



# DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT I ORDENACIÓ TERRITORIAL DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

---

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

VIII legislatura

Any 2013

Núm. 57

**Presidència  
de l'Honorable Sra. Lourdes Bosch i Acarreta**

Sessió celebrada dia 13 de novembre del 2013

Lloc de celebració: Seu del Parlament

## SUMARI

### PROPOSICIONS NO DE LLEI:

- 1) **RGE núm. 11361/13**, presentada pel Grup Parlamentari MÉS, relativa a normativa autonòmica sobre metalls pesants en els fons marins. 810
  - 2) **RGE núm. 11362/13**, del Grup Parlamentari MÉS, relativa a Pla d'inversions en ferrocarril del Govern de l'Estat. 813
-

LA SRA. PRESIDENTA:

Senyores i senyors diputats, començarem la sessió d'avui i en primer lloc demanaria si es produeixen substitucions?

EL SR. BONET I BONET:

Cosme Bonet substitueix Jaume Carbonero.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau substitueix Miquel Jerez.

LA SRA. PONS I FULLANA:

Gràcies, presidenta, Assumpció Pons substitueix Misericòrdia Sugrañes.

LA SRA. PRESIDENTA:

Passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a les proposicions no de llei RGE núm. 11361/13, presentada pel Grup Parlamentari MÉS, relativa a normativa autonòmica sobre metalls pesants en els fons marins. I RGE núm. 11362/13, presentada pel Grup Parlamentari MÉS, relativa a Pla d'inversions en ferrocarril del Govern de l'Estat.

**1) Proposició no de llei RGE núm. 11361/13, presentada pel Grup Parlamentari MÉS, relativa a normativa autonòmica sobre metalls pesants en els fons marins.**

Per defensar la Proposició no de llei RGE núm. 11361/13, per part del Grup Parlamentari MÉS té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda, per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. Mirarem de ser breus, jo sé que tots vostès volen ser al Dijous Bo, que avui ja ha començat i, per tant, com més aviat hi serem més contents estarem.

Bé, aquest tema és una variació d'alguns debats que ja hem tengut en aquesta comissió i hem de convenir que d'ençà que parlam del dragatge de Maó, han sortit un seguit de mostres des del 2009 fins a l'any 2012, en els quals jo crec que com a mínim s'ha de constatar una situació, i és la dificultat en la interpretació del nivell de contaminació i de la possibilitat o no de fer abocaments, perquè segons quina és la qualificació que tenen aquests sediments, s'exigeix o no un tractament de la terra i dependrà de quina sigui també la destinació final d'aquests fangs.

Va ser arran, i així ho apuntava la proposició no de llei, de la denúncia que va fer el GOB de Menorca sobre la dubtosa legalitat del projecte de dragatge, quan la Fiscalia de Medi Ambient va emetre un informe i en aquest informe va constatar una dada i és que no tenim una regulació clara, precisa sobre aquesta situació. Ho diu específicament l'informe: *"debemos señalar que no existe normativa balear sobre niveles genéricos de referencia (NGR) u otros valores a considerar para la calidad de los lodos y sedimentos de fondos marinos. Ello, a pesar de que las comunidades autónomas tienen la obligación de establecer esos NGR de metales pesados en suelos"*. Bé, és

la llengua habitual de la Fiscalia, per ventura no sempre ha tengut present l'entrada en vigor de la Llei de normalització lingüística, però deixa molt clar en aquest punt aquesta obligació i nosaltres l'hem volguda recollir.

Per tant, a partir d'aquesta novetat, a partir de la valoració que en fa la conselleria, constatant la necessitat d'aquesta regulació i també perquè hem vist en un tema tan sensible, tan important com era el dragatge de Maó, que esdevé fonamental per donar claredat, per donar transparència, seguretat jurídica a aquesta mena d'expedients, doncs creim que és necessari. Mentre no ho ha pogut fer, com apuntam a la proposició, s'ha hagut de fer referència a sistemes que no són normatius, com el de CEDEX o el de l'Institut Nacional de Toxicologia. Utilitzant aquests dos sistemes precisament la Fiscalia arriba a la conclusió de què no són innocus, talment com ho va dir l'Institut Oceanogràfic. Per tant, és evident que convé fer-ne una valoració, considerar-los contaminants i a partir d'aquí tractar-los d'acord amb el Conveni de Londres, que és també el que ens demanava Oceana.

Aquesta situació comenta que l'abocament ha de ser sempre la darrera de les possibilitats si no n'hi ha d'altres. Sabem que n'hi ha d'altres, com a mínim hem tocat amb les mans aquests darrers temps, el cas dels fangs tòxics de Flix (Tarragona), allà on hi ha hagut ja una entesa per a una obra d'interès general per descontaminar-los. Es tracta d'un cost realment elevat, s'ha parlat de 200 milions d'euros, dels quals el 30% les aporta el Ministeri d'Agricultura i la resta ve a través del Fons de cohesió de la Unió Europea. Es tracta de 800.000 tones de fang. Aquesta situació, els experts coincideixen a tractar-la com a molt semblant a la que ens trobam a Maó i que, per tant, la solució sembla que hauria de ser anàloga.

En qualsevol cas avui no entram, aquesta discussió ja l'hem tenguda en altres moments d'aquesta comissió. Avui estrictament allò que demanam és complir amb la recomanació de la Fiscalia, que compartim, i en ús de les nostres competències, desenvolupem la normativa autonòmica per establir els valors de referència en metalls pesants, que permetin una correcta valoració de la qualitat dels fangs i de sediments de fons marins, evidentment dins els marges que permet la normativa europea i, dins aquesta, l'estatal.

Per tant, creim que això donaria claredat i ens donaria un marge de maniobra, fins i tot si discutim sobre si aquesta forquilla és l'adequada, sabrem exactament de quina forquilla estam parlant. Naturalment confiam, i això ja no ho he posat a la proposició no de llei, perquè s'hauria d'interpretar senzillament per sentit comú, que serà per estudis tècnics i per experts en la matèria i no per valoracions de caràcter polític, per salvar una determinada operació.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Torn de fixació de posicions. Per part del Grup Parlamentari Socialista té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Borràs, per un temps de deu minuts.

EL SR. BORRÀS I BARBER:

Gràcies, presidenta. Jo també intentaré ser breu perquè tothom que vulgui pugui anar al Dijous Bo. Ja ho va dir el president Bauzá: "tu a Inca, jo a Califòrnia".

Deix clar d'entrada que donarem suport a la proposició del Grup MÉS. Entenem que un arxipèlag com el nostre, amb cinc illes remarcables des del valor ambiental, recordem Cabrera i el seu parc natural, amb la importància que té l'entorn marítim de Cabrera, és lògic que tenguí regulat què i com es pot llançar a la mar. Ja hem vist polèmiques, precisament a Cabrera, on es volen llançar coses no del tot raonables, estaria bé per tant, que hi hagués normativa aplicable d'una manera clara.

