influència d'altres coses o no, però vostè em fa un historial de la construcció i no sé de què em parla...

Miri, vénc aquí a parlar d'aquest accident i d'aquest mur. No vénc a parlar aquí de com es va construir tota aquesta línia, de totes maneres li ho podré contestar una vegada que hagi repassat tota aquella línia, però li ha de quedar ben clar que no he construït aquesta línia, però si vol podem mirar tota aquesta qüestió. De totes maneres, tendrem molta més informació quan aquesta consultora revisi totes aquestes qüestions.

Per altra banda, em parla, el darrer, si pens acomiadar el Sr. Sintes, si pens acomiadar aquests senyors d'aquí, els de Petra, en els quals vostè hi té una especial atenció, doncs miri, en principi quan passi alguna cosa on hi hagi responsabilitats de l'equip polític actual en alguna cosa, evidentment prendré les decisions que calgui. El que passa és que ara no és el cas. Per tant, haurem d'esperar, primer, a saber en tot cas què ha passat i, segon, hem de depurar responsabilitats si és que s'han de

depurar i ja es veurà quines, però la veritat és que em deixa un poc aclaparat amb aquestes peticions.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. En torn de rèplica vol intervenir el Sr. Boned, té la paraula.

EL SR. BONED I ROIG:

Gràcies, Sra. Presidenta. No deixa de ser curiós que en la darrera intervenció dels portaveus, una de les primeres coses que hem pogut sentir és l'acusació d'altres acusant de Pilatos, crec que ha dit Poncio Pilatos. No deixa de ser curiós -repetesc- que qui té una càtedra sencera en això d'eludir responsabilitats i repartir-la a tot el seu entorn, vengui aquí a seu parlamentària a acusar tot el seu entorn de ser Pilatos. Això per una part.

Llavors el que està clar també és que hem assistit a l'escenificació, a la teatralització d'un guió perfectament preparat que, aprofitant la circumstància i aparcant fins i tot allò que l'ha portat a vostè, Sr. Conseller, a aquesta comissió a donar explicacions d'un accident, aparcant fins i tot el detall d'aquest accident puntual, s'ha permès anar per les bardisses i contant altres qüestions que ja li anaven bé, sobretot perquè li van bé per allò que acostuma a fer, enfonsar qui té al seu entorn, però també hem pogut assistir a allò que..., una cosa de la qual s'ha fet gala i és d'una clara amnèsia parcial i interessada, perquè resulta que és clar, repetim, responsabilitats a un anterior govern del pacte i responsabilitats a un actual govern del pacte, però enmig tenim quatre anys de la història que no existeixen, segurament no figuraran a cap llibre i allí ningú no sap res perquè això ningú no ho ha gestionat, encara que potser la portaveu tendria molt per contar sobre aquests quatre anys de gestió en aquesta mateixa conselleria.

Miri, a més són intervencions que en aquesta versió en concret no ha quedat tampoc com acostuma perquè nosaltres ja he de dir que estam acostumats, no ha quedat exempta d'un altíssim grau de demagògia i de manipulació, però manipulació en dades concretes. Aquí he sentit ara parlar que havia posat en dubte l'execució d'una obra preexistent i referida a uns murs de contenció, així s'ha dit, i això és fals i això és fals perquè no hi havia murs de contenció de cap tipus originalment en aquesta via, no hi havia, hi havia murs de protecció, murs de protecció que no són de contenció.

Em fa gràcia que precisament com a argument i per avalar aquesta teoria ve la portaveu i em mostra una foto, una foto on es veu aquest mur tot ple de terra, pedres i més i això l'únic que fa és posar en evidència aquesta amnèsia transitòria interessada a la qual feia referència perquè segurament la que tenia la responsabilitat de gestionar aquestes vies en el seu moment s'hagués preocupat de fer allò que havia de fer, i és tenir aquest mur de protecció en condicions, és a dir, netejar tot allò que queia al voltant d'aquest mur, aquesta foto que avui presentava segurament no seria la que intenta que avaluï i serveixi d'argument a la portaveu del Partit Popular. Bé, estam acostumats.