La Fiscalia ho ha dit clar i llampant, és necessària una normativa per establir els valors de referència en metalls pesants. Per tant, el responsable del medi ambient d'aquesta comunitat és el Govern de les Illes Balears i és lògic que sigui el Govern que faci la normativa i que reguli com i què es pot tirar a la mar. Si volen, per no perdre la costum d'aquest govern, ho poden fer per decret llei i així serà ràpid i amb un decret llei ho tindrem resolt abans que l'Institut Espanyol d'Oceanografia hagi dit si és possible o no, d'acord amb els informes, raonable tirar les terres a la mar, on les vol tirar l'Autoritat Portuària, i, per tant, crec que és bona manera fer-ho a través d'un decret llei i així anirem de veres. A més, podríem fer una disposició addicional de passada, que permeti legalitzar alguna cosa que encara no hagin pensat que podien legalitzar; o bé deixar construir hotels (...), a la manera de l'òpera que volia fer el Sr. Matas, surant a la badia de Palma.

Esperam, a més, que la recomanació de la Fiscalia que l'anàlisi l'ha de fer l'Institut Espanyol d'Oceanografia, que van ser els primers per cert que van alertar del problema de l'abocament dels fangs del port de Maó al costat de l'illa de l'Aire, van ser els primers, i esperam que aquesta vegada no passi com en el segon episodi d'aquesta història i aquesta vegada també el facin com la primera, la tercera sigui com la primera i els que redactin l'informe siguin els tècnics de l'Institut Oceanogràfic; i no com la segona, que va ser una carta del director, persona nomenada pel ministre d'Agricultura i Medi Ambient, director de l'Institut Espanyol d'Oceanografia que va dir en una carta que els arguments que exposava l'Autoritat Portuària eren molt raonables, basant-se en un informe tècnic que avalés (...). El Sr. Company el va donar per bo, ens va explicar aquí, en comissió, que tenia aquella carta, tan sols una pàgina que diu quatre vaguetats i que li semblava magnífic i, per tant, tot sobre rodes, però el problema de fons el va advertir l'Institut Espanyol d'Oceanografia i el seu informe primer va ser amagat, ocultat a l'opinió pública i als processos d'exposició pública que va fer l'Institut Espanyol d'Oceanografia.

Estic segur que com que la Fiscalia, d'acord amb l'informe que ha emès, tutelarà i vigilarà el procés, no es conformarà amb un escrit de vaguetats del director de l'Institut, sinó que llegirà els informes tècnics, fets per tècnics competents com són i molt competents, els de l'Institut Espanyol d'Oceanografia. Van parlar que ho faran els responsables dels laboratoris de Galícia que són els que en saben més, estan entrenats amb els *hilillos de plastilina* del Sr. Rajoy i per tant, són capaços de fer uns bons informes.

Tenim antecedents. L'any 2010 l'Autoritat Portuària dragant el port de Vila a Eivissa, ja va tenir problemes perquè llançava els llots del port quan es dragava Botafoc, a la reserva natural de Ses Salines i davant la intervenció fins i tot de la UNESCO, es va aconseguir resoldre aquest problema. Però tenim més antecedents i en sentit contrari, mirin Eivissa també. Allà on desemboca el riu de Santa Eulàlia a la mar, el mes de juny passat es va acordar que es procediria a dragar per poder ordenar tota la ribera del riu, ordenar els amarraments i recuperar una mica el riu, s'hauria de dragar un tros de port. I (...) diu: "*la primera fase del proyecto prevé el dragado de 4.830 metros cúbicos de sedimentos de categoría 1, según recomendaciones del Centro de Estudios Experimentales (...) CEDEX. Aquellos cuyos efectos químicos y bioquímicos sobre la flora y la fauna marinas son nulos o totalmente insignificantes, -aquests es poden dragar. No obstante, se ha detectado en una parte del lecho una concentración por encima de lo normal de metales pesados, nivel de contaminación bajo/moderado. Lo que se hace con los niveles de concentración bajo/moderados se alquilará una parcela colindante, donde se esparcirá el material en tongadas de (...) de espesor, que se regarán con agua dulce, se recogerá el agua que se devolverá al río y se dejará secar al menos un mes. Sólo la gestión de los residuos se ha presupuestado en 125.000 euros*". És a dir, vigilats per la Comissió Balear de Medi Ambient, controlat per la Comissió Balear de Medi Ambient, Conselleria de Medi Ambient, a l'Ajuntament de Santa Eulàlia fan un tractament com Déu mana, com toca dels residus del dragat del llit del riu de Santa Eulàlia. Si és necessari, que es procedeixi a fer açò, perquè quedi clar que estam tots d'acord que el dragat és necessari. I entenem que és necessari, tot i que de vegades, massa vegades, començ a pensar que qui no vol el dragat és la pròpia Autoritat Portuària per no haver de gastar els recursos en el port de Maó.

Llavors, estam a l'espera dels informes de l'Institut Espanyol d'Oceanografia i sembla que esperam el manà o que esperam Godot, perquè sembla que estam esperant un dragat que mai no vindrà, com Godot no acabarà d'aparèixer a l'obra de teatre. I si cit aquesta obra de teatre és perquè és una de les obres de teatre més importants del teatre de l'absurd. I el procés del dragat del port de Maó si una cosa és, és pur absurd. Està pressupostat des de fa més de cinc anys en els pressuposts de l'Autoritat Portuària, ha estat Autoritat Portuària que ha enredat sempre el procés, bé per omissió o bé per una actuació amb ocultació de proves; i en aquests moments estam esperant un altre episodi que esperam que es resolgui bé i positivament a favor de tots.

L'alcalde de Maó ho ha deixat molt clar, primer va celebrar moltíssim que l'Autoritat Portuària tirés pel camí del mig, però al final davant la contestació de tanta gent de Menorca, va demanar que es fes el dragat amb consens social. El Consell Insular de Menorca va votar a favor que s'apliqués el Conveni de Londres i que també es fessin les coses per consens, cosa que en aquesta comissió el Grup Parlamentari Popular hi va votar en contra. Una contradicció flagrant entre allò que voten en el consell i allò que voten aquí.

En tot cas, si és necessari el consens social, per fer aquest consens social es necessiten dues coses, primer transparència; és a dir, que coneguem els informes, ara tenim la garantia que la Fiscalia vetllarà pel procés i, per tant, coneixerem els informes, si es poden tirar els fangs del dragat a la mar i on es poden tirar si és que es poden tirar, no tan sols és si, també on; o si s'han de tractar d'una altra manera aquests residus. Aquesta qüestió és fonamental, per tant la transparència. I després evidentment que tot el procés de dragat sigui fet d'acord amb les autoritats locals, ajuntaments de Maó, d'Es Castell i de Sant Lluís també i que estigui fet d'acord amb les normes que regeixen per a aquestes qüestions. No és una qüestió de gastar un euro més del que sigui necessari, però sí és qüestió de gastar els euros necessaris perquè el dragat es faci en les condicions ambientals. Hem parlat de l'afectació que pot tenir sobre la mar, els peixos, la salut dels veïns, les conseqüències turístiques que pot tenir perquè es vol abocar a una zona turísticament molt important de Menorca.

En aquests moments té pressupostats per a l'any que ve l'Autoritat Portuària 500.000 euros per canviar les faroles del port de Maó. Hi vaig passar ahir vespre i totes les faroles estaven enceses, vull dir que funcionen. Igual convé més gastar una mica més per garantir el procés mediambiental d'aquest dragat, tenint en compte sobretot que el compte de resultats del 2012 de l'Autoritat Portuària és notable. L'Autoritat Portuària va declarar un resultat positiu a Balears l'any 2012, va publicar el setembre els comptes en el BOE de 14,4 milions i té un pla d'inversions per al 2014 de 33,7 milions d'euros. És a dir, malament de caixa no va Autoritat Portuària de Balears. Tot i així, d'aquests 14,4 milions, molts van camí d'altres ports que no són els ports de les nostres illes, però sí que entenc que un esforç l'Autoritat Portuària el pot fer, per fer una inversió, ja dic si no és necessari gastar un duro més que no el gastin, però si és necessari sí. I el Govern per favor que reguli què es pot abocar i com es pot abocar a la mar. És la seva competència i, per tant, donarem suport a la proposició no de llei del Grup MÉS.

LA SRA. PRESIDENTA:

Per part del Grup Parlamentari Popular té la paraula l'Hble. Diputada Sra. Vallès per un temps de deu minuts.

LA SRA. VALLÈS I RAMIS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Particularment greu és l'acumulació de metalls pesants a les capes més superficials dels sediments marins propers a la costa, que reben l'abocament generalment indiscriminat d'aigües residuals urbanes i industrials. L'aport de metalls pesants als ecosistemes provoca un greu problema ambiental, no només per la seva toxicitat intrínseca, sinó també per les dificultats que suposa llur eliminació.

Dit això, la proposició no de llei que presenta el Grup MÉS, fent referència a una normativa autonòmica sobre metalls pesants en el fons marí, que hi hagi un temps normatiu que reguli i estableixi els valors de referència en metalls pesants, que permetin una correcta valoració de la qualitat dels fangs i sediments dels fons marins. Podem dir que no seria tan necessària perquè hi ha una normativa tant a nivell estatal com a nivell europeu que ja ho contempla i duplicar de vegades no fa més que embullar.

No hi ha absència de normativa, el temps normatiu que regula aquesta temàtica és el Reial Decret 258/1989, de 10 de març, sobre abocament de substàncies perilloses des de la terra a la mar, tal i com diu el seu àmbit d'aplicació. El present reial decret serà d'aplicació a tot abocament efectuat des de la terra a les aigües interiors i a la mar territorial espanyola, que pugui contenir 1 o diverses substàncies perilloses, indicades a l'annex 2. També cal dir que aquest annex 2 ha estat derogat per les disposicions derogatòries primera i segona del Reial Decret 60/2011, de 21 de gener, sobre les normes de qualitat ambiental en l'àmbit de la política d'aigües. Per tant, li és d'aplicació l'article 7. Aplicació de les normes de qualitat ambiental en sediments o biòtops, del Reial Decret 60/2011, de 21 de gener, sobre les normes de qualitat ambiental en l'àmbit de la política d'aigües. Al mateix article 7, annexos primer i segon, s'estableixen les concentracions màximes d'un determinat o grup de contaminants a l'aigua, els sediments o la (...), que no s'han de superar per tal de garantir la protecció de la salut humana i el medi ambient. Per exemple, el mercuri té un valor de concentració màxima admissible de 0,05 i una concentració mitjana anual de 0,07. I la comunitat autònoma pot ser encara més restrictiva que els valors indicats anteriorment.

Per tant, sí que estan definits els valors de concentració de contaminants, a partir dels quals s'entén que un fang marí pot ser perjudicial per a les aigües marines. I si se superen alguns dels valors indicats per a les substàncies indicades, no queda altre remei que gestionar aquests fangs d'una forma diferent per a abocament a un altre indret marí, restant l'única possibilitat d'extreure els llots cap a terra i aplicant-los un tractament terrestre, de valoració per aplicació del terreny o d'eliminació per via d'abocador de residus.

És per tot l'exposat que votarem en contra de la proposició no de llei que presenta avui el Grup Parlamentari MÉS. Ja hi ha una normativa tant a nivell estatal com a nivell europeu, que ens indica la correcta valoració de la qualitat dels fangs i sediments dels fons marins. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Vol fer ús de la paraula per contradiccions el grup proposant? Té un temps de cinc minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Vicepresidenta. En primer lloc agrair al Grup Socialista el seu suport. I al Grup Popular compartir la preocupació i que hagi fet un llistat de les dificultats que tenen realment aquests abocaments de materials pesants.

Ens sap greu que no doni suport a aquesta recomanació que fa la Fiscalia de Medi Ambient. Nosaltres senzillament l'hem recollida, li hem donat una exposició de motius i l'hem posada damunt la taula, perquè és la fiscalia que després d'haver estudiat els documents d'uns i altres sobre la qualitat o no, si tenien o no les característiques necessàries per poder abocar a la mar, és la que arriba a la conclusió, havent escoltat el Govern, havent escoltat l'Autoritat Portuària, havent escoltat el denunciante, havent estudiat tots els documents que han obrat en el seu abast, *que debemos señalar que no existe normativa balear, y ello a pesar de que las comunidades autónomas tienen la obligación de establecer esos NGR de (...) expresados en suelos*, i ho diu perquè li ha costat calibrar si hi havia o no hi havia aquesta il·legalitat.

Jo, la veritat, quan estableixes a un annex exactament si ha de tenir aquella concentració d'un determinat material o no per cada determinada densitat, és una cosa tan matemàtica que sorprèn que tothom hagi quedat tan aturat a l'hora de resoldre-ho en el dragatge de Maó, perquè vostè compartirà amb jo que fa anys que n'estam parlant, però sobretot amb els darrers informes i en els darrers moments.

En qualsevol cas vostè mateixa reconeixia que la normativa autonòmica pot ser més restrictiva. Jo no només diria més restrictiva, diria més precisa, pot realment fitar aquesta situació, i tot i confessar, i mantenir, i talment està a l'exposició de motius, que el detonant d'aquesta proposició no de llei és el dragatge del port de Maó, és evident que arribem a temps o no arribem a temps al procediment que s'ha obert jo crec que per a supòsits futurs donaria claredat i donaria transparència a aquests debats, i en donaria també a la Fiscalia de Medi Ambient; jo crec que és bo perquè Fiscalia de Medi Ambient estam parlant d'allò penal, és l'última ràtio del sistema. Per tant, perquè allò penal no tenguí clar si hi ha o no una situació que, per tant, no només està afectada per la llei sinó pel Codi Penal, crec que ho paga precisar-li-ho i aclarir-li-ho amb una normativa perquè tothom sàpiga a què s'ha d'atendre. Al final les conseqüències de la interpretació que pugui fer la Fiscalia d'aquesta normativa són rellevants.

Però, bé, ens sap greu que no ho hagi valorat així el Grup Popular, i en tot cas voldríem que el resultat final de tot plegat sigui realment que es dugui a terme allò que apuntava la portaveu del Grup Popular, que si, com ha quedat jo crec que demostrat a partir de tots els informes que s'han fet, dels més rigorosos, i el pronunciament de la Fiscalia, no es tracta de materials innocus i hi ha alternativa als abocaments sobre fons marins, doncs hi haurà tot aquest procediment de descontaminació adient abans de fer un dragatge, abans de fer un abocament perjudicial per al medi ambient.

Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Votació de la Proposició no de llei RGE núm. 11361/13.

Vots a favor? 5.

Vots en contra? 9.