S'han fet una sèrie de preguntes per part de la portaveu del Grup Popular, Sr. Conseller, i jo no li faré preguntes, però sí li vull fer una recomanació que pot ser no fa falta que li faci perquè igual ja està en el seu cap o ho està fent fins i tot, no ho sé, però perquè quedi en el *Diari de Sessions* sí que vull fer aquesta recomanació, com sembla que no hi ha interès en què tot això es sàpiga jo li recoman que faci vostè el favor de buscar l'expedient de contractació, adjudicació i execució d'aquestes obres d'emergència 2004, l'estudi detingudament, analitzi què és el que hi havia, analitzi què és el que es va utilitzar, com es va executar aquesta obra, com es va fer créixer un mur existent, quines consideracions es tengueren al voltant d'aquest mur existent, quins estudis existien i com es va acabar fent aquesta obra. Igual a partir d'aquí comença vostè a tenir també alguna cosa més clara de la que és té fins a aquests moments. Jo crec que cadascú és esclau de les seves paraules i dels seus fets i mal que li pesi a algú els seus fets avalen a alguns que no tenen la més mínima intenció de reconèixer-ho, no tenen la més mínima intenció d'assumir responsabilitats cap ni una, però que a ningú no se li escapa que són gratament responsables en moltes coses.

Gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Boned. Té la paraula la Sra. Cabrer per un temps de cinc minuts.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats. Gràcies a Déu el temps posa a cadascú en el seu lloc i això és el que està passant. Quan una du ja tres anys asseguda aquí i ja no és consellera des de fa tres anys i duen invertit en una tres milions i mig o quatre en auditories falsejades a dit i teledirigides una sap ja del que parla, una ja sap del que parla, és la realitat i per això evidentment quan ve el conseller aquí i ens parla justament que s'ha encarregat un estudi a un senyor enginyer, Antoni Cladera Bohigas, doncs justament l'estudi està penjat a la pàgina del GOB justament, no està a la pàgina del PP justament. No passa res, però justament no està a la pàgina del PP, del GOB ni del Col·legi d'Enginyers.

Sincerament, qui diu que no es va deixar fer una auditoria independent al Col·legi d'Enginyers no som jo, ho diuen dues sentències del Jutjat Social, dues: una sentència del mes de març del 2009 i una altra sentència del mes de maig del 2010, de fa quinze dies. Dues sentències diuen que la conselleria ha vulnerat tots els drets fonamentals d'una treballadora, la directora del metro, que no la varen deixar presentar cap prova de descàrrec, que varen nomenar un instructor teledirigit de l'expedient, sí, Sr. Conseller!, i que no varen deixar, malgrat el Col·legi d'Enginyers ho va demanar, fer una auditoria independent, i que tot va ser teledirigit, i que la famosa auditoria que nosaltres hem denunciat als jutjats, ni tan sols es va ratificar en el Jutjat Social pels auditors. Això ho diuen dues sentències, no ho diu Mabel Cabrer, que quedi ben clar en el *Diari de Sessions*.

Per tant, no es tracta que se'n rigui de mi, com sol fer habitualment, ni que no sé què, no, no, ho diuen ja jutges, i això jo crec que almanco ho ha de respectar, encara que no em respecti a mi. Per tant, li dic sincerament que encara que evidentment la culpa és del que és, del mur, i parlarem del mur evidentment que va construir el pacte de progrés, malgrat li pesi molt al Sr. Boned, perquè li pesa, al Sr. Boned, que sigui del mur, malgrat això han de sembrar el dubte de les obres d'emergència, evidentment, només faltaria! Clar que sí! Hem de posar alguna cosa de les obres d'emergència, des del principi, primer amb unes fotografies teledirigides als mitjans de comunicació, ara les fotografies no ens serveixen... És igual, hem de cercar el tècnic adequat, és igual. El problema és el mur, de sempre és el mur i sempre s'ha dit des del primer moment.