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de llei RGE núm. 11361/13, relativa a normativa autonòmica sobre metalls pesants en els fons marins.

**2) Proposició no de llei RGE núm. 11362/13, del Grup Parlamentari MÉS, relativa a Pla d'inversions en ferrocarril del Govern de l'Estat.**

A continuació passam al debat de la segona i darrera proposició no de llei, RGE núm. 11362/13, presentada pel Grup Parlamentari MÉS, relativa a Pla d'inversions en ferrocarril del Govern de l'Estat.

Per defensar l'esmena RGE núm. 13606/13, pel Grup Parlamentari Popular... Perdó.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

...confongui, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

No, no, és que hi ha una manca..., tant fa.

Per defensar la proposició no de llei té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Alorda, per un temps de deu minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Moltes gràcies, Sra. Presidenta. Bé, aquest tema també ja l'hem tractat en comissió i per tant miraré de no allargar-m'hi, tot i que tenc la sensació de no haver estat entès en altres exposicions, perquè l'esmena que hem rebut, i de la qual ja en parlarem també quan hagi estat defensada, em tem que no hem estat capaços d'explicar bé quina és la nostra posició i el que demanam d'aquest parlament, i el que voldríem és mantenir la unanimitat que en altres ocasions hem tengut sobre la reivindicació d'inversió de l'Estat a les Illes Balears.

Bé, tot parteix d'aquest esborrany de pla d'infraestructures, transport i habitatge per a l'any 2012-2024 que el Ministeri de Foment la veritat és que manté en aquest *standby* d'esborrany, però que és important, i a posta ho he volgut remarcar també a la proposició no de llei, que afirma que és congruent pel seu pla d'actuacions 2012-2015. Per tant, amb independència que encara no estigui vigent de cara al 2024, el 2012, el 2013, el 2014 està aplicant el guió que té en aquest esborrany 2012-2024. Per tant és important tenir-ho present.

Aquest esborrany d'aquest pla inclou actuacions en matèria de transport de l'ordre del 136.000 milions d'euros. És important; bé, té tres escenaris -ja ho hem comentat-, un escenari moderat, un escenari òptim i un escenari mig. Dins l'escenari mig, dependent de quina és l'evolució de l'economia espanyola durant tots aquests anys, és al que està establerta una valoració de 136.000 milions d'euros. D'aquests 136.000 milions d'euros 52.000 són per a tren. Valdria la pena parlar del de carreteres, també, podríem parlar jo crec de cada un dels aspectes d'aquest pla, també del d'habitatge, però avui ens centram en el tema de tren.

La meitat -per tant 26.000 milions- són per al tren d'alta velocitat. Aprofit per dir que nosaltres no hem criticat l'alta velocitat, nosaltres el que hem criticat o el que sempre hem posat de relleu és d'alguna manera el greuge que es fa amb les Illes Balears, és a dir, nosaltres que gastin a la península en el que correspongui, en el que tinguin ocasió i el que el ministeri consideri adient; tendrem una opinió o una altra, però la veritat també d'una cosa externa la farem amb respecte. Ara, el que ens toca aquí ens toca, això és la nostra reivindicació. Ho dic perquè a vegades sent coses molt confuses respecte de la nostra posició al respecte quan a totes les votacions que hem fet, ara per exemple amb l'AVE mediterrani, són conegudes i estan en el *Diari de Sessions*.

Bé, estam parlant de nombres espectaculars. En plena crisi se sumen als 46.000 milions que, segons braveja -jo no he volgut fer els càlculs nostres per evitar problemes, sinó exactament les paraules que diu la Sra. Mato a un vídeo que té penjat a la pàgina web del Ministeri de Foment- braveja que els darrers vint anys, molts d'ells amb el PSOE, d'altres amb el PP, recordin aquell macro pla del ministre Cascos- s'han gastat 46.000 milions d'euros els darrers vint anys. Tots aquests anys la inversió a les Illes Balears ha estat nul·la. Aquell pla d'un bilió de pessetes, un bilió de pessetes del Sr. Cascos, duia 50 milions de pessetes a l'estació de Palma, estació de Palma que va ser..., bé, va ser aixecada, tancada una altra vegada, bé, no els cont la pel·lícula de l'estació de Palma perquè també és una història per a no dormir, fins al conveni ferroviari de l'any 2008. No m'hi estendré, hi ha una quarta part només que ha arribat d'aquests doblers, però en vista que el Govern en renega doncs anem a la normativa vigent en els anys 2013, 2014, i el seu marge de maniobra a partir de llavors, perquè ja també més que mirar cap enrere és mirar cap endavant.

En qualsevol cas és l'únic conveni que hi ha hagut mai on s'ha donat finançament a les Illes Balears de l'ordre del percentatge que s'estava fent en aquell moment a l'Estat. El que passa és que evidentment després no s'ha aplicat o no s'ha aplicat en puritat.

Però sí que tenim una normativa que hi obliga. Nosaltres ens temérem -i aquest tema per a mi és important- que d'ençà que tenim les competències exclusives en matèria de transport varen ser tan migrades les transferències, tant en carreteres com en transport ferroviari, que des del primer dia gastam més del que vàrem rebre. Aquest greuge, que no n'arribàvem a sortir perquè jo crec que aquest és un dels malentesos que té el conseller, no ho acab d'entendre, nosaltres no estam a les partides de despesa del ministeri perquè tenim competències exclusives, nosaltres no participam del pastís del ministeri, nosaltres anam a conveni, via conveni; no a rodalies, nosaltres no som rodalies de ningú,

nosaltres no som rodalies de ningú. Nosaltres no som rodalies de ningú. Tenim competències exclusives en matèria de transport ferroviari i per tant és a través d'aquest mecanisme que l'hem de finançar.

Bé, a partir d'aquí ja se'n tem ràpidament el Govern, i una fórmula que estableix per compensar aquest greuge que eren les transferències tan mal dotades va ser la Llei de règim especial. La Llei de règim especial comença amb uns compromisos molts forts, com vostès recorden; al final queda molt aigualida a la llei del 98, però així i tot l'article 10 diu que l'Estat compensarà el transport ferroviari a les Illes Balears. Esperam. Aquella concreció de l'any 98 només va arribar amb el conveni de l'any 2008, deu anys després. Ara ha desaparegut volatilitzada. Hi ha després la disposició transitòria novena de l'Estatut, que diu que mentre no revisem el sistema d'insularitat, de costos d'insularitat, l'Estat compensarà fins a les inversions mitjanes. Ja ens va dir el conseller l'altre dia que això era una espècie de carta a la mare superiora; nosaltres no ho compartim, per a nosaltres un estatut d'autonomia és una cosa seriosa. Bé, així ho volem pensar i així ho volem defensar.

Be, aquí tornam recordar quines són les inversions en transport ferroviari que tenim pendents a les Illes Balears, en un moment en què coincidíem molt, l'abril del 2006, hi havia un ampli..., ho va aprovar el govern tot sol, alerta, a vegades es diu unanimitat; no, no, el Pla de transports és d'un govern del PP, punt, però amb un ampli suport, diguem-ho així, social i d'entesa política sobre les inversions que allà s'hi plantejaven, i en aquest sentit no el criticàrem, el vàrem trobar adequat, i vostès saben que s'havia de fer el desdoblament, l'electrificació, passos a nivell... Després el Partit Popular n'hi ha afegit, a aquests compromisos, com el metro fins a l'Hospital de Son Espases, soterrament de línies i promeses d'aquest ordre que a nosaltres ens pareixen interessants, sobretot si l'Estat gasta aquesta mil milionada en transport ferroviari, doncs és interessant participar-hi.

Bé, als pressupostos de 2014 hi ha 4.500 milions d'inversió en tren; 3,94 a les Illes Balears. Facin els comptes com vulguin, no ho sé, sumin, restin, divideixin i multipliquin, i facin un límit que ens acostí a infinit, però resultarà difícil que la conseqüència que de 4.500 el que correspongui a les Illes Balears sigui 3,94 si no s'introdueix una variant de tractament colonial o de qualsevol cosa, però de paraules majors, dures, dures, perquè si no, no pot sortir mai aquest nombre. Idò és escandalós però és així.

És aquí que demanam una reacció, una reacció de cara als pressupostos de 2014, però sobretot una reacció de cara a aquest pla. Deia el conseller, precisament, que no volia reaccionar fins que el pla fos qualque cosa perquè això era un esborrany. Al revés, és ara que hi ha un esborrany, que tenim una capacitat d'incidència, quan el Parlament s'ha de pronunciar per intentar redreçar aquest greuge.

Per tant nosaltres demanam el que hem demanat altres vegades aquí per unanimitat: el que ens correspongui per població, com a mínim, perquè tenim insularitat, també, però població; jo crec que amb població estariem d'acord. La Sra. Mabel Cabrer va aprovar moltes vegades amb nosaltres aquesta reivindicació, i per tant la mantenim. Però no la d'una quantitat (...) disminuïda, de la de veres, de la que hi ha a dalt de tot, de la que hi ha en inversió ferroviària, no que començam nosaltres mateixos a restar i a restar i a restar fins que només quedi misèria. No.

El segon punt és exigir al Govern que esgoti les vies al seu abast, i vostès ho recordaran perquè ja és un clàssic, inclosa la judicial, perquè nosaltres l'article 10 el consideram una norma jurídica i nosaltres la disposició transitòria novena de l'Estatut la consideram una norma jurídica..., i ara obriré un parèntesi: nosaltres l'hi consideram, però el Partit Popular no l'hi considera; que es basi només en les dues primeres, però nosaltres també trobam que hi ha un conveni incomplert per l'Estat que l'hem de dur a plet, però si només l'hi du per les dues primeres parts ja ens va bé; ara, que no ens digui que no existeix ni la Llei de règim especial, no existeix l'Estatut d'Autonomia i no existeix el conveni, perquè és que ja serien ganades d'auto..., no ho sé, de flagel·lar-se, fer-se un bonze a la plaça pública. Tot això existeix i està publicat als butlletins.

Per tant el tercer punt és una cosa que, mirin, jo comprenc que si hi ha d'haver un acord, si hi ha d'haver un acord en els dos primers retiraré el tercer perquè ha estat realment una..., ja perquè ho trobava tan demencial, que trobava que qualche reacció havia de tenir el Parlament, però si hi ha hagut qualche excés és *ex abundantia cordis*, però vostès comprendran que quan un sent el conseller que diu "no voldria que em donassin...", és literal, eh?, no vaig fer la proposició fins que no vaig tenir el *Diari de Sessions*, "no voldria que em donassin 300 milions d'euros per fer inversions ferroviàries -pensin que estam parlant d'un percentatge d'aquest ordre el que la Sra. Mabel Cabrer i jo estàvem d'acord a l'anterior legislatura, és la darrera frase- aquests 300 milions perquè crec que seria erroni. Ho he dit qualche pic en el Ple i a mi m'envien doblers per fer un mal negoci -som incapaç de l'expressió del Sr. Company-; m'estim més que no me'ls enviïn". Bé, això no hauria de constar i en tot cas no hauria de parèixer que és el parer del Parlament, i per tant demanam que en aquest sentit el Parlament digui al conseller que no participa d'aquesta opinió.

Moltes gràcies, Sra. Presidenta, per la seva paciència i tolerància.

LA SRA. PRESIDENTA:

De res. Per defensar l'esmena registrada pel Partit Popular RGE núm. 13606/13 té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Veramendi, per un temps de deu minuts.

EL SR. VERAMENDI I MESTRE:

Gracias, presidenta. Nos encontramos nuevamente con una iniciativa sobre materia ferroviaria, que ya ha sido objeto de debates tanto en pleno como esta comisión, y más ésta sobre inversiones estatales, que, Sr. Alorda, es casi un cortar y pegar de otra ya debatida en esta comisión. Yo siempre les he dicho que debe ser que les pesa la conciencia en este tema.

Pero la volvemos a debatir, no pasa absolutamente nada. Mire, el Ministerio de Fomento, a pesar del agujero dejado del anterior gobierno de 40.000 millones de euros, el agujero que nos dejó el Sr. Blanco de 40.000 millones de euros calculados, presentó en septiembre de 2012 un plan estratégico de inversiones para el 2012-2014, denominado en abreviatura PITVI, que entre otras desarrollaba inversiones en materia ferroviaria, donde se enumera la previsión de inversiones relacionadas con la alta velocidad por su importancia. Por cierto, a pesar de que lo ha hecho a medias, vuelvo a pedir al Sr. Alorda que clarifique su postura en la inversión de alta velocidad; por un lado la critican siempre y por otro apoyan iniciativas nuestras relativas al corredor mediterráneo, que se sustenta básicamente en actuaciones e inversiones en alta velocidad. Por consiguiente aclárense.

Respecto al plan veo que no ha profundizado mucho el tema. Mire, ésta es una iniciativa del Ministerio de Fomento y contempla inversiones donde éste tiene competencias, no teniendo este ministerio competencias en nuestra comunidad en materia de tren, ya que fueron, como sabemos, transferidas en su momento. Además yo creo que es ridículo hablar de alta velocidad y darse nuestra comunidad por aludida. Pensar, Sr. Alorda, que nuestra comunidad, concretamente Mallorca, donde existe transporte ferroviario, ha de estar incluida en un plan básicamente de alta velocidad ya sólo nos faltaba esto, ser capaces de pensar en alta velocidad en nuestra isla. No es serio lo que dice, Sr. Alorda, no es serio.

Por otra parte lo que sí que es cierto, y aquí no vamos a concretar, es que este mismo plan recoge una inversión global para tren convencional de 450 millones de euros anuales, y la recoge sin detallar en ningún caso de qué tren o destino se trata. Es una inversión genérica de mejora continua de la red secundaria. Así nuestra red ferroviaria se asemeja conceptualmente -criterio técnico- se asemeja conceptualmente con una red de cercanías. Por tanto es de estos 450 millones de euros donde nuestra comunidad tendrá que negociar las cantidades a recibir. Además le recuerdo, como ya he dicho, que el Ministerio de Fomento no tiene competencia en esta comunidad en esta materia. Así cualquier aportación ha de venir vía convenio. Incluso este plan no desarrollará la inversión en tren de cercanías; esta se cerrará anualmente con las comunidades autónomas.