I al final és el debat d'intentar cercar per intentar implicar l'anterior consellera, l'anterior equip i els anteriors tècnics. Això és així des del primer moment. Es va veure en el primer moment en què vostè va sortir als mitjans de comunicació, ja el vaig veure venir tot d'una, el vàrem veure venir d'enfora, vàrem dir ens hem de posar les piles, una altra vegada ens ve al damunt tota la conselleria. Ens hem posat les piles i ara volem investigar tot el tren de Manacor, només faltaria! Amb la mateixa justícia, el mateix ànim que han emprat amb el metro. Nosaltres no ho vàrem fer en el seu moment, no ho vàrem fer, vàrem veure el que era el tren de Manacor, el desviament de Petra, els informes de supervisió negatius, es varen carregar el cap de supervisió, l'expedient evidentment no té ni cap ni peus; però ara és el moment, per ventura jo em vaig equivocar, no vaig engegar el Sr. Sintes, no ho vaig fer, va firmar en fals com a enginyer; vostè l'ha fet màxim responsable tècnic, no em digui que no, està signat aquí pel Sr. Jaume. A les constructores: *"Con el presente, procedo a comunicarle que de acuerdo con el nuevo organigrama vigente en SFM, el máximo responsable técnico de los proyectos de esta empresa pública es el Sr. Pedro Sintes Ripoll"*, a totes les constructores, dia 17 de setembre de 2007, després d'engegar la directora del metro. I qui ha ficat el Sr. Pere Sintes a tots els consells d'administració de SFM? No em digui que no, jo tenc els consells d'administració. El Sr. Pere Sintes és a tots. Ni a l'anterior pacte de progrés hi havia el Sr. Pere Sintes, és vostè, a tots, jo els tenc, ens podem assegurar quan vostè vulgui. No vulgui enganar, és així, és un càrrec de la seva confiança.

Per tant, jo no ho vaig fer en el seu moment, em vaig equivocar, però ja dic, aquest tren de Manacor té un recorregut important perquè hi ha hagut dos accidents molt greus, el segon molt greu, cosa que no ha passat al metro, amb l'escàndol que vostès han muntat. I crec que és de justícia que vostè dediqui el mateix, crec que és de justícia i li ho dic sincerament.

Em parla vostè del manteniment, que si el pont de Petra, per a vostè la rapidesa és estar un mes i mig amb una limitació de velocitat de 50 quilòmetres per hora, que s'haurien d'aturar les màquines i passar amb camions per damunt. Per a mi no, no m'equipari. Vostè també es va carregar el cap d'explotació que jo tenia, també el va treure fora, un pobre enginyer que no tenia res a veure..., Sr. Andrés Torres, també el va treure fora. Té un altre sistema d'explotació, és veritat, no tenim el mateix. Jo no vaig tenir tants d'accidents com vostè, és veritat. Per tant, em fio més del que jo tenia. Vostè diu que és millor, però no compari, perquè no teníem ni el mateix sistema, ni la mateixa persona que coordinava l'explotació de Serveis Ferroviaris de

Mallorca. Per tant, no ens equipari, ni jo vaig tenir cap vaga per motius de seguretat. Al contrari, consta a una acta del comitè d'empresa que feliciten la direcció per la seguretat que s'està adoptant, la pot cercar. Jo no vaig tenir cap vaga, però vostè diu que és millor. Ja està, si està content, jo estic contenta que vostè estigui content.