El trabajo del actual gobierno en esta materia es conseguir del Ministerio de Fomento que se puedan cubrir las necesidades que se tienen anualmente, y esta línea, como explicó el Sr. Conseller Company, está trabajando.

Además conviene volver a recordarles que la inversión en materia ferroviaria en la isla de Mallorca ha de ir totalmente de acuerdo con la realidad de la movilidad de los ciudadanos, y dejar de una vez para siempre de convertir el tren en una guerra ideológica. Por tanto la petición de cuantías económicas para inversión en ferrocarril ha de ser coherente con nuestra realidad insular y no seguir forzándola al margen de la misma, como ustedes quieren.

Desde el Grupo Parlamentario Popular nos gustaría saber si ustedes ahora tienen claro el modelo ferroviario que se quiere en Mallorca. Supongo que en el resto de islas ni lo han planteado, pero bueno, además de hasta dónde hemos de crecer y cómo se ha de prestar el servicio de transporte público; en este caso hablamos de Mallorca. Supongo que sabrán y coincidiremos que cada kilómetro de vía construida supone un coste económico muy elevado, y tendríamos que coincidir que una inversión ferroviaria tendría que servir para lo que se ideó, transportar personas, en un número tal que debe superar el límite que justifica la necesidad de la inversión, y digo que tendríamos que coincidir porque en el caso de tren Manacor-Artà tan hablado el número de usuarios no les importó para nada. Para ustedes lo importante es gastar 190 millones de euros, más trenes a medida por 26,62 millones de euros, al margen de la viabilidad del tren y sin saber cómo pagarlo.

Además, en contra de lo que suelen pensar ustedes, el coste territorial y medioambiental es superior al de otros modos de transporte, porque nuestras cortas distancias en la isla hacen que el impacto de la construcción y la explotación pese mucho en la cuenta final del coste medioambiental. Además nuestra demanda real es la que es; les recuerdo que pusieron en marcha las obras de su tren de Llevant sin tener estudio previo de demanda. Esta demanda no es la de otras zonas de la península, es la que es. Por tanto, juntando todo ello, actualmente, como manifiesta el Gobierno y ha dicho el conseller, éste tiene un escenario que le dice que el tren ha de permanecer invariable en su longitud, sin invertir más cuantías económicas en su extensión.

No obstante, como también manifiesta este gobierno, sí se tienen asignaturas pendientes en relación a nuestro tren, como se ha dicho otras veces, las más importantes, efectivamente, electrificación completa de nuestra red ferroviaria. Le recuerdo que lamentablemente tenemos dos sistemas, eléctrico y diesel, con lo que ello supone, ya que como sí era prioritario no apostaron por la electrificación completa de la red. Cuenten los cuentos que nos cuentan en otras comisiones, no apostaron por electrificar la red, además de la necesidad de desarrollar el proyecto tecnológico y el proyecto tarifario.

En definitiva, como manifestó el conseller, están trabajando para que parte de estos 450 millones de euros, destinados al tren convencional del citado plan, puedan tener como destino nuestra comunidad para poder arreglar lo que nunca fue prioritario e importante para el anterior equipo gestor.

Por cierto, ya que volvemos a debatirlo, Sr. Alorda, una cuestión que le he suscitado otras veces y no me la ha respondido nunca, ¿puede afirmar que en su convenio quedaban claro íntegramente los 443,75 millones de euros que dice? Lo digo incluso por lo que afirma de ir a la vía judicial, que por cierto, ustedes no fueron, por algo será que no fueron lo que ahora pide. Léase simplemente el convenio de intención, un convenio de intenciones, ya finalizado, por cierto, no está en vigor, donde no se fijaban las anualidades como sí en los convenios de carreteras. Y me podrá por fin responder. Los informes jurídicos al respecto que se han elaborado son muy claros, me gustaría que profundizara en ellos y lo verá.

Una simple mención, por otros debates que hemos tenido con el Grupo Socialista, por intervenciones que nos suelen hacer ahora que antes no hacían, como he visto en los *Diarios de Sesiones*, hablando de inversiones ferroviarias. Nos gustaría saber, ya que hablamos de ellas, se lo he preguntado también otras veces, ¿qué fue de aquel supuesto plan ferroviario-tranviario 2007-2014 socialista para Mallorca que anunciaron y dieron bombo y platillo con, nada más y nada menos, 206 nuevos kilómetros de recorrido en Mallorca y 1.500 millones de euros de nueva inversión?, ¿dónde está todo esto?, ¿dónde está? Ni siquiera cuando pudieron quisieron gestionar íntegramente la movilidad. Ni a ustedes ni a los suyos en Madrid les interesó mucho la situación ferroviaria de Mallorca. Les colaron un mal convenio de intenciones y vieron como lo ejecutaban peor, colaboraron, tenían además un segundo gerente socialista en SFM, los otros cargos, efectivamente, eran del PSM.

Para finalizar, decirles que dejen ya sus posturas ideológicas sobre el tren, la realidad es la que es y es muy diferente a la que pretenden hacer creer que es. Escuchen criterios técnicos, no políticos, como hace este gobierno. Así, desde el Grupo Parlamentario Popular hemos presentado una enmienda de modificación con dos puntos, claros y realistas, no como sus reiteradas propuestas y peticiones. El punto primero dice literal: “El Parlament de les Illes Balears pide al Govern de les Illes Balears que continúe trabajando para conseguir que parte de los 450 millones de euros anuales en tren de cercanías que prevé el PITVI -como hablamos ahora- se inviertan en el tren de Mallorca, en concreto a las actuaciones -llamémosles prioritarias- de electrificación, proyecto tecnológico y proyecto tarifario”.

Como ven está el tema muy claro y es totalmente realista la petición a la situación actual y al PITVI, hablando del PITVI que ustedes invocan. Además estas actuaciones, incluidas en nuestra enmienda, son verdaderamente prioritarias. Espero que la apoyen y podamos sacar un pronunciamiento unánime respecto a la inversión en PITVI.

En relación al punto segundo de nuestra enmienda, Sr. Alorda, es muy lamentable, y usted menos mal que reconoce lo que ha hecho, plasma un trozo de la intervención del conseller Sr. Company en comisión sacándola de contexto, incluso no plasma la frase completa como seguía, que está clara, sólo un trocito, la corta donde le parece intentándole cambiar su sentido, incluso pide que la desautoricen. Me parece bastante lamentable. Por ello el punto segundo de nuestra enmienda lo que hace es constatar como refleja el *Diario de Sesiones*, veálo completo, no el trocito que usted ha cogido, la afirmación completa efectuada por el conseller Sr. Company respecto a las inversiones ferroviarias en aquella comisión. Yo le pediría, Sr. Alorda, veo que lo ha dicho con la boca chica, que no nos intente liar ni tergiversar las afirmaciones del conseller en esta comisión. Espero que lo acepten, es lo que dijo en su (...) del conseller y creo que está muy claro, y así consta en el *Diario de Sesiones*. No creo que puedan votar en contra de lo que diga el *Diario de Sesiones*, pero bueno, son libres de hacer lo que quieran. Muchísimas gracias.



LA SRA. PRESIDENTA:

Torn de fixació de posicions de la resta de grups. Pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula l'Hble. Diputat Sr. Bonet, per un temps de deu minuts.

EL SR. BONET I BONET:

Gràcies, Sra. Presidenta. Certament, avui debatem, una vegada més, sobre la política ferroviària d'aquest govern, i en continuarem debatent perquè és una política pràcticament inexistent i, per tant, des de l'oposició ens veim obligats a denunciar i a insistir que pensam que s'ha de ser més actiu en la potenciació d'aquest tipus de transport públic. I insistirem que és necessari que el Govern rectifiqui en la seva actitud, i supòs que haurem de sentir contínuament els mateixos arguments repetits una vegada i una altra sobre les excuses basant-se en la legislatura anterior, plenes d'inexactituds, com sempre.

El Sr. Veramendi li ha retret al Sr. Alorda que parli de l'AVE o que inclogui les Illes Balears dins la programació de l'AVE en el conjunt de l'Estat. Jo li recordaria que el primer que va parlar de fer un AVE a Mallorca va ser un ministre del Partit Popular, el Sr. Álvarez Cascos, va oferir fer AVE al Sr. Antich, la qual cosa és bastant interessant que ara el Sr. Veramendi consideri que el Sr. Alorda va equivocat. Doncs miri, vostès varen ser els primers que varen fer aquesta proposta, ridícula per altra banda.

També li voldria aclarir que en un informe jurídic de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori, firmat el 28 de febrer de 2013 pel cap del Departament Consultiu, Sr. Ahicart, i la directora, Sra. Antònia Perelló, hi figuren a l'annex els 443 milions als quals es referia el Sr. Veramendi. Li aconsellaria que parli amb la Sra. Perelló o amb el Sr. Ahicart que li passin còpia d'aquest informe jurídic ja que aquest annex que el Sr. Veramendi no és capaç de trobar els Serveis Jurídics del Govern sí que el tenen localitzat, l'annex del conveni ferroviari a partir del qual varen venir els milions que varen venir d'euros per a inversió, que seran pocs, seran insuficients, no serviran per a res, tot el que vulgui, ... el pacte va dur milions d'euros, va dur inversió, el govern del Sr. Rajoy, el govern del Sr. Bauzá de moment zero. Aquest és el resultat, comparin, serà molt, serà poc, però és molt més del que vostès han duit. Per tant, no sé, no sé de què bravegen, la veritat, bravejar de liquidar el tren no és precisament una cosa de la qual -crec- s'hagi de sentir orgullós ni el Sr. Veramendi ni el Sr. Company.

Jo els ho he dit en altres ocasions, actuen de liquidadors del transport ferroviari a Mallorca, el darrer exemple, aquest projecte de via verda amb el qual pretenen substituir el projecte de tren de Llevant, que no és altra cosa que el projecte més important que es varen trobar quan varen arribar.

El Sr. Company va intentar tranquil·litzar, en el sentit que no volia dir que s'hipotecàs el futur d'una hipotètica línia ferroviària entre Manacor i Artà, i va dir que de moment no era una obra viable ateses les circumstàncies econòmiques i socials, és inviable per les circumstàncies econòmiques i socials perquè aquest govern ha renunciat a lluitar per tenir més pressupost per a inversió ferroviària, que és el que demana aquesta proposició no de llei que debatem. I sorprèn aquesta afirmació derrotista del Sr. Company ateses les xifres que ha explicat el Sr. Alorda,

que si realment tenguéssim les portes del Ministeri de Foment tan obertes com pretenen insinuar no ens trobaríem en la situació que ens trobam. No creuen el Sr. Company els batles, cap dels batles dels municipis per on hauria d'haver passat aquesta línia ferroviària està satisfet per aquest projecte perquè, en definitiva, aparca sense data la renovació del traçat d'aquesta línia que, com recordarem, té un ampli suport social.

No és una opinió només dels batles, entitats com Amics dels Ferrocarrils rebutja que s'avorti aquest projecte, parlam d'una via verda. Tampoc la Plataforma del Tren de Llevant no hi està d'acord i fa una reflexió que crec que val la pena que es tenguí en compte, no es poden tirar enrere grans projectes com aquest, depenent del color polític de qui governa, fa falta un poc més de responsabilitat de qui assumeix el Govern i que lluiti per intentar continuar endavant projectes que, com dic, tenen un ampli suport social i, fins i tot, en el seu moment, suport del Partit Popular, que ara no té.

Nosaltres pensam que, precisament, aquesta via és el millor exemple del desinterès que té el govern actual i el Partit Popular pel transport ferroviari, és una excusa per ocultar aquest desinterès, no ha donat prioritat a la continuació de les obres i s'haguessin pogut continuar, ja dic, fent un esforç el mateix govern, és possible que no perquè parlam de quantitats molt importants, però si no és així s'ha de reclamar suport del Ministeri de Foment, del Govern central en definitiva.

I clar, és aquí quan ens trobam amb aquest debat, que hem tengut una i una altra vegada, sobre per què el Govern i el Partit Popular decideixen condemnar el conveni ferroviari i el menyspreen cada vegada que en parlen, com el germà pobre dels convenis que té aquest govern, en lloc de lluitar-lo judicialment o on faci falta, com han lluitat, per exemple, pel conveni de carreteres en el passat. Vull dir, és evident que vostès prefereixen asfalt i no vies fèrries i, fins i tot, ara pareix que tenen arguments mediambientals per dir que és molt més sostenible una autopista que un tren i això pareixia que insinuava el Sr. Veramendi. Ens pareix interessant que ho digui, m'agradaria que aportàs els seus informes mediambientals sobre el tema.

Però bé, en definitiva, tots aquests arguments no sonen més que a excusa per enterrar definitivament un projecte de fer unes línies de ferrocarril, ampliar el transport públic, en definitiva, el transport públic ferroviari en el conjunt de l'illa de Mallorca. Davant aquesta situació, naturalment, el Parlament ha d'exigir del Govern central i del Govern de les Illes Balears que treballin, que lluitin per tenir finançament i que evidentment aquests projectes s'incloguin en el Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge 2012-2024. Estam d'acord amb el que planteja el Grup Parlamentari MÉS i per això li donarem suport. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Procedeix ara la suspensió de la sessió per un temps de deu minuts, per la qual cosa es demana al grup proposant si vol la suspensió de la sessió o si podem continuar. Per fixar-ne la posició i assenyalar si accepta l'esmena té la paraula el grup proposant per un temps de cinc minuts.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, agrair al Grup Socialista el seu suport, només amb una precisió, no és tant avui parlar de la política ferroviària del Govern, per part nostra com a mínim, com de la política de submissió, del complex de *tío Tom* que expressa el Partit Popular i en general el Govern de les Illes Balears respecte de l'Estat. És una cosa infame, infame, infame, perquè del que parlem és de doblers per a les Illes Balears, del que ens pertoca, del que gasta l'Estat de veritat, no si de tenia forats o no tenia forats, del que ha dit que posaria després del forat, demanant la nostra part.

I, Sr. Veramendi, no em torni a dir, perquè estic cansat, que no és seriós el que jo dic perquè vostè fa una caricatura de coses que jo no he dit mai. Per tant, jo de les seves mentides, ho comprenc que trobi que no són sèries, perquè no són sèries les seves mentides, però no me les atribueixi, Sr. Veramendi. Estic bastant fart.