Parlam ara del projecte, del modificat número 2. El Sr. Boned diu que ha mirat tots els papers i que no és un mur de contenció. Modificat número 2, se supervisa quan ja ha estat inaugurat pel Sr. Francesc Antich, quan ja ha arribat a Manacor i ha estat inaugurat, modificat número 2. "Construcció de murs de sosteniment a la sortida de Sineu degut a la inestabilitat dels talussos del terreny". Això diu l'informe de supervisió i ho diu la memòria del modificat número 2. "Murs de sosteniment degut a la inestabilitat dels talussos del terreny", per sostenir els talussos del terreny. Ara el que hem de saber són els càlculs que hi havia en aquest modificat. Aquest modificat número 2 el signa com a autor del projecte el Sr. Pere Sintes, que no és enginyer, el signa el Sr. Pere Sintes, i el Sr. Conseller diu que no s'ha d'investigar res ni s'ha de mirar res?, per què diu que no té res a veure?, si són els mateixos que vostè ha anomenat? I què passa, hi ha hagut un accident molt greu, d'un projecte modificat número 2. Clar que s'ha de mirar tot el projecte!

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Cabrer, per favor, vagi acabant.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Acab, Sra. Presidenta.

Per tant, té molt de recorregut, clar que s'ha de mirar, perquè aquest modificat número 2, que se va tramitar quan el tren ja estava inaugurat, que està signat com a autor de projecte per una persona que no podia signar com a enginyer, que té un mur de contenció que el conseller diu que o no estaven ben calculats, o no estaven ben dissenyats, o s'han construït malament i que ha causat aquest accident, clar que s'ha d'investigar! A més, es varen liquidar les obres, no només es varen recepcionar dia 2 de juny, novament pel Sr. Pere Sintes, sinó que dia 4 de juny del 2003, el consell d'administració de Serveis Ferroviaris de Mallorca, quan el Partit Popular ja havia guanyat per majoria absoluta, va liquidar les obres per 2,5 milions d'euros. Vaig trobar liquidades les obres definitivament amb una rapidesa poc habitual dins l'administració; vostès no varen trobar liquidades les obres del metro, amb tot el que han dit del metro, vostès varen poder liquidar les obres del metro quan varen poder.

Per tant, no ens digui que no s'ha d'obrir cap responsabilitat, ni s'ha de fer cap auditoria jurídica ni cap auditoria tècnica. Clar que s'ha de fer! I clar que s'ha d'investigar! I s'ha de fer de forma transparent i s'han de posar tots els papers damunt la taula i no s'ha de venir aquí a tapar ningú, que és el que pareix que ha vingut a fer, a tapar determinades coses, coses impossibles de tapar, l'evidència que la culpa és del mur no es pot fer, intentar sembrar dubtes a les obres d'emergència, ho pot fer tant com vulgui, tanmateix la veritat sortirà, perquè sortirà, Sr. Conseller! No li càpiga el més mínim dubte!

I per favor, encarregui informes independents, en cas contrari ho farem nosaltres. Evidentment aquests informes amb gent implicada amb el GOB que ens deia el Sr. Director General de Transports, que els autobusos eren lents, cars, que el tren podria circular a 20 quilòmetres per hora, que volien tancar la línia, ... supòs que li escriurà el mateix a vostès ara, a nosaltres ens ho va escriure, supòs que ho farà, perquè a nosaltres ens va escriure que en lloc d'anar en autobús com ara va la gent de Manacor, autobusos alternatius, que anassin en tren a 30 quilòmetres per hora, el mateix que vostès han encarregat ara, que vaguin amb tren a 30 quilòmetres per hora, que és millor que posar autobusos alternatius. Això és el que ens deia, que la línia es podria reobrir immediatament i que nosaltres el que volíem era tancar la línia. Evidentment no va ser així, ni vàrem creure que la millor fórmula era posar un tren a 30 quilòmetres per hora mentre es feien obres. Vàrem considerar que era millor posar autobusos alternatius i que és el que vostès també han fet ara. Per tant, el que demanam és aquesta independència i rigor.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sra. Cabrer. Té la paraula el Sr. Conseller en torn de contrarèplica.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT I MOBILITAT (Gabriel Vicens i Mir):

Gràcies, Sra. Presidenta. Miri, per contestar-li coses molt concretes. Vostè diu que l'autor del projecte va ser el Sr. Sintes, aquí em consta que l'autor del projecte va ser el Sr. Rafel Del Moral, això no està bé? No ho sé...