Pensi, alta velocitat, cap problema, hem votat a favor de l'alta velocitat, demanam la part d'inversió de l'Estat que ens toca a nosaltres. Em pareix que ho he dit sempre. He criticat alguna inversió, el caràcter radial que té... temes adjectius. Bé, però no, sempre no. Vostès sempre, vostès sempre... el sempre, no. El que dic és, els doblers que es gasten, que es gastin aquí. Una altra falsedat, que volem un AVE aquí, que volem un AVE aquí és una... doi, això és un doi.

Dels 52.000 milions d'euros que hi ha en el pla per a inversions ferroviàries, n'hi ha 26.000 per a AVE, 26.000. Els altres 26.000 són per a inversions tradicionals. Diu, no, no, no són 450 i no estan distribuïts. Estan distribuïts, no li diré tots els plans globals... és que no tenc temps, *Corredor Mediterráneo: Barcelona, Alicante, Murcia, Cartagena*, això són en xarxa convencional tots, eh! *Corredor Atlántico: Fuentes de Logroño, Irún, Badajoz, Manzanares, Madrid, Zaragoza frontera. Interterritorialidad RT, ancho de vía, señalización Algeciras, Almería, Barcelona sólo ferroviario, Cadiz, Cartagena, Castellón, Coruña, Ferrol, Marín, Sagunto, Sevilla. Otras actuaciones, plataformas e instalaciones logísticas*, n'hi ha 30. *Acceso a puertos*, n'hi ha 20.

Això són 26.000 milions d'euros, són aquí. Saben d'on surten els que no són aquí? *Convenio Canarias, Convenio Mallorca. Convenio Ferroviario de Mallorca y Convenio de Tren Ligero Palma de Mallorca*. Això és el PITVI, no em conti rondalles, Sr. Veramendi, no em conti rondalles de 450 milions d'euros, que és una misèria dels 52.000 milions en inversions ferroviàries. No em conti contes i després em digui que jo dic coses que fan riure. Aquesta argumentació fa riure, però sobretot l'actitud, aquesta actitud. Devia ser realment el Grup Popular molt, molt il·lús, molt poc seriós, molt poc rigorós fins que vostè... no vostè, vostè ja hi era, en fi, fins que ha arribat

aquest nou govern perquè aprovar que ens tocava el nostre pes demogràfic, l'hem aprovat per unanimitat en aquesta casa.

Em demana quin model tenim, si és el seu!, jo, quin model li he de dir? Si li demanam que apliquem el Pla de transports, sap què és un pla de transports, un pla director? És un model d'allò que un creu que ha de fer. Vostès creuen que és ridícul? Un dia sí, un dia no, un dia diu, ja ho deia el Sr. Bonet, que ho farem en poder, l'altre dia que és un doi i que no es farà mai. Vostès no saben quin model tenen, nosaltres sí, li dic, el model que va aprovar el Partit Popular, li ha quedat clar? Li ho torn a dir, quin model ferroviari tenen? El model que va aprovar el Partit Popular. Ara el podem matisar, el podem aprovar, el podem girar, però no em torni a dir que no tenim un model si és vostè qui ho canvia.

Un conveni firmat és una declaració d'intencions, bé, jo vull pensar que som a Occident i quan a Occident dos governs publiquen sobre un butlletí que fan un conveni d'inversions, jo me'l crec. Il·lús. Això és Espanya i això és, bé, això és el sud del sud, bah!, escolti, jo, què li he de dir? Jo encara li he de defensar el Govern de l'Estat espanyol? Em col·loca en una situació difícil, però jo vull pensar que som a Occident, a Europa i quan firmam un conveni i deim farem aquestes inversions, ens ho creim. I pensava el Partit Popular, es pensava estar dins un govern europeu que feia això. Però oblidem-los, quines altres inversions han fetes? 2012, zero; 2013, zero; 2014, 3,94. Això és el que cerquen dels 450 milions de xarxa convencional? Nosaltres no som a rodalies espanyoles, Sr. Veramendi, no som a rodalies espanyoles, no hi som en aquests 450 milions, no hi som, som a *Convenio Mallorca, convenio tren ligero Palma de Mallorca*. A veure si ho aclareix, a veure si ho aclareix, no som en partida de rodalies, no hi podem ser, tenim competències exclusives en matèria de tren.

Vaig acabant, Sra. Presidenta, però la veritat és que és ver que aquest tema davant aquestes quanties i la crisi que viu el país, el moment que vivim i els nostres 26.000 milions d'euros de PIB que se'n van, un 14% cap a Madrid i no tornen, que l'actitud del Govern sigui una frase com la del... joestic d'acord, per cert -i acab-, hem d'ampliar la frase, que no li lleva gens de força a allò que jo volia desautoritzar, ara que jo vull que la desautoritzem, jo propòs, i aquesta és la nostra transacció: "el Parlament de les Illes Balears desautoritza l'afirmació del conseller d'Agricultura, feta en Comissió de Medi Ambient, segons la qual, "no voldria que ens donassin 300 milions d'euros per fer inversions ferroviàries perquè crec que seria... -no, segueix aquí, la del Sr. Veramendi- no voldria que ens donassin 300 milions d'euros per fer inversions ferroviàries perquè crec que seria erroni -ho ha dit qualche pic en el Ple- a mi que m'enviïn doblers per fer un mal negoci, m'estim més que no me'ls enviïn, que em deixin triar on creim que s'han d'invertir els doblers i els invertirem, però si m'obliguen -si m'obliguen- a fer una inversió que crec que no és productiva a nivell social ni a nivell mediambiental, fins i tot a nivell econòmic per a les Illes Balears, m'estim més que no m'enviïn els doblers si m'han de fer una cosa que crec -tot això és del Sr. Rajoy, tot això el Sr. Rajoy- que crec que és dolenta i que passarà factura en un futur". Tot això li farà el Sr. Rajoy al Sr. Company.

Per tant, jo li repetesc, hi ha uns 450 milions anuals per a tota Espanya i dins aquests mirarem de pellucar, mirarem de tenir-ne una part, mirarem de tenir-ne una part que ens pugui venir a les Illes Balears. Hi ha 52.000 milions d'euros en el Pla PITVI, però si desautoritzam aquestes declaracions no tenc cap inconvenient...

LA SRA. PRESIDENTA:

Sr. Alorda.

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

... Sra. Presidenta, a incloure totes les declaracions, clar, en el meu terme, desautoritzar, que el Parlament no assumeix aquest parer que quan ens anam a Madrid a negociar hi anam per tornar mans fentes.

Gràcies, Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA:

Bé, no accepta l'esmena talment del Partit Popular?

EL SR. ALORDA I VILARRUBIAS:

Una transacció.

LA SRA. PRESIDENTA:

Val. Doncs, passarem a votar la Proposició no de Llei RGE núm. 11362/13.

Vots a favor? 5

Vots en contra?

En conseqüència queda rebutjada la Proposició no de Llei RGE núm. 11362/13, relativa a Pla d'inversions en ferrocarril del Govern de l'Estat.

Una vegada esgotat l'ordre del dia d'avui, i no havent-hi més assumptes a tractar, s'aixeca la sessió. Bona tarda.



**DIARI DE SESSIONS**  
**DEL**  
**PARLAMENT**  
**DE LES**  
**ILLES BALEARS**