*(Remor de veus)*

Jo li don tota la informació i em pareix molt bé que vostè tenguí tota la informació del consell d'administració perquè això implica que li he passat tota la informació i la hi continuaré passant. Li torn repetir, el Sr. Sintes no és un membre del consell d'administració. El que pot passar és que el Sr. Sintes vengui i això són coses molt diferents, no intenti confondre amb això.

Després li torn donar una altra dada. Jo aquí tenc un organigrama de Serveis Ferroviaris de Mallorca del 2003, allà on hi ha el director gerent, Sr. Rafel Pons, i resulta que el cap d'infraestructures és el Sr. Pere Sintes Ripoll, que és el que és ara. Una altra cosa és que després, pel que m'han dit, després d'un accident vostè l'apartàs. Però jo he trobat aquest senyor amb aquest tipus de nomenament, ... I miri, jo en aquest organigrama el que realment he fet ha estat posar tècnics ferroviaris.

Vostè em diu que el cap d'explotació era ... Miri, el seu cap d'explotació..., vostè se'n recorda?, el seu cap d'explotació era un càrrec polític, jo no tenc com a cap d'explotació un càrrec polític, jo tenc un senyor que és enginyer i que fa de cap d'explotació. Era un senyor que tenia el càrrec eventual i que el seu contracte acabava quan vostè cessava. Per tant, no confongui, Sra. Cabrer. A mi em sap greu una cosa i no ho vull comentar més. Miri, això és un accident, hi ha gent que està ferida i vostè pareix, amb tot el que em conta, vostè em conta pel·lícules del 2004, que em pareix molt bé, les podem mirar tot el que vulgui, si vostè troba que aquestes pel·lícules del 2004, del 2003 o del 2002 tenen a veure amb aquest accident, evidentment que les mirarem, perquè pareix que fa tot això per eximir el problemes que va tenir vostè amb el metro i mescla coses del metro. Som aquí per donar informació d'un accident, no per donar informació sobre un accident, sinó per evitar que es torni a produir aquest accident. Això és el que feim. Amb el metro li puc assegurar que vàrem actuar exactament igual, actuaré exactament igual amb això.

No qüestioní persones que són... Si la pàgina del GOB du un informe d'aquest senyor, probablement era perquè per ventura li varen demanar aquest informe, jo ho desconec, li ho puc assegurar. Però aquest senyor, un professor d'universitat, doctor enginyer, que es dedica a fer peritatges, per cert assessora el jutge, li haurem de dir al jutge això del GOB... Sra. Cabrer, m'està dient unes coses... Vostè què vol saber realment? La informació del motiu de l'accident? O vol començar a dir coses per excusar tota la seva actuació en el metro, que realment no va ser gaire afortunada i vostè diu que es va equivocar. Pot ser, jo també segur que m'equivocaré, Sra. Cabrer. Però a mi el que m'importa és que aquest mur, sigui qui sigui el que el va fer, i li ho torn a repetir, sigui qui sigui el que el va fer, maldament fóssim nosaltres els que l'haguéssim fer, el que vull saber és què va passar i que no es torni a repetir.

Per tant, deixi de fer... Si vostè vol informació de tot això, no es preocupi que la tindrà. I si vostè fa una investigació, ens la pot aportar perquè tota dada que aportí ens anirà beníssim i a més la podrem traslladar al jutge, que per a això està.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Gràcies, Sr. Conseller. Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, només queda agrair la presència de l'Hble. Sr. Conseller i dels càrrecs que l'acompanyen.

I no havent-hi més assumptes a tractar s'aixeca la sessió.









**DIARI DE SESSIONS**

**DEL**

**PARLAMENT**

**DE LES**

**ILLES BALEARS